UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

ÉCOLE DOCTORALE
ED 525 : LPAH

Laboratoire CRHIA

THÈSE

présentée par :

Henri MOULINIER

soutenue le 27 juin 2014
pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de La Rochelle

Discipline : Histoire contemporaine

Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle (1871-1994)

JURY :

Bruno MARNOT	Professeur, Université de La Rochelle, Directeur de thèse
Mickaël AUGERON	Maître de conférences, Université de La Rochelle, co-directeur de thèse
Didier POTON	Professeur, Université de La Rochelle
Gérard LE BOUËDEC	Professeur, Université de Bretagne-Sud, Rapporteur
Alexandre FERNANDEZ	Professeur, Université de Bordeaux-Montaigne, Rapporteur
Jean-Louis LENHOF	Maître de conférences, Université de Caen

Remerciements

Je n'aurais pas réalisé ce travail sans l'impulsion initiale de Guy Martinière, Professeur émérite à l'université de La Rochelle, qui m'a incité à prolonger mes recherches après le master 2 et de Didier Poton de Xaintraille, Professeur à l'Université de La Rochelle, directeur de recherche en master 2 puis directeur de thèse les deux premières années, Je n'aurais pu aller jusqu'au bout de mon travail sans les conseils avisés et le soutien permanent de Bruno Marnot, Professeur d'histoire contemporaine à l'Université de La Rochelle, directeur de thèse et Mickaël Augeron, maître de conférence à La Rochelle et co-directeur.

Je veux dire un grand merci à Pierre-Emmanuel Auger et à tout le personnel des archives départementales de Charente-Maritime pour leur compétence et leur disponibilité et la mise à disposition d'archives non classées. Je n'aurais pas pris la mesure humaine de ce siècle de pêche industrielle à La Rochelle, sans l'accueil de l'équipe du musée maritime de la ville et de son directeur Patrick Schnepp. J'ai une pensée toute particulière pour Annie Massias ancienne directrice ajointe et Véronique Villedey documentaliste. Il en est de même avec les anciens marins pêcheurs du syndicat des marins, mettant à ma disposition témoignages et archives syndicales. J'ai pu rencontrer d'autres marins pêcheurs, travailler avec un ancien lieutenant de pêche Richard Pillard dont les conseils furent des plus judicieux, de capitaines d'armements - Michel Morlier, Claude Sentier et Émile Vinet - et d'anciens armateurs et leur famille - André Auger, Jacques Laurent, Jean-Claude Menu et sa veuve, François Véron - ; Yves Gaubert ancien journaliste au *Marin,* Jeannine Cousin ancienne secrétaire du syndicat des armateurs à la pêche pour ses contacts et Jacqueline Legrand, présidente du Cercle Généalogique d'Arcachon-Pays de Buch pour ses recherches sur la famille de l'armateur F.J Castaing à Gujan-Mestras. Je remercie celles et ceux qui ont accepté, avec curiosité et esprit critique, de relire mon travail : Bruno Campaner mon neveu, Laurence Le Quilliec bibliothécaire et fille de marin, Gérard Cognac ancien directeur de la halle à marée, Bernard Gourmel ancien directeur du port de plaisance Marie-Madeleine Veyrinaud ancienne collègue professeure de français, et Lysiane Olicard ancienne professeure d'anglais.

Enfin, et surtout, je remercie mon épouse pour m'avoir soutenu, aidé, encouragé, supporté durant mes longues heures d'absence devant l'ordinateur.

Table des abréviations

ARPV : Association Rochelaise de Pêches à Vapeur
CEE : Communauté Économique Européenne
CIEM : Conseil International pour l'exploitation des mers
EAM : École d'Apprentissage Maritime
ENIM : Établissement national des Invalides de la Marine
FNSM : Fédération Nationale des Syndicats Maritimes
ISTPM : Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes
OSTPM : Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes
PO : réseau ferroviaire Paris-Orléans
PARO : Pêcheries et Armements (La) Rochelle Océan
PLM : réseau ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranée
SA : société anonyme
SAPAO : Société Anonyme des Pêches et d'Armement de l'Ouest
SARL : société à responsabilité limitée
STEF : Société Française de Transport et Entrepôts Frigorifiques
TSF : téléphone sans fil
ZEE : zone économique exclusive

AD 17 : Archives départementales de Charente-Maritime
AM La Rochelle : Archives municipales La Rochelle
SHD : Service historique de la Défense (Rochefort-sur-Mer)

cm : centimètres
cv : chevaux-vapeur
frs : francs
kg : kilogrammes
km : kilomètres
l : litres
m : mètres
m/m : millimètres
t : tonnes
tjb : tonneaux de jauge brute
tjn : tonneaux de jauge nette

Introduction générale

« *Si les sources de l'histoire de la pêche sardinière abondent, on a peu écrit sur La Rochelle ou Lorient* »
Claude Vauclare - 1987[1].

La pêche maritime a longtemps gardé un caractère artisanal. Jusqu'en 1880, son histoire économique et sociale demeure assez statique dans le domaine des techniques de capture. En effet, alors que le siècle qui s'est étendu de 1780 à 1880 a été riche en révolutions de toutes sortes pour les activités maritimes de commerce et de guerre, rien de tel n'a concerné les activités de prédation à l'égard de la flore et de la faune maritimes[2]. Si la modernisation a eu lieu dans ces activités, elle n'a été qu'indirecte. La révolution industrielle a relancé la chasse aux grands cétacés, a développé le fonctionnement des entreprises de conserverie, ouvert des marchés pour le poisson en conserve grâce au développement du trafic maritime au long cours. Elle a aussi permis l'élargissement de la zone de chalandise pour le poisson frais grâce à la révolution des transports terrestres, avec la construction de lignes de chemin de fer. Cependant, les navires ont toujours des coques en bois, ils sont mus par la voile ou la rame. Les filets et lignes continuent à être manipulés à la main.

Pour expliquer ce retard de la révolution technique dans les mondes de la pêche, la responsabilité des Etats, particulièrement des autorités navales surtout en France, ne doit pas être négligée. Les petits pêcheurs forment « la piétaille nécessaire au recrutement des équipages de la flotte de guerre et les morutiers de grande pêche en formaient l'élite[3]». D'ailleurs, les lois réglementant l'Inscription maritime réservent l'exercice de la pêche en mer aux inscrits et celui de la pêche à pied, sur le littoral, à leurs familles. Les gens de mer, quant à eux, peuvent espérer devenir patrons de leur propre chaloupe, donc propriétaires-exploitants, s'ils ne sont pas déjà les fils aînés d'artisans pêcheurs. Le retard dans la révolution technique du secteur a aussi des causes économiques : l'introduction de la vapeur, comme celle de la coque en fer, implique de lourdes mises de fonds initiales. C'est pourquoi

[1] VAUCLARE Claude, « Naissance d'une industrie », Michel MOLLAT (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France,* Toulouse, Privat, 1987, p. 261.
[2] LENHOF Jean-Louis, *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, A. Colin, 2005, p. 214.
[3] *Ibid.,* p.215.

cette révolution de la vapeur et du fer dans le commerce maritime ne touche d'abord que les activités rentables : le transport du courrier et des passagers, bien plus difficilement le transport des marchandises. Activité traditionnelle et artisanale, la pêche est le fait d'une « poussière de petites unités et, même dans ses versions océanographiques, elle n'est pas soutenue par des armateurs ayant une surface financière suffisante pour se permettre de grandes innovations[4] ». Il s'agit plus d'une « structure techniquement duale », opposant les activités de pêche, artisanales pour l'essentiel, aux entreprises situées en aval, telles les conserveries ou les chantiers navals.

C'est ainsi que se développe l'industrie de conserverie de la sardine. L'expansion des industries appertisées[5] est, en effet, à la base de l'industrie de la conserverie. Le Nantais Joseph Colin, artisan spécialisé dans la conservation des sardines pour être consommées lors des voyages au long cours, adapte le procédé d'Appert pour la mise au point des boîtes de conserves. La production de son entreprise des Salorges, à Nantes, explose : 2.000 boîtes en 1825, 3 millions en 1850, 10 millions en 1854, 82 millions en 1879[6]. Les conserveries se multiplient dès lors dans les ports sardiniers. Cette dynamique sardinière est responsable des premiers équipements portuaires, qui sont souvent à l'origine le produit d'initiatives privées, et des installations industrielles. Cette modernisation du traitement du poisson contraste avec le conservatisme en matière de techniques de pêche.

Mais la grande nouveauté au tournant des XIXe et XXe siècles, c'est la promotion de la pêche fraîche par le chalutage hauturier à vapeur. Plusieurs innovations convergent pour expliquer le succès de la pêche hauturière et promouvoir les conditions techniques d'une révolution dans la pêche et la chasse maritimes entre 1880 et 1914. Il y a tout d'abord l'utilisation de la vapeur pour la propulsion des chalutiers, permettant d'atteindre une puissance de 500 à 600 cv pour des unités de 35 à 44 mètres et de tirer des chaluts d'un type nouveau, les chaluts à panneaux que les Anglais appellent *ottertrawl* et qui s'imposent vers 1895 en remplacement des chaluts à perche *[7]. Les traits de chalut par 200 à 300 m de fond ont une productivité dix fois supérieure au coup de drague d'un voilier. Une seconde raison

---

[4] *Ibid*, p. 216.

[5] Le procédé d'Appert est à l'origine de la mise au point des boîtes de conserve, grâce à une méthode de stérilisation par la chaleur dans les bouteilles en verre hermétiquement closes.

[6] BUTI Gilbert, LE BOUËDEC Gérard, « Les mutations économiques : un bilan mitigé », dans CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON Françoise, *Les français, la terre et la mer XIIIe-XXe siècle*, Poitiers, Arthème-Fayard, 2005, p. 483.

[7] Ce signe* renvoie à des définitions plus complètes dans l'*index des principaux termes et expressions techniques.*

est celle de la croissance de la demande de consommation en produits de la mer au long du XIXe siècle. Enfin, l'impact de la révolution ferroviaire a été crucial avant même l'existence de toute forme de réfrigération, à l'image de l'ouverture de la ligne Boulogne-Paris par Amiens à partir de 1848, qui permet de remplacer avec beaucoup plus de rapidité les voitures hippomobiles spécialisées, les chasse-marée[8]. La Rochelle bénéficiera du même phénomène, avec la mise en service de la liaison ferroviaire au réseau national à partir de 1857.

C'est d'abord en Grande-Bretagne que se développe, à partir des années 1880, cette révolution technique, dans un pays où la mécanisation dans le cadre de compagnies de type capitaliste est la plus précoce, dans les ports anglais de la mer du Nord proche des grands centres de consommation : Grimsby, Aberdeen en particulier[9]. En 1900, la Grande-Bretagne possède 800 chalutiers à vapeur, contre à peine 100 pour la France[10]. En 1913, cette flotte britannique atteint 3.700 unités, contre 356 en France et 254 en Allemagne. En 1914, les grands ports de pêche européens sont Grimsby, Yarmouth, Aberdeen, Hull (Angleterre). Ijmuiden, Geestemunde (Pays-Bas) et Cuxhaven (Allemagne). En France, Boulogne, La Rochelle, Arcachon et Lorient s'inscrivent, avec retard, dans cette dynamique[11].

Pourtant, jusqu'en 1882, les Anglais ne pratiquent pas la pêche à vapeur contrairement aux Français. Mais ils vont dépasser ces derniers « à pas de géants[12] ». En effet, le premier chalutier à vapeur, le *Turbot*, est inventé en 1836 en France sur le bassin d'Arcachon par le Capitaine Louis-David Allègre[13]. Et ce sont des armateurs français, ceux d'Arcachon, qui sont pionniers dans l'introduction de la vapeur pour la pêche. Dès 1836-1838, ils tentent de mettre en service des chalutiers mécanisés, sans grand succès à ce moment-là[14]. C'est dans les ports de La Teste et de Gujan-Mestras que se constitue le premier centre majeur de la pêche industrielle : sous le Second Empire, la pêche à la vapeur s'y installe, avec, à partir de 1863, le lancement de *l'Emile Pereire*. La Société des Pêcheries de l'Océan est fondée en 1865 par l'armateur Johnston et l'activité de pêche est très active[15]. En 1866, l'hélice l'emporte comme propulseur, en lieu et place de la roue à aube, permettant de développer l'activité de l'armement. Une clientèle importante et proche, celle de Bordeaux la favorise. Johnston fait

---

[8] BUTI Gilbert, LE BOUËDEC Gérard, *art. cit.,* p. 333.
[9] LENHOF J.-L., *op. cit*., p. 348-349.
[10] VAUCLARE Claude, *op. cit*., p. 247.
[11] BUTI G., LE BOUËDEC G., *op. cit*., p. 492.
[12] *Ibid*, p. 246.
[13] QUERO Jean-Claude, CENDRERO Oreste, *Historique de la raréfaction des poissons pêchés (incidence des activités de pêche sur les poissons dans les eaux marines d'Arcachon du 18e siècle à nos jours),* IFREMER, 1995, p. 7.
[14] LENHOF J.-L., *op. cit*. p. 335.
[15] POUSSOU Jean-Pierre, LE FUR Jean-Noël, *Bassin d'Arcachon*, Luçon, Sud Ouest, 2010, p. 65.

venir des équipages bretons et leurs familles[16]. Il arme à Arcachon[17] les premiers chalutiers à vapeur, à coque en fer, propulsés par une hélice : le *Cormoran* et le *Héron*. Jusqu'en 1894, les chalutiers d'Arcachon constituent l'unique flotte française à vapeur. Dans les années 1890-1894, Boulogne-sur-Mer se lance dans la constitution d'une flotte de chalutiers à vapeur et devient vite le premier port de pêche français. A la veille de la guerre de 1914-1918, sa flottille compte 138 grands voiliers et surtout 134 vapeurs, dont 117 jaugent en moyenne 225 tjb. Avec 34 000 tonnes débarquées, Boulogne rivalise avec les ports hollandais et allemands mais reste loin des ports britanniques, tel Grimsby (117 000 tonnes)[18].

Cette révolution halieutique favorise une évolution de la consommation. Le poisson séché, telle la morue, ou mis en conserve, comme la sardine, laisse place au poisson frais dont la conservation à bord est rendue possible, ainsi que son transport au-delà des villes portuaires. Cet attrait du poisson frais fait les beaux jours de la criée de La Rochelle et de la recherche du merlu, le poisson roi du golfe. Il favorise aussi en Angleterre la consommation du *fish and chips* dans les milieux ouvriers des villes, à partir de 1865.

A La Rochelle, la pêche est une histoire ancienne, qui demeure traditionnelle jusqu'au début du XXe siècle. Avant la fondation de La Rochelle au début du XIIe siècle, il est probable qu'une petite communauté de pêcheurs ait pu vivre sur l'un des affleurements calcaires[19] qui se trouvaient au fond de la baie et qui étaient entourés de zones marécageuses, dont une partie était exploitée par quelques familles de sauniers[20]. Le sel était alors utilisé pour conserver les aliments, dont le poisson. L'endroit était un abri sûr au fond d'une grande baie, qui, avec les Pertuis Charentais, forment une véritable mer intérieure. La Rochelle fonde sa prospérité sur le commerce du sel et du vin de la région. Elle connaît une forte croissance de sa population. Les marécages sont poldérisés et permettent l'extension des zones urbaines tel l'îlot du Pérot, qui sera surnommé au XXe siècle le « quartier Grek[21] », peuplé de marins

---

[16] BOUCHET J.-M. et al., *Etude intégrée du Bassin d'Arcachon*, *op. cit*., p. 8.

[17] AUFRAN Robert, *La naissance d'Arcachon, de la forêt à la ville*, Arcachon, SHAA, 1994. Il y décrit l'histoire d'Arcachon, devenue commune depuis le 2 mai 1857, après son développement comme station balnéaire, au XIXe siècle.

[18] VAUCLARE C., *art. cit*,, p.260-261.

[19] AUGERON Mickaël, MAHÉ Jean-Louis, *Histoire de La Rochelle*, La Crèche, Geste, 2012, p. 19. Selon ces deux auteurs, le nom de La Rochelle viendrait de « *Rupella »* (ou *Rocella, Rochella*), toponyme de la « petite roche », un plateau calcaire surplombant de peu les marais environnants et sur lequel devaient être implantées quelques bâtisses : fermes ou cabanes de pêcheurs-sauniers.

[20] *Ibid*., p. 16.

[21] JONCOUR Yves, « Le quartier grec », *Le monde de la pêche, belles marées et furies des temps,* La Rochelle, Paroles de Rochelais, 2006, p. 17. Selon son témoignage, le quartier Saint-Jean du Pérot était surnommé le « quartier grec ou grek » car sa population bretonne, pour beaucoup issue de l'Ile de Groix, « était forte consommatrice de café, la cafetière trônait presque en permanence et elle était appelée la Grecque (…) ».

pêcheurs bretons et de leurs familles, venus de l'île de Groix en particulier. Dès le XIIe siècle, Aliénor d'Aquitaine dote La Rochelle d'un nouveau port avec le creusement du havre d'échouage flanqué de ses tours, la Tour de la Chaîne (1209) et la Tour Saint-Nicolas (1350). Les nombreux voiliers, rochelais, bretons, sablais et autres viennent y vendre leur pêche. Implanté dans le secteur de la rue du Port et de la petite rue du Port, le marché aux poissons est transféré, en 1714, rue Amelot qui vient d'être percée. Elle devient la rue de la Poissonnerie. Puis la municipalité trouve un emplacement plus vaste, moins incommodant pour les riverains et plus près du port, l'ancien couvent des Carmes de la rue Saint-Jean, désaffecté en 1790. Le port de La Rochelle s'agrandit, l'encan aussi. En 1808, est inauguré un premier bassin à flot intérieur aux fortifications, qui longe le Gabut et agrandit le port. Le marché aux poissons s'étend grâce à l'achat de maisons voisines rue des Carmes. En 1862, est achevé le bassin à flot extérieur, qui deviendra le bassin des chalutiers. Il accueille, en 1923-1926, cinq magasins pour héberger les grands armements de la pêche industrielle qui se créent au XXe siècle. Le nouvel encan sera construit au même endroit dans les années 1953-1956. Ces infrastructures, au fond d'une baie protégée et facile d'accès, sont un des atouts du développement de la pêche industrielle, à la différence du bassin d'Arcachon dont la passe est dangereuse et ne dispose pas d'infrastructure publique. Toutefois, pendant la majeure partie du XIXe siècle, La Rochelle est frappée par l'atonie économique. Le blocus continental décidé en 1806 par Napoléon paralyse le trafic portuaire, entraînant le recul très important du commerce maritime rochelais et la ruine de la cité[22]. Au XIXe siècle, malgré quelques signes d'un redressement à partir de la Monarchie de Juillet, la « malheureuse cité », comme le dit son maire en 1825, est dans une situation désolante : « 600 maisons ont été démolies dans son enceinte, 600 autres restent inoccupées ; sa population est réduite presque à la moitié[23] ». Au milieu du XIXe siècle, un timide redressement économique, l'apparition du chemin de fer et le creusement du bassin à flot extérieur, font naître de grands espoirs. La ville ne retrouve vraiment son dynamisme qu'à partir de 1890, avec la mise en service du nouveau port de commerce à La Pallice et le développement de la pêche hauturière dans l'ancien port au centre-ville, au début du XXe siècle.

Côtière pendant des siècles, la pêche rochelaise a connu un certain développement avec la pêche lointaine à la morue sur le grand banc de Terre-Neuve. Dès le XVe siècle, des navires rochelais étaient armés régulièrement pour pratiquer cette grande pêche. En 1766, La

---

[22] DELAFOSSE Marcel (dir.), *Histoire de La Rochelle,* Toulouse*,* Privat, 1985, p..243.
[23] *Ibid.*

Rochelle compte ainsi 16 terre-neuvas. Mais cette grande pêche y devient marginale au début du XX[e] siècle. Les mauvaises années d'activité à Terre-Neuve lassent, en effet, les armateurs. La Rochelle ne compte plus que quelques chalutiers et voiliers. Cependant un autre type d'activité halieutique existe dans le Golfe de Gascogne. En 1883, la pêche est faite par 63 chaloupes pontées et 3 bateaux à vapeur faisant partie du port ; en outre il était fréquenté par 160 chaloupes pontées et un bateau à vapeur inscrits ailleurs (…)[24]. En 1895, 228 voiliers pratiquent la pêche dans le Golfe et vendent leur poisson à La Rochelle[25]. Ces chiffres montrent une activité importante du port, tout particulièrement pour sa criée qui attire de nombreux navires étrangers au port, « sans contredit le plus important marché au poisson de la côte ouest [26]». Cette activité commerciale contribue à la création des conditions du développement de la pêche industrielle, renforcée par l'arrivée, à proximité immédiate du bassin extérieur, du chemin de fer en 1857[27].

En 1871, Henri Craggs, négociant anglais en denrées coloniales, lance la première expérience de chalutage à vapeur à La Rochelle avec la création de la Société des Pêcheries de l'Ouest[28]. Mais, dès 1875, il transfère ses activités de pêche au Verdon dans l'embouchure de la Gironde. Cette activité perdure quatre autres années, mais ne dégage pas de bénéfice. Elle est vendue à une société d'Arcachon[29]. Malgré ce premier échec, La Rochelle deviendra, dans la première moitié du XXe siècle, l'un des six grands ports de pêche industrielle français avec Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient et Arcachon. En 1904, le norvégien Oscar Dahl y crée le premier des grands armements. Dans les années 1930, La Rochelle devient le deuxième port de pêche de France, le premier de l'Atlantique, devançant Lorient. Cet essor dure jusque dans les années 1965, mais vient le temps du déclin de ces armements avec, en 1994, le désarmement du dernier chalutier de pêche industrielle.

A ce stade, il est nécessaire de définir ce que l'on entend par « pêche industrielle ». La distinguer de la pêche artisanale constitue une première approche féconde. Selon la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, « la pêche industrielle est effectuée par

---

[24] PINEAU Henri, « La pêche à La Rochelle », *Congrès International des pêches maritimes et fluviale*s, Bayonne-Biarritz, 25/31 juillet 1899.
[25] Archives Départementales de la Charente-Maritime (AD 17), Fond CCI de La Rochelle, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, Ministère des TP, Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande.
[26] DE ROUSIER P*., Les grands ports de France*, Paris, A. Colin, 1905, rééd. 2012 par la Librairie de l'Université du Michigan.
[27] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la Pêche Rochelaise*, La Rochelle, éd. pour son compte, p. 31-32.
[28] *Ibid*., p. 35.
[29] CAMENEN J., *op. cit*. p. 224.

des navires de plus de cent tonneaux de jauge brute (tjb)* et dont les 'sorties' sont comprises entre 11 et 14 jours[30] ». Le critère retenu est celui de la taille, plus exactement de la capacité de stockage de la coque des navires, donc leur possibilité de pratiquer la pêche hauturière lors de marées de plusieurs jours. C'est aussi le critère de définition qu'emploie l'ISTPM[31], même si la limite exacte varie pour désigner les chalutiers hauturiers ou industriels : il s'agit « d'unités d'un tonnage supérieur à 75 tjb spécialisées dans la pêche du merlu[32] ». Cependant, une approche complémentaire apparaît en terme non plus de taille des navires mais de type d'entreprise, à travers la définition de la pêche artisanale donnée par le comité central des pêches maritimes : « 1°/Le bateau doit être armé exclusivement à la part – 2°/ La direction économique doit être assurée par le patron, propriétaire. […]. Le bateau doit appartenir pour au moins 51 % au patron qui le commande[33] ». Le patron qui le commande est donc le propriétaire du navire. Ainsi, par opposition, la pêche industrielle est « celle qui se pratique à l'aide de bateaux supérieurs à 50 tjb (le plus souvent 100) dont le propriétaire (personne physique ou morale) n'est pas embarqué[34] ». La jauge du navire n'est donc pas l'essentiel[35].

Nous entrons dans une autre sphère de l'entreprise, celle de l'entreprise capitaliste. Claude Vauclare, dans une étude concernant Boulogne-sur-Mer, fait référence à cette « modernisation » (industrielle) de la pêche, qui est « le fait d'entrepreneurs capitalistes[36] ». A l'instar des armateurs britanniques, en particulier ceux de Grimsby, les armateurs boulonnais constituent des sociétés de pêche. La construction des navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et extérieurs à la région, ceux des banquiers parisiens, des industriels du Nord et de l'Est et des rentiers en quête d'un bon placement. Il souligne qu'à cette époque commence « la lutte entre deux modes de propriété et d'exploitation des navires : d'un côté les bateaux sur lesquels les propriétaires étaient embarqués, de l'autre les bateaux

---

[30] AD 17, « La pêche en Charente-Maritime», *Aunis Eco*, CCI de La Rochelle, 1 avril 1981, p.2.
[31] L'ISTPM, Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, a remplacé l'OSTPM, l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, en 1953. Il est devenu l'IFREMER, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer en 1984.
[32] GUICHET Roger, « La pêche du merlu et de la dorade à La Rochelle », *Revue des travaux de l'ISTPM,* Paris, Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, 1971, p. 240.
[33] Archives privées du syndicat des marins de la Rochelle, *Comité Central des Pêches Maritimes,* Lettre au Président du Comité Local des Pêches Maritimes, 7 juin 1948.
[34] CHAUSSADE Jean, « Les difficultés de la pêche industrielle en France : l'exemple du port de Lorient », Poitiers, *Norois*, 1984, p. 141
[35] Même si une appellation courante à La Rochelle dénomme « J 3 » « des bateaux dont la jauge nette excède 100 tonneaux (…) », CHAUCHER F., A.D.17, JX 262, *Sud - Ouest*, 5 mars 1974, p. 6.
[36] VAUCLARE C., *op. cit*, p.262.

bourgeois, ou 'bagou borc'hizien', comme les nommaient les Bretons[37] ». D'autres auteurs, plus récemment[38], reprennent cette dualité institutionnelle dans les structures d'armement, marquée par l'existence de flottilles industrielles et semi-industrielles à côté de flottilles artisanales. Les navires industriels sont, certes, plus grands que les unités artisanales. Cette taille est conditionnée par l'envergure de l'exploitation « car les unités industrielles sont souvent des théâtres d'opération éloignés ». Mais la différence fondamentale est bien celle du financement et de l'embarquement ou non du ou des propriétaires. « Sur les navires artisanaux, le patron est embarqué et l'investissement a sollicité des financements familiaux, du voisinage et éventuellement des banques, notamment de celles du réseau du Crédit Maritime. L'armement est identifiable au patron. Dans le cas des armements industriels, le régime est celui de sociétés anonymes et de structures de type capitaliste qui rétribuent les pêcheurs par des salaires ». Ces armements impliquent, en effet, une exigence d'investissements plus élevés : « au début du XXe siècle, un dundee coûte de 5 à 8000 frs alors qu'un chalutier à vapeur vaut de 140 à 250 000 frs[39] ».

La pêche industrielle rochelaise a, jusqu'à présent, fait l'objet de recherches de nature historique ou géographique limitées à des périodes plus ou moins réduites, mettant peu en relation histoire économique et histoire sociale. La référence majeure est la thèse de Rémy Vaché qui, en 1931, souligne l'importance de La Rochelle, devenu le premier port de pêche français sur l'Atlantique, alors qu'il n'était que le cinquième en 1913[40]. Il consacre sa première partie à la pêche fraîche. Il analyse les atouts du port de La Rochelle, un port qui possède trois bassins, dont un bassin pour les chalutiers ; une flotte de chalutiers à vapeur qui s'accroît de manière continue, surtout après 1920 ; les tentatives des armateurs rochelais pour développer la conservation à bord du poisson pêché, grâce à la glace puis à la congélation ; enfin une organisation commerciale qui, à partir de 1909, se traduit par la coopération des armateurs rochelais pour la vente du poisson pêché par leurs chalutiers. Il présente rapidement les quatre grandes sociétés de pêche existant à La Rochelle qui décident « de vendre directement leurs produits au moyen de dépôts ou comptoirs établis dans les villes de l'intérieur ». Elles pratiquent l'intégration verticale, forme de concentration regroupant les

---

[37] *Ibid*., p. 254.
[38] CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PÉRON A., *Les français la terre et la mer XIIIe-XXe siècle*, Poitiers, Fayard, 2005, p. 618-627.
[39] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, imprimé par ses soins, 2003, p. 61.
[40] VACHÉ Rémy, *La pêche maritime : La Rochelle*, *premier port de pêche français sur l'Atlantique*, thèse, Université de Paris, 1931, 249 p.

industries constituant les différentes étapes de l'activité de pêche[41]. Mais cette thèse de R. Vaché ne peut prendre en compte la crise de la pêche industrielle rochelaise qui se fait sentir dès la fin des années 1920. En 1941, dans sa thèse, Louis Papy étudie un vaste sujet qui couvre toute la côte Atlantique, de la Loire à la Gironde[42]. Pour La Rochelle, il met en évidence l'existence d'une colonie de Bretons, « ces étrangers au pays, qui ont conservé les mœurs, les costumes, le parler de Bretagne » et qui forment « un petit monde à part et peuplent un quartier bien délimité[43]». Il relève leur nombre important, marins et familles, dans la cité à la fin du XIXe siècle : « environ 3 000 Bretons, établis dans les quartiers Saint - Nicolas et Saint-Sauveur ». Ils ont pris possession du cours des Dames (…) ». Louis Papy décrit les « qualités d'endurance » de ces marins pêcheurs bretons, leur mode de vie et leurs origines, les plus nombreux étant les Groizillons.

Plus récemment, comme pour répondre à C. Vauclare et à son interrogation, en 1987, sur le peu d'écrits concernant la pêche à La Rochelle[44], Jean-Louis Lenhof, dans un ouvrage publié en 2005, dresse une fresque de trois siècles d'histoire maritime en France et en Europe - marine marchande, marine de guerre, mais aussi pêche – et analyse tout particulièrement la « révolution de la vapeur et du fer » qui bouleverse le commerce d'abord, plus tardivement après 1880 la pêche[45]. Il évoque les armateurs rochelais qui dans le secteur de la pêche au large, secteur « industriel », « se hissèrent à la hauteur des Boulonnais, tant pour l'innovation que pour la prospection de nouvelles zones de pêche ». Il fait référence à l'invention rochelaise du chalut Vigneron-Dahl breveté en 1921 et met en évidence la création de quatre « puissants » armements à la pêche hauturière fondés au début du XXe siècle, le premier étant celui du norvégien Oscar Dahl en 1904. Il souligne le « handicap » que constitue l'échec de la construction d'un grand port de pêche moderne, projet de l'Etat au lendemain de la Grande guerre, identique à celui de Lorient, sur le modèle de Grimsby en Grande-Bretagne.. Enfin, il fait une référence marquée[46] à « l'intéressant témoignage » de Jean Camenen, devenu un grand patron de pêche, un de ces Bretons « comme de nombreux

---

[41] Concentration verticale : regroupement d'activités liées à une même filière, importation de charbon, fabrique de glace, transports, ateliers de réparation, fabrique de caisses, ventes, fabrication de sous-produits et bien évidemment armement des chalutiers.

[42] PAPY Louis, *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde,* Thèse, Université Bordeaux III, 1941, 526 p.

[43] *Ibid.*, p. 243.

[44] VAUCLARE C., *op. cit.,* p. 261.

[45] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée globe*, Paris, A. Colin, 2005, p.533-534

[46] *Ibid*, p. 537-538.

matelots et chauffeurs employés à bord des chalutiers rochelais », qui participa à la grève de 1919, puis celle de 1925 qu'il décrit[47].

Ce sont autant de pistes qui ouvrent des champs de recherche sur le port de pêche aunisien, lequel, en 1921 possédait déjà 40 chalutiers à vapeur, 72 en 1925, avant de subir la crise économique des années 1930 qui ramena la flotte « à de plus justes proportions », soit 32 unités en 1938. En 2010, Bruno Marnot analyse l'évolution de ports de commerce français à l'épreuve de la mondialisation au XIXe siècle, leur mise en concurrence par des décisions de modernisation pour tenter de capter de nouvelles activités[48]. Dans ce cadre il précise l'évolution du « modèle périphérique des ports du Sud-Ouest » dont celui de La Rochelle. La fonction internationale de ce port s'est indéniablement rétrécie par rapport au XVIIIe siècle, alors qu'elle reposait surtout sur le commerce avec la Grande-Bretagne et l'importation du charbon gallois, mais aussi les échanges avec les îles du premier empire colonial qui disparaissent dès 1860, comme disparaissent les échanges avec l'Afrique noire en 1900 et l'Amérique Latine en 1913. L'activité commerciale du port aunisien connaît un renouveau à la fin du XIXe siècle grâce à la mise en service de son avant-port à La Pallice et l'essor de sa fonction d'escale transatlantique vers l'Amérique Latine ou à un degré moindre vers le Sénégal. La réalisation de cet avant-port libère, du même coup, le bassin à flot extérieur de l'ancien port, permettant d'accueillir au début du XXe siècle les grands chalutiers.

Par ailleurs, trois mémoires de maîtrise de géographie plus récents abordent la question de la pêche rochelaise au XXe siècle, certes de manière factuelle et pour des périodes plus ou moins limitées, mais avec recherche de sources intéressantes et pertinence des analyses. Perrine Sacré, en 1999, a étudié la situation du port de pêche de La Rochelle pendant l'entre-deux-guerres[49]. Elle met en évidence « la position très enviable sur l'Atlantique » d'un port de pêche très protégé, disposant d'un bassin capable de recevoir des chalutiers et un réseau de vente et de distribution privilégiés. Elle confirme le caractère rochelais de terre d'accueil des marins pêcheurs bretons. Elle décrit, rapidement, les grands armements qui se créent au début du XXe siècle qui deviennent de « grands trusts », notion discutable pour des entreprises de taille somme toute limitée, moins adaptée que celle de concentration verticale analysée par Rémy Vaché. Elle traite de manière approfondie de

[47] CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, Rueil-Malmaison, Ed. du Pen Duick, 1979.
[48] MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle,* Paris, PUPS, 2010, p. 127-141.
[49] SACRÉ Perrine, *Etude d'un port de pêche pendant l'entre-deux-guerres : La Rochelle, premier port de pêche de la façade atlantique*, La Rochelle, Flash, Mémoire de maîtrise, 1999, 183 p.

« l'avortement du projet Vaugouin » de création d'un grand port rochelais d'intérêt national, qui fut refusé localement par les armateurs. Guylaine Eybraly, en 2001, étudie la pêche rochelaise dans la période 1958-1994[50]. Elle pointe le phénomène d'*overfishing*, de surpêche des espèces nobles de poissons dans le golfe de Gascogne, de cette rupture d'équilibre entre ressources et effort d'une pêche rochelaise qui retrouve sa prospérité après-guerre. L'aménagement de cantonnements dans le golfe, pour protéger les frayères, demeure trop longtemps lettre morte. Remettant en cause la politique européenne, « coup fatal » porté à la pêche française, et un marché intérieur du poisson aux structures commerciales fragiles, elle prend la mesure de « la mort d'un secteur d'activité traditionnel » à partir de comptes d'exploitation de chalutiers. Danielle Rocher, enfin, porte aussi son regard sur la même période, mais sur un nombre limité d'années -1973-1975[51]. Très factuel, ce mémoire conclut à un regain d'activité de la pêche rochelaise, ce qui est apparemment vrai, mais sur les quelques années étudiées, de manière très conjoncturelle.

C'est, plus globalement, « l'écriture de l'histoire économique maritime contemporaine [qui] reste marginale par rapport à la production nationale consacrée aux Temps Modernes et, sur le plan international, par rapport aux travaux considérables qui ont été portés par de véritables écoles anglo-saxonnes et scandinaves[52] ». C'est particulièrement vrai pour La Rochelle et son port de pêche. Certes l'Université rochelaise est de création récente[53]. Mais ce phénomène est plus général et concerne la France pour deux raisons : l'absence de travaux fondateurs d'envergure, tels que ceux produits par l'Ecole des Annales, Fernand Braudel et Pierre Chenu en tête ; une tradition de l'histoire économique contemporaine qui s'est essentiellement interrogée sur les origines et les formes continentales de la croissance française aux XIXe et XXe siècles. Dans cette histoire, l'économie maritime n'aurait donc joué aucun rôle important. Cela explique sans doute en grande partie, non pas l'absence de travaux, mais leur marginalité[54]. Cependant, depuis une vingtaine d'années, un regain d'intérêt se manifeste au sein de la recherche académique, phénomène qui s'est accéléré depuis une décennie dans les divers domaines qui font partie du champ des échanges

---

[50] ÉBRALY Guylaine, *La pêche à La Rochelle de 1958 à 1994 : étude d'un port en crise, La Rochelle, Flash,* mémoire de maîtrise, 2001, 181 p.

[51] ROCHER Danièle, *La pêche industrielle à La Rochelle*, Paris-Sorbonne, mémoire de maîtrise, 1976, 176 p.

[52] MARNOT B., « Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIXe-XXe siècles », rapport de synthèse, Colloque international du GIS, Lorient, 15-17 novembre 2007, Paris, PUPS, *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010.

[53] Le décret de promulgation de l'Université de La Rochelle date du 20 janvier 1993.

[54] MARNOT B., *art. cit.,* p. 43.

maritimes. La *Revue d'histoire maritime*, créée en 2006, s'en fait l'écho. Son numéro double de 2010 est « la marque de l'avancée actuelle des recherches et travaux publiés en histoire maritime grâce au nouvel élan, parfaitement coordonné, qui, depuis la fondation de l'UMS « Histoire et archéologie maritimes », en 2001, suivie en septembre 2005 de celle du GIS (Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime), anime notre sous-discipline[55] ». Il manquait un réseau de la recherche française, pour créer une dynamique commune face à « l'atomisation de notre recherche »[56]. Ainsi est créé, en septembre 2005, le Groupement d'intérêt scientifique Histoire maritime, à l'université de Bretagne-Sud. La revue de l'année 2012[57] publie une série d'articles, accompagnés d'une bibliographie très étoffée de 2200 références, expressions du colloque international qui s'est tenu à Lorient les 15, 16 et 17 novembre 2007, organisé par le GIS[58]. Les questions de l'exploitation de la mer et des ressources halieutiques y sont abordées. Le rapport de synthèse met en évidence un souci nouveau des historiens, celui d'une historiographie repensée pour être littorale, qui ne soit pas seulement celle des pêches lointaines au XVIIIe siècle[59]. Les pêches côtières font l'objet de monographies. Le XIXe siècle devient objet d'études, de colloques. La pluriactivité des pêcheurs côtiers est mise en évidence. L'histoire de l'estran, dont celui des côtes charentaises, devient objet d'étude pluridisciplinaire, que ce soit celui de l'île de Ré et ses pêcheries[60] ou le bassin de Marennes et ses marins qui participèrent au commerce du sel charentais et du sucre antillais[61].

Les travaux sur l'histoire de la pêche sont l'objet, en 2012[62], d'une série d'articles donnant à voir des activités de pêche aux XIXe-XXe siècles, dont la connaissance n'avait guère dépassé jusqu'ici les milieux spécialisés[63] : contributions françaises, mais aussi danoises et hollandaises. Les articles, issus de récentes thèses de doctorat en histoire, donnent leur profondeur aux travaux menés sur les pêches à pied, les pêcheries et les pêches côtières, champs défavorisés de l'historiographie[64], mais au-delà sur les pêches sardinières[65], la pêche

---

[55] POUSSOU J.-P, « Editorial », *Revue d'histoire maritime, n° 15,* Paris, PUPS, 2010, p. 5.
[56] LE BOUËDEC G., « Introduction », *Revue d'histoire maritime, n° 10-11,* Paris PUPS, 2010, p. 7.
[57] La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation, *Revue d'histoire maritime* n° 10-11, 2012.
[58] LE BOUËDEC G., « Introduction », *op. cit*., p. 7-8.
[59] BORDE C., *op. cit*.., p. 311-316.
[60] BOUCARD Jacques, L*es pêcheries de l'Île de Ré*, La Rochelle, Rupella, 1984.
[61] SAUZEAU Thierry, *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais XVIIIe-XIXe siècle*, La Crèche, Geste, 2005, 342 p.
[62] *Revue d'histoire maritime,* Paris, PUPS, n° 15, 2012.
[63] POUSSOU J.-P., « Editorial », *Revue d'histoire maritime* n° 15, *op. cit*., p. 5-7.
[64] LE BOUËDEC G., SAUZEAU T., « Introduction », », *Revue d'histoire maritime* n° 15, *op. cit*. p. 9.

au thon[66], la pêche langoustière française[67], et plus encore le chalutage à vapeur à Lorient à travers la « trajectoire entrepreneuriale » d'un grand armateur local, Emile Marcesche [68].

Dès 1981, Boulogne-sur-Mer a fait l'objet d'une recherche portant sur le XIXe siècle[69]. Elle met en évidence l'ampleur des modifications des infrastructures portuaires publiques de ce port, bien situé à l'entrée du Pas-de-Calais, à proximité de l'Angleterre. Dès les années 1820-1830, une nouvelle jetée, une nouvelle entrée du port plus sûre et un quai sont financés par des crédits d'État dans le cadre de sa politique de travaux publics. De nouveaux travaux d'infrastructure sont réalisés en 1889. En 1900, une loi décide d'attribuer des crédits pour construire un bassin de marée à l'initiative de la chambre de commerce. D'autres travaux suivent au début du siècle. Cette étude met aussi l'accent sur l'essor de la pêche au large, avec l'armement d'une flotte de chalutiers à vapeur en 1890-1894. Boulogne devient, de loin, le premier et le plus grand port de pêche de France, avec 134 vapeurs en 1913, dont 100 d'une jauge supérieure à 100 tjb. Enfin, cette étude apporte de nombreuses précisions sur les sociétés d'armement créées alors : sociétés anonymes, par actions, mais surtout sociétés en nom collectif ou en commandite simple, pour permettre le recours à des capitaux extérieurs à la ville. L'activité harenguière et celle de la pêche fraîche connaissent une croissance forte.

En Bretagne, la pêche à la sardine a été une activité majeure, une révolution, au XIXe siècle. Dans la continuité des travaux sur les pêcheurs sardiniers brestois au XVIIIe siècle[70], cette étude de la « révolution sardinière »[71] en Bretagne Sud sur un temps long, le XIXe siècle, analyse le modèle de pêche morbihannais de manière globale. Cette étude dépasse la seule monographie sur un territoire limité pour permettre un « emboîtement des

---

[65] LEVASSEUR Olivier, *Les pêches sardinières et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique* (1852-1914), *op. cit*. p221-236.

[66] PERRIN Michel, *La pêche thonière en Sud Bretagne* (1850-1943), *op. cit*., p. 237-264.

[67] PENCALET-KÉRIVEL Françoise, *La pêche langoustière française sur les côtes d'Afrique de l'Ouest : innovations et adaptations face aux mutations du XXe siècle*, *op. cit*., p. 265-286. *Pêches et pêcheurs de langoustes douarnenistes et camarétois dans les eaux mauritaniennes de 1912 à 1990,* Thèse, UBS/Rennes II, 1998.

[68] BOISSON Pascal*, Emile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*, thèse : histoire, Université de Bretagne Sud, 2010, 2 vol., 828 p.

[69] OUSTRIC Georges, *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIXe siècle*, Thèse, Lille III, 1981, 1434 p., édité sous le même titre : Valenciennes, Le Téméraire, 1995, 286 p.

[70] ROBIN Dominique, *Les pêcheurs de la sardine au Pays Basque et en Bretagne au XVIIIe siècle : deux mondes en révolte et aux franges de la pauvreté,* Thèse, 1997, 1265 p.

[71] DUBOIS Xavier*, Les mutations du système sardinier en Bretagne Sud au XIXe siècle*, Thèse, Lorient, 2002, éditée sous le titre : *Révolution sardinière, Pêcheurs et conserveurs en Bretagne Sud au XIXe siècle,* Rennes, PUR, 2004, 384 *p.*

échelles », de l'articulation entre le local, le régional, le national et l'international, aussi bien au niveau de la question halieutique qu'au niveau de l'économie en général. Cependant, ce travail sur les archives n'a pu dépasser les sources publiques et « forcer l'entrée de certaines archives entrepreneuriales ». Cette préoccupation donne des perspectives pour l'étude de la pêche industrielle à La Rochelle, tant du côté syndical que de celui d'anciens armateurs et de leurs familles. Le plan chronologique s'avère, là aussi, opérationnel, « seul capable de donner une dynamique à la démonstration ». Jusque vers 1840, l'activité sardinière reste une activité maritime saisonnière. L'industrialisation de cette pêche se développe alors, avec précocité dans le Morbihan qui, en 1855, devient le premier pôle sardinier français. Les crises vont éclater à partir de 1880. Crise apparente de surpêche et de raréfaction de la sardine, elle est plus profondément une « crise de débouchés [72]» : des conservateurs étrangers (espagnols, portugais, anglais, américains, …) ont en effet profité de la première crise de la sardine pour se positionner sur le marché en proposant leurs produits à la clientèle des industriels français dont la demande était insatisfaite. Ces industries de la péninsule Ibérique bénéficient d'une main-d'œuvre moins coûteuse, de matières premières (poisson, huile) moins onéreuses et d'un approvisionnement beaucoup plus régulier à l'année. Certains industriels bretons délocalisent leurs activités de conserverie dans la péninsule, facilitant et accélérant un transfert de technologie. La France, et particulièrement la Bretagne, perd sa position de monopole, mais également sa première place.

Les crises sardinières de la fin XIXe et du début du XXe siècle ont fait l'objet d'études[73] qui permettent de comprendre les raisons de la venue à La Rochelle de centaines de marins pêcheurs bretons, qui embarquent sur les chalutiers à vapeur au début du XXe siècle. Touchés par la crise de la pêche et de la conserverie sardinière, ils ne peuvent se replier vers l'agriculture où l'emploi se réduit avec la mécanisation. « Quelques-uns émigrent ; vers le nord, à la pêche ou à la mine. Vers le sud, dans d'autres ports : Quiberon, La Rochelle, les Sables-d'Olonne, plus loin, vers le pays Basque, ou même à l'étranger[74]».

---

[72] DUBOIS X., *op. cit.,* p. 277.
[73] MEYER-SABLÉ Nathalie, *Familles de marins pêcheurs et évolution des pêches, Littoral morbihannais 1830-1920,* Paris, L'Harmattan, 2005, 238 p.
[74] *Ibid*, p. 25.

En lien avec cette crise sardinière, la pêche langoustière a fait l'objet d'une thèse présentée en 2006 par Françoise Pencalet-Kérivel[75]. Elle contribue au développement de cette histoire des pêches maritimes, « champ historiographique nouveau qui fait enfin une place aux pêches côtières et à leurs acteurs[76]». Cette thèse fait partie, en effet, d'un ensemble de travaux permettant d'avancer sur cette thématique délaissée pendant longtemps au profit de la grande pêche. Si, à Lorient, le chalutage à vapeur relève d'initiatives de négociants en charbon, à l'image d'Emile Marcesche, ce sont les pêcheurs eux-mêmes qui sont largement les initiateurs à Groix et Etel de la réorientation thonière, à Camaret et Douarnenez d'une reconversion dans la pêche langoustière. Un « saut géographique[77]» s'opère vers des territoires de pêche plus éloignés, à l'image de cette pêche à la langouste sur les côtes mauritaniennes. Les armateurs de La Rochelle, avec l'épuisement des fonds de pêche dans le Golfe de Gascogne, tenteront aussi sans succès ce saut vers la Mauritanie. La présentation chronologique de ce travail en trois grandes périodes est opérationnelle. Une première décennie, 1945-1955, met en évidence une certaine continuité de la pêche initiée au début du siècle. Les années 1955-1969 font largement référence au contexte de décolonisation du pays et d'un nouveau droit de la mer. La dernière période s'ouvre par une rupture en 1969 marquée par l'effondrement de la pêche, dû à un épuisement de la ressource. C'est un problème récurrent face aux méthodes de pêche intensive, qui a concerné aussi le port de La Rochelle dès les années 1930. La nouvelle règle internationale fixant une Zone Exclusive de 200 milles permet à la Mauritanie de négocier des licences de pêche plus coûteuses. L'évolution de ces zones a des conséquences aussi pour La Rochelle.

Certains ports, comme Granville font le choix de la « balnéarité[78]». Les deux activités traditionnelles de pêche, la grande pêche à la morue et la pêche côtière s'arrêtent dans les années 1925-1933. La Grande Guerre a porté un coup fatal à une flotte morutière déjà décadente, qui a vu sombrer dans ce conflit 9 des 20 unités de 1913. Après une période de reprise de l'activité après-guerre, entre 1919 et 1922, une période de récession et de disparition totale de ces morutiers intervient entre 1928 et 1933. Seule une pêche côtière devenue artisanale demeure, générant une micro-économie très locale. L'attrait du port de

---

[75] PENCALET-KÉRIVEL F., *Histoire de la pêche langoustière, Les « Mauritaniens » dans la tourmente du second XXe siècle,* Rennes, PUR, 2008, 412 p., texte remanié de sa thèse *Pêches et pêcheurs de langoustes douarnenistes et camarétois dans les eaux mauritaniennes de 1945 à 1990,* UBS Rennes, 1998.
[76] LE BOUËDEC G., Préface, *op. cit.*, p. 11-17.
[77] *Ibid.*, p. 12.
[78] CONFOLENT Dominique, *Granville et le monde de la mer 1919-1945,* Thèse, Paris IV-Sorbonne, 2003.

Granville s'estompe au profit de la ville voisine de Saint-Malo. Les marins, ne pouvant vivre exclusivement d'une pêche côtière, l'abandonnent[79]. La ville devient une station balnéaire, dont la réputation se développe. La « Monaco du Nord », située à proximité du Mont-Saint-Michel, site de renommée mondiale, attire les touristes. Une volonté délibérée des autorités de faire de Granville l'équivalent de Deauville ou de Cabourg favorise cette évolution. Ce choix touristique s'opère aussi à La Rochelle dans les années 1980 et n'est pas étranger à la décision de déplacer le port de pêche du centre-ville vers Chef de Baie et le port de commerce de La Pallice.

D'autres sites portuaires, comme Douarnenez premier port sardinier de France au XIXe siècle, n'ont pas voulu se lancer dans la pêche industrielle au début du XXe siècle[80]. Faute d'accord entre les acteurs politiques et sociaux, Douarnenez voit le projet de port moderne échouer au lendemain de la guerre de 1914-1918. L'attachement aux pêches traditionnelles semble un gage de réussite. C'est seulement en 1946 que le port fait le choix du chalutage à vapeur et arme un premier chalutier ; ils seront 7 en 1954. Et ce n'est qu'à la fin des années 1950 que Douarnenez dispose d'un véritable espace portuaire. Cette « erreur stratégique » fait de Douarnenez « le port des occasions manquées ou refusées ». D'autant que la surexploitation des fonds de pêche oblige à aller pêcher plus loin et plus cher. Le port connaît une « décomposition plus accentuée que dans les autres ports de Cornouaille[81]». Cette stratégie va profiter à Lorient.

Le port de Lorient est, en 2010, l'objet d'un travail de recherche autour de l'œuvre d'Emile Marcesche[82]. Cette recherche met en évidence le destin exceptionnel d'un Angevin arrivant en 1896 dans la ville, dont l'activité végète et qui devient importateur de charbon et exportateur de poteaux de mines. Armateur à partir de 1902 avec un petit *steamer*, il va jouer un rôle de premier plan dans la véritable métamorphose portuaire de Lorient et le lancement du chalutage à vapeur. Le développement de ses affaires l'amène à faire construire de nouveaux navires à vapeur plus importants, avant et après la Grande Guerre. Il possède aussi une compagnie de chalutage à vapeur, des usines de briquettes, des carrières et usines de

---

[79] *Ibid.*, p. 367.
[80] COULIOU Jean-René, LE BOULANGER Jean-Michel, VILBROD Alain, *Ports de pêche en crise, l'exemple de Douarnenez,* Paris, L'Harmattan, 1998.
[81] COULIOU J.-R.*, Douarnenez un port breton sous le signe du déclin*, Op. cit.*,* p. 30.
[82] BOISSON P., *Emile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*, thèse, Université de Bretagne Sud, 2010, 828 p. - « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », *Revue d'histoire maritime, n° 15,* PUPS, 2012, p. 287-304. .

kaolin. Il s'agit d'un phénomène très développé d'intégration verticale que connait aussi La Rochelle au XXe siècle. Cet homme domine et contrôle le marché local du charbon, puis prend une dimension internationale en maîtrisant le marché anglais à l'exportation du charbon. En 1931, il transforme sa compagnie en société anonyme pour, lui aussi, faire appel plus largement aux capitaux extérieurs à la pêche. Il fera de même avec la fondation de sa Compagnie Lorientaise de chalutage à vapeur en 1910, transformée en société anonyme quelques mois plus tard. La question des formes juridiques de sociétés, qui a fait déjà l'objet du travail de Georges Oustric sur Boulogne-sur-Mer, est source de réflexion et de comparaison pour La Rochelle.

Le développement du chalutage à vapeur joue un rôle essentiel dans la transformation de l'économie portuaire lorientaise, impliquant des aménagements d'infrastructures et la mise en place de liaisons ferroviaires avec les trains de marée, contribuant ainsi à créer un arrière-pays et à développer les importations de charbon. L'accent est mis avec force sur le rôle essentiel des compagnies de chemin de fer dans la prospérité du chalutage, tant en Angleterre qu'en France. A Lorient, comme à La Rochelle, intervient la Compagnie de chemin de fer du Paris-Orléans. Cette Compagnie contribue de manière décisive, aux côtés d'Émile Marcesche, au développement du chalutage à vapeur à Lorient. La décision de l'Etat, prise en 1920, de créer de toute pièce un port d'intérêt national à Lorient-Kéroman est un acte majeur du développement de la pêche industrielle lorientaise. En revanche, le même projet de port d'intérêt national ne verra jamais le jour à La Rochelle. Cela méritera examen. La pêche prend ainsi à Lorient, à la fin du XIXe siècle, une importance sans cesse croissante en raison de l'extension des débouchés que rend possible l'expédition par chemin de fer. Le retard français en matière de pêche à vapeur, au début du XXe siècle, est souligné. Ce travail sur Lorient constitue une source de réflexion majeure pour une recherche portant sur la naissance, l'essor et le déclin de la pêche hauturière et industrielle rochelaise au XXe siècle : des similitudes, des destins divergents, des concurrences vont se faire jour entre Lorient et La Rochelle. Il permet aussi de mieux saisir les formes économiques et juridiques de ces nouveaux armements, sociétés anonymes ou en nom collectif[83] ». Le port aunisien permettra de mettre en exergue un autre type de société, les sociétés quirataires* nombreuses à La Rochelle après la Deuxième Guerre Mondiale. Enfin, le rôle des chefs d'entreprises, tel Emile Marcesche, promoteurs d'une nouvelle activité portuaire, est mis en valeur. Ce sont de

[83] BOISSON P., « Le chalutage à vapeur à Lorient », *Revue d'histoire maritime n° 15*, *op. cit*., p. 297.

tels hommes qui, à La Rochelle, vont promouvoir les grands armements à la pêche industrielle au début du XXe siècle.

Cette recherche sur la pêche industrielle rochelaise s'inscrit dans ce courant de l'histoire maritime. Elle se propose d'apporter une contribution à la connaissance de l'histoire de la pêche de ce port à la fin du XIX^{e} et au XX^{e} siècle, en prenant en compte les éléments de recherche déjà existants, pour en établir une cohérence historique globale. Cette recherche se donne pour objectif d'allier histoire économique, en particulier celle des entreprises de pêche, histoire technique de la navigation et de la pêche, histoire sociale des conditions de travail et de vie des marins pêcheurs, de les conflits du travail et de l'activité syndicale des armateurs et des marins pêcheurs, et enfin histoire urbaine avec l'étude de l'habitat de ces marins et de leurs familles, plus tard, dans certains quartiers rochelais autour du port. Les recherches sur les grands armements rochelais qui se constituent à partir du début du XXe siècle mettent en évidence ce caractère capitaliste de la pêche hauturière déjà développé en Angleterre puis à Boulogne, cette séparation entre les propriétaires des navires et les hommes d'équipages commandés par un patron de pêche qui n'est pas propriétaire du chalutier. Cette pêche est dite « industrielle », car à cette caractéristique financière s'ajoute l'utilisation simultanée de grands navires en acier et de chaluts à large ouverture et de pêche en profondeur, car « c'est surtout quand les chalutiers à vapeur eurent remplacé le chalutage à la perche par le chalut à panneaux, que l'industrie de la pêche maritime fit réellement des progrès très rapides (…). En outre, les chalutiers à vapeur, plus grands que les voiliers, résistant mieux à la mer, permirent d'aller pêcher toujours plus loin. […] » note la chambre de commerce de La Rochelle[84]. Plus généralement, cette recherche souhaite apporter une nouvelle pierre à l'édifice de la connaissance de la pêche française et resituer l'évolution rochelaise dans la chaîne des ports de pêche de la côte atlantique européenne et de la mer du Nord, de l'Angleterre au Pays basque. Une telle approche permettra de comparer les évolutions de ces ports, d'en dégager les liens, à l'image du déclin de la pêche arcachonnaise à partir du début du XXe siècle et de l'essor concomitant de la pêche industrielle rochelaise. Elle prendra aussi en compte l'évolution de l'Angleterre, particulièrement avec des ports comme celui de Grimsby, de la France avec Arcachon, Boulogne et Lorient, ou de l'Espagne et du port basque de Pasajes. Comment expliquer le retard de l'industrialisation de la pêche hauturière en France et à La Rochelle particulièrement ? Pourquoi La Rochelle supplante la flotte du bassin d'Arcachon ?

---

[84] AD. 17, *Fond privé C.C.I. de La Rochelle*, 41 ETP, non daté (1920 ?).

Quels sont les atouts de ce port aunisien qui vont permettre la création de grands armements au début du XXe siècle, après un premier échec dans les années 1870 ? Quelles sont les caractéristiques de ces grands armements rochelais ? Comment expliquer l'essor de la pêche industrielle dans les différents sites portuaires ? Pourquoi cet essor n'a-t-il pas eu lieu au même moment ? Comment analyser le déclin des armements de La Rochelle dans les années 1930, puis dans les années 1960 ? Est-ce une crise spécifique, unique ou l'expression rapide et précoce d'une crise qui frappe tous les ports de pêche industriels, en France comme dans les autres pays européens ? Notre hypothèse est que la crise rochelaise est à la fois plus précoce et plus rapide qu'ailleurs, mais qu'elle frappe progressivement tous les ports dotés de flottilles de chalutiers industriels, en premier lieu à cause en partie de l'exploitation des fonds qu'elles favorisent.

Pour mener à bien cette réflexion, l'historien dispose de sources écrites et orales nombreuses. Les archives départementales de Charente-Maritime disposent de nombreux documents. Parmi les fonds privés qui y sont conservés, trois sont essentiels. D'abord le fonds du syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle[85], non encore classé, soit 8,9 m linéaires disposés en rayons. Ce fonds regroupe des archives de la Société des Chalutiers Rochelais de l'armateur F.J. Castaing, telle répertoire des noms des actionnaires, leurs adresses, le nombre d'actions détenues lors de la création de l'armement. A travers cet exemple, se concrétise le caractère financier des sociétés d'armement qui sont créées avec l'objectif de drainer largement des capitaux de tout le pays. La dimension financière de ces sociétés s'accompagne de la diversité de leurs formes juridiques, des sociétés en commandite simple aux sociétés à responsabilité limitée, des sociétés anonymes aux sociétés quirataires nombreuses à La Rochelle*. Un autre fonds privé, déposé aux archives départementales, est celui de Jean-Claude Menu[86] gérant de l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV) : rapports et courriers mettant en garde contre la surpêche et l'absence de protection de la ressource halieutique dans le golfe de Gascogne, archives de l'ARPV (comités directeurs et assemblées générales), du syndicat des armateurs dont il fut longtemps le président. A son domicile, J.-C. Menu disposait[87] d'autres archives personnelles, en particulier celle de la Caisse Rochelaise d'Entraide aux familles de marins *péris en* mer, dont il a été fondateur, qui ont permis une connaissance précise des accidents en mer et des décès de marins lors des marées. Le fonds de

[85] AD 17, fonds privé, 164 J.
[86] AD 17, fonds privé, 106 J.
[87] Jean-Claude Menu est décédé en mai 2013.

la chambre de commerce de La Rochelle[88] - délibérations, statistiques des pêches, tant nationales que rochelaises - permet de conforter la date du début du déclin de la pêche industrielle rochelaise, dès les années 1966-1967 et ses deux raisons premières : la raréfaction des ressources halieutiques et la nouvelle fiscalité d'Etat sur les plus-values immobilières qui entraîne un arrêt très rapide des commandes de nouveaux chalutiers. Les archives départementales de Charente-Maritime possèdent d'autres fonds privés tel celui de Maître Rambour, administrateur judiciaire[89], permettant de mieux comprendre le dépôt de bilan de plusieurs sociétés de pêche rochelaises, tout particulièrement le mécanisme des sociétés quirataires ; le fonds du quartier des Affaires Maritimes conservant des monographies annuelles des pêches maritimes de France, faisant référence à tous les ports de pêche de France et à La Rochelle[90] ; celui du Tribunal de Commerce de La Rochelle[91], avec des dossiers particuliers d'armements rochelais en difficulté ; ou encore le fonds de la direction des Douanes locales et ses nombreux dossiers de navires qui ont fait l'objet d'une procédure de francisation[92]. Les archives de l'école publique de garçons Bonpland à La Rochelle[93] permettent d'analyser les noms et adresses rochelaises, les métiers des pères des garçons inscrits à cette école de 1907 à 1956, de réaliser une cartographie des lieux d'habitation des familles de marins pêcheurs, bretons pour l'essentiel, dans les quartiers entourant le port. Les familles bretonnes vivent dans les trois quartiers de Saint-Jean-du-Pérot près du marché au poisson et du cours des Dames, Saint-Sauveur près de la Cathédrale et plus encore Saint-Nicolas de l'autre côté du canal Maubec. Un quatrième quartier situé derrière le bassin des chalutiers, la Ville-en-Bois, quartier très industriel, accueille pour partie des familles de marins pêcheurs. Les archives détenues, à Rochefort-sur-Mer par le Service Historique de la Défense, conservent tout particulièrement les rôles d'équipages des chalutiers à vapeur armés à La Rochelle de 1903 à 1916[94], qui permettent d'établir les lieux d'inscription maritime des marins pêcheurs embarqués dans cette période de création des grands armements de la pêche industrielle rochelaise et de mettre en évidence l'apport déterminant des Bretons.

---

[88] AD 17, 41 ETP.
[89] *AD 17,* 123 J.
[90] *AD 17,* Série W, sous-série 2141 W.
[91] *AD 17,* Série U, *sous-série 6 U, sous-sous-série 6 U 5.*
[92] AD 17, Série P, Sous-série 5 P, Direction des douanes de La Rochelle, art. 2207-2332.
[93] *AD 17,* Série T, Sous-série 1 T, art. 1150-1157.
[94] SHD Rochefort, 6 P 6.

Des travaux de recherche universitaire sont disponibles sur Boulogne[95], Arcachon[96] en France, Grimsby[97] en Grande-Bretagne et Pasajes au Pays basque espagnol[98], donnant une vision plus globale de cette époque des grands chalutiers sur les côtes de l'Atlantique et au-delà en Mer du Nord. Plusieurs ouvrages permettent de rappeler l'importance des armements du bassin d'Arcachon, premier port de pêche de l'Atlantique en 1910, ayant la paternité de la pêche à vapeur. Le bassin d'Arcachon fut en effet un « centre majeur de pêche et d'ostréiculture[99] ». D'autres études, dont l'une émanant de chercheurs d'Ifremer de sa station d'Arcachon, vont compléter, préciser cette évolution de la pêche arcachonnaise[100].

La médiathèque Michel Crépeau de La Rochelle dispose, dans son département Patrimoine, d'ouvrages et documents sur l'histoire de la pêche à La Rochelle, qui constituent les éléments bibliographiques d'un des rares ouvrages de synthèse sur la pêche rochelaise[101]. Un autre ouvrage complète cette première approche bibliographique sur la pêche rochelaise, un ouvrage collectif[102] portant à la fois sur le travail en mer - les techniques de pêche, le métier de marin pêcheur, les luttes syndicales de cette corporation - mais aussi la vie à terre à La Rochelle, particulièrement dans les quartiers où vivent les marins. Deux ouvrages, édités par Paroles de Rochelais, donnent largement à entendre des témoignages sur le monde de la pêche locale et l'ancien encan[103]. Le premier porte témoignage sur la vie dans le quartier « grec » et la vie difficile des femmes de marins, seules pour s'occuper de tout, les marins passant leur vie active en mer, ne posant les pieds à quai que deux ou trois jours, ne disposant pas de congés payés jusqu'à la grande grève de 1963[104]. Un ouvrage porte le témoignage personnel d'une vie de marin pêcheur, celui de Joseph Camenen patron de pêche rochelais durant 25 ans[105].

---

[95] OUSTRIC G., *Le port de Boulogne-s-mer au XIXe s*, Valenciennes, Le Téméraire, 1995, 286 p.
[96] PÉROTIN R., *Le chalutage à vapeur à Arcachon*, Bordeaux, Y. Cadoret, 1911, 166 p.
[97] FOURNET Philippe, Les pêches maritimes britanniques : une activité en crise, Poitiers, *Norois*, n° 99, 1978.
[98] LABORDE Serge, *Les pêches maritimes basques entre déclin et recomposition*, Thèse, Nantes, 2007.
[99] POUSSOU J.-P., LE FUR J.-J., *Bassin d'Arcachon*, *op. cit*., p. 64-67.
[100] QUERO J.C., CENDREDO O., *Historique de la raréfaction des poissons pêchés (incidence des activités de pêche sur les poissons dans les eaux marines d'Arcachon du XVIII^e siècle à nos jours),*, *op. cit.*
[101] MAHE J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise*, *op. cit.*
[102] BOUCARD Jacques, VEILLOT Thierry, GAUBERT Yves, *Les marins de La Rochelle*, La Mothe Achard, Geste, 1997, 151 p.
[103] Paroles de Rochelais, *Le Monde de la pêche, belles marées et furies de temps*, La Rochelle, 2006 et *C'était l'Encan 1949-1994*, La Rochelle, 2010
[104] *Ibid.*, p. 132-143.
[105] CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, *op. cit.*

Des sources orales et des fonds familiaux permettent de compléter les sources écrites. Le musée maritime de La Rochelle[106] a développé, à côté de son patrimoine matériel et de sa muséographie, un patrimoine immatériel, celui de l'histoire orale : témoignages d'anciens marins, dont nombre sont d'anciens marins pêcheurs, mais aussi d'armateurs et de leurs familles[107]. Régulièrement, le musée invite ces témoins à des séances de travail, des rencontres. C'est un partenaire ressource, un lieu de rencontres, d'échanges, facilitant l'accès à des fonds privés d'entreprises de pêche qui apportent des informations complémentaires aux sources publiques. Il en est ainsi de la création d'une société quirataire l'*Auros* par l'ancien armateur André Auger ou des archives de la société créée par Henri Véron, armateur de 1912 à 1939, tout particulièrement le livre de tous les comptes rendus des assemblées générales annuelles de la Société, les comptes de la société, mais aussi la liste de ses sociétaires. Ce réseau d'anciens professionnels de la pêche rochelaise permet de croiser témoignages et sources écrites. C'est le cas du témoignage d'Emile Vinet ancien capitaine d'armement d'Oscar Dahl et de sa Société des Pêcheries de l'Atlantique, de Michel Morlier directeur fondateur de la Société Maritime de Pêches, de Gérard de Suyrot, gendre du premier grand armateur rochelais Oscar Dahl, de Simon Gaury fils de l'armateur rochelais Simon Gaury et ancien capitaine d'armement de son père ou encore de Richard Pillard ancien lieutenant de pêche sur *l'Angoumois*. Le musée dispose d'une photothèque de plusieurs milliers de clichés de navires rochelais et de la numérisation de plus de 250 livrets professionnels de marins. Le syndicat CGT des anciens marins du port dispose d'archives syndicales depuis 1945, celles d'avant-guerre ayant été détruites pour éviter qu'elles ne tombent aux mains de l'occupant. Elles permettent d'analyser le rôle de ce syndicat, le seul organisé sur le port de La Rochelle, de disposer d'une autre approche des conflits sociaux, telle la grande grève de 1963 et les relations avec le syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle. Le syndicat des marins a aujourd'hui confié ses documents aux archives départementales de Charente-Maritime.

Le cadre chronologique de cette recherche contemporaine s'inscrit dans la fin du XIXe siècle et au XXe siècle, de 1871 à 1994.. En 1871, a lieu une tentative d'implantation d'une

---

[106] Aujourd'hui municipal, le musée maritime de La Rochelle, créé en 1988 par Patrick Schnepp et Yves Gaubert, possède un triple patrimoine : un patrimoine matériel classique avec une muséographie dans les murs de l'ancienne halle à marée ; une flotte de navires désarmés tel l'*Angoumois*, l'un des derniers chalutiers pêche arrière du port de La Rochelle situé à proximité dans l'ancien Bassin des Chalutiers enfin un patrimoine immatériel, expression de son réseau d'anciens de la mer, avec son site internet porteur de nombreux témoignages et d'une photothèque riche de plusieurs milliers de photos.

[107] Le site du Musée Maritime, *www.histoiresmaritimesrochelaises.fr.*, met en ligne de nombreux témoignages d'anciens marins-pêcheurs, patrons de pêche et armateurs.

telle activité à La Rochelle avec l'Anglais Craggs, mais elle est éphémère et se solde par un échec. Il faut attendre 1904, date de création du premier grand armement par Oscar Dahl. L'année 1994 est marquée à la fois par la disparition du dernier grand chalutier hauturier rochelais et le transfert du port de pêche sur un nouveau site rochelais à Chef-de-Baie. La période allant de 1871 à 1994 permet ainsi d'étudier le cycle complet de cette activité phare pour La Rochelle, d'en dégager les trois sous-périodes qui structurent ce travail.

La première partie portera sur la création des grands armements à la pêche industrielle rochelaise (1871-1920). Elle étudie l'échec de la première expérience d'armement industriel à La Rochelle en 1871, puis la création de grands armements pérennes dans le port aunisien. Dans un contexte international marqué par une domination de la Grande-Bretagne, avec ses ports de Grimsby, Aberdeen ou Hull, un premier chapitre analyse les raisons du retard de la France dans l'industrialisation de ses pêches hauturières, alors que le premier chalutier à vapeur est inventé sur le Bassin d'Arcachon en 1836 et que c'est sur ce bassin que se développe le premier et seul centre de pêche industrielle dès 1863 jusqu'en 1890-1894, période de création d'armements industriels à la pêche à Boulogne-sur-Mer. C'est à cette même période, dans le début des années 1870, qu'une première expérience de chalutage à vapeur échoue à La Rochelle avec l'Anglais H. Craggs et ses associés, alors que la pêche artisanale se maintient. Un second chapitre permettra de cerner les facteurs favorables au développement de la pêche industrielle trente ans plus tard, à partir de 1904, véritable point de départ de cette activité avec la création de l'armement d'Oscar Dahl : une position géographique au cœur du plateau continental de l'Océan Atlantique, un port à l'accès plus sûr que le bassin d'Arcachon et déjà équipé grâce à des travaux publics, une halle à marée la plus importante de la côte atlantique qui attire de nombreux navires de pêche, une liaison ferroviaire inaugurée en 1857 qui permet d'approvisionner un large marché national et international grâce aux trains et wagons de marée, enfin des avancées techniques déterminantes pour favoriser l'industrialisation de la pêche hauturière. Ces progrès concernent les navires et les moyens de pêche : construction de chalutiers à coque métallique, motorisation à vapeur et propulsion à hélice, disposant d'une forte puissance, capables de tirer les chaluts de type nouveau, venus d'Angleterre, les chaluts à panneaux *Ottertrawl* qui font leur apparition en 1894. Des progrès apparaissent aussi en termes de conservation à bord des poissons frais pêchés. Un troisième chapitre associera approche économique et approche sociologique. Il analysera le processus de création des quatre grands armements rochelais entre 1904 et 1920, qui vont dominer le port de pêche, le développement encore lent du chalutage à vapeur rochelais qui tend à marginaliser les autres formes de pêche, pêche côtière

et grande pêche morutière. Il permettra de mesurer la contribution déterminante des marins pêcheurs bretons, fuyant la misère liée à la crise sardinière, venant s'embarquer sur les chalutiers rochelais dont le nombre s'accroît et qui offrent des rémunérations importantes.

La deuxième partie portera sur l'essor rapide des armements à vapeur de la pêche industrielle rochelaise des années 1920 et leur crise des années 1930. Un premier chapitre traduira l'importance du port, de ses activités : forte augmentation des apports et du nombre de chalutiers qui fait de La Rochelle le premier port de pêche de l'Atlantique. Les grands armements, qui ne sont plus que trois, sont très concentrés, pratiquant une concentration verticale poussée. Au lendemain de la Grande Guerre, la reconstitution des fonds de pêche et la hausse de la consommation de poisson frais favorisent une forte hausse des pêches, d'autant que le chemin de fer s'est développé et permet d'atteindre plus rapidement que ses concurrents des zones de vente importantes, jusqu'en Suisse, en Italie et en Espagne. Ces grands armements vont, grâce à la chambre de commerce, disposer de pêcheries spécifiques au milieu des années 1920. De nouveaux progrès techniques, comme la mise au point du chalut rochelais Vigneron-Dahl en 1921 ou la motorisation des grands chalutiers au diesel, permettent d'intensifier les pêches. C'est à cette époque que l'Etat propose à La Rochelle, après Lorient, de réaliser un port de pêche moderne en eau profonde. Contrairement aux armateurs et aux autorités de Lorient qui accueillent très favorablement la réalisation du port de Kéroman, les armateurs rochelais refusent le projet pour leur ville. Ce chapitre s'intéressera aussi aux marins pêcheurs, à leurs conditions de travail et de vie difficiles, à leur sédentarisation familiale dans les quartiers alors peu peuplés autour du port, faisant de La Rochelle un port breton. Le deuxième chapitre traitera de la crise économique et sociale des années 1930 et de ses conséquences sur la pêche en termes de concentration des armements français et rochelais. C'est une période d'essor contrarié qui conduit à un marasme national des pêches et à une grave crise des armements rochelais. Cette dernière est marquée par la liquidation de la Société des Pêcheries et Armement (La) Rochelle-Océan (la PARO), la crise et la transformation de l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (l'ARPV), qui regroupait des armateurs locaux indépendants, en une société anonyme reprise par un importateur de charbon, François Menu. La Deuxième Guerre Mondiale va constituer une épreuve pour la flotte, réquisitionnée et en partie détruite, mais permettant par une activité réduite la reconstitution des fonds de pêche. C'est une période sombre qui se traduit par des accords économiques entre des armateurs et les autorités d'Occupation, alors que d'autres professionnels de la mer entrent en résistance.

Enfin, la troisième partie portera sur la période 1945-1994, avec une relance de la pêche industrielle rochelaise (1945-1965), puis sur son déclin rapide (1965-1994). Un premier chapitre analysera le nouvel essor du port, ses records en apport qui sont surtout un retour au niveau des années 1920 et l'augmentation du nombre de chalutiers. Huitième port de France en 1953, il devient le quatrième en 1962, sans retrouver sa deuxième place d'avant-guerre, dépassé par le port de Lorient-Kéroman et ses infrastructures modernes. De nouveaux travaux permettent au vieux port de se donner des infrastructures améliorées : construction d'une nouvelle halle à marée sur le bord du Bassin des chalutiers entre 1953 et 1955, allongement des quais de débarquement. De nouvelles sociétés se créent aux côtés des trois grands armements, parmi lesquelles de nombreuses sociétés quirataires, permettant un placement d'argent discret et rentable dans des parts de chalutiers. Cependant, les marins pêcheurs ne recueillent pas tous les fruits de cet essor. Un sous-chapitre sera consacré au travail, aux luttes et à l'intégration sociale des marins pêcheurs bretons et de leurs familles. Elle permettra de mesurer la dureté du métier en termes d'accidents du travail et de maladies, de différencier les deux types de contrats de travail (à la part, au revenu minimum) et de mesurer leur importance respective à La Rochelle et de mesurer l'activité d'organismes de solidarité dont la Caisse de secours des familles de marins péris en mer. Deux organisations syndicales majeures structurent le monde de la pêche industrielle locale : le syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle et le syndicat CGT des marins, seul syndicat ouvrier organisé parmi eux. Des grèves et conflits sociaux importants marquent cette période, telles les grèves de 1953, 1963 et 1968. Le deuxième chapitre se confrontera au déclin, précoce et rapide de cette pêche industrielle rochelaise, menant à sa disparition complète dans les années 1990-1994. Il portera sur l'étude des signes de cette crise, alors que la pêche artisanale résiste mieux, une crise qui va frapper plus tard les autres ports de pêche européens, de Lorient à Pasajes, de Boulogne-sur-Mer à Grimsby. Puis seront analysées ses causes : raréfaction de la ressource halieutique due à la surpêche en lien avec les nouveaux moyens techniques de pêche, des chaluts pélagiques à l'établissement de cartes des zones de reproduction des poissons, création trop tardive et non contrôlée de cantonnements pour protéger les frayères. La véritable désertification halieutique du golfe de Gascogne pousse les chalutiers rochelais à des pêches plus éloignées, donc plus coûteuses, vers les côtes de la Mauritanie dans les années 1960, qui se soldent par un échec, et vers les zones plus au nord, des côtes d'Irlande à celle d'Islande. La création des Zones Economiques Exclusives étendues aux 200 milles, la baisse du prix de vente du poisson avec l'ouverture aux importations dans le cadre de la politique européenne des pêches sont autant de causes complémentaires. La crise pétrolière des années 1970, avec

la hausse forte et brutale des prix du carburant et des produits dérivés du pétrole, porte un coup de grâce à la flottille industrielle aunisienne. Le projet de nouveau port de pêche à Chef de Baie arrive trop tard, n'enraye pas le déclin. L'année même où entre en service ce nouveau port, en 1994, disparait le dernier grand chalutier rochelais. Aujourd'hui, le port de pêche de La Rochelle n'est plus que l'ombre de sa grandeur passée, se classant 21^{e} rang national, derrière ses voisins des Sables-d'Olonne et de La Cotinière sur l'île d'Oléron.

PREMIÈRE PARTIE

LA CRÉATION DES GRANDS ARMEMENTS À LA PÊCHE INDUSTRIELLE À LA ROCHELLE (1871-1920)

Introduction de la première partie

En 1895, 228 voiliers sont armés dans le port de pêche de La Rochelle, faisant travailler 977 marins pêcheurs[108]. Ce sont des navires à voiles, des chaloupes de moins de 30 tonneaux de moyenne, qui embarquent quatre à cinq hommes d'équipage et pêchent à proximité des côtes. Certes, « les pêches lointaines » se pratiquent à Terre-Neuve depuis le

[108] AD 17, 41 ETP 933, Fond CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes,* Ministère des Travaux Publics, Marine marchande Paris, 1896, Imprimerie Nationale, p. 19-20.

XVIe siècle [109]. Cette grande pêche capture la morue dont la consommation, séchée, se répand. Après une forte croissance, cette pêche à la morue connaît un ralentissement et même un fléchissement de son activité au XVIIe siècle. Ce marasme prolongé des pêches lointaines contribue largement à expliquer l'industrialisation tardive de toute la branche de la pêche[110]. Le port de La Rochelle reçoit une assez grande quantité de morues qui fait travailler plusieurs sécheries importantes dans les environs, mais le port n'a aucun navire armé pour cette pêche[111].

Fin XIXe siècle, La Rochelle ne dispose pas de chalutiers à vapeur capables d'utiliser le chalut *Ottertrawl* d'origine anglaise, remplaçant le chalut à la perche par ce chalut à panneaux à partir de 1898. Pourtant, le port de pêche de La Rochelle est en capacité d'accueillir de tels chalutiers. Il est situé au cœur du golfe de Gascogne riche de poissons « nobles » à chair blanche, au fond d'une baie protégée. La nouvelle implantation du marché aux poissons aux Carmes, depuis 184, et l'attractivité de ses cours font de La Rochelle la plus grande criée de la côte ouest. L'arrivée du chemin de fer, en 1857, favorise l'élargissement du marché du poisson frais. Des infrastructures portuaires nouvelles, financées par l'Etat, sont créées au XIXe siècle, en particulier le bassin extérieur qui, libéré de son trafic commercial par la création du port de La Pallice en 1890, peut accueillir les grands chalutiers.

Mais, dans les années 1870, La Rochelle connaît l'échec d'une première expérience de chalutage à vapeur initiée par le négociant anglais Craggs. Cette tentative et les raisons de son échec interrogent, alors que la pêche industrielle se développe ailleurs. C'est le cas dans d'autres ports de la Mer du Nord, en Grande-Bretagne à partir de 1880, en Allemagne et aux Pays-Bas, mais aussi en France à Boulogne-sur-Mer et Lorient à la fin du XIXe et dès 1863 sur le bassin d'Arcachon. Cette activité arcachonnaise n'a-t-elle pas fait, un temps, ombrage au développement de la pêche industrielle rochelaise ? Il faut, en effet, attendre 1904 pour que le premier armement de pêche industrielle soit créé dans le port aunisien par un jeune norvégien, Oscar Dahl, avec les Pêcheries de l'Atlantique. Un Arcachonnais, Fernand Castaing, lance lui aussi son armement à La Rochelle d'abord sous forme d'une coopérative en 1909, puis de la Société anonyme des Chalutiers de La Rochelle en 1918. Trois autres armements et groupes d'armements naissent dans cette période, l'un en 1910 avec la Société

---

[109] TURGEON Laurier, « Le temps des pêches lointaines. Permanences et transformations (vers 1500-vers 1850) », *Histoire des pêches maritimes en France*, op. cit., p. 133-144.
[110] *Ibid*., p. 134-135.
[111] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle », *Travaux et comptes-rendus Congrès international des pêches maritimes et fluviales, Bayonne-Biarritz, 25/31- 7-1899*, A. Challamel, 1900, p. 39-45.

René Maubaillarcq qui rejoindra en 1913 l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur, le dernier en 1920 avec la PARO, les Pêcheries et Armements La Rochelle Océan. Ces grands armements dominent la pêche rochelaise au début du XXe siècle, attirant des capitaux provenant de tout le pays. Ils bénéficient des avancées techniques importantes à la fin du XIXe siècle avec la construction de chalutiers en fer, motorisés à vapeur et hélice d'une part, chalut à perche puis à panneaux d'autre part. Ils profitent de l'arrivée massive de marins pêcheurs bretons et qui viennent peupler, avec leurs familles, les quartiers autour du port.

CHAPITRE I

LES DÉBUTS DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE

ET L'ÉCHEC DE LA PREMIÈRE TENTATIVE ROCHELAISE

« Bien que l'utilisation de la vapeur qui a révolutionné l'industrie des pêches ne soit pas chose très ancienne, son origine est déjà très obscure. Français et Anglais se disputent le mérite de l'invention [112] ». Des historiens considèrent que c'est en Grande-Bretagne, à partir des années 1880, que naît la pêche industrielle avec l'apparition des chalutiers à vapeur et l'utilisation du réseau ferroviaire pour l'acheminement rapide du poisson vers les grandes agglomérations[113] :

> « Un M. Auvaird, de Grimsby, rapporte que son père fit construire à Londres, en 1856, le vapeur en bois 'Albatros', destiné à la pêche aux cordes, mais qui possédait aussi un chalut. La carrière de ce navire dut être éphémère et les Anglais en avaient perdu le souvenir quand les harenguiers d'Aberdeen, vers 1871, commencèrent à utiliser des vapeurs pour remorquer leurs dériveurs et les rapports officiels du temps s'expriment ainsi : 'En attendant l'époque, sans doute prochaine où l'on appliquera la vapeur aux bateaux de pêche, on ne saurait trop encourager l'emploi des remorqueurs à vapeur par la flotte'. En 1873, MM. Hewitt et C°, les grands armateurs de Grimsby, arment quatre chasseurs à vapeur pour rapporter des lieux de pêche la capture de leurs voiliers et l'on se demande avec anxiété si ces vapeurs ne pourront pas pêcher eux-mêmes à leurs moments perdus. Holdsayorth, qui rapporte le fait, ajoute que des essais en ce sens furent faits à la même époque à Yarmouth (1874)[114] ».

Or, bien avant cette date, la France armait des chalutiers à vapeur. C'est en effet à Arcachon, en 1836, qu'est expérimenté le premier chalutier à vapeur et que se développe la pêche industrielle à partir de 1863. La Rochelle connaît aussi une première expérience de chalutage à vapeur dans les années 1870. Mais, à partir de 1882, l'Angleterre reprend cette innovation française et développe rapidement une grande flotte de pêche industrielle qui devient la première du monde. Les Anglais vont nous « dépasser à pas de géants[115] ».

1.1 Arcachon, berceau du chalutage à vapeur

---

[112] LE GALL J., « Le chalutier à vapeur », *Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 2*, Paris, OSTPM, 1935, p. 39.
[113] FOURNET Philippe, « Les pêches maritimes britanniques : une activité en crise », Poitiers, *Norois,* n° 99, 1978, p. 319.
[114] BELLOC G., LE GALL J., « Le chalutage », E. Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes*, fasc. 2, Paris, OSTPM, 1935, p. 40-41.
[115] VAUCLARE C., « Les pêcheries contemporaines », *Histoire des pêches maritimes en France,* Paris, Privat, 1987, p.246.

Traditionnellement, en France comme dans les autres pays, la pêche se pratique avec des embarcations en bois, naviguant à la voile. C'est le cas pour la grande pêche à la morue à Terre-Neuve, pratiquée par des voiliers, grands trois-mâts jaugeant de 300 à 450 tonneaux*, armés dans certains ports morutiers[116]. C'est le cas aussi pour la pêche côtière et celle qui se pratique dans le bassin d'Arcachon : chalutiers à voiles[117], canots non pontés*, lougres très similaires à un deux-mâts, cotres ou sloop pontés, employant le chalut à perche* ou à pierre*.

Le bassin d'Arcachon, qui pratique la pêche traditionnelle en son sein mais aussi sur la côte atlantique, accueille au XIXe siècle une innovation majeure pour le monde : le chalutage à vapeur. Petite mer intérieure (carte 1), c'est la seule zone maritime accessible et bien protégée de la houle sur les 160 kilomètres de côtes inhospitalières du golfe de Gascogne. Il débouche dans l'Atlantique par une coupure située sur la côte rectiligne des Landes à mi-distance entre la Gironde et l'embouchure de l'Adour. Le bassin connaissait une exploitation halieutique très ancienne, qui datait probablement de la colonisation de ses rivages par l'homme. Au Moyen Âge déjà, les activités maritimes étaient importantes, car il fallait fournir en marée fraîche Bordeaux située à une soixantaine de kilomètres[118]. Cette ville était approvisionnée régulièrement en poisson frais par les femmes et filles des marins testerins ou gujanais[119]. Au XVIII^{e} siècle, le bassin était considéré par Le Masson du Parc (1727) comme « un des plus poissonneux que l'on puisse voir ». De mémoire d'homme, le niveau des captures n'avait pas sensiblement diminué[120]. Au début du XVIIIe siècle, les ports de Gujan-Mestras et de La Teste comptaient vingt-et-une chaloupes qui servaient à la pêche du poisson frais en hiver et au commerce l'été[121]. De 1814 à 1834, les pêcheurs du bassin étaient plus nombreux que ceux des autres ports, de Noirmoutier à l'Espagne : 552 en moyenne annuelle.

---

[116] Les principaux ports morutiers français d'armement de navires, en 1897, sont Fécamp, Saint-Malo, Saint-Servan, Granville et Cancale. Il n'y a pas de grand port morutier d'armement sur la côte atlantique, de Nantes à Saint-Jean-de-Luz. La Rochelle ne réalise que trente-et-une campagnes de pêche durant tout le XIXe s et Bordeaux, avec seulement trente-quatre campagnes, devient un très gros centre de décharge (selon Jacqueline Hersart de la Villemarque, « La Pêche morutière française de 1500 à 1950 », *Repères Océans* n° 11, Brest, IFREMER, 1995, p. 30). Voir le tableau publié par J. Cochin, « La grande pêche de la morue à Terre-Neuve et sur le grand banc », E. Le Danois, *Manuel des pêches maritimes françaises,* fasc.1, Paris, OSTPM, 1935, p. 74.

[117] COCHIN J., *Manuel des pêches maritimes françaises*, *op. cit*., p. 35-37.

[118] "Ce vaste bassin offre la plus grande ressource aux habitants des bourgs voisins qui s'adonnent d'autant plus volontiers à la pêche que la ville de Bordeaux est distante d'une demi-journée de marche, leur présente un débouché plus que suffisant » (Thore – 1810). Cité par J.C. QUERO et O. CENDRERO, *Historique de la raréfaction des poissons pêchés (incidence des activités de pêche sur les poissons dans les eaux marines d'Arcachon du 18^{e} siècle à nos jours*), Paris, IFREMER, 1995, p. 16.

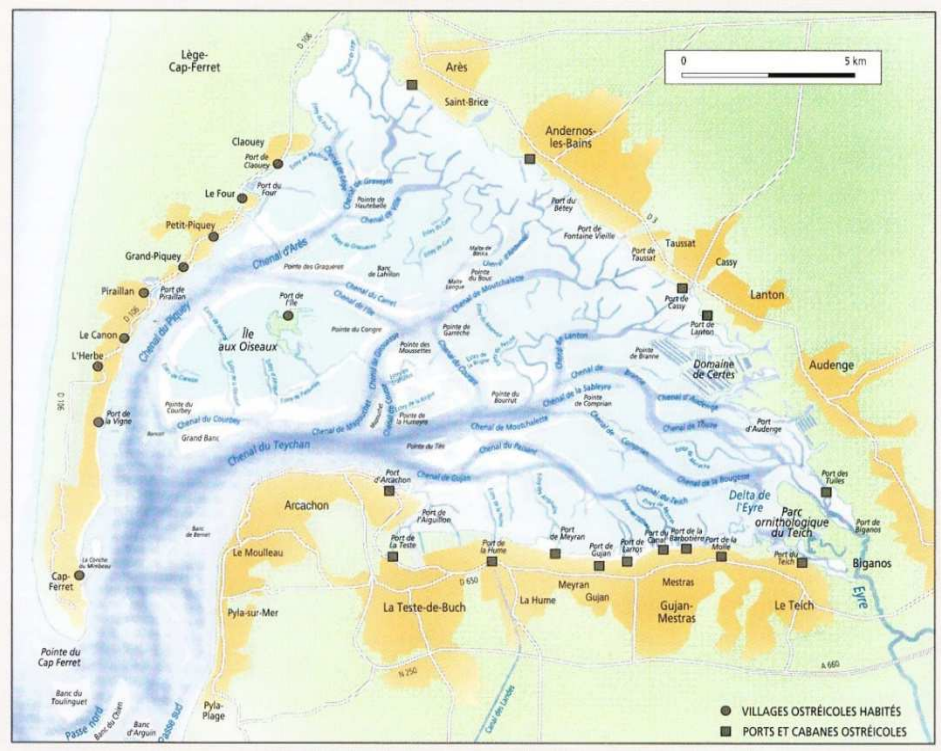
[119] Originaires des deux principaux ports du bassin d'Arcachon au Moyen Âge : La Teste et Gujan-Mestras.

[120] QUERO J.C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons marins (incidence des activités de pêche sur les poissons dans les eaux marines d'Arcachon du XVIIIe siècle à nos jours),* Paris, Ifremer, 1995, p. 7.

[121] POUSSOU Jean-Pierre, LE FUR Jean Joël, *Bassin d'Arcachon*, Luçon, Sud Ouest, 2010, p. 51.

Ils atteignent l'effectif de 687 en 1834[122]. Arcachon, station balnéaire, n'existe pas encore[123]. « C'était le temps de la petite pêche pratiquée à la bonne saison dans le bassin avec divers filets; en utilisant de petits bateaux, tilloles ou pinasses, et de la pêche à la côte également estivale à l'aide de pinasses et de la pêche au large ou "péougue" effectuée à la mauvaise saison à bord de chaloupes. Ces bateaux, l'été, faisaient le petit cabotage. Cette situation sera sensiblement la même jusqu'à la première moitié du XIXe siècle[124] ».

Carte 1 – Chenaux et passe du bassin d'Arcachon, seule mer intérieure entre Gironde et Adour



Source : MÉRIENNE Patrick, dans POUSSOU J.-P., LE FUR J.-N., *Bassin d'Arcachon*, Bordeaux, Sud Ouest, 2010, p. 67.

Dans les années 1830, « les localités qui bordent le bassin d'Arcachon viennent de recevoir une puissante impulsion vers la prospérité, par la mise en activité du chemin de fer de Bordeaux à la Teste […]. Un intérêt vital pour ces rives, c'est la pêche maritime, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du bassin. […] Le bassin d'Arcachon renferme de grandes richesses (…). La côte extérieure est une des plus poissonneuses de l'Europe ; elle est aussi riche qu'elle est périlleuse ». A l'intérieur du bassin, la ressource est diversifiée : anguille

[122] BOUCHET Jean Marie et al., *Etude intégrée du Bassin d'Arcachon*, Brest, 1997, Ifremer, t.5, p. 6.
[123] Ce n'est qu'en 1857 qu'est créée officiellement la commune d'Arcachon, sur une partie du territoire de la Teste-de-Buch.
[124] QUERO J.C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons marins, op.cit.,* p. 16.

toute l'année, trogue (espèce de goujon) à partir de mars, sardine de « belle espèce, connue à Bordeaux sous le nom de 'Royan', parce qu'autrefois les pêcheurs de Royan étaient en position d'approvisionner Bordeaux de ce poisson » poursuit David-Louis Allègre[125]. On trouve aussi mulet, sole, rouget et carrelet (ou plie). Tous ces poissons sont « exquis ». Le plus abondant et le meilleur, par son goût, est le rouget. « Dans aucune partie du monde, on ne le voit en aussi grande quantité, ni aussi bon que dans le bassin d'Arcachon » affirme-t-il.

1.1.1 D.-L. Allègre, promoteur du premier chalutier à vapeur

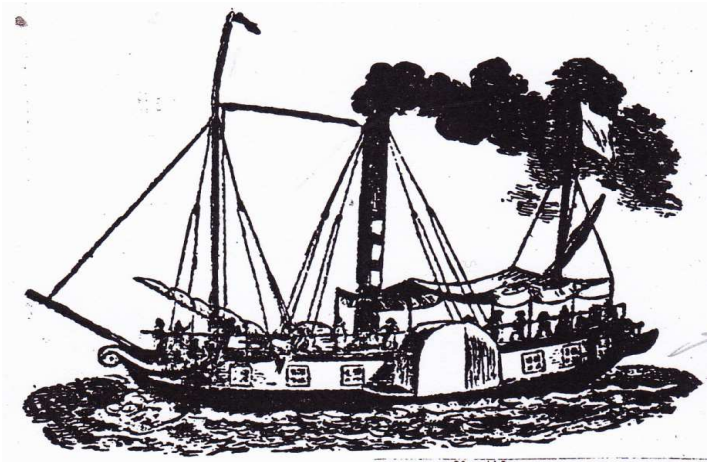
David-Louis Allègre, un Arcachonnais, est l'inventeur du premier chalutier à vapeur du monde, en 1836. Un grave incident déclenche son initiative. Le 28 mars 1836, venant du large, six chaloupes de pêche font naufrage dans les passes du bassin par une mer très mauvaise. Les chaloupes sont brisées par cette tempête et 78 marins pêcheurs périssent[126]. Cette tragédie entraîne D.-L. Allègre, officier de marine en retraite et invité à participer à la commission d'enquête sur ce drame, à proposer de substituer des bateaux à vapeur aux chaloupes. Il rédige un mémoire en ce sens, daté du 30 avril 1836[127]. C'est un bouleversement complet des habitudes locales qu'il préconise.

Mais, devant les réticences que suscitent ses idées, il en est réduit à faire construire lui-même, avec le concours de collègues du conseil général (dont il était un élu) et de personnalités bordelaises, le premier vapeur de pêche au monde francisé le 26 novembre 1836. Il s'agit d'un chalutier en bois, à moteur à vapeur actionnant deux roues à aubes, le *Turbot*, bateau d'environ 60 tjb et d'une puissance de 125 cv (schéma 1). C'est le premier chalutier à vapeur au monde. En 1837, il procède aux premiers essais en mer, d'abord avec un chalut bœuf ou gangui*, en usage en Méditerranée, ensuite avec un chalut à perche. La première marée comble les vœux du nouvel armateur. Les essais sont repris l'année suivante avec un chalut à perche et à patins de fer qui donne de bons résultats.

Schéma 1 - Le chalutier *Turbot* en mer (1937)

---

[125] ALLEGRE David Louis, *De la pêche dans le bassin et sur la côte extérieure d'Arcachon*, Bordeaux, Henri Faye, 1841, p. 605-606.
[126] BOYÉ Michel, *Histoire inédite d'Arcachon 1857-2007,* Pau, Cairn, 2007, p. 36-42.
[127] ALLEGRE D.L., *De la pêche dans le Bassin et sur les côtes extérieures d'Arcachon*, *op. cit*. p. 38-39.



Source : J.F. MERLET J.F., dessin paru dans « Le centenaire du chalutage à vapeur (1837-1937) », *La France*, 10 mars 1937

D.-L. Allègre décide alors de faire l'acquisition d'un second vapeur, l'*Entreprise* aussitôt rebaptisé la *Sole*, et se met à rêver d'une flottille de douze unités. Un autre chalutier en bois, à vapeur et à aubes, est construit par Legallais, le *Testerain*, jaugeant 64 tjb. Ce navire fait des pêches aussi miraculeuses que celles d'Allègre[128]. Cependant les conditions d'exploitation des vapeurs sont très onéreuses et les débouchés faibles en raison de la précarité du transport du poisson vers Bordeaux ; mais il faut incriminer aussi les mentalités des pêcheurs et habitants du bassin qui ne sont pas encore mûrs pour cette véritable révolution. Leurs exploitations étant déficitaires, Allègre abandonne en 1839 et Legallais en 1843[129]. « Pourtant, après une absence de dix-huit heures du port, écrit Allègre, le chalutier rentre souvent avec 7 500 kg de poisson. Mais nos machines étaient mal faites, elles manquaient de puissance et de solidité ; notre procédé était nouveau, il devait faire naître des jalousies et des rivalités ; nous venions garantir du naufrage les populations et nous les avons trouvées coalisées contre nous. […]. Une liquidation est devenue nécessaire [130] ». Ces navires à roues à aubes sont mal adaptés à la pêche. Echec technique. Echec aussi à cause des mentalités locales, d'autant que Marcellin Tardit, de Gujan-Mestras, signe une lettre au nom des pêcheurs du Bassin qui met en avant « l'importante découverte » des frères Laporte, directeurs de l'Ecole des mousses et novices de Bordeaux : la chaloupe insubmersible.

[128] BOYE M., *Histoire inédite d'Arcachon*, *op. cit*., p. 41.
[129] QUERO J. C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons pêchés, op. cit*., p. 18.
[130] ALLEGRE D.L., *De la pêche dans le Bassin et sur les côtes extérieures d'Arcachon, op. cit.* p. 617.

L'annonce est pour le moins prématurée et insensée. Mais Allègre a perdu la partie[131]. Echec enfin à cause du manque de débouchés, de par le peu de transports vers Bordeaux[132].

L'adaptation aux évolutions techniques ne se fait pas sans mal. Mais tout n'est pas perdu dans cette première expérience. La société a fait l'essai, réussi, du chalut traîné par un chalutier à vapeur,

1.1.2 Arcachon : les premiers chalutiers à hélice dès 1863

C'est seulement sous le Second Empire que la pêche à la vapeur s'est réellement installée sur le bassin, avec, à partir de 1863, le lancement de *l'Emile Pereire*. C'est un petit chalutier en bois muni d'une machine à vapeur, construit à Bordeaux. Appartenant à la Compagnie des Pêcheries de la Gironde, dont le gérant est Castillon[133], il est attaché au port d'Arcachon. Ce petit navire réussissant très bien, Johnston, membre de la Maison Johnston and Sons, négociants en vins à Bordeaux et ami de Castillon, conçoit l'idée de créer en 1865 à Arcachon, une compagnie de chalutage à vapeur, la Société des Pêcheries de l'Océan. La pêche est alors très active[134]. Une clientèle locale importante, en particulier celle de Bordeaux, favorise cette activité. En 1866, l'hélice l'emporte comme propulseur[135]. Les conditions sont réunies pour que se développe la pêche hauturière à Arcachon. Johnston fait construire par John Elder and Cie à Glasgow deux chalutiers en fer, les premiers de leur espèce, le *Cormoran* et le *Héron*. Jaugeant 80 tjb, ils possèdent des moteurs d'une puissance de 192 cv. Johnston les arme à Arcachon[136] et fait venir des équipages bretons et leurs familles[137]. En 1867, trois autres navires les rejoignent ; ils mesurent 31 m de long et jaugent 165 tx. Robustes et puissants, ils sont équipés de glacières dès 1898. Leurs nombreux descendants pêcheront sur la plate-forme Sud-Gascogne, iront jusqu'en Mauritanie et à Terre-Neuve. 39 chalutiers exploitent ces fonds en 1910, 28 en 1911, 37 vers 1925. La Société des Pêcheries de l'Océan a le monopole de la pêche chalutière à vapeur jusqu'en 1888, date où les frères Larroque de Gujan-Mestras mettent en service le *Ville d'Arcachon.* En 1896, sont fondées les Pêcheries Françaises[138]. Les difficultés financières des frères Larroque les contraignent à

---

[131] BOYE M., *Histoire inédite d'Arcachon, op. cit.,* p. 41.
[132] BOUCHET J. M. et al. *Etude intégrée du bassin d'Arcachon, op. cit*., p. 16.
[133] AD 17, 41 ETP 928, *rapport non daté de la CCI de La Rochelle*, p. 2.
[134] POUSSOU J.-P. LE FUR J.-J., *Bassin d'Arcachon, op. cit*. p. 65.
[135] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, A. Colin, 2005, p. 335.
[136] Devenu commune depuis le 2 mai 1857, après son développement comme station balnéaire au XIXe siècle. Robert AUFAN décrit cette histoire des premiers bains de mer, puis du premier établissement de bains chauds en 1932, dans *La naissance d'Arcachon, de la forêt à la ville*, Arcachon, SHAA, 1994.
[137] BOUCHET J.M. et al., *Etude intégrée du Bassin d'Arcachon*, *op.cit*., p. 8.
[138] Frappée par le naufrage du chalutier *Paul-Larroque* en décembre 1900.

céder une partie de leur flottille, en 1899, à la Société Normande des bateaux à vapeur originaire du Havre et qui s'implante alors à Arcachon[139]. La flotte arcachonnaise poursuit son développement avec la création de la Société des pêcheries du golfe de Gascogne au milieu de l'année 1900. Le 30 septembre de la même année, chauffeurs, soutiers et marins des quatre armements se mettent en grève, mais le conflit est rapidement réglé. Enfin, en mai 1901, avec la reprise de l'essentiel de la flottille de la Société Normande, la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur s'installe à la jetée d'Eyrac à Arcachon, le 1er janvier 1904. Après la Grande Guerre, les affaires reprennent et de nouvelles unités viennent renforcer les deux sociétés d'armement qui ont survécu à la tourmente : les Pêcheries de l'Océan et la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur.

On peut s'étonner que de grandes innovations aient pris forme à Arcachon et non dans les grands ports de pêche de Bretagne ou du Nord. Certes, le bassin était traditionnellement le théâtre d'une petite pêche active et il fournissait un havre à toute une flottille allant au large. Il était le seul abri entre la pointe de Grave et le Pays basque, le long d'une côte désolée, désavantagée par ses erratiques bancs de sable. Par ailleurs, le monde économique bordelais a investi dans la pêche arcachonnaise. Arcachon est devenu la banlieue balnéaire de Bordeaux, solidement adossée au puissant négoce bordelais, en mal de reconversion. Ainsi, Arcachon était en quelque sorte le port de pêche maritime de Bordeaux. Cela n'a pas suffi pour créer au sud de la Gironde un véritable pôle de pêche moderne.

Plusieurs raisons y expliquent les difficultés de la pêche, à commencer par la dangerosité de la passe d'accès au bassin qui figure parmi les entrées les plus redoutées des côtes de France. Cette passe est en constant remaniement, ce qui est dû à la fois à des variations morphologiques brutales et imprévisibles sous l'action des tempêtes et à une évolution cyclique lente modifiant le nombre de chenaux navigables et leur position géographique[140] (carte 1). Les chaloupes ne franchissent la barre que si la mer inspire confiance, mais il arrive fréquemment que les plus expérimentés se fassent surprendre[141]. Les embarcations pénètrent, en effet, dans le bassin par cette passe qui ne manque pas de profondeur, bien qu'une lame énorme s'y brise dans les gros temps, mais que la mobilité des sables et la violence des courants rendent dangereuse[142]. En fait, l'entrée du bassin se fait par

---

[139] BOYÉ M., *Histoire inédite d'Arcachon*, *op. cit*., p. 127.
[140] BOUCHET J.M. et al., *Etude intégrée du Bassin d'Arcachon*, *op.cit*., p. 29.
[141] QUERO J. C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons pêchés, op. cit.,* p. 17.
[142] ALLEGRE D.L., *De la pêche dans le bassin et sur les côtes d'Arcachon, op. cit*, p. 606.

deux passes : la passe nord que seuls des bateaux à très faible tirant d'eau peuvent emprunter et la passe sud, large théoriquement de trois kilomètres, qui n'offre véritablement qu'un chenal de 250 à 300 m. de largeur. C'est par là qu'entrent et sortent les énormes quantités d'eau qui vivifient le bassin ; le courant y est donc très violent. En cas de tempête ou de mauvaises conditions météorologiques, la houle peut devenir considérable et des vagues de cinq mètres déferler[143]. Les chaloupes de dix mètres à voiles et à rames subissent, ainsi, nombre de drames. La dernière sombre en 1880. Mais les gros chalutiers en fer et à hélice paient, eux aussi, un lourd tribut aux dangers de la passe, tel le *Pélican* qui coule au large en février 1863, l'*Albatros* qui est coupé en deux par une lame dans les passes en décembre 1891, le *Paul Larroque* de 32,50 rn, 130 tjb et 280 cv qui sombre dans les passes en 1900 comme le *Héron* le 25 janvier 1902. Enfin, l'*Otarie* et le *Saint Georges* disparaissent au large des passes en mars1906[144].

Outre ces naufrages, le nombre de jours d'exploitation perdus du fait de l'impraticabilité de la passe accentue les difficultés. Or un chalutier industriel est comparable, par ses frais et son nombreux personnel, à une usine. Serait-il possible à une usine quelconque de perdre de un à deux mois d'exploitation par an par rapport à sa concurrente ? C'est ce qui se passe pendant des dizaines d'années pour les chalutiers arcachonnais, les défavorisant par rapport aux mêmes unités des autres grands ports[145]. De plus, Arcachon, à la différence de La Rochelle, ne dispose pas de criée publique pour la vente du poisson[146]. Ce sont les sociétés d'armement elles-mêmes qui vendent leur pêche. Enfin, il n'y a pas de port aménagé, mais une simple baie de mouillage et la jetée d'Eyrac pour accoster à Arcachon (carte 2).

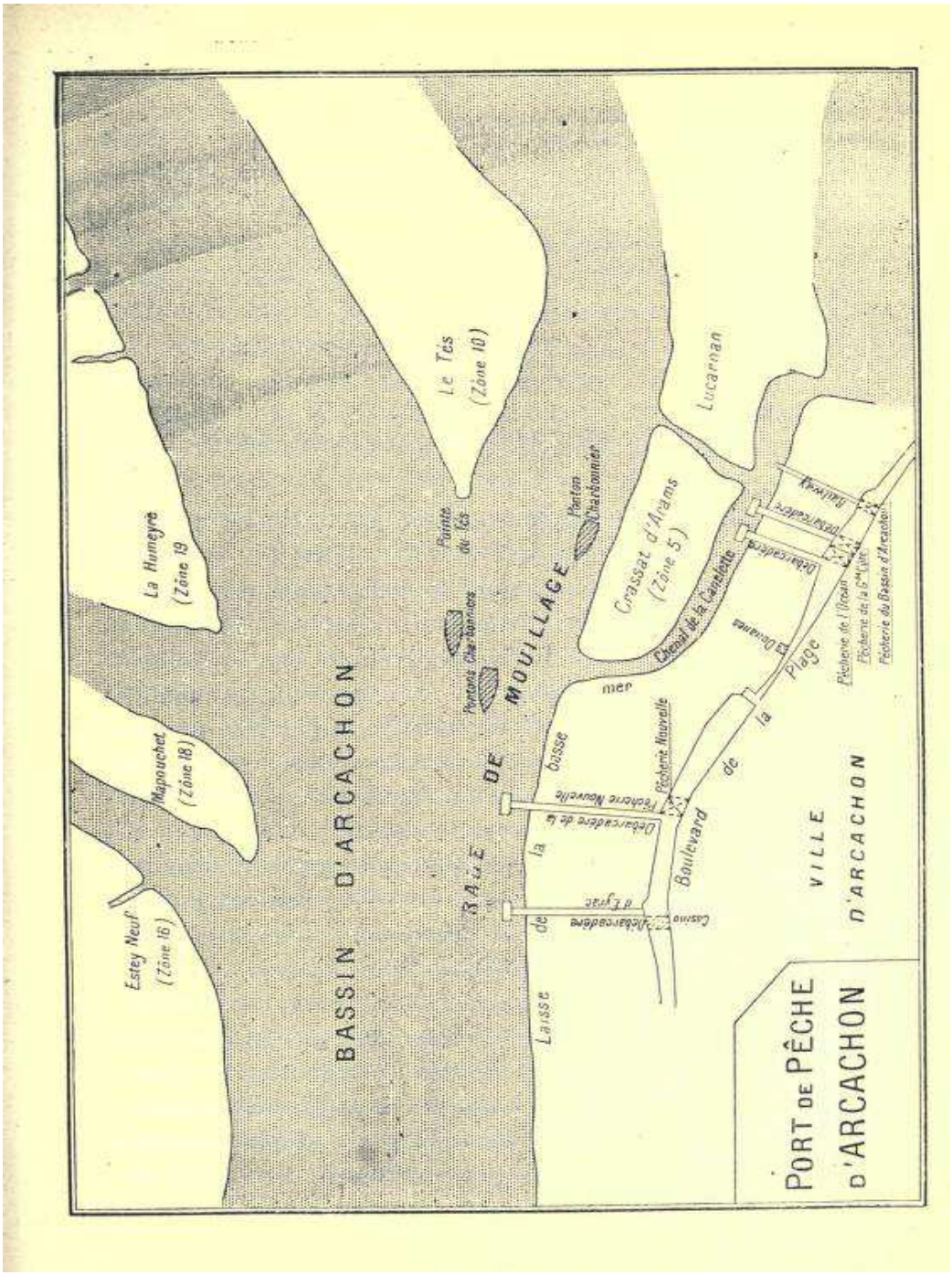
Ces sociétés arcachonnaises sont au nombre de trois : la Société Anonyme des Pêcheries du golfe de Gascogne (dix-neuf chalutiers), la Société Immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan (dix chalutiers) et la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur (douze chalutiers). La flotte de ces armements représente une moyenne de quatorze chalutiers par entreprise, alors qu'à La Rochelle, au même moment, la moyenne n'atteint que deux chalutiers. A Arcachon, ce sont donc de grands armements, exigeant beaucoup de capitaux. Ils sont organisés en société anonyme, car les capitaux nécessaires à leur fondation sont trop

---

[143] POUSSOU J.-P., LE FUR J.-J., *Bassin d'Arcachon, op. cit*. p. 26.
[144] BOUCHET J.M. et al., *Etude intégrée du bassin d'Arcachon*, *op.cit*., p. 23.
[145] *Ibid*, p. 25.
[146] PERROTIN René*, Le chalutage à vapeur à Arcachon*, Bordeaux, Y. Cadoret, 1911, p.121.

importants pour qu'un seul homme soit propriétaire et armateur. Ils varient de 200 000 à 2 millions de frs.

Carte 2 - Rade de mouillage d'Arcachon accueillant les chalutiers



Source : KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger*, Paris, A. Challamel, 1917, p. 75

Ainsi, faute de criée publique, contrairement à La Rochelle, les armateurs d'Arcachon pratiquent deux activités en même temps : la pêche et le mareyage. C'est le seul grand port de

France qui n'ait pas de criée municipale[147].Tous les aménagements sont privés, propriété de leurs créateurs. Les capitaux engagés doivent donc permettre de faire construire les appontements et les aménagements nécessaires, mais aussi de réaliser des locaux importants pour le mareyage. Alors qu'à La Rochelle, la pêche débarquée est immédiatement transportée à la criée et vendue au cours du jour, à Arcachon les pêcheurs doivent vendre le poisson aux mareyeurs principaux qui sont d'abord les pêcheries à vapeur. Celles-ci l'achètent souvent à un prix convenable, mais elles restent maîtresses de la situation. Il n'y a pas de garantie de prix rémunérateur. C'est donc à La Rochelle, à Lorient, à Boulogne que le petit armateur doit envoyer son chalutier[148].

Enfin, dès la moitié du XIX^{e} siècle, les premiers signes de surexploitation des fonds se font sentir dans le bassin, quelques années avant l'industrialisation de la pêche locale[149]. Les marins vont alors capturer le poisson en mer et ce de plus en plus profondément au fur et à mesure de la baisse des rendements qui, après une vingtaine d'années d'utilisation du chalut à perche par quelques bateaux, commencent à inquiéter professionnels et scientifiques. Vers la fin du XIX^{e} siècle, alors que le port prend une extension considérable jusqu'à devenir le second port de France, très vite les premières crises apparaissent. La désertification progressive du plateau continental Sud-Gascogne provoque le déclin du port mal adapté à un développement des pêches plus lointaines. La Grande Guerre renforce cette crise en entraînant des pertes de clientèles et de marchés et surtout la réquisition des chalutiers pour le dragage des mines[150]. Arcachon connaît un déclin rapide de sa pêche industrielle, supplanté dans le golfe de Gascogne par La Rochelle dès la fin de la Première Guerre mondiale. La Rochelle est alors un port où peuvent se réfugier les voiliers qui pêchent sur le plateau de Rochebonne[151], C'est le cas des Groizillons fin XIX^{e}: « Où fuir ? Royan, Arcachon, Bayonne sont devenus inaccessibles derrière leur barre de brisants. Coûte que coûte, on s'efforce de gagner La Rochelle, le grand port de refuge et de vente. […], c'est la magnifique rade, abritée par ses deux grandes digues, Oléron et Ré, que l'équipage entrevoit au terme de cette course terrible[152] ».

---

[147] *Ibid*, p. 124.
[148] PERROTIN R., *Le chalutage à vapeur à Arcachon*, *op..cit*., p. 124.
[149] QUERO J.-C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons pêché, op. cit*., p. 116.
[150] POUSSOU J.-P. LE FUR J.-J., *Bassin d'Arcachon, op. cit*., p. 72.
[151] Le plateau de Rochebonne, traditionnellement riche en poissons, est situé à 35 milles marins à l'ouest de l'Île de Ré, face au port de La Rochelle.
[152] DUPOUY Auguste, *Pêcheurs bretons*, Paris, De Boccard, 1920, p. 142.

Le port d'Arcachon connaît son activité maximale en 1910, avec 20 000 t de poissons débarqués, dont la moitié de sardines. C'est encore le deuxième port français[153]. La faillite de la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne, en 1911, marque le début du déclin de la pêche industrielle arcachonnaise. Avec vingt-trois chalutiers, elle est alors la plus importante société d'armement de France. On voit certes apparaître une nouvelle société anonyme, Les Pêcheries de la Grande Côte, société au capital de 225 000 frs, qui possède trois chalutiers à vapeur provenant de la vente après la faillite de l'autre société. Les principaux actionnaires sont aussi propriétaires des Docks frigorifiques, société distincte juridiquement qui produit de la glace. Grâce à cette nouvelle société d'armement, la production de glace trop importante pour la consommation arcachonnaise trouve de nouveaux débouchés. Deux particuliers, De Witt et Bouissounous, ont acquis des chalutiers à cette occasion. Ils vendent leur poisson à la Société Immobilière du Moullau et des Pêcheries de l'Océan. Mais comme rien ne change en matière de structures portuaires, le port ne peut se développer. « Nous croyons que la présence de ces trois [petits] armateurs à Arcachon est anormale et qu'ils devront bientôt regagner un port qui possède une criée municipale et des aménagements publics suffisants[154]».

C'est en France, à Arcachon en 1836, qu'a été inventé le chalutage à vapeur, actionnant des roues à aubes, et a été créée la première société de chalutage en 1863. Mais c'est en Angleterre, puis en Allemagne, qu'est lancé de manière décisive le chalutage avec une motorisation à vapeur et à hélice fin XIX^{e} siècle.

1.2 La percée décisive de la Grande-Bretagne

Un représentant de l'Etat, lors du 10^{e} congrès national des pêches et industries maritimes à Alger, fait un constat public des carences françaises :

> « N'oublions pas que le chalutage à vapeur, né dans notre pays, s'est d'abord développé à l'étranger. Faut-il rappeler, ici, que dès 1871, deux sociétés françaises, la Société des Pêcheries de l'Océan, à Arcachon, et la Société des Pêcheries de l'Ouest, à La Rochelle, avaient mis en service plusieurs navires à vapeur pour pratiquer la pêche fraîche ? Malheureusement, ces essais n'eurent pas de lendemain. […] Les étrangers, une fois de plus, s'emparèrent d'une invention française, et c'est en

[153] Arcachon est en 1910 le deuxième port de pêche de France derrière Boulogne sur Mer, le premier de la côte Atlantique.
[154] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons, op.cit*., p. 125.

Angleterre et en Allemagne que le chalutage à vapeur prit d'abord tout son développement. Nous n'y sommes venus que plus tard, et, aujourd'hui encore, malgré les efforts de l'armement, nous sommes restés bien loin en arrière de nos concurrents étrangers[155] ».

C'est, en effet, l'Angleterre qui tire le plus rapidement profit de l'application des navires à vapeur au chalutage. Elle perfectionne les procédés de la pêche, transforme l'outillage, construit des navires d'un grand tonnage et acquiert bientôt une avance énorme sur la France[156]. C'est l'illustration d'une situation plus globale de retard industriel français, alors que l'Angleterre, avec sa révolution industrielle commencée dès la fin du XVIIIe siècle, domine le monde sur les plans industriels et maritimes. L'Angleterre construit des bateaux à vapeur pour son commerce et sa pêche hauturière. Elle en exporte aussi beaucoup. Ainsi la plupart des chalutiers à vapeur armés par les ports français, de Boulogne à La Rochelle, viennent de chantiers navals de Grande-Bretagne : Aberdeen, Greenoch, Middlesbroug, North Shields, Oulton, South Bank. C'est le cas pour les navires d'O. Dahl, le premier armement créé à La Rochelle, dont tous les navires viennent de ces chantiers. D'autres chantiers fournissent l'armement F. Castaing : outre Aberdeen, cet armement achète des navires construits à Beverly, Leeds et Hull. Quelques navires viennent de chantiers non britanniques : Rotterdam aux Pays-Bas, Dunkerque en France pour le chalutier *Tadorne* construit en 1904, Reykjavik en Islande pour le *Picorre* en 1919. Au total, la Grande-Bretagne construit plus de 95 % de ces navires de pêche, 100 % pour les armements Dahl, Maubaillarcq et Veron[157].

La révolution industrielle permet aussi la construction de lignes de chemins de fer par des compagnies qui favorisent entre autre le développement de grands ports de pêche anglais. Ces compagnies de chemin de fer jouent un rôle essentiel, grâce à une entente entre celles-ci et l'administration des ports. Cette entente a été si bien comprise en Angleterre que les compagnies de chemin de fer ont, dans certains cas, contribué de leurs deniers à développer

---

[155] LECOURBE, Directeur au Ministère des T.P., représentant du ministre Tardieu. « Introduction », *10e Congrès national des pêches et industries maritimes*, Alger, 1927, p. 3.

[156] AD Morbihan, 5 ETP 787, Emile MARCESCHE, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient,* Lorient, Imprimerie Centrale G. Le Bayon, 1906, p. 369. Cité par Pascal BUISSON, dans sa thèse sur *Emile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, Université de Bretagne Sud, 2010, p. 118.

[157] AD 17, sous-série 5 P, art. 2207-2332, *Douanes de La Rochelle*, dossiers par chalutier. Yves JONCOUR, ancien patron de pêche rochelais, a effectué un travail de recherche convergeant sur les chalutiers par armement, avec leurs caractéristiques et leurs lieux de construction (Fonds Yves Joncour, musée maritime de La Rochelle).

les ports de pêche, ou même, quelquefois, les ont créés de toute pièce[158]. Ainsi, Grimsby, le plus grand port de pêche de Grande-Bretagne et d'Europe, est un port exploité par une compagnie de chemin de fer. Ces compagnies visent les marchés urbains anglais en fort développement dans la deuxième moitié du XIXe siècle et mettent en place des infrastructures portuaires et ferroviaires, comme celles de Grimsby relié par trains de marée à Londres.

Dans la capitale, à l'image de tout le pays, le salaire réel du travailleur non qualifié a baissé au début du XIX[e] siècle, mais il progresse à partir des années 1840-1849[159]. Le pouvoir d'achat des petits employés et des ouvriers augmente, non par une progression des salaires nominaux, mais parce que le coût de la vie diminue entre 1873 et 1896 grâce à la production industrielle et aux importations qui abaissent les coûts et les prix[160]. Or, les actifs qui travaillent dans l'industrie et les mines, ouvriers salariés pour le plus grand nombre, constituent une part de plus en plus forte de la population active britannique : près de 30 % en 1801, près de 50 % en 1881[161]. Cela se traduit par une urbanisation forte : en 1850, 45 % des anglais vivent en ville (75 % en 1910), contre 19 % seulement en France (38 % en 1910) et 15 % en Allemagne (49 % en 1910)[162]. Dans la seconde moitié du XIX[e] siècle, les villes anglaises deviennent alors les principaux marchés de biens de consommation d'origine industrielle. Les gouvernants font le choix de favoriser la production à bas prix de biens de consommation courante pour les milieux populaires urbains. C'est le cas pour le pain, bon marché grâce à l'importation de blé étranger moins coûteux, enjeu de l'abolition des *Corn Laws* en 1846[163]. C'est aussi l'incitation à la consommation de la pomme de terre et du poisson frais avec l'apparition, dès 1865, dans le Lancashire (dont font partie les grandes villes industrielles de Liverpool et Manchester) du commerce de *fish and chips*, le plat de poisson-frites. Le matériel de friture fait l'objet d'une fabrication industrielle à partir des années 1870, le fourneau de cuisine s'est quant à lui généralisé dans les familles ouvrières autour de 1860. Le *fish and chips* devient constitutif de la culture ouvrière britannique à la fin

---

[158] KERZONCUF J., *La Pêche Maritime, son évolution en France et à l'étranger, op. cit.,* p. 15.
[159] VERLEY Patrick, *L'échelle du monde*, Paris, Gallimard, 2013, p. 382.
[160] *Ibid*, p. 397.
[161] *Ibid*, p. 388.
[162] INED, *L'urbanisation du monde*, rapport, p. 12-13.
[163] VERLEY P*., L'échelle du monde, op. cit.,* p. 398-399. Les *Corn Laws* étaient une série de textes réglementaires, adoptés au Royaume-Uni entre 1773 et 1815, pour encadrer le commerce des céréales avec l'étranger. On désigne cependant le plus souvent par ce terme le dernier de ces textes, le *Corn Law Act* de 1815, qui interdisait toute importation de céréales lorsque les cours passaient en dessous d'un certain seuil. Ces lois protectionnistes furent le point de mire des libéraux. Leur abolition va favoriser le libre-échange, l'importation de blé étranger moins cher, en mettant fin à la protection de la production nationale.

du XIXe siècle[164]. Sa large consommation provoque une augmentation de la demande de poisson frais, stimulant la pêche industrielle.

1.2.1 Le développement de grands ports de pêche en Angleterre

En 1912, les plus grands ports de chalutage se développent alors sur les côtes anglaises, tels ceux de Grimsby, le premier avec 177 000 t d'apports de poissons pêchés. Aberdeen, Hull et Lowestoft, eux aussi situés sur la côte est de la Grande-Bretagne, dépassent les 80.000 t (tableau1). A titre de comparaison, le grand port d'Ijmuiden en Hollande ou le port de Boulogne en France ne représentent chacun que 30 % de l'apport de Grimsby. L'Allemagne possède six ports de chalutage, dont le plus important, Geestmünde, n'atteint lui aussi que 28 % du volume de poissons pêchés par le plus grand port britannique. En Hollande, un seul port Ijmuiden, construit à partir de 1897, concentre toute la flotte de chalutiers du pays[165]. Celui-ci connaît ainsi un bond formidable entre 1902 et 1912, passant d'une valeur débarquée de 4 220 000 frs à 14 700 000 frs, mais il ne représente toujours que 29 % des apports de Grimsby en quantité. La plupart de ces grands ports de pêche sont situés sur les côtes de la mer du Nord, dans des pays qui s'industrialisent (carte 3). Cette mer est alors riche en poissons très divers. Mais deux espèces dominent les apports de la pêche hauturière : le hareng et le maquereau. Ainsi à Boulogne, en 1912, le hareng représente 65,5 % des quantités pêchées (70 % en 1900), le maquereau 4,7 % (11,5 % en 1900) et les poissons divers 29,6 % (18,5 % en 1900)[166].

Grimsby, situé dans le vaste estuaire de la rivière Humber comme Hull, est l'exemple par excellence d'un port exploité directement par une compagnie de chemin de fer, celle du *Great Central Railway*. A son initiative, les armateurs de Hull détachent une partie de leurs navires à Grimsby et transforment la bourgade morose de 1850 en une cité active et prospère à la fin du XIX^{e} siècle[167]. Cette compagnie forme des trains spéciaux pour l'expédition de la marée, utilise aussi les trains de voyageurs. Les taxes de transport sont très réduites, ce qui lui permet de concurrencer la pratique du transport du poisson à Londres par les chalutiers eux-

---

[164] HOBSBAWM Eric John, « Working class heroes", Collections de l'*Histoire*, n° 35, 2007.

[165] Autrefois, la Hollande possédait plusieurs ports de pêche : Schevingen, Katwijk, Maasluis, Flessiue, Le Helder. Toute cette activité a été concentrée à Ymuiden, mis à part « un mouvement d'affaires » à Le Helder, écrit KERZONCUF J., *La Pêche Maritime son évolution en France et à l'étranger, op. cit*., p. 49.

[166] AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle*, Statistiques des pêches maritimes - Années 1900*, chiffres de la pêche hauturière pour Boulogne, p. 28-29 et année 1912, p. 100-101.

[167] BOISSON Pascal*,* « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », PUPS, *Revue d'Histoire Maritime*, 2012, p. 121.

mêmes. Avec ces taxes, les bateaux ont intérêt à débarquer leur pêche à Grimsby[168]. La compagnie se rembourse de toutes les dépenses d'entretien des quais, d'éclairage électrique et autres, uniquement au moyen de ses prix d'expédition. En 1881, se constitue à Grimsby la *North Sea Steam Trawling Company*, au capital de 20 000 livres. Elle exploite deux navires, le *Zodiac* et l'*Ariès,* dont les premières sorties sont un succès. Insensibles au calme comme au vent, ils peuvent travailler avec beaucoup d'efficacité et pêcher dans des profondeurs dépassant cinquante brasses. S'avançant jusqu'à deux cent milles et même au-delà sur la déclivité du plateau continental dans le golfe de Gascogne, ils peuvent aller plus loin que les voiliers. Ils ramènent au port quatre fois plus de poissons que ces derniers, dans un état de fraîcheur remarquable[169]. En moins de deux années, un certain nombre de compagnies de chalutage sont fondées à Grimsby[170].

Tableau 1 - Principaux ports de pêche de l'Europe du Nord (1912)

Nom du port	**Poissons débarqués en quantité (t)**	**Poissons débarqués en valeur (frs)**	**Nature de la pêche pratiquée**
ANGLETERRE			
Grimsby……	177 000	53 000 000	Chalutage
Yarmouth…….	112 100	20 000 000	Hareng
Aberdeen……	102 500	30 000 000	Chalutage et hareng
Lowestoft…….	100 000	25 000 000	Id.
Hull……...	80 000	24 000 000	Chalutage
Lerwick……	61 600	10 560 000	Hareng
Fleetwood…….	40 200	12 060 000	Chalutage
Peterhead…….	36 200	6 206 000	Hareng
Fraserburg……	36 000	6 000 000	Id.
ALLEMAGNE			
Geestmünde……	46 980	14 094 000	Chalutage
Hambourg……..	22 685	6 805 000	Id.
Altona…….	18 660	5 598 000	Id.
Cuxhaven……..	12 373	3 712 000	Id.
Nordenham……	11 460	3 438 000	Id.

[168] KERZONCUF J., *La Pêche Maritime son évolution en France et à l'étranger, op. cit, p. 49*.
[169] AD 17, 41 ETP 928, Dossier *Pêches et produits de la mer*, Rapport non daté de la CCI de La Rochelle, p. 2.
[170] *Ibid,* p. 3.

Bremerhaven…….	7 810	2 343 000	Id.
HOLLANDE			
Ijmuiden……	52 500	14 700 000	Chalutage

Source: KERZONCUF J., *op. cit*, p. 12.

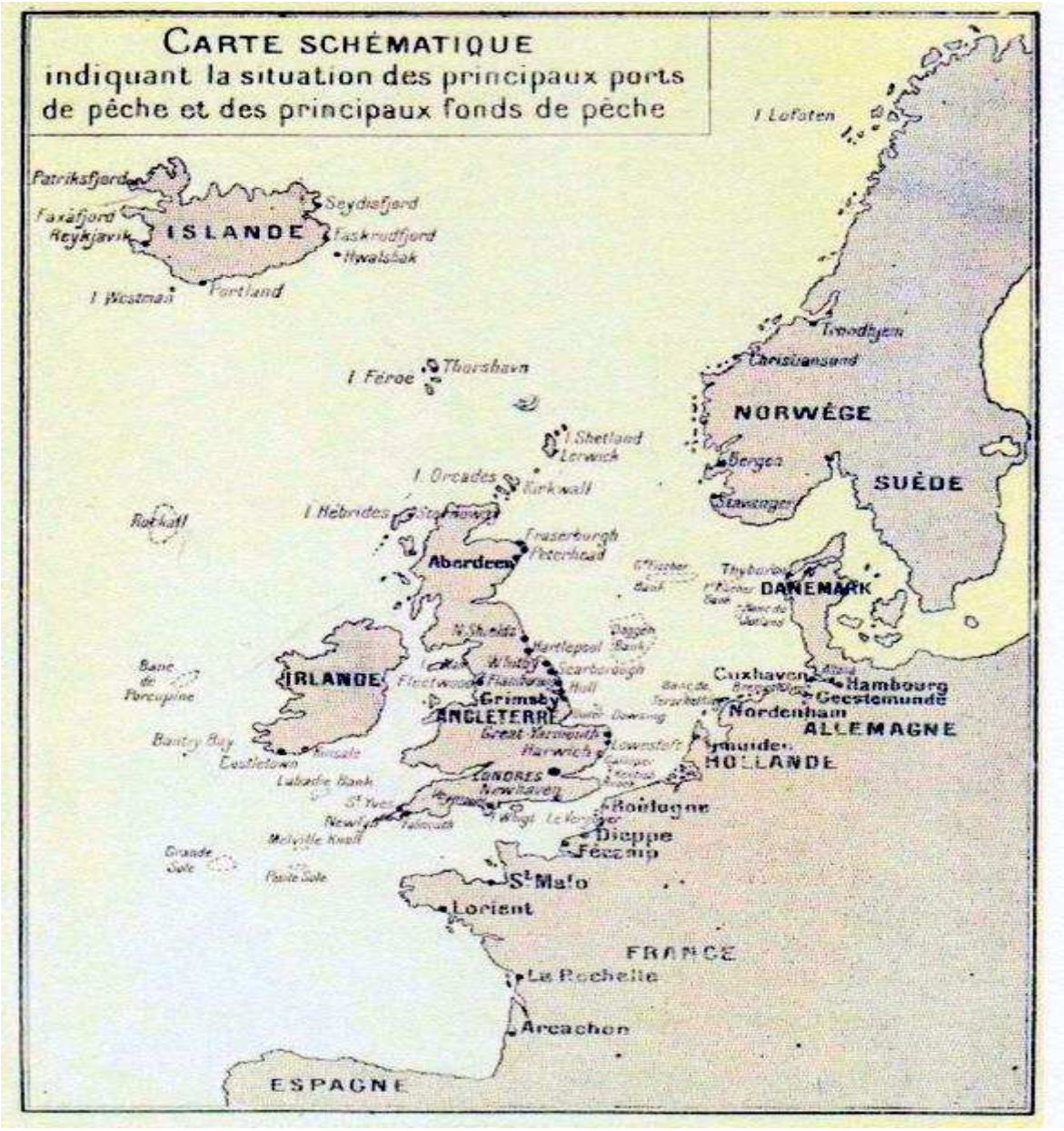
En 1912, la flottille de Grimsby comprend 530 chalutiers à vapeur. A lui seul, le port représente plus que les quantités débarquées dans les ports allemands et hollandais réunis. L'augmentation du nombre de navires et l'accroissement de leur tonnage rendent indispensable et urgent un agrandissement du port. La *North Sea Steam Trawling Company*, qui possède les bassins et les quais, s'y décide à la demande des armateurs de chalutiers en 1912 et fait dresser les plans d'un nouveau bassin et d'un marché dotés de tous les perfectionnements les plus récents. Les travaux commencent au début de 1914. Les bassins, quais et terre-pleins couvrent environ 137 ha. Les deux bassins affectés à la flottille de pêche ont un plan d'eau de 12 ha. Les quais ont 1 200 m de longueur. Les sociétés de pêche sont au nombre de 40 à 50, employant en majorité des chalutiers à vapeur. Ces derniers sont groupés en flottes et restent plusieurs jours sur les lieux de pêche, l'un d'eux ralliant le port à tour de rôle pour rapporter le poisson et assurer le réapprovisionnement. Les fonds exploités sont surtout ceux de la mer du Nord. Grimsby se trouve placé à proximité d'eux et à sept heures de Londres, où les quantités de poisson nécessaires pour satisfaire à l'alimentation de la population sont telles que les apports journaliers doivent être en moyenne de 700 tonnes[171]. La Compagnie du *Great Central Railway*, à qui incombe la charge d'expédier jusqu'à 300 wagons dans les fortes journées, prend des dispositions aussi simples qu'ingénieuses. On amène le long du quai, sur lequel s'ouvrent les magasins des mareyeurs, trois trains de wagons vides disposés sur trois voies parallèles et les agents du chemin de fer, prenant devant ces magasins les colis préparés, chargent le train le plus éloigné en traversant sur des ponts mobiles les deux trains vides. Un train est ainsi chargé en trois quarts d'heure ou en une heure. Deux sortes de wagons sont utilisées selon le type d'expédition. Les expéditions en vrac sont transportées dans des wagons-réservoirs, disposant de trois caisses garnies de zinc à l'intérieur avec fermeture à charnière et dont le fond a la forme d'une cuvette avec dispositif pour écouler l'eau provenant de la fonte de la glace. Ces caisses, à l'arrivée, sont enlevées et expédiées au lieu de vente. Les envois sous emballages, moins volumineux, se font surtout dans des tonneaux de bois blanc fermés à la partie supérieure par une simple toile, d'autant

[171] KERZONCUF J., *La Pêche Maritime, son évolution en France et à l'étranger, op. cit.,* p. 18.

que les trajets ne sont pas longs. Le port est doté de toutes les installations nécessaires : fabriques de glace, usines à conserves, ateliers de réparations, dock flottant, etc. Pour l'exécution des menus travaux d'entretien des navires pouvant s'effectuer dans les 24 heures, deux cales sèches ont été disposées pour accueillir, chacune, dix navires sur deux lignes. Des compagnies rivales, constatant que les arrivages de poisson sur la côte Ouest du Royaume-Uni ne dépassent pas 40 millions de livres, contre 220 sur la côte Est, choisissent le port de Fleetwood, fort bien situé sur l'embouchure de la rivière Wyre, pour alimenter en poissons les centres populeux du Lancashire et du Yorshire. Le petit port de pêche existant est agrandi grâce au financement de la compagnie *Lancashire and Yorshire Railway*[172]. Le port d'Aberdeen, spécialisé dans le hareng, développe lui aussi le débarquement du poisson frais. Les premiers chalutiers y apparaissent en 1886-1887[173].

Carte 3- Principaux ports et fonds de pêche en Europe (1912)

[172] *Ibid*, p. 21.
[173] *Ibid,* p. 23.



Source : KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger*, *op. cit*, p.13.

En 1913, l'Angleterre compte plus de 2 000 chalutiers à vapeur, la Hollande 500 à 600, l'Allemagne plusieurs centaines. La France connaît une évolution plus lente et compte seulement 400 chalutiers[174]. Mais des techniques nouvelles vont favoriser le chalutage.

1.2.2 Les avancées techniques majeures du chalutage

Des techniques nouvelles vont jouer un rôle déterminant dans le démarrage de la pêche fraîche au large. La propulsion à vapeur des navires d'abord à coque de bois puis en fer permet des pêches plus importantes et plus éloignées des ports. La réfrigération, à bord,

[174] AD 17, 41 ETP 928, Dossier *Pêches et produits de la mer*, *op. cit.*

permet des marées plus longues et un élargissement du marché du poisson frais. Enfin, l'emploi à partir de 1894 du chalut ottertrawl va permettre des pêches plus abondantes.

La vapeur constitue un des éléments centraux du développement du chalutage. Certes, après la propulsion à la perche, la pagaie, l'aviron, la propulsion à la voile libérait les hommes des limites de leurs seules forces physiques. C'était déjà un immense progrès. Pour sa part, le moteur doit attendre la fin du XVIII^{e} siècle pour apparaître comme une solution alternative à la voile[175]. C'est en effet à cette époque que l'on songea à appliquer l'invention à la navigation maritime, dès qu'une machine à vapeur efficace devint disponible sur le marché, c'est-à-dire dès que l'on eut trouvé le moyen de produire une énergie mécanique en continu [176]. Le monde de la navigation maritime a immédiatement vu dans le nouveau convertisseur d'énergie, réglable à volonté, le moyen tant attendu de s'affranchir des caprices du vent et de la mer. Il permettait une progression du navire sur l'eau, régulière et sans aucun risque, une manoeuvrabilité plus précise, au degré de barre près, une vitesse mesurée de façon convenable et instantanée grâce au compte-tours, une capacité à opposer la force de sa machine aux courants et à toute cause de dérives. En haute mer, on voit enfin coïncider la route à faire, cette épure jetée sur la carte, et la route effectivement suivie beaucoup plus sinueuse jusqu'alors du fait des variations du vent[177]. Pour les pêcheurs, cela permet la maîtrise des lieux de pêche, en respect des cartes de pêche. Ce sont surtout des considérations économiques plus que sécuritaires qui font adopter la vapeur au transport maritime, puis à la pêche. Du reste, on doit en rabattre sur les perspectives brillantes promises aux techniques de navigation par la mécanisation[178]. D'abord, il faut mettre au point la machine à vapeur à usage nautique, la rendre vraiment performante : cela ne s'est pas fait en quelques années, surtout pour le long cours. De plus, le progrès technique doit tenir compte des pesanteurs financières, d'autant que la mécanisation touche d'abord la marine marchande et que l'introduction d'une « machine à feu » à bord de navires à coque en bois a vite posé la question de l'introduction du fer dans la construction navale, ce qui n'a pas été non plus simple. Enfin, il apparaît que le *steamer* ne peut pas complétement s'affranchir des contraintes opposées à l'activité humaine par l'élément marin. Le vapeur reste en effet un navire évoluant sur un élément en perpétuel mouvement, un élément capable de terribles « colères ».

---

[175] DURON Maurice, *Le dictionnaire des bateaux*, Toulouse, Ed. Milan, 2 000, p. 77.
[176] LENHOF J.-L., « La révolution de la vapeur et du fer au commerce », *Les hommes en mer*, *op. cit*., p. 72.
[177] *Ibid,* p. 72-73.
[178] *Ibid*, p.74.

Ce n'est que dans ces années 1860-1870 que prend naissance la pêche à la vapeur, écrit J.-L. Lenhof. Le monde de la pêche, avec retard et non sans hésitations et insuccès, va alors s'approprier la technologie des navires à coque en fer, propulsés par la vapeur. Alors que le siècle qui s'est étendu de 1780 à 1880 a été riche en révolutions de toutes sortes pour les activités maritimes de commerce et de guerre, il n'y a rien eu de tel dans les activités de prédation à l'égard de la flore et de la faune marines, écrit-il[179]. Si modernisation il y a eu pour ces activités, elle n'a été qu'indirecte, et n'a pas (ou guère) touché les conditions de travail des pêcheurs, chasseurs et ramasseurs. La révolution industrielle a relancé la chasse aux grands cétacés et l'a conduite à s'étendre à l'échelle du globe ; elle a renouvelé très tôt le fonctionnement des entreprises de conserverie et grâce au développement du trafic maritime au long cours, notamment pour les passagers, a ouvert des marchés pour le poisson en conserves. La révolution des transports terrestres, avec le chemin de fer, a eu aussi un impact marqué sur les débouchés de la pêche, notamment en élargissant la zone de chalandise pour le poisson frais. « Il n'empêche : dans les activités de prédation elles-mêmes, peu de choses ont changé » écrit J.-L. Lenhof. En 1880, les coques sont toujours en bois. La propulsion est à moteur mais aussi à voile, voire à la rame pour la pêche côtière. Les filets et les lignes sont toujours manipulés à la main. Il faut attendre la fin des années 1870 pour, qu'à Boulogne, on généralise les cabestans* à vapeur pour relever les filets dérivants (de plus en plus longs). Les responsabilités de ce retard se situent sur plusieurs plans, convergents. Celle des États, ou plus exactement des autorités navales, tout particulièrement en France, ne doit pas être négligée. Les petits pêcheurs côtiers formaient la piétaille nécessaire au recrutement des équipages de la flotte de guerre. C'est pourquoi, au lendemain de la guerre navale de 1793-1815 avec la Grande-Bretagne, l'État français contribua à la relance de la grande pêche et entendit favoriser la survie des petits pêcheurs. Les lois réglementant l'Inscription Maritime* réservaient l'exercice de la pêche en mer aux inscrits et celui de la pêche à pied sur le littoral à leurs familles. Les pêcheurs qui vendaient eux-mêmes le produit de leur travail étaient exemptés de l'impôt de la patente pesant sur toute forme de commerce. Les préoccupations des autorités navales rejoignaient d'ailleurs les attentes sociales du monde des gens de mer : tant que la pêche traditionnelle durait, un pêcheur habile et chanceux, après avoir été à la grande pêche dans sa jeunesse, pouvait devenir patron de sa propre chaloupe donc propriétaire-exploitant, s'il n'était pas déjà le fils aîné d'un artisan pêcheur. Des perspectives d'ascension sociale subsistaient donc (comme au cabotage), ou, à tout le moins, des

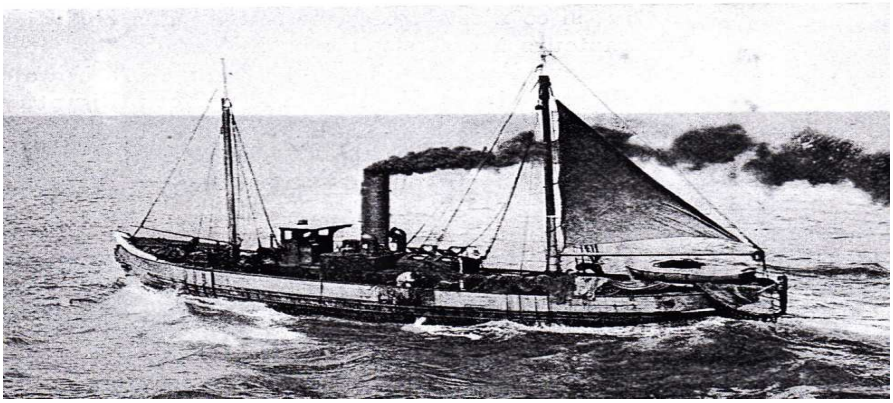
[179] *Ibid*, p. 214.

possibilités de sortir de la précarité par l'indépendance économique. Sur le plan économique, du fait des lourdes mises de fonds initiales, l'introduction de la vapeur dans le secteur commercial a été délicate et a dû bénéficier de l'aide gouvernementale, malgré l'évidence des avantages techniques. Des résistances sociales se sont exprimées auprès des autorités navales contre l'introduction de la vapeur, comme de la coque en fer. Enfin, cette révolution de la vapeur et du fer, au commerce, n'a touché d'abord que les activités les plus rentables, à savoir le transport du courrier et des passagers et bien plus difficilement le transport de marchandises où, de surcroît, la voile s'est défendue. Dans ces conditions, il ne faut pas s'étonner de l'absence d'une véritable révolution de la vapeur et du fer en ce qui concerne la pêche avant 1880[180].

La pêche à la vapeur qui s'est implantée, pour la première fois en 1863, sur le bassin d'Arcachon est le fait d'un petit chalutier à la coque en bois, mû par des roues à aubes. Mais en 1866, l'hélice l'emporte comme propulseur[181]. Les conditions sont alors réunies pour que se développe la pêche hauturière grâce à l'utilisation de chalutiers à vapeur mus par une hélice (schéma 2). A Arcachon, Johnston fait construire par John Elder and Cie à Glasgow deux chalutiers en fer, les premiers de leur espèce, le *Cormoran* et le *Héron*[182]. En 1872, Joseph Huret, de Boulogne, met en chantier le *Stuart*, navire en bois armé pour la pêche du hareng et du maquereau, mesurant 19,33 m de long. Malgrè l'insuccès de l'entreprise, sept ans plus tard est lancé l'*Eurvin* de 167 tjb et le premier cordier* à vapeur l'*Arc-en-Ciel.* Au début de l'année 1881, Boulogne fait une quatrième tentative : le petit chalutier *Reine-Berthe* prend la mer. De plus, la société marseillaise la Marée des Deux Mondes envoie son grand vapeur *Stella Maris* de 1 400 tjb muni de frigorifiques, pêcher entre les îles Canaries et le Sénégal, sur les côtes africaines.

Schéma 2 - Un des premiers types de chalutiers employant le chalut à perche

[180] *Ibid*, p. 215
[181] *Ibid*, p.335.
[182] Commandant COCHIN, « L'entrée du chalutier à vapeur. L'évolution de la pêche française, Conclusions », E. Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, *fasc. 1*, Paris, OSTPM, 1935, p. 79.



Source : LE GALL J., « Les chalutiers », Edmond Le Danois, *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc.2, Paris, 1935, OSTPM, p. 40.

C'est alors que la Grande-Bretagne, puis l'Allemagne adoptent le bateau de pêche à vapeur. En 1890, Arcachon possède cinq vapeurs : le *Héron*, le *Cormoran*, le *Pingouin*, le *Pétrel*, le *Courlis*. Mais il est réservé à Boulogne d'offrir, à la fin de 1894, avec le *Ville de Boulogne* de 195 tjb*, le premier navire à grand rendement et le premier vapeur en Europe qui soit aménagé pour toutes les pêches, celle du chalut ainsi que celles du hareng et du maquereau . C'est d'après son modèle que l'on construit et lance deux vapeurs de pêche hollandais. « L'impulsion était donnée : le chalutage à vapeur était né viable, mais sa place n'était pas encore conquise[183] ».

Le début du XX^e^ siècle voit l'émergence des chalutiers à propulsion diesel. En 1912, apparaît ce nouveau moteur, qui offre des performances supérieures pour des coûts moins élevés[184]. Pour la France, ils sont 375 en 1914, 689 en 1920, remplaçant progressivement les vapeurs. Pendant et après la Première Guerre mondiale, les flottes n'abandonnent que lentement la chaudière au profit de cette nouvelle propulsion, car la machine à vapeur présente des avantages : qualité incontestable de souplesse, de fonctionnement et de facilité de manœuvre, modicité de ses frais d'entretien et de réparation et avantages non moins importants qu'elle présente pour la conduite du treuil du chalut qui requiert une sécurité et une robustesse absolues[185]. Mais le moteur diesel, en supprimant la chaudière, laisse un espace disponible sensiblement supérieur et surtout, grâce à la réduction considérable du poids du combustible consommé à égalité de puissance, assure un rayon d'action nettement supérieur à

[183] Commandant COCHIN, *loc. cit.*
[184] DURON M., *Le dictionnaire des bateaux, loc. cit*.
[185] BELLOC G., DESBROSSES P., LE GALL J., « Le chalutage », Ed. Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 2, Paris, OSTPM, 1935-1936, p. 46.

celui d'un chalutier à vapeur d'importance analogue. Cependant, la question essentielle pour la pêche demeure alors celle de la conduite du treuil. Le débat reste ouvert : proscrire le moteur diesel et adopter la machine à vapeur pour des raisons de main d'œuvre, ou bien adopter le moteur diesel avec un appareillage entièrement électrique ? C'est cette dernière approche qui va progressivement l'emporter.

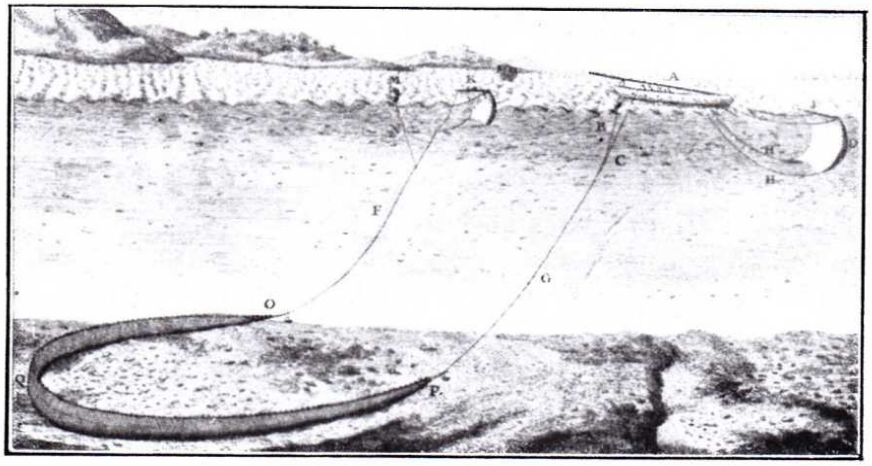
Une deuxième avancée majeure est celle de la révolution du chalut anglais dit *ottertrawl*, chalut de fonds à panneaux. L'utilisation de la vapeur pour la propulsion des navires de pêche dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle, puis de la propulsion au diesel au début du XX^{e} siècle, permet une transformation radicale de l'industrie des pêches qui se porte non seulement sur les bateaux mais aussi sur les engins employés. Le développement de la pêche au large et du commerce du poisson frais ne peuvent en effet se comprendre sans faire référence à l'évolution des techniques de pêche, en particulier le chalutage. Le chalutage c'est la pêche à l'aide d'une poche conique de filet, flanquée ou non d'une paire d'ailes et traînée sur le fond en la maintenant ouverte[186]. Il s'est, en France comme ailleurs, modernisé depuis la fin du XIX^{e} siècle et a conquis la prépondérance sur les autres engins de pêche. Selon la structure et la technique d'utilisation, on peut distinguer plusieurs grandes catégories de chalut.

La première sorte d'engin, qui n'est jamais appelée chalut, est la « drague », modification de l'ancien mot « dreige » dérivé lui-même de l'anglais *drag* qui veut dire traîner, tirer et qui définit parfaitement la façon dont ce filet est manœuvré (schéma 3). La structure et le fonctionnement de cette drague s'apparentent cependant à celle des chaluts[187]. Ce sont des engins de taille relativement petite, mais lourds et solides, faits pour râcler les fonds et en ramener les coquillages (huîtres, coquilles Saint-Jacques, praires, etc), ce qui aurait vite fait de démolir de simples filets. Il importe assez peu d'avoir une ouverture haute, en revanche il faut bien râtisser le fond pour ne pas manquer les coquillages à demi-enfouis dans le sable. La structure est rigide, en métal, et le filet est composé de fils de fer plus ou moins gros selon les coquillages. Le râteau inférieur est souvent muni de dents pour mieux ramasser les coquillages.

Schéma 3- La dreige

[186] BELLOC G., DESBROSSES P., LE GALL J.-L., « Le chalutage », *art. cit*., p. 19.
[187] ADAM Paul, « Les chaluts", Michel MOLLAT, *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 387.

(Duhamel de Moceau, Traité des Pesches, vol. I, chap. VI, pl. pl. XXVIII, fig. 1)



Source : BELLOC G, DESBROSSES P., LE GALL J., « Le chalutage »,
Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 2, Paris, 1936, OSTPM, p. 20.

L'origine du chalut doit être récherchée sans conteste dans la senne à poche. Duhamel du Monceau montre qu'il y avait déjà en usage en France, vers la fin du XVIIIe siècle, une multitude d'engins fort gauches et imparfaits offrant toutes les transitions ente la senne à poche qui se manoeuvrait en pleine mer, la « dreige », le « gangui » et la « drague » ou « chalut »[188] (schéma 3). Dans le golfe de Gascogne, la grande senne* à jet, employée jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle, était un filet encerclant les poissons, manœuvré par deux filins fixés à ses extrémités pour le halage et le rabattage des poissons. Ce filet était long de 200 à 300 m, manœuvré à bord de chaloupes à voiles qui le remorquaient sur le fond. Ses bras étaient attachés l'un à la poupe, l'autre à la proue, sur l'un des bords du bateau dérivant par le travers. En dérivant, le bateau traînait ainsi l'engin sur le fond. Les marins pêcheurs le relcvaient en le halant du bord, opération qui ne se faisait pas sans difficulté car les deux bras et ailes de l'engin devaient être rentrés en même temps, de façon à bien fermer la poche et à ne pas compromettre le résultat de la pêche[189].

Ces sennes, de longueur variable selon les régions, pouvaient aussi être manœuvrées par deux bateaux naviguant de concert comme dans la Manche, sur les côtes du Calvados. Ce filet se traînait avec ces deux bateaux qui mouillaient l'engin en s'éloignant l'un de l'autre,

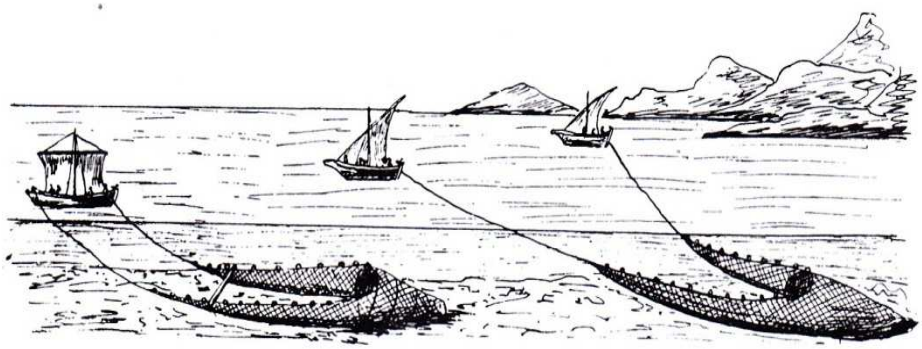
---

[188] *BELLOC G, DESBROSSES P., LE GALL J., art. cit.*, p. 19-22. Ils font référence à l'ouvrage de DUHAMEL DU MONCEAU, *Éléments de l'architecture navale, ou traité pratique de la construction des vaisseaux*, Paris, C.A. Joubert, 1758.
[189] *Ibid*, p. 19.

puis le relevaient, après s'être laissés dériver pendant quelques temps, chacun halant sur son bras en tirant de concert. Ces sennes, de longueur variable suivant les régions, étaient connues sous le nom de « taînes » (touques et dives), ou de « tournées » (à Saint-Brieuc)[190].

Le gangui est constitué, non par un filet uniforme mais par un sac, une nasse, plus ou moins grande, prolongée de chaque côté par une aile ou jambe garnie de plomb à la ralingue* inférieure et de lièges à la ralingue supérieure, de façon à se maintenir verticalement dans l'eau. La nasse, elle-même, est maintenue largement ouverte par un ou plusieurs cercles de bois diminuant de diamètre à mesure qu'ils s'éloignent de la gorge et s'approchent de l'extrémité de la chausse. Cette pêche au gangui est pratiquée sur les côtes méditérranéennes de France et d'Algérie au XIX^{e} siècle-début XX^{e} et peut mobiliser deux bateaux, particulièrement quand le vent n'est pas assez fort. C'est l'origine de la pêche au gangui dite « du bœuf » ou « aux bœufs », ce chalut bœuf traîné par deux bateaux à voile ou à vapeur qui se fait avec un gangui de grandes dimensions. Le filet se compose d'une poche de 36 à 47 m, précédée de deux ailes de onze mètres de longueur[191] (schéma 4).

Schéma 4 - Le Gangui et le gangui bœuf
(Duhamel de Monceau, pl. XLIV, fig. I, chap. VI)



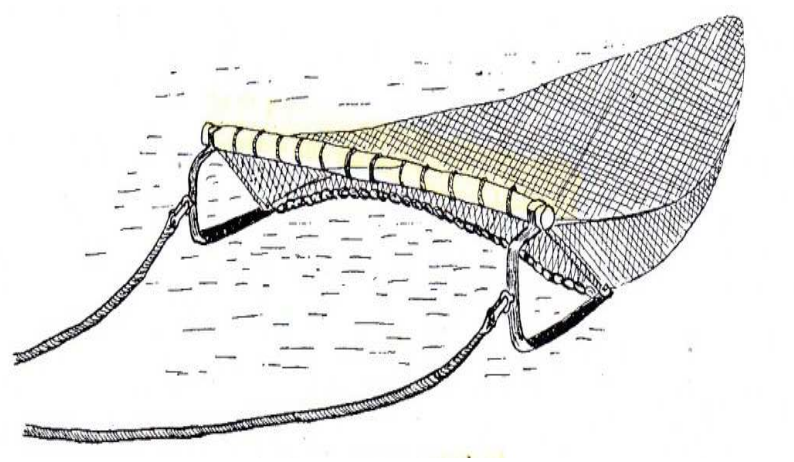
Source : BELLOC G, DESBROSSES P., *LE GALL* J., « Le chalutage »,
Manuel des pêches maritimes françaises, art. cit, p. 22.

Les premiers chalutiers à vapeur utilisent le chalut à perche*. L'armature de ce filet poche, en forme de sac, se compose d'une longue perche dont chaque extrémité est soutenue par deux pièces en fer forgé appelées patins ou étriers[192]. La perche d'un diamètre de 10 à 12 cm peut atteindre jusqu'à 14 et 15 m de long suivant la puissance du chalutier. Elle est composée de deux pièces taillées en bec de flûte et ajustées à l'aide de deux forts anneaux en

[190] *Ibid*, p. 20
[191] BELLOC G., *Manuel des pêches maritimes françaises, op. cit*., p. 23.
[192] *Ibid*, p. 26-27.

fer. Les patins ont la forme d'un étrier dont une des branches est munie d'une semelle large et plate pour glisser sur le fond, tandis que l'autre reçoit une des extrémités de la perche qu'il maintient ainsi élevée à une certaine hauteur au-dessus du fond. Une pièce intermédiaire en fer rond réunit obliquement les deux branches de l'étrier, lui assurant ainsi une plus grande rigidité. Chaque patin pèse une centaine de kilogrammes dans les engins de grand modèle. Le filet a la forme d'une grande poche à ouverture rectangulaire dont la base supérieure est fixée sur la perche par des filières ; la base inférieure, plus longue que la supérieure car elle doit être souple, est fixée par ses extrémités à une manille placée en arrière de la partie plate à l'angle postérieur de chaque patin (schéma 5). Normalement, on ne grée qu'un seul chalut par bateau, relevé toujours du même côté comme c'est l'habitude sur tous les chalutiers par le côté[193]. Les pêches réalisées sont plus productives, mais la manoeuvre de cette lourde perche garnie de ses lourds étriers est laborieuse et pénible.

Schéma 5 – Le chalut à perche



Source : LE GALL J., « Le chalut », *Manuel des pêches maritimes françaises art. cit.,* p. 27.

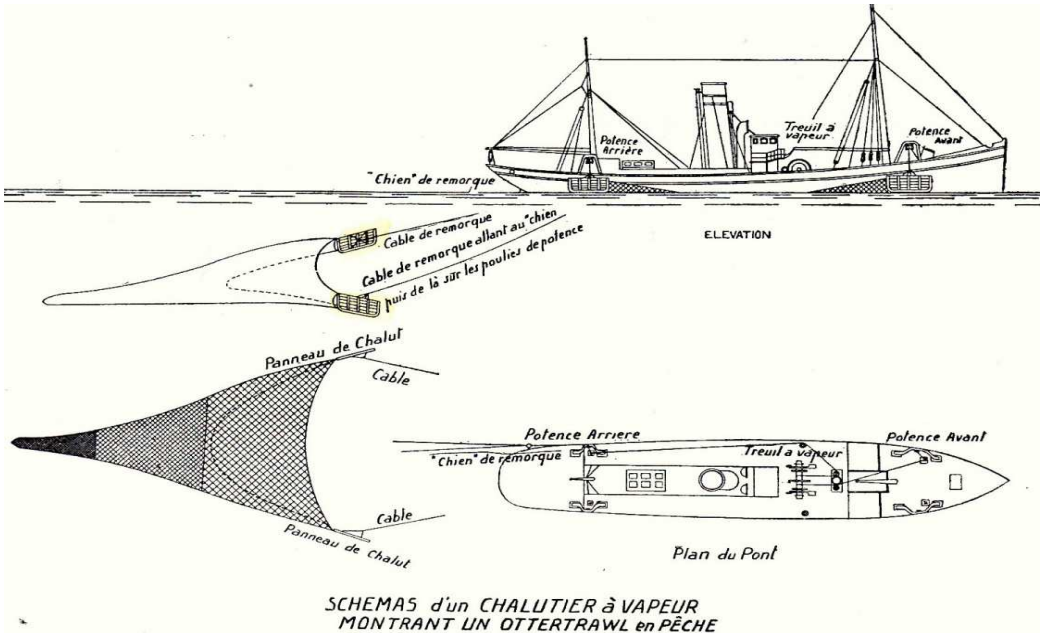
Un tel chalut ne se prête pas à une pêche à fort rendement et n'est plus, en 1931, employé à La Rochelle que par les petits voiliers pratiquant près des côtes la capture du poisson fin[194]. Il présente un autre inconvénient, celui d'impacter le repeuplement des fonds

[193] ADAM P., « Les chalets", Michel MOLLAT, *Histoire des pêches maritimes en France*, *op. cit*., p. 388.
[194] VACHÉ Rémy, *La Rochelle premier port de pêche français sur l'Atlantique*, Thèse de droit, Université de Paris, 1931, p. 40.

en recueillant une quantité considérable de jeunes poissons immatures qui ne survivent pas une fois ramenés sur le pont du navire[195].

C'est en Grande-Bretagne que naît l'idée de remplacer cette lourde pêche par le chalut à plateau qui évolue sous l'eau comme un cerf-volant. Il se compose de deux plateaux en bois fixés sur les côtés de la poche. Ceux-ci forment un angle ouvert avec la traction du bateau ce qui tend à les écarter l'un de l'autre et permet ainsi de maintenir plein ouvert la poche. L'emploi de ce dispositif est appelé *ottertrawl** en anglais, mot intégré depuis dans le vocabulaire français courant (schéma 6). Il est difficile d'établir exactement à quelle époque il est inventé, et de préciser à qui revient le mérite de son invention, attribuée selon les uns à un Irlandais nommé Musgrave qui l'aurait expérimenté entre 1860 et 1870, et selon les autres à un électricien anglais Header, tandis que les Danois revendiquent avoir employé bien avant un cerf-volant de même modèle pour remorquer leurs sennes (« drag-seine » ou « snurrevaad ») lorsque les vents étaient convenables[196].

Schéma 6 - Chalutier à vapeur montrant le chalut ottertrawl en pêche



Source : LE GALL J., « Le chalut », *Manuel des pêches maritimes françaises*, *art. cit.*, p. 31

D'abord ridiculisé et critiqué, ce chalut est seulement employé par les bateaux de plaisance pratiquant la pêche en amateur et qui n'ont pas les moyens de manœuvrer et de

[195] VILLIERS P., PFISTER C., "La pêche en Manche et mer du Nord, 18e-19e », *Cahier du littoral,* Boulogne-sur-Mer, Ifremer, 1995, p. 289.
[196] BELLOC G., Manuel des pêches maritimes françaises, *op. cit.,* p. 29.

loger la lourde pêche de ces chaluts. Ce n'est que vers 1894 que l'emploi de ce chalut progresse réellement chez les pêcheurs professionnels. Pouvant mesurer jusqu'à 50 mètres de profondeur, autant d'envergure, il est latéralement prolongé par deux courtes ailes dont les mailles se rétrécissent progressivement en allant vers le fond. Son ouverture est assurée par deux panneaux rectangulaires en bois mesurant 2 à 3,50 m de base et 1,05 à 1,40 m de hauteur, destinés à être traînés verticalement sur le fond. La manoeuvre de cet engin demande une installation spéciale à bord du chalutier. Les câbles de remorques ou funes en acier sont enroulés sur un treuil à deux bobines mû à la vapeur.

> « De chaque bord du bateau sont installées, à l'avant et à l'arrière, deux fermes, sortes de potences en fer à cheval, munies chacune d'une poulie suspendue à leur partie supérieure et dans laquelle passent les funes*.[…]. Pour mettre le chalut à l'eau, le navire se place en travers au vent et stoppe. Puis les planches étant hissées à leur potence en dehors des pavois, on jette à l'eau le corps du chalut élongé le long du bord, on mouille alors le panneau avant, puis le panneau arrière tandis que le navire dérive : les panneaux s'écartent légèrement, la poche du chalut s'ouvre. On file alors les funes en donnant de la vitesse au chalutier. Quand le chalut à atteint le fond, on réunit les deux funes à l'arrière du bateau au moyen du « chien* », et le chalutier traîne son filet pendant quatre heures environ. On le relève au bout de ce temps […][197]».

Avec la vapeur et le chalut, le troisième progrès important est l'utilisation de la glace à bord des chalutiers. L'application du froid à la conservation du poisson n'est qu'un cas particulier du traitement par le froid des denrées alimentaires[198]. Ce problème a donné lieu en France, depuis longtemps, à de nombreuses expériences, dont la plus mémorable a été celle de Charles Tellier qui, le premier, réalisa en 1876 le transport et la conservation semi-industrielle de la viande par le froid. L'application du froid à la conservation de la pêche peut prendre deux formes principales : la réfrigération, refroidissant le poisson aux alentours de 0° C, et la congélation qui refroidit énergiquement le poisson jusqu'à – 18° ou – 16° C. Au XIX^{e} siècle, se met en place le système de réfrigération.

---

[197] *Ibid,* p. 31.

[198] SCHVINTE Jean, « L'application du froid à l'industrie de la pêche », E. Le DANOIS (dir*), Manuel des pêches maritimes françaises,* fasc. 4, Paris, OSTPM, 1936, p. 39.

Car la pêche au poisson frais ne peut se développer qu'avec la possibilité de le conserver en état de fraîcheur. Dans les années 1870, la Société des Pêcheries de l'Ouest lancée par l'Anglais H. Graggs à La Rochelle, faisait pêcher ses trois chalutiers à vapeur ensemble dans le Golfe de Gascogne. Mais ils n'avaient pas de système de réfrigération du poisson à bord. Leurs marées* étaient donc limitées à trois à quatre jours. A tour de rôle, l'un des trois ramenait la pêche fraîche, non vidée, et repartait avec de l'approvisionnement. Une fois à quai, le poisson était rangé dans des caisses en bois garnies de glace que l'armement faisait venir de Norvège. Ce n'est qu'en 1893 que Georges Roché relate l'emploi de la glace à bord pour conserver le poisson, grâce à « des *timbres* », sortes de caisses en bois fort épais et divisé intérieurement par des lames de tôles horizontales[199]. La glace est fabriquée dans les ports, emportée à bord sous forme de blocs volumineux, concassée, voire pulvérisée. La quantité dépend de la saison - l'été, la dépense de glace est nécessairement plus considérable et il faut surveiller avec soin sa fusion lente - de la durée de la marée et de l'isolement plus ou moins sommaire de la cale. La quantité de glace peut varier entre 30 et 50 % de la quantité de poisson à rapporter[200]. Aussitôt après sa capture, le poisson, débarrassé de ses viscères puis lavé, est placé sur les étagères compartimentées de la cale glacière et recouvert d'un petit lit de glace pilée. Celle-ci subit un phénomène du regel et emprisonne les animaux qu'elle conserve à basse température, à l'abri de tout contact de l'air. On peut alors placer le poisson dans des caisses avec de la glace. Les armements peuvent aussi employer des appareils frigorifiques utilisés par les pêcheurs américains, constitués essentiellement par des boîtes à double parois entre lesquelles on entasse des blocs de glace. Cette méthode fournit d'assez bons résultats quant on ne veut garder le poisson que deux ou trois jours à bord, mais elle est fort défectueuse pour une plus longue conservation. A l'arrivée au port, le poisson est débarrassé de sa couche de glace, puis lavé de nouveau avant de le remettre en glace pour la vente. Entre autre inconvénient, la glace présente celui de délaver, et quelquefois de meurtrir un peu le poisson[201].

Toutes ces avancées dans les domaines de la navigation, du chalutage, de la conservation, permettent la création de grands armements industriels et le développement de

---

[199] ROCHÉ G., « Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le Golfe de Gascogne », Paris, *Annales des Sciences Naturelles*, *Zoologie et Paléontologie, n° 15*, 1893, p. 31-32.
[200] SCHVINTE J., « L'application du froid à l'industrie de la pêche », Ed. Le DANOIS (dir.*), Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 4, op. cit.*, p. 39.
[201] *Ibid*, p. 40.

la pêche hauturière. Mais leurs limites expliquent aussi la lenteur du développement de ces armements jusqu'aux années 1920.

1.3 Les véritables débuts de la pêche industrielle en France, fin XIXe

La pêche française connaît un certain retard et un essor limité dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Lorient et Boulogne se lancent les premiers dans le chalutage industriel à vapeur, profitant des avancées techniques venues d'Angleterre, mais ses premières remises en cause, en lien avec le dépeuplement des fonds, apparaissent.

1.3.1 Retard et lenteur du développement de la pêche française

En France, l'évolution est beaucoup plus lente et les ports français peinent à tenir la comparaison à la veille de la Première Guerre mondiale (tableau 2). Seul le port de Boulogne, avec 46 000 tonnes débarqués en 1912, rivalise avec les ports de pêche anglais de tonnage moyen, loin derrière Grimsby, mais aussi Aberdeen, Lowestoft et Hull. La Rochelle est le quatrième port de pêche français, le deuxième pour le chalutage, juste devant Arcachon et Lorient.

Tableau 2- Principaux ports de pêche français (1912)

Nom du port	**Poissons débarqués en valeur (t)**	**Poissons débarqués en valeur (frs)**	**Nature de la pêche pratiquée**
Boulogne ……..	46 387	26 000 000	Chalutage, morue
Fécamp……..	18 321	8 988 000	Morue, hareng
St Malo St Servan….	12 565	9 045 000	Grande pêche morue
La Rochelle……...	8 064	8 040 000	Chalutage
Arcachon……..	6 843	6 752 070	Chalutage
Lorient……..	9 925	4 148 000	Chalutage

Source: KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger, op. cit,* p.14.

Jusqu'en 1894, les chalutiers du bassin d'Arcachon constituent encore l'unique flotte de pêche à vapeur française. 93 000 pêcheurs français réalisent alors des prises d'une valeur de 100 millions de francs, grâce à trois types de pêche surtout : la morue, le hareng et la

sardine[202]. En 1900, la France compte 95 682 pêcheurs en bateaux pour 102,7 millions de frs, 100 000 en 1913 pour 157 millions[203]. Entre 1894 et 1913, les effectifs de pêcheurs ne progressent que de 7 %, alors que la valeur des prises augmente de 57 %. Ces chiffres sont à mettre en relation avec la généralisation de l'utilisation du chalut ottertrawl, qui présente de grandes qualités pêchantes et une grande facilité de manœuvre[204]. Les résultats généraux de l'industrie des pêches maritimes confirment un certain essor. L'augmentation constante, au cours des années 1907 à 1913, de la valeur des produits (tableau 3) provient surtout du développement de la pêche industrielle nationale[205].

Tableau 3- Résultats généraux de l'industrie des pêches maritimes en frs (1901-1913)

Années	**Produit des pêches (frs)**
1901	126 029 852
1902	131 468 852
1903	118 720 339
1904	136 736 235
1905	141 940 207
1906	130 114 577
1907	147 414 647
1908	152 528 398
1909	162 780 975
1910	169 143 340
1911	169 703 571
1912	176 798 167
1913	188 900 973

Source : AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes 1913*, Rapport de KERZONCUF J., Chef du Service des Pêches maritimes, Ministère des TP, p. 5-6.

Mais le même rapport met en évidence la lenteur de ce développement : « Pour preuve, le tonnage sans cesse croissant,d'une manière malheureusement beaucoup trop lente,

[202] CABANTOUS A. et al., *Les français la terre et la mer XIIIe-XXe siècle*, Fayard, 2005, p. 483.
[203] Statistique des Pêches Maritimes, chiffres cités dans VAUCLARE C., *Histoire des pêches maritimes françaises*, *op. cit*., p. 279.
[204] DARDEL Eric, *Les pêches maritimes*, Paris, PUF, 1946, p. 51.
[205] AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes 1913*, Rapport de KERZONCUF J., chef du service des Pêches Maritimes, ministère des Travaux Publics, p. 5-6.

de notre flotte de bateaux à vapeur et à propulsion mécanique ». Globalement, les pêches sont bien loin de connaître le dynamisme de la plupart des secteurs de l'économie dans la deuxième moitié du XIXe siècle[206]. La France n'occupe que la quatrième place parmi les grands pays producteurs de poissons, largement dépassée par l'Angleterre, les Etats-Unis et même la Norvège. Le retard français est ancien, il date du XVIII[e] siècle. C'est à cette époque que le fossé s'est creusé[207]. D'autres statistiques expriment ce retard global de la pêche française comme celle du nombre des bateaux de pêche susceptibles d'utiliser un moteur. En 1907, sur 6 000 bateaux de ce type, seules quelques unités en sont dotées. En 1920, sur 769 embarcations de pêche munies de moteur, seulement 28 utilisent des moteurs à huile lourde[208]. E. Marcesche, armateur de Lorient, donne un ensemble de raisons à ce retard français qui, outre la protestation très vive des pêcheurs contre l'utilisation des chalutiers à vapeur, concerne la méconnaissance des zones de pêche, un réseau de chemin de fer peu développé, une politique tarifaire peu attractive, contrairement nous l'avons vu plus haut à l'Angleterre et à l'implication décisive des compagnies ferroviaires, ou encore l'insuffisance des aménagements portuaires[209].

La première réaction des marins pêcheurs français est, en effet, souvent négative. Ainsi, à Concarneau, en 1899, le chalutier *Kérino* de la Société des Chalutiers de l'Ouest veut vendre sa pêche à des mareyeurs du port, mais ne peut la débarquer et doit reprendre le large sous les menaces et les huées des marins[210]. Le congrès de Saint-Brieuc des marins pêcheurs demande l'abolition du chalut à panneaux. En 1898, les pêcheurs à la voile de presque tout le littoral atlantique adressent une véhémente protestation au ministère de la Marine. La même année, les marins de Trouville saccagent la cargaison d'un chalutier à vapeur. Les parlementaires bretons portent à la tribune du Parlement les doléances des pêcheurs bretons[211]. « Ceux-ci, propriétaires de leurs bateaux pour la plupart, ne peuvent plus lutter contre les gros armateurs : le chalut ottertrawl, à panneaux, jette sur le marché des quantités colossales de poisson ; les prix sont avilis ; les fonds se dépeuplent et beaucoup de petits pêcheurs restent inoccupés[212] ». Le congrès professionnel de Douarnenez réclame, pour les

---

[206] TURGEON L., « Le temps des pêches lointaines », *Histoire des pêches maritimes françaises*, *op. cit*, p. 48.
[207] *Ibid, p. 149.*
[208] LECOURBE, *10[e] Congrès des pêches et industries maritimes*, *op. cit*, p. 4.
[209] BOISSON P., *Emile Marcesche (1868-1939): une trajectoire entrepreneuriale, op. cit*., p. 289.
[210] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons*, *op. cit*., p. 159.
[211] Commandant COCHIN, « L'entrée du chalutier à vapeur. L'évolution de la pêche française – Conclusions », LE DANOIS Ed.(dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 1, Paris, OSTPM, 1935, p. 79-80.
[212] Commandant COCHIN, *loc. cit.*

inscrits maritimes, le monopole exclusif de la pêche : « le droit de pêche est réservé aux Inscrits Maritimes et c'est seulement en vertu d'une simple tolérance injustifiée que les compagnies des chalutiers à vapeur, formées par les capitalistes, exercent leur industrie ». En 1910, le congrès des Inscrits bretons réclame l'interdiction de l'accès des petits ports aux chalutiers « qui débarquent trop de poisson et coupent avec leur moulin à poivre [l'hélice] les filets des pêcheurs ». Les progrès techniques dans l'industrie ont toujours produit des crises économiques graves, en concentrant la production et en ruinant le petit commerce, écrit E. Le Danois. L'industrie ruine l'artisanat, et la machine, intensifiant la production sans développer l'initiative ni les qualités morales et professionnelles, engendre le capitalisme excessif, d'où s'en suivent le socialisme et l'esclavage. Il ne faut donc pas s'étonner de la résistance des marins de métier au chalutier à vapeur : jadis les bateliers de la Weser brisaient le navire à vapeur de Denis Papin et les ouvriers de Lyon détruisaient les métiers mécaniques de Jacquard. Mais les progrès techniques s'imposent malgré tout, grâce à la facilité de leur emploi et les plus rebelles finissent par s'y soumettre par nécessité. La campagne des armateurs, opposée à celle des pêcheurs, finit par l'emporter en offrant à ceux-ci une existence moins dure, une pêche plus facile, des salaires élevés et la perspective d'explorer durant la saison de pêche, une étendue de mer beaucoup plus vaste[213]. Ainsi, cette hostilité nuit un peu au début à la formation des équipages. « Il fallut les recruter en grande partie à Boulogne, à Dieppe, à Arcachon ; c'était d'ailleurs des enfants de la maritime et prolifique Bretagne qu'on lui ramenait le plus souvent. Et puis on fit la queue pour s'embarquer, on s'inscrivit à l'avance, on fit retenir sa place par le maire de son village. C'est que la place était bonne, le salaire appréciable[214].

La politique tarifaire française des compagnies de chemin de fer explique aussi, dit E. Marcesche, ce retard pris par la France dans l'industrie du chalutage. En effet, le tarif français pour une même distance est de 36 % plus élevé qu'en Angleterre[215]. Ainsi, en France, on peut presque dire que Paris seul consomme du poisson frais, car sur 136 000 tonnes transportées en 1903 par les compagnies de chemin de fer, Paris en reçoit 50 000, soit plus de 36 %. La province consomme proportionnellement dix fois moins de poisson que Paris et pourtant le poisson, qui est débarqué dans un grand état de fraîcheur, peut être expédié et

---

[213] Commandant COCHIN, « L'entrée du chalutier à vapeur. L'évolution de la pêche française – Conclusions », LE DANOIS E..(dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 1, Paris, *loc. cit.*

[214] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons*, *op. cit*., p. 159.

[215] BOISSON P., « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », *Revue d'histoire maritime,* n° 15, 2012, p. 290-293.

arriver dans d'excellentes conditions dans toute la France. Pour atteindre cet objectif, il aurait fallu « que les moyens de transport et de pénétration fussent améliorés et que le poisson, en raison de la difficulté de sa conservation, ne fût pas soumis aux conditions générales de transport des autres denrées et bénéficiât de tarifs ou tout au moins de délais de faveur[216] ». Or les compagnies prennent des décisions arbitraires, après la signature des conventions entre elles et l'État en 1883. Le système de tarification est poussé jusqu'aux limites de l'absurde, engendrant dès l'origine une tendance à la diversification et à la multiplication des tarifs qui contredisent à la fois la recherche de la simplicité et celle de l'égalité de traitement[217]. Le débat politique s'ouvre dans les années 1880 sur le rôle de l'État. La procédure législative ne débouche pas. Pourtant, affirme l'ingénieur au Réseau d'État G. Humbert en 1891, « les concessionnaires de chemin de fer ne sont pas des commerçants ordinaires, libres de régler leurs prix d'après la loi de l'offre et de la demande et l'État […] a le droit et le devoir de les contraindre à diriger leur exploitation au mieux de l'intérêt public, tout en respectant, bien entendu, les clauses des contrats qu'il a passés avec eux[218] ». La réforme générale des tarifs intérieurs est réalisée entre 1886 et 1889, compagnie par compagnie, grâce au travail du comité consultatif des chemins de fer auprès du ministère des Travaux Publics. Après la réforme des tarifs généraux, achevée en 1890, a lieu celle des tarifs spéciaux[219] qui correspondent à 90 % du tonnage total de la petite vitesse. Elle apporte, comme pour les autres tarifs, une très sensible simplification et des réductions non négligeables qui concernent, entre autre, le transport des poissons frais. Mais les niveaux des tarifs restent différents d'un réseau à l'autre[220].

Par-delà les tarifs, se pose aussi la question de l'adaptation des wagons au transport de la marée. Les chemins de fer français accumulent, dans ce domaine, un retard considérable en 1913. A la veille de la guerre, 360 wagons frigorifiques seulement sont en service en France ; 149 de type isotherme sont utilisés pour le transport de la bière, 211 sont « de type divers ». Le Réseau de l'État est le plus actif dans ce transport. Il possède 33 wagons frigorifiques et

---

[216] MARCESCHE E., *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, *op. cit.*, p. 3-6.
[217] CARON F., *Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937*, t. 2, Paris, Fayard, 2005, p. 211.
[218] *Ibid*, p. 215.
[219] Les tarifs généraux sont des tarifs proches des tarifs légaux définis par les cahiers des charges en accord avec l'état. Cela entraîne l'application rigoureuse de toutes les conditions de délais et de toutes les garanties prévues par ces cahiers ou liés au droit commun, en particulier au code de commerce. Les tarifs spéciaux, quant à eux, offrent pour certaines marchandises et certains trajets des tarifs beaucoup plus faibles. Mais ils sont subordonnés à plusieurs dérogations aux conditions prévues par les cahiers des charges, dont ceux des ports de mer.
[220] CARON F., *Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937*, T. 2, *op. cit.*, p. 221.

fait rouler les unités affrétées par des coopératives laitières, dont celle des Charentes[221]. A la fin de la Grande Guerre, l'administration militaire rend au réseau civil les wagons à ossature bois qu'elle a fait aménager en vue du transport de viandes congelées pour nourrir les hommes au front[222]. 1 500 wagons réfrigérés de l'armée des Etats-Unis sont aussi récupérés et répartis entre les réseaux de Paris-Orléans (PO), de l'État et de Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Ce sont des wagons en très grande majorité isothermes[223]. Ils forment le premier parc de wagons frigorifiques des réseaux ferrés français. L'administration des chemins de fer de l'État décide d'abord d'exploiter directement les wagons mis à sa disposition, tandis que les autres réseaux, privés, préfèrent les confier à des sociétés spécifiques sous-traitantes. Ainsi, en 1919, le réseau PO crée la Compagnie de Transports Frigorifiques tandis que les réseaux PLM, du Nord et de l'Est, auxquels se joint par la suite le réseau d'Alsace-Lorraine, contribuent à la constitution, en 1920, de la Société Française de Transport et Entrepôts Frigorifiques (STEF). En 1920, le parc de wagons frigorifiques atteint 2 200 unités.

Le retard pris par la France dans l'industrie du chalutage peut, enfin, s'expliquer par la faiblesse du marché intérieur, particulièrement le marché urbain de consommation. Un tel marché ne se développe que dans les dernières années du XIX^{e} siècle pour les classes moyennes du commerce et de l'industrie[224]. Les classes populaires commencent, elles aussi, à constituer un marché plus dynamique dans les années 1860. Mais ce sont les dépenses de logement qui augmentent à partir des années 1840, avec le gonflement de la main-d'œuvre secondaire et tertiaire urbaine qui accroît la demande de logements bon marché dans les villes où la construction porte surtout sur des immeubles bourgeois. Le prix des petits loyers augmente plus rapidement que les autres éléments du coût de la vie. Les conséquences se font sentir sur les autres postes de dépense. Ainsi la part consacrée au vêtement ne peut-elle augmenter en proportion des premières hausses du pouvoir d'achat populaire[225]. Les dépenses de consommation alimentaires connaissent la même limitation. La consommation de poisson frais dans les milieux populaires en France ne peut alors progresser comme c'est le cas en

---

[221] *Ibid*, p. 234.
[222] DELAIRE E., *Le rôle structurant du froid dans le milieu de la pêche en France : 1850-1960*, Thèse de doctorat en histoire des sciences et techniques, 2008, Université de Nantes, p.143-153.
[223] KERZONCUF J, *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger*, *op. cit*., p. 232.
[224] VERLEY P., *L'échelle du monde, op. cit.*, p. 433.
[225] *Ibi*d, p. 431-432.

Grande-Bretagne avec le fameux *fish and chips* anglais apparu dans l'alimentation de base des familles ouvrières à partir de 1865[226].

1.3.2 Boulogne et Lorient : le bénéfice de la technique anglaise

C'est à partir des années 1890-1894 que le port de Boulogne voit l'entrée en service des grands navires à vapeur[227]. Il est à la fois port de commerce, port de pêche, port de voyageurs et même station balnéaire grâce à une très belle plage située à l'entrée du port. Il bénéficie, côté mer, d'une situation favorable à proximité de l'Angleterre. Il est aussi très bien situé à l'extrémité nord du Pas-de-Calais pour alimenter en poisson frais Paris, toute la région de l'Est et une partie du Midi. Il est, de plus, tout proche des fonds de pêche de la Manche et de la mer du Nord, autre raison essentielle de son développement depuis 1890-1894, bien que sa situation par rapport à l'arrière-pays soit médiocre. En effet, il est isolé au fond de la fosse du Boulonnais, la ville est mal reliée tant aux centres industriels du Nord, dont le port naturel est Dunkerque, qu'à Amiens et Paris. Mais des travaux décidés par le Parlement en 1829 et 1835, financés par le budget de l'État transforment le port. « Un progrès en amène bientôt un autre et c'est ainsi que les vues des capitalistes se tournent déjà vers les débouchés à donner au port au moyen d'un chemin de fer […][228]». Le chemin de fer, demandé par la chambre de commerce locale, voit le jour avec la constitution d'une compagnie financière qui se charge de l'exploitation de la section de Boulogne à Amiens. La ligne est inaugurée le 17 avril 1848. Cette liaison favorise le développement du commerce maritime et le passage transmanche des voyageurs. Depuis 1848, le chemin de fer relie Boulogne à Paris. Dans les années 1860, de nouveaux équipements portuaires sont décidés, subventionnés par l'Etat qui s'engage vraiment dans une politique maritime nationale en équipant les ports pour recevoir les grands navires modernes. Boulogne est doté d'un quai Bonaparte reconstruit, alors que sont entrepris les travaux du bassin à flot. Une jetée au large est décidée en 1877. Le 4 juin 1889, le port de Boulogne en eaux profondes est inauguré par le Président de la République.

C'est quelques années plus tard, en 1894, que l'armateur boulonnais Louis Bouclet vend ses voiliers pour faire construire à Hull, en Angleterre, le premier chalutier à vapeur

---

[226] HOBSBAWN Eric John, « Working class heroes", *Histoire*, n° 35, 2007.
[227] OUSTRIC Georges, *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIXe siècle*, Valenciennes, Le Téméraire, 1995, p. 203.
[228] *Ibid*, p. 66, citation de Pierre MARGUET, Ingénieur des Ponts et Chaussées Maritime, concepteur, puis surveillant des travaux du port.

opérationnel du port, déjà cité, le *Ville de Boulogne*. Il mesure 37,54 m de long, jauge 196 tjb. Disposant d'une coque en acier, il est équipé d'une machine de 390 cv[229]. Il possède une installation frigorifique qui doit permettre de maintenir la température des cales entre 0° et – 2°, contrairement aux premiers chalutiers de Craggs à La Rochelle dans les années 1870. Cependant, l'expérience n'est pas concluante. Elle n'en ouvre pas moins une ère nouvelle pour la pêche fraîche : avec une provision de 75 à 90 t de charbon et 12 à 15 t de glace, ce navire peut faire des marées de deux semaines. La même année, A. et G. Vidor Frères francisent *La Liane,* construit à Beverley près de Hull, jaugeant 136 tjb, doté d'une machine de 248 cv. Les progrès de la flotte boulonnaise sont rapides. Dès 1902, elle compte quatre unités de plus de 250 tjb, et au total 30 navires de pêche à vapeur représentant une jauge moyenne de 188 tjb pour une puissance moyenne des machines de 316 cv. Le souci des armateurs du port est de disposer de vapeurs pour faire les pêches aux filets dérivants, celles du hareng et du maquereau, en alternance avec le chalutage. En 1906, un pas est franchi avec le lancement aux Chantiers de France à Dunkerque d'un grand chalutier-harenguier, le *Pierre,* pour le compte des armateurs Delpierre. Capable de faire toutes les pêches, hareng, maquereau, morue et poisson frais, il mesure 44 m, jauge 360 tjb et dispose d'une machine de 550 cv. Il représente un investissement de 200 000 frs.

Avant 1914, Boulogne, premier port de pêche français, ne cesse d'affirmer sa prééminence. Sa flotille compte 138 grands voiliers et 134 vapeurs, dont 117 jaugent en moyenne 225 tjb[230]. « Sa modernisation fut, comme le montre Georges Oustric, le fait d'entrepreneurs capitalistes. A l'instar des armateurs britanniques, en particulier à Grimsby, les armateurs boulonnais constituent des sociétés de pêche. La construction des navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et extérieurs à la région ; des banquiers parisiens, des industriels du Nord et de l'Est, des rentiers en quête d'un bon placement […][231]». La constitution de cette flotte à vapeur entraîne, en effet, des investissements beaucoup plus considérables que dans la période précédente. Elle nécessite donc la réunion de capitaux plus importants. Apparaissent alors, dans le domaine de l'armement, les diverses formes d'associations, de sociétés qui accompagnent le développement du capitalisme industriel[232]. C'est à partir de 1894, avec l'acquisition des

---

[229] *ibid*, p. 210-211.
[230] VAUCLAIRE C., *Histoire des pêches maritimes françaises*, *op. cit.,* p. 261-262.
[231] *Ibid*, p. 262.
[232] *Ibid*., p. 213. G. OUSTRIC décrit les sociétés qui sont créées à Boulogne dans cette période, *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIXe siècle,* op.cit., p. 214-221.

chalutiers à vapeur, que la création de sociétés devient fréquente, bien que les anciennes formes d'associations, les sociétés de personnes*, l'emportent sur les sociétés de capitaux*. Sur les 39 sociétés de pêche qui se sont constituées à Boulogne entre 1880 et 1914, 16 sont des sociétés en nom collectif* et 16 en commandite simple*, contre 2 sociétés en commandite par actions* et 5 sociétés anonymes*. Un phénomène de concentration se produit en même temps que se développe la flotte de grands chalutiers à vapeur, qui exige des capitaux plus importants. En 1896, 4 sociétés exploitent 18 navires : A.et G. Vidor fils 6 voiliers, F. Fourny et Cie 10 voiliers, Vidor frères et L. Bouclet et Cie 1 vapeur chacune ; 69 armateurs, dont certains sont patrons-pêcheurs, exploitent 134 voiliers et 2 cordiers à vapeur. En 1913, il n'y a plus que 22 compagnies d'armement exploitant 72 vapeurs, 19 voiliers et 1 navire à pétrole. L'analyse des diverses sociétés constituées montre la part prise par le recours à des capitaux extérieurs à la ville. Certes, bien des sociétés en nom collectif ont des fonds boulonnais, mais les plus importantes sont les sociétés en commandite par action ou les sociétés anonymes qui exigent d'importants capitaux extérieurs provenant des villes industrielles du Nord, de Paris et de la région parisienne et, dans une moindre mesure, des régions de l'Est. C'est ainsi que Boulogne devient le premier port de pêche de France. Ses ventes de la marée fraîche à la halle à marée sont multipliées par plus de deux en dix ans, passant de 5 852 000 frs en 1903 à 12 263 000 frs en 1913[233].

Le port possède, par ailleurs, tous les moyens nécessaires pour ravitailler rapidement sa flottille de pêche : maisons produisant de la glace artificielle et commerce d'importation de glace naturelle provenant des lacs norvégiens ; proximité du stockage du charbon, lequel est transporté, comme la glace, au moyen de tombereaux ; usines de conserves de poissons, de maquereaux en particulier ; école d'hydrographie pour la formation des capitaines de navires et pour le personnel marin, école pratique de formation des enfants[234].

« Il n'a qu'une seule chose à redouter, c'est sa prospérité même[235] » : la flotte, qui exige 6 000 marins en 1917, s'accroît plus vite que ne peut le faire normalement la population maritime. Les armateurs sont donc obligés de recruter des marins dans les ports voisins ou en Bretagne. Le succès de Boulogne est dû « à l'habileté avec laquelle ses habitants ont su tirer parti d'une situation de tout premier ordre. Ils y ont été aidés, puissamment d'ailleurs, par la

---

[233] KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger*, *op. cit.*, p. 57-58.
[234] Ibid, p.60.
[235] *Ibid*, *loc. cit.*

Compagnie des chemins de fer du Nord[236] ». Celle-ci a organisé son trafic et disposé son matériel de manière a toujours assurer l'enlèvement rapide de la marée.

Lorient connaît aussi, plus tardivement à partir de 1900, un début de développement de sa flotte industrielle. La cité jouit en effet d'une situation géographique particulièrement favorable, au fond d'une rade bien protégée et d'accès facile à toute heure de marée, à proximité des fonds de pêche où se trouve le merlu, l'une des ressources les plus appréciables de la pêche au chalut. Cette proximité représente une sérieuse économie de temps et d'argent. Il existe, en effet, à quelques milles au large de la côte sud de Bretagne et presque tout le long de cette côte, des hauts-fonds d'une étendue immense sur lesquels les chalutiers ne mettent jamais leurs dragues à l'eau sans profit. Lorient se trouve à une dizaine d'heures des plus éloignés de ces bancs. Mais pendant la moitié de l'année, ses chalutiers travaillent au large des Glénans sur un banc situé à trente-deux milles environ dans l'ouest de Groix, soit à cinq heures du port. Aussi les chalutiers lorientais peuvent-ils rentrer sans frais deux fois par semaine[237]. Lorient possède donc un avantage sur d'autres ports, tels Boulogne, Ostende, La Rochelle ou Arcachon : le poisson y est toujours pêché avec plusieurs jours de moins, puisque les chalutiers des autres ports ne rentrent que tous les huit ou dix jours et sont obligés d'éviscérer leurs poissons en mer pour en assurer la conservation, ce qui n'arrive jamais aux chalutiers de Lorient[238].

Le chalutage à vapeur est, à ses débuts, d'une certaine façon une pêche à l'aventure, c'est-à-dire sans connaissance véritable des fonds, des courants, des marées ou de la nature des organismes infiniment petits en suspension dans l'eau de mer. Dans le Morbihan, dès 1895, Victor Guillard, professeur d'hydrographie et directeur de l'école des pêches de Groix, conseille aux chalutiers de s'éloigner des côtes. Mais les marins hésitent, ce qui retarde l'arrivée du chalutage à vapeur dans le port[239]. En 1895, Lorient est encore un tout petit port de pêche qui ne compte que 80 pêcheurs pour 18 bateaux et un produit de la pêche d'une valeur annuelle de 203 072 frs[240]. Le port de pêche le plus proche, en bord de mer, Port-Louis, connaît une activité beaucoup plus importante, avec 2003 pêcheurs pour 353 unités et un

---

[236] *Ibid,* p. 54.
[237] AD Morbihan, 5 ETP 787, E. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, Lorient, Imp. Centrale G. Le Bayon, 1906, 12 p.
[238] KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger, op. cit.*, p. 296.
[239] BOISSON P., « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », *Revue d'histoire maritime,* n° 15, *op. cit.*, p. 291.
[240] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes*, année 1895.

produit de 565 220 frs[241]. Deux autres ports du Morbihan proches de Lorient, Etel et Auray, sont eux aussi plus importants : 2 152 pêcheurs et 351 navires pour le premier, 729 pêcheurs et 195 unités pour le second. Il faut attendre l'arrivée de chalutiers pour voir décoller l'activité de Lorient.

C'est en 1900 que Raymond Dufilhol et son fils Charles se lancent les premiers dans l'armement de chalutiers à vapeur, en achetant un premier bateau de 91 tx en provenance de Newcastle, l'*Eclaireur*, puis un second en 1901, le *Lorientais*[242]. A quelques exceptions près, il y a peu de heurts dans ce port entre marins pêcheurs et nouvelles compagnies de chalutiers qui s'ignorent mutuellement à la différence d'autres ports. Le chemin de fer joue, comme à Boulogne, un rôle moteur ; le développement et la montée en puissance du chalutage à vapeur sont assurés par la compagnie de chemin de fer Paris-Orléans et par Emile Marcesche créateur en 1904 d'une compagnie de pêche qui devient la plus puissante de Lorient[243]. En 1916, les mareyeurs et le président de leur syndicat Joseph Bigenwald, directeur de la Compagnie Marcesche, multiplient leurs efforts auprès des compagnies de chemin de fer afin d'obtenir des transits plus rapides et surtout des tarifs moins élevés.[244]

En 1912, Lorient se situe au sixième rang derrière La Rochelle et Arcachon en valeur du produit de la pêche (4 148 000 frs), mais au quatrième devant ses deux concurrents pour la quantité de poisson pêché (9 925 t). En 1920, Lorient compte un plus grand nombre de marins pêcheurs, 264 contre 80 en 1895[245]. Les autres ports à proximité, Port-Louis, Groix et Etel, demeurent encore bien plus importants en termes d'effectifs d'inscrits maritimes, mais Lorient dépasse maintenant largement ces trois autres ports en valeur du produit de la pêche (tableau 4).

Tableau 4 - Importance des ports de Lorient, Port-Louis, Groix et Etel (1920)

Ports de pêche	**Nombre de marins pêcheurs**	**Valeur totale des produits de la pêche en mer (frs)**
Lorient	264	14 074 151

[241] Le port de Lorient, avec ceux de Port-Louis, Larmor et Hennebont, fait partie du quartier maritime de Lorient.
[242] CHAUMEL Louis, « Abrégé d'histoire de Lorient de la fondation (1666) à nos jours (1939) », *Annales de Bretagne*, 1939, n° 46, P. 81.
[243] BOISSON P., Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939), *Revue d'histoire maritime,* n° 15, *op. cit.,* p. 295.
[244] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons*, *op. cit.,* p. 166.
[245] AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, année 1920, p. 82-83.

Port-Louis	2 128	4 425 741
Groix	1 285	8 003 100
Etel	1 127	4 168 705

Source : 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, année 1920, tableau composé

Cela traduit bien l'augmentation de la productivité des marins pêcheurs lorientais, liée à l'utilisation de chalutiers à vapeur bien plus productifs, alors que les autres ports restent fidèles à la pêche traditionnelle en voiliers. Ainsi, en 1920, Lorient compte 4 sociétés et compagnies armant 14 vapeurs, mais aussi 4 armateurs possédant 4 vapeurs (tableau 5).

Tableau 5 - Types d'entreprises et de bateaux de pêche à Lorient, Port-Louis, Groix et Étel (1920)

Ports	**Entreprises**	**Vapeurs**	**Voiliers pontés**	**Voiliers non pontés**
Lorient	Sociétés ou Cies : 4	14	-	-
	Armateurs : 4	4	3	-
	Patrons (1) : 28	-	-	28
Port-Louis	Armateurs : 30	-	28	15
	Patrons : 320	-	75	245
Groix	Armateurs : 540	-	180	270
	Patrons : 90	-	-	90
Etel	Armateurs : 75	-	43	32
	Patrons : 157	-	32	125

(1) Patrons-propriétaires de leur navire

Source : 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*,1920, p. 32-33, tableau reconstitué

Les trois autres ports ne disposent d'aucun vapeur. Leur activité est le fait d'armateurs, propriétaires et gérants non embarqués, ou de patrons embarqués, propriétaires de leur bateau, qui arment des voiliers dont beaucoup d'entre eux sont des petites unités non pontées* qui pêchent à la journée. Le port de Groix, sur l'île du même nom, se distingue des deux autres par l'importance du nombre de ses armateurs qui font naviguer des voiliers, dont nombre d'entre eux viennent vendre leur pêche à la criée de La Rochelle. Sur vingt ans, on peut mesurer l'impact du tournant industriel de Lorient sur les ports voisins. Alors qu'en 1895, Étel (26,3 %), Groix (51,6 %) et Port-Louis (13,3 %) assuraient ensemble 95,2 % du

chiffre d'affaires de la pêche du secteur, en 1915 cette valeur cumulée est tombée à 54 % contre 46 % au tout nouveau port de chalutage à vapeur de Lorient[246].

Ce développement du chalutage lorientais provoque, en effet, un accroissement rapide du tonnage du poisson pêché ; le poisson débarqué à l'avant-port passe de 1 200 t en 1903 à 10 000 t en 1913 et, dès 1909, le trafic lorientais égale celui des trois vieux ports de Douarnenez, Pont-l'Abbé et Concarneau réunis. Ainsi en dix ans, le chalutage à vapeur a fait de Lorient le grand port de pêche de la côte sud de Bretagne[247]. Cette croissance rapide de la flotte de chalutiers engorge, dès 1906[248], l'avant-port devenu totalement inadapté à cette évolution, sans compter le passage des navires de guerre et de commerce. Un appontement pour chalutiers est réalisé en 1911 et une cale de carénage est en construction en 1914[249]. En mars 1918, J. Kerzoncuf[250] visite les importants travaux du quai de Kergroise[251]. Il annonce à ses interlocuteurs officiels que le gouvernement lui a confié la mission de rechercher un emplacement pour construire un vaste frigorifique dont la nécessité se fait de plus en plus sentir, compte-tenu de la cherté des produits alimentaires. Avec ce frigorifique, il devrait être plus facile pour les mareyeurs locaux d'assurer l'expédition régulière d'une grande quantité de poissons congelés sur les marchés intérieurs, ainsi qu'au service de ravitaillement aux armées. L'agent commercial de la compagnie des chemins de fer Paris-Orléans annonce être prêt à mettre en circulation, dès 1918, les trains de marée au départ de Kergroise. En avril 1918, la commission spéciale du port de pêche demande la nomination d'un ingénieur pour étudier l'emplacement idéal du port de pêche envisagé, qui doit être géographiquement à l'écart des activités commerciales et militaires[252]. Il donne naissance au nouveau port de Kéroman mis en service en 1927, puissant acteur de développement de la pêche industrielle lorientaise.

Cependant, cet essor de la pêche industrielle dans le golfe de Gascogne ne va pas sans poser des questions sur le dépeuplement visible des fonds.

---

[246] LE BOUËDEC Gérard, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest France, 1999, p. 162.
[247] CHAUMEL L., *loc. cit.*
[248] BOISSON P., Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939), *Revue d'histoire maritime,* n° 15, *art.. cit*., p. 134. Au moment où E. MARCESCHE rédige son rapport, il n'y a à Lorient que cinq chalutiers ; l'arrivée d'un sixième est annoncée.
[249] *Ibid,* p. 300.
[250] KERZONCUF J., est alors chef de service au sous-secrétariat à la Marine marchande au ministère des Travaux Publics.
[251] *Les Nouvelles du Morbihan*, 6 mars 1918, cité par J. BOISSON, « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », *Revue d'histoire maritime,* n° 15, *art. cit*, p. 300.
[252] BOISSON P., *Ibid*, p. 298.

1.3.3 Les premières remises en question du chalutage industriel

Le dépeuplement des ressources halieutiques apparaît vite comme une réalité que personne ne nie. Pour autant, le débat sur les causes n'est pas tranché. Il n'est pas nouveau, mais il rebondit avec le développement du chalutage industriel.

Des évolutions inquiétantes se font sentir dès la fin du XIX^{e} siècle. Les pêcheurs doivent aller travailler plus loin et plus en profondeur. Ainsi dans les années 1870, les chaloupes jaugeant au maximum quatorze à quinze tonneaux pêchent au chalut à des profondeurs qui ne dépassaient jamais 45 brasses* d'eau et prennent de grandes quantités de poissons. Dans les années 1890, les pêcheurs sont obligés d'aller plus au large exploiter des parages plus profonds. Cela se traduit par de nouvelles contraintes pour résister à la mer et pêcher à 55 ou 60 brasses* de profondeur, celles de disposer de bateaux relativement volumineux qui puissent tenir devant les grosses houles et résister aux violentes tempêtes et permettre un retour aussi rapide que possible au port pour assurer une vente profitable du poisson pêché[253]. « De vieux pêcheurs nous ont dit qu'en 1864, lorsqu'on posait les filets dormants avec le premier chalutier à vapeur en bois, *l'Emile-Péreire*, au large du cap Ferret, la pêche était tous les deux jours de 500 à 700 merlus. Maintenant [en 1911], les chalutiers munis de l'ottertrawl s'éloignent de la côte, vont pêcher par 100 brasses et rentrent souvent au port avec une petite pêche. Dès 1880, on constatait la rareté du poisson dans le quartier de Roscoff, Marennes, Cap-Breton (où la pêche au merlu était déjà désastrueuse). A Port-Vendres et à Nice, la situation était la même. Depuis cette date jusqu'à nos jours, partout la situation a empiré[254]».

Le premier congrès des pêches et industries maritimes, en 1896, est le cadre d'une approche contradictoire de la question : une notice et un mémoire, aux conclusions opposées, abordent ce sujet. Un représentant du commissariat de la Marine de Trouville défend l'utilisation du chalut ottertrawl, affirmant que la reproduction des poissons est nulle là où le chalut n'est plus traîné. Ce chalut, dit-il, est moins ravageur que le petit chalut à crevettes à petites mailles. Si le poisson est rare sur les côtes françaises depuis la prohibition du chalut à moins de trois milles de la laisse de basse mer*, il reste en revanche plus abondant sur les côtes anglaises où l'usage du chalut demeure libre à toute distance. En effet, la reproduction est nulle là où le chalut n'est plus traîné et elle est, au contraire, très active sur les bancs

---

[253] PERROTIN René, *Le chalutage à vapeur à Arcachon,* Bordeaux, Imp. de l'Université, 1911, p. 26-32.
[254] *Ibid*, p. 26-32.

ameublis par le passage de cet engin employé en dedans de trois milles marins, pour la pêche à la crevette. Si le sable contenant les œufs n'est pas remué et tamisé par le chalut à crevettes, il finit fatalement par subir un tassement et par se couvrir de détritus végétaux et animaux qui ont pour conséquence l'étouffement des œufs et la mort ou un arrêt de développement de l'embryon. Le dernier argument consiste à dire que le chalut détruit un nombre considérable de jeunes poissons trop petits pour être livrés à la consommation et trop grands pour échapper à la capture en passant à travers les mailles du chalut. Les règlements interdisent, à moins de trois milles de la laisse de basse mer, l'emploi du grand chalut à mailles de moins de vingt-cinq millimètres, mais permettent l'emploi du petit chalut à crevettes dont les mailles sont inférieures à dix mm. Certes, le chalut, surtout le petit, détruit une grande quantité de fretin. Mais cette quantité, bien que considérable, doit être vue comme négligeable en présence de la puissante fécondité des espèces en cause : elle ne mérite pas qu'on y attache de l'importance, puisque, sans ce massacre, il n'y aurait plus trace de reproduction, conclut P. Bauer[255]. Il propose au congrès une résolution pour demander de porter les mailles des chaluts de 10 à 25 mm de côté, voire à 30 mm, et de fixer une taille minima à chaque espèce de poisson, en particulier pour les soles, turbots, barbues et raies, dont la taille est notoirement au-dessous de la taille comestible.

Cependant un autre participant au congrès, Lavieuville, fait parvenir au président de séance du congrès un mémoire dans lequel on trouve une thèse tout à fait opposée à celle de Bauer. Cet homme considère le chalut ottertrawl comme très nuisible à la reproduction du poisson et propose de le remplacer par tout autre procédé de pêche. Il se fait ainsi l'interprète des doléances des pêcheurs et des armateurs des ports du littoral compris entre Valéry-en-Caux et le Tréport inclusivement[256]. Le chalutage à vapeur exploitant l'ottertrawl est mis en accusation partout par la pêche artisanale. En 1898, une lettre signée par plus d'un millier de pêcheurs du sous-arrondissement de Rochefort affirme leur opposition au nouveau chalut car son utilisation dévaste les fonds halieutiques, ruine la pêche à la voile et donc, argument de poids vis-à-vis de l'État, réduit le nombre de marins que la Marine nationale pourrait enrôler :

> « Nous soussignés, armateurs, patrons de pêche et matelots, délégués par nos collègues et par les marins pêcheurs des Sables-d'Olonne, de La Rochelle, Rochefort,

---

[255] BAUER P., « Notice sur l'influence du chalut dans la reproduction des espèces sédentaires », *1er Congrès des pêches et industries maritimes*, Les Sables-d'Olonne, 1896, OSTPM, p. 304-311. (texte complet de la notice, annexe 1).
[256] *Ibid*, p. 311.

Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de l'Île d'Yeu, avons l'honneur de vous exposer ce qui suit : les marins pêcheurs voient avec inquiétude leur industrie gravement menacée par l'emploi d'un filet de pêche dit à panneaux ou ottertrawl, destructeur outre mesure, dont se servent les bateaux à vapeur chalutiers. L'emploi de ce filet est préjudiciable à tous points de vue :

1° Il dévaste les fonds de la mer par suite de son développement exagéré et il capture une quantité de poissons telle que ces fonds seront bientôt épuisés.

2° Il ruine la pêche à la voile puisque les marins, n'ayant pas de ressources suffisantes, ne peuvent supporter cette concurrence, il ruinera par conséquent toutes les industries se rattachant à la pêche à voile.

3° L'emploi du filet destructeur dit « ottertrawl » ruinant ainsi la pêche à voile, entraîne fatalement la désertion des marins qui s'y livrent et qui vont abandonner une profession ne leur procurant plus les ressources nécessaires pour vivre ; abandon qui portera un grave préjudice à la marine de l'Etat[257] ».

Ce n'est pas une réaction franco-française. Depuis des années, les pêcheurs belges réclament avec insistance une interdiction temporaire du chalutage dans leurs eaux littorales. « Le jour est proche où il nous faudra, nous aussi, prendre des mesures peut-être violentes pour protéger ce qui restera des ressources alimentaires de nos eaux marines. Si une sage réglementation est nécessaire, elle doit être basée aussi sur une connaissance approfondie des conditions biologiques et des périodes de reproduction des animaux qui intéressent l'industrie des pêcheries, de façon à préserver énergiquement des essaims de poissons destinés à acquérir une certaine valeur commerciale[258] ».

Personne ne nie la réalité de ce dépeuplement des ressources halieutiques, mais la réflexion scientifique manque de matériaux de recherche pour permettre une analyse rigoureuse des causes. La recherche dans le domaine halieutique est, en effet, balbutiante en France[259]. En 1850, une mission de meilleure compréhension des espèces vivant en milieu marin est confiée au laboratoire de biologie marine du Muséum d'histoire naturelle et au

---

[257] Lettre signée par plus d'un millier de pêcheurs du sous-arrondissement de Rochefort et envoyée en juin 1898 au ministre de la Marine. Citée par Rémy VACHÉ, *La pêche maritime : La Rochelle, premier port de pêche français sur l'Atlantique*, thèse de droit (science économique), Université de Paris, 1931, *op. cit*. p. 41-42.

[258] ROCHÉ G., « Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le Golfe de Gascogne », Paris, *Annales des Sciences Naturelles, Zoologie et Paléontologie, n° XV, art. cit*., p. 3.

[259] CHAPPÉ François, « Entre traditions et innovations », CABANTOUS A. et al., *Le français la terre et la mer XIIIe-XXe siècle, art. cit*., p. 597.

Collège de France. Paul Fabre-Domergue et son équipe sont sollicités dans les années 1880 pour donner une réponse scientifique à la disparition des sardines des côtes bretonnes. Quand le professeur Pouchet et ses collègues, qui étudient la chaîne alimentaire des poissons, interviennent dans la guerre des filets pour préciser qu'il n'y a pas de lien entre l'intensité de la pêche née de l'usage de la senne* en lieu et place des filets droits et l'absence des sardines, ils font l'objet d'une grande hostilité, déclenchant la colère des pêcheurs qui sont majoritairement hostiles aux sennes et bolinches*. D'autres stations marines sont implantées par le service scientifique des Pêches maritimes géré par le ministère des Travaux Publics sur le littoral : Marseille en 1869, Roscoff en 1872 ou encore Wimereux (Pas-de-Calais) en 1874. Une station acquacole est ouverte à Boulogne en 1883.

Les hommes de sciences et les spécialistes s'interrogent, leurs avis peuvent diverger. Le Dr Georges Roché, dès la fin du XIX^{e} siècle, avance plusieurs causes possibles à cet appauvrissement et ne tranche pas entre ceux qui accusent les chalutiers et ceux qui mettent en cause les artisans pêcheurs de crevettes dans les estuaires et les baies côtières. Il propose d'entreprendre une étude scientifique et de protéger les frayères* par l'instauration de cantonnements. Charles Bénard, président de la Société d'Océanographie du golfe de Gascogne pointe, en 1902, la double responsabilité des chalutiers à vapeur et des petits chaluts à crevettes, alors que Marcel Hérubel, professeur à l'Institut Maritime, exprime en 1911 une analyse résolument favorable à la pêche intensive.

Pour ce qui le concerne, le Dr G. Roché, inspecteur général des Pêches Maritimes, dès 1892, part du constat que les chalutiers se plaignent de l'appauvrissement zoologique des fonds sur lesquels ils traînent leurs engins.[260]**.** Déjà, il leur faut renoncer à travailler à de faibles profondeurs et gagner le large. Leur métier devient ainsi plus dangereux encore que par le passé et moins rémunérateur aussi, en raison des pertes de temps qu'occasionnent les allées et venues des lieux de pêche aux ports de ventes, les difficultés plus grandes du travail en haute mer et la richesse comparativement moins considérable des fonds du large par rapport à ceux de la côte. Divers moyens sont proposés pour pallier ce fâcheux état de choses, en se basant sur les réclamations des pêcheurs. Mais à quelle cause attribuer cet appauvrissement de nos eaux marines ? Dans la Manche, comme dans le golfe de Gascogne, les chalutiers affirment que les frayères du littoral sont dévastées par les pêcheurs de crevette

[260] ROCHÉ G., « Sur la recrudescence des rendements de la grande pêche du poisson frais au large de nos côtes du sud-ouest », *Association française pour l'avancement des sciences*, 21^{e} session, Conférence de Paris, Compte-rendu, p. 501-502.

dont les engins sont promenés dans les estuaires et les baies côtières où les poissons de fonds viennent se reproduire et passer les premiers stades de leur développement. Ils disent aussi que l'extension de la pêche au grand chalut qui bouleverse les fonds marins ne saurait subsister longtemps, faute des éléments nécessaires à son exercice. D'autre part, on pense, poursuit-il, à une modification des conditions physiques, chimiques et dynamiques du milieu océanique. Mais nos connaissances spéciales sont sur ce point si obscures que nous ne pouvons cesser d'émettre des conjectures en pareille matière. C'est, en somme, une étude entière à entreprendre que d'établir les relations des poissons comestibles avec le milieu ambiant, problème dont presque tous les termes nous manquent, puisque nous ne connaissons d'une façon précise ni les courants superficiels ou profonds, ni les degrés de salinité, ni la distribution des températures dans la masse des eaux qui recouvrent notre plateau continental. Nous ne savons pas non plus exactement les espèces zoologiques que pâturent plus spécialement les poissons comestibles et dont la distribution sur les fonds océaniques règle celle des poissons eux-mêmes. Notre ignorance est presque aussi grande en ce qui touche les migrations périodiques ou irrégulières de ceux-ci, du moins en ce qui concerne les causes de ces montées ou de ces migrations, conclut-il[261].

G. Roché affirme qu'il est temps de faire intervenir une réglementation protectrice empêchant la destruction abusive pratiquée aujourd'hui. « Je ne veux retenir […] que la conclusion suivante : n'y aurait-il pas intérêt à déterminer exactement ces cantonnements, de façon à en ménager l'exploitation régulière ?[262] ». En 1893, il publie une étude sur le golfe de Gascogne[263] qui reprend les mêmes constats, soulignant que depuis quelques années le commerce du poisson frais prend une importance sans cesse grandissante avec la facilité des transports, l'emploi de la glace à bord. Et de réaffirmer que le jour est proche où il nous faudra, nous aussi, prendre des mesures peut-être violentes pour protéger ce qui restera des ressources alimentaires de nos eaux marines. Il demande à nouveau que cette « sage réglementation » soit basée sur une connaissance approfondie des conditions biologiques et des périodes de reproduction des animaux qui intéressent l'industrie des pêcheries.

Le second scientifique C. Bénard, président de la Société d'Océanographie du golfe de Gascogne pointe, en 1902, la double responsabilité des chalutiers à vapeur et des petits

---

[261] *Ibid*, p. 495.
[262] *Ibid,* p. 501. Ces cantonnements ne verront le jour que dans les années 1970 dans le golfe de Gascogne
[263] ROCHÉ G., « Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne », *Annales des Sciences naturelles, zoologie et paléontologie*, n° XV, 1893, p. 25-31.

chaluts à crevettes. Tous les chalutiers se plaignent dans l'ensemble des pays européens que les rendements actuels sont très inférieurs à ceux des vingt premières années surtout en ce qui concerne les poissons plats et les trigles* et beaucoup de pêcheurs, beaucoup de savants, voire des océanographes, accusent nettement le chalutage à vapeur de dépeupler les eaux[264]. Selon lui, il est incontestable que les chaînes de chalut à perche et les plateaux du chalut ottertrawl labourent les fonds sur lesquels ils sont traînés absolument comme une charrue laboure un champ. Mais ce qui est plus regrettable encore, c'est qu'à certaines époques les poches de chalut reviennent remplies d'une quantité incalculable de petits poissons étouffés par les plus gros et que l'on rejette à la mer. Et ces ravages s'exercent surtout quand le chalut est pratiqué trop près de la côte, dans les petits fonds propres à la végétation sous-marine et à la stabulation des alevins ou des petits poissons. Dans ce cas, la destruction est très grave. Toutefois il convient, dit-il, de ne pas rejeter seulement sur les chalutiers à vapeur la responsabilité du dépeuplement des eaux, car il est des engins du même genre plus meurtriers qu'eux quoique plus petits, ce sont les chaluts à crevettes ; les ravages sont effrayants parce qu'ils s'exercent directement dans les eaux côtières, avec des mailles trop petites. Ces filets capturent des poissons que leur petite taille rend invendables. Et de fait, presque tous les recoins ou pertuis ou bras de mer dragués par les crevettières sont épuisés aujourd'hui. Il convient, conclut l'auteur, d'organiser une réglementation et une surveillance internationale rationnelle des fonds de pêche, d'interdire de façon absolue dans toutes les eaux territoriales l'usage des chaluts à crevettes, qui détruisent toutes les réserves des frayères et une grande partie du naissain et des alevins. Il faudrait empêcher rigoureusement les chalutiers à vapeur de draguer en dedans de trois milles des côtes et au-dessus de cinquante mètres de profondeur[265].

Enfin, Marcel Hérubel, docteur es-sciences et professeur à l'Institut maritime, est plus catégorique. Lors d'une conférence donnée le 25 février 1911, il constate que personne ne nie ce dépeuplement des terrains de pêche de Dunkerque à Ouessant, de l'île de Sein à la Bidassoa, du cap Cerbère à Vintimille, mais il exprime une analyse résolument favorable à la pêche intensive[266]. Ce n'est pas d'aujourd'hui, dit-il, que la côte se plaint de la pénurie des poissons. En 1880, des doléances assez vives étaient déjà présentées au ministère de la

---

[264] BENARD C., « Le chalutage à vapeur et le dépeuplement des fonds sous-marins », *Revue philomatique de Bordeaux et du Sud - Ouest,* n° 5, 1902, p. 145-169.
[265] *Ibid.,* p. 159.
[266] HÉRUBEL M.-A., « Le dépeuplement des terrains de pêche », DUBOIS Marcel et al., *L'exploitation de la mer*, Paris, Ligue maritime française, 1870, p. 156-172.

Marine. Depuis cette époque, le mal n'a fait qu'empirer. Il en analyse les causes. La nature d'abord : il lui arrive souvent de détruire ce qu'elle a édifié avec peine durant des siècles ; tel fond se modifie sous l'influence de facteurs océanographiques ou géologiques, poussant des poissons à partir. Il y a aussi des remaniements du littoral qui chassent le poisson. Mais il y a une seconde série de causes d'ordre humain, les pêcheurs pris en flagrant délit de destruction par l'utilisation de cartouches de dynamite ou l'enduit des filets avec du chlorure de chaux. Il met en cause plus encore l'utilisation des sennes* le long des côtes, qui ramènent pêle-mêle poissons adultes et petits poissons, ou encore le filet-bœuf ou grand gangui*. Le chalut ottertrawl est « parfois – je dis parfois – très meurtrier[267] ». Il n'est dangereux que pour les espèces de fonds et encore pour quelques espèces seulement. La preuve en a été administrée scientifiquement. Les Anglais ont entouré la poche de ce chalut d'un autre filet à mailles très petites. « On a pu déterminer que l'ottertrawl ne retenait guère dans sa poche que 19 pour 100 des poissons pris par lui. […]. Vous voyez bien que tous les méfaits dont on accusait l'ottertrawl ne sont pas fondés. […]. [Alors que] les méfaits du filet à chevrettes, appelé aussi filet à crevettes ou petit chalut, sont énormes. Il est responsable des hécatombes d'alevins et de jeunes ». Les terrains de pêche ne s'étendent pas au-delà de profondeurs de 450 à 500 mètres et la plupart du temps la profondeur commune est de 200 à 250 mètres. Par ailleurs, dit-il, les poissons sont soumis à des « habitudes héréditaires à peu près fixes ». Au moment du frai, c'est-à-dire au moment de la ponte, ils se mettent en mouvement. Ils suivent une route à peu près fixe et ils recherchent des eaux particulières. En général, ils mettent le cap sur les estuaires, sur les baies donc sur la côte. Tous les poissons arrivent « en bande » à la côte pour pondre et se nourrir. Cette affluence régulière est la condition primordiale de la pêche industrielle qui doit se porter sur le plateau continental. « Vous trouverez partout sur les terrains de pêche des eaux chaudes et froides, des apports d'eaux saumâtres, des courants riches en plankton […]. Avec des indications de cette nature, il est permis de trouver de nouveaux terrains de pêche ». On pourrait très bien instituer une pêche en navette, en alternant les lieux de pêche neufs et ceux qu'il faut laisser se reposer[268]. Sa conclusion encourage clairement la pêche intensive, plus au large :

> « Il faut une pêche intensive ; c'est à ce prix et à ce prix seulement qu'on peut décongestionner le littoral. Lorsque les flottes seront plus nombreuses, les bateaux plus grands, les campagnes de pêche plus lointaines, le littoral mis à mal par les petits

[267] *Ibid*, p. 161
[268] *Ibid,* p. 163.

pêcheurs sera assuré en quelque sorte d'une protection automatique. Il sera bon, bien entendu, que cette protection d'ordre naturel en quelque sorte soit sanctionnée par la loi. Mais les prohibitions, parfois indispensables, ne sont jamais une bonne organisation économique […]. Vous le voyez – et cela apparaît presque comme un paradoxe – la meilleure façon d'assurer aux terrains de pêche leur fécondité, de combattre en d'autres termes le dépeuplement, c'est de faire de la pêche intensive, de la pêche basée sur la science, et organisée méthodiquement. C'est cette pêche avec de grands bateaux, c'est-à-dire avec beaucoup d'argent, qui pourvoiera d'une façon régulière notre marché. Or, ne l'oubliez pas, le poisson est un aliment très fortifiant qui, à l'heure actuelle, ne pénètre pas, comme il le devrait, à l'intérieur des terres […][269] ».

La question de la surpêche demeure entière, objet de points de vue tranchés, de la part des professionnels comme des scientifiques. Elle ne débouche pas sur des mesures nationales de protection ou d'interdiction. L'implantation de la pêche à vapeur et au chalut se poursuit et gagne La Rochelle en 1871, qui jusqu'alors est un port artisanal, accueillant des centaines de voiliers faisant vivre un marché local au poisson très actif. L'expérience rochelaise, introduite par l'Anglais Craggs, tente de faire entrer le port dans l'ère de la pêche industrielle.

1.4 L'échec de la première tentative rochelaise (1871-1875)

Alors qu'en 1863, sur le bassin d'Arcachon, l'armateur Johnston crée le premier une société, les Pêcheries de l'Océan, un bateau à vapeur est signalé à La Rochelle en 1870. Il s'agit du *Pélican*, mais son rôle se borne à ramener le poisson capturé par les flottilles rochelaises regroupées sur les zones de pêche dans le golfe de Gascogne[270]. En 1871, après la guerre de 1870, est créée à La Rochelle la Société des Pêcheries de l'Ouest.

1.4.1 La pêche traditionnelle (1815-1870)

Les guerres de la Révolution et du Second Empire ont mis à mal l'économie rochelaise. L'indépendance d'Haïti (l'ancienne Saint-Domingue), en 1804, obligeait la ville à rompre définitivement avec son passé antillais (traite des noirs, investissement dans les cultures coloniales d'exportation). Les répercussions furent immédiatement catastrophiques

[269] *Ibid,* p. 172.
[270] MAHÉ Jean-Louis, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, à compte d'auteur, 2003, p.35.

pour la cité, le trafic maritime s'effondra, les faillites se multiplièrent[271]. La guerre avec l'Angleterre maintenait sur les côtes une inquiétude permanente et justifiée, le blocus paralysait le trafic et la ville impuissante assistait de loin à l'anéantissement, au large de l'île d'Aix, de la flotte française qui devait secourir les Antilles en 1809. Le port périclitait et le mécontentement était grand lorsque les décrets réglementant le blocus continental obligèrent à jeter au feu les marchandises de provenance anglaise, afin de les détruire[272]. L'inauguration, en 1808, d'un bassin à flot à côté du havre d'échouage n'a pas suffi à relancer les échanges maritimes, d'autant que la France est empêtrée dans des guerres continuelles et que la marine anglaise a globalement la maîtrise des mers. La Rochelle s'efforce alors de trouver un nouveau souffle commercial en direction des « nouveaux marchés » américains[273]. Le commerce maritime reprend quelque vigueur dans les années 1830, grâce à l'importation de bois scandinaves et de charbons anglais. En 1857, la ville est reliée à Paris par le train.

Le commerce du poisson connaît quelques évolutions notables. Le nouveau marché au poisson, dont la gestion est concédée à un particulier, ouvre ses portes le 2 août 1847 dans l'ancien cloître des Carmes, près du vieux port. Tous les poissons y sont vendus, sauf la sardine, la chaudrée de petits poissons*, les coquillages et les crabes[274]. En 1884, la municipalité décide la construction d'un petit encan au pied de la tour de la Chaîne, à l'entrée du vieux port, pour ces catégories de poissons et crustacés[275]. La Rochelle est surtout un port de vente de poisson avant d'être un port d'armement, car il est situé au cœur du golfe de Gascogne et favorisé par un accès protégé quel que soit le régime des vents (figure 1).

Figure 1 - Vieux port de La Rochelle et ses chaloupes à voiles

[271] AUGERON Mickaël, MAHÉ Jean-Louis, *Histoire de La Rochelle*, *op. cit*., p. 146.
[272] DE SAINT-AFFRIQUE Olga, « Une révolution singulièrement modérée », DELAFOSSE Marcel (dir.), *Histoire de La Rochelle,* Paris Privat, 1985, p. 243.
[273] AUGERON Mickaël, MAHÉ Jean-Louis, *Histoire de La Rochelle*, *op. cit*., p. 146 et 151.
[274] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, imp. par ses soins, 2003, p. 45.
[275] *Ibid*, p. 47.

Source : Carte postale, non datée, coll. de l'auteur.

C'est pourquoi se côtoient dans le vieux port différents types de voiliers venant pour la plupart de la côte sud de Bretagne ou de Vendée[276]. Parmi la variété des voiliers qui fréquentent le port, la chaloupe et le dundee sont les plus représentés. La chaloupe est l'embarcation traditionnellement utilisée pour la pêche à La Rochelle mesurant 10 à 15 m de long, jaugeant 16 à 18 tjb, réputée pour sa solidité (figure 1). Vers 1830, elle est pontée*, ce qui lui permet d'effectuer des marées plus lointaines, mais son gréement au tiers* ne facilite pas les manœuvres. Le dundee est né au XIX^{e} siècle en Angleterre. Son gréement de ketch*, voilier à deux mâts, est adopté par les pêcheurs bretons. Les manœuvres sont plus faciles et les qualités nautiques des bateaux améliorées[277]. La Rochelle pratique plusieurs autres types de pêche au cours de la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, en particulier le thon, la morue, la sardine et la pêche côtière des autres poissons et des crustacés. Ainsi, pour la pêche au thon, La Rochelle arme 60 voiliers, ce qui en fait le quatrième port de France après Groix (premier des ports thoniers français, avec 41 % des voiliers), Lorient (21 %) et les Sables-d'Olonne (tableau 6).

Tableau 6 - Nombre de bateaux armés pour la pêche au thon dans le golfe (fin XIXe siècle)

Ports	**Nombre de bateaux**	**Tonnage total**	**Tonnage moyen**
Groix	272 (voiliers)	11 000	40

[276] *Ibid*, p. 37.
[277] *Ibid,* p. 37-39.

Lorient	140 «	3 000	21
Sables-d'Olonne	65 «	2 000	30
La Rochelle	60 «	1 800	30
Royan	38 «	1 200	31
Auray (Étel)	37 «	1 200	32
Le Croisic	23 «	800	34
Île d'Yeu	20 «	700	35
Concarneau	10 «	400	40
Bayonne (St-Jean-de-Luz)	12 (vapeurs)	36 (nets)	3

Source : GRANDBESANCON P., « La pêche au thon dans le golfe de Gascogne » ou « la fortune de mer » à la fin du XIXe siècle, Ire partie, *Équinoxe* n° 20, p. 40. Communication lors du 5e congrès des pêches maritimes, Sables-d'Olonne, 1909, *Mémoires et comptes-rendus du congrès*, p. 223.

Cette pêche au thon est pratiquée dès la fin du mois de juin, bat son plein en août et septembre, se termine vers la fin octobre avec l'arrivée de la série de mauvais temps qui marque la disparition du thon dans les eaux du golfe. En effet, le thon est un poisson migrateur. Son itinéraire est assez peu connu à l'époque ; toutefois, les pêcheurs affirment qu'il arrive par des vents d'aval, de la région Sud-ouest. C'est en faisant le cap à l'ouest-sud-ouest de Groix, parfois à mi-route des Açores, que les pêcheurs vont chercher leur première pêche. En fin de saison, au contraire, il leur arrive de poursuivre le poisson jusque sur le plateau de la Grande Sole, à l'ouest-nord-ouest de l'île de Groix. Le thon se déplace donc du sud au nord, contrairement aux autres poissons migrateurs. Il se pêche à la voile avec des lignes traînantes, car les marins bretons prétendent que l'hélice effraie le thon. Le thon rouge se pêche pourtant au moyen de douze tous petits vapeurs à Saint-Jean-de-Luz (tableau 6). Les premiers bateaux utilisés pour cette pêche sont des chaloupes non pontées de 8 à 10 tjb, peu sûres à la mer et pas assez rapides. Abandonnées, elles sont remplacées par de fortes chaloupes pontées. Ainsi, la jauge moyenne des voiliers rochelais est de trente tonneaux comme aux Sables, Royan, voire quarante à Groix. Le nombre de thons capturés par journées est très variable : faible au départ de la saison, il peut atteindre de 3 à 500 sujets, voire quelquefois 1 000[278].

La Rochelle pratique aussi, comme d'autres ports, la grande pêche hauturière à la morue qui débuta au XVIe siècle avec la découverte des bancs de Terre-Neuve et se

[278] *Ibid*, p. 223-224.

développa également un siècle plus tard sur les bancs d'Islande. « En 1559, sur quarante neuf terre-neuvas recensés [en France], plus de la moitié était rochelais ou saintongeais[279]». Les navires rochelais, souvent armés avec des équipages bretons, partaient pour Terre-Neuve. La présence de marais salants à proximité permettait de disposer de sel pour la conservation du poisson et favorisait le développement de l'industrie morutière locale. La Rochelle était aussi une place importante pour le financement, l'avitaillement et l'armement des navires jusqu'au règne de Louis XIV. Ensuite, elle devint progressivement un port d'importation. De nombreux morutiers basques, bretons et sablais y débarquaient leur pêche. Entre 1784 et 1790, 201 bateaux ramenèrent plus de 11 millions de morues. Après le coup d'arrêt des guerres de la Révolution française et de l'Empire, seule La Rochelle, entre Loire et Gironde, continuait à armer quelques goélettes pour les bancs de Terre-Neuve. Entre 1830 et 1840, 3 000 tonnes de morues étaient débarquées chaque année, surtout par des pêcheurs de Bretagne et de La Manche. En 1841, 55 000 morues sèches furent ainsi apportées par le brick *Hippolyte-Marie*. Toujours en 1841, l'*Estelle* de Dieppe et le *Persévérant*, un brick* de Granville, venaient apporter respectivement 30 000 et 35 000 morues ainsi que 11 et 13 fûts d'huile de morues en provenance de Terre-Neuve. Au milieu du XIX^{e} siècle, les négociants préférèrent faire sécher les morues en France et non plus sur les côtes de Saint-Pierre et Miquelon. Cela profita largement au port de Bordeaux qui disposait de vastes étendues de prairie et devint le principal port morutier de l'Atlantique, passant de 3 000 tonnes annuelles en 1830 à plus de 15 000 en 1870. Au XIX^{e} siècle, La Rochelle était le seul port d'entre Loire et Gironde à armer pour Terre-Neuve. Encore la capitale de l'Aunis fut-elle un port morutier bien somnolent. Quelques goélettes seulement partaient chaque année pour le Grand Banc et les parages de l'Islande. De 1860 à 1870, la moyenne annuelle des morues débarquées n'est plus que de 1 500 tonnes, moitié moins que durant la période 1830-1840[280].

Par ailleurs, La Rochelle pratiquait la pêche à la sardine sur les côtes de Vendée et de Charente-Inférieure, de Loire Inférieure, du Morbihan et du Finistère. Elle existait depuis environ quatre siècles, car de vieux titres du XIV^{e} et du XV^{e} siècle évoquaient les privilèges accordés à cette activité par les ducs de Bretagne. Depuis les années 1820, elle a connu un fort développement car la mise en conserve des sardines à l'huile est venue contribuer à ce succès, en augmentant considérablement la consommation qui était limitée auparavant à la seule

[279] BERTAUD Christophe, « La grande pêche à La Rochelle », *Aunis Eco,* CCI La Rochelle, décembre 2004.
[280] PAPY Louis, *La côte Atlantique de la Loire à la Gironde*, Thèse : géographie humaine, 1941, Bordeaux, Université Bordeaux III, t. 2, p. 208-213.

sardine pressée et salée. Ainsi, entre 1822 et 1864, le nombre de bateaux employés à la pêche à la sardine entre La Rochelle et Douarnenez a doublé, passant de 1 000/1 200 unités environ à 2 000/2 500. Dans les années 1820, ces navires fournissaient le marché français en sardines pressées au-delà de la consommation ordinaire du pays. Les fabricants furent obligés d'exporter leur trop-plein presque toujours vers la Méditerranée[281]. A partir de la fin 1863, des commerçants en gros profitent de l'ouverture de la voie du chemin de fer de la Compagnie Paris-Orléans à la fin de 1863 pour expédier de grandes quantités de sardines dans toute la France ; une fois pêchées, leur acheminement vers Nantes et Rennes ne prend que 12 heures, Anger et Laval 14 à 15 h, Le Mans et Tours 18 h, Paris 20 ou 22 h, Lille, Lyon et Strasbourg 30 h[282]. La sardine suit les côtes d'Espagne et du Portugal, arrive par bancs immenses sur les côtes de France, vers La Rochelle et les Sables-d'Olonne en mai, sur les côtes de Loire-Inférieure et du Morbihan en juin. A partir de là, elle se trouve au mois d'août dans la baie de Douarnenez, puis finit sa migration en septembre et octobre au-delà de Lannion, à proximité de l'île de Batz, ainsi que sur les côtes d'Angleterre[283]. Depuis de longues années, les pêcheurs les appâtent avec la rogue, préparation d'œufs de poisson salés, venue de Norvège. Les navires de pêche à la sardine varient de 7,30 à 8,30 m. A l'intérieur, se trouve un petit plancher ou vaigrage où se dépose la sardine quand on la retire des filets, attenant à un coffre en bois ou l'on renferme les papiers du bateau, les lignes de pêche, etc. Ces deux compartiments s'appellent la chambre[284]. L'équipage est le plus souvent composé d'un patron, de deux « teneurs de bout » ainsi nommés parce que ce sont des marins chargés de maintenir avec les avirons le bateau bout au vent de manière à ce que le courant ne puisse le faire dériver sur le filet, d'un novice et d'un mousse qui doit avoir entre 10 et 15 ans[285].

A La Rochelle, cette pêche à la sardine occupa une place importante. Philibert Schnell y créa une conserverie en 1827, s'associant en 1834 avec ses deux beaux-frères Joseph et Alexis Chatelain. En 1836, un an après la mort du fondateur, Benjamin Basset, apparenté aux Chatelain, rentrait dans la société qui devint en 1852 la maison Basset. Au milieu du XIX^{e} siècle, quatre fabricants de conserves alimentaires s'installaient dans la cité : B. Basset, A. Camus, Guillemot fils aîné, Coniée et Martin qui implantent une usine en 1851 rue de la Monnaie. Selon un rapport de la chambre de commerce de 1857, les quatre usines emploient

---

[281] Anonyme, *De la pêche à la sardine et des industries qui s'y rattachent*, Quimperlé, Imp. Clairet, 1864, p. 4.
[282] *Ibid,* p. 6.
[283] *Ibid,* p. 9.
[284] *Ibid,* p. 10.
[285] *Ibid,* p.24.

une main d'œuvre importante : 200 ouvriers, apprentis et manœuvres occupés toute l'année à la fabrication des caisses en bois, des boîtes en fer blanc ou au transport des matières premières et objets fabriqués ; 150 portefaix et manœuvres pour le transport des sardines aux usines et autres gros travaux pendant la campagne ; 30 compteuses des sardines dans les barques : enfin 300 femmes, 15 emballeurs et 25 enfants pour la préparation des conserves dans les usines. Cela représente un total de 520 personnes travaillant pendant 175 jours par an environ. Selon ce rapport, la production des usines oscille entre 1,2 et 2 millions de boîtes par an. Le tiers environ des conserves fabriquées à La Rochelle se consomme en France. Le reste part pour les Etats-Unis et les Antilles françaises, New-York, New-Orléans et presque tous les autres ports des Etats-Unis, Cuba, le Mexique, les mers du Sud, la Californie, Batavia, Calcutta, l'île Maurice et La Réunion. L'industrie des conserves de sardines contribue pour une large part à l'accroissement de la pêche elle-même, constitue le premier employeur du personnel naval, provoque un mouvement maritime considérable pour le transport du poisson aux lieux de fabrication. Au total, les quatre usines font vivre près de 1 000 familles, ce qui concerne au moins 4 000 personnes[286].

L'industrie des conserves, née en France, s'exportait bien jusqu'à la fin des années 1860. Mais la production étrangère, en particulier celle du Portugal et de l'Espagne où les industriels français ont fait connaître les procédés de fabrication, commence à concurrencer la production nationale.

Dans les années 1860, La Rochelle connaît une grave crise de la ressource en sardines qui désertent les côtes de l'Aunis, ce qui entraîne de graves difficultés pour les sardineries locales. En 1861, la ville ne compte plus que deux usines, les autres ayant fermé ou étant transférées en Bretagne. On assiste alors à une concentration des entreprises : B. Basset rachète l'usine Camus en 1864 et la maison Coniée et Martin implantée aux Sables-d'Olonne. Cet industriel reste fidèle à l'Aunis, y conserve son unité de production, à laquelle il associe ses deux fils, Charles et Albert, en 1870[287]. En 1899, cette conserverie de thon mariné et de sardines à l'huile emploie 81 personnes, dont 1 contremaître, 10 ouvriers ferblantiers payés aux pièces, 10 manœuvres et 60 femmes, elles aussi payées aux pièces[288]. Cette industrie de la conserverie exige des apports importants de sardines pêchées. Ainsi, du 20 avril au 1er

---

[286] 41 ETP 927, Fonds CCI XIXe, Chemise 3 sur la pêche à la sardine, *Rapport de la Chambre de Commerce de La Rochelle : conserves de sardines à l'huile,* IV-154/13, 14 novembre 1957, p. 2-3.

[287] Idem, p. 2. Le fils, Charles Basset, crée une nouvelle usine à Concarneau en 1891, pour se rapprocher des lieux de pêche

[288] AD 17, 41 ETP 927, Dossier Pêche à la sardine, *Situation industrielle et commerciale concernant Charles Basset*, 10 mai 1899.

novembre 1857, selon la Douane, il est entré dans le port 834 bateaux, montés de 3 336 hommes portant 55 126 350 sardines salées au sel blanc, dont la préparation a exigé 2 200 t de sel. Sur cette quantité, les trois quart environ ont été affectés à la fabrication de conserves[289].

Enfin, la pêche côtière artisanale en chaloupes traque les autres poissons dans les coureaux en été, le pétoncle et la coquille Saint-Jacques en automne. Le port accueille un nombre assez régulier de navires affectés à cette pêche dans les années 1860-1870 (tableau 7). Des navires d'autres ports, entre 20 et 30 chaque année, viennent y faire relâche pour vendre leur produit à la criée des Carmes, réputée pour ses cours attractifs du poisson. Cependant, la pêche hauturière, plus au large, existe et à partir du milieu du XIX[e] siècle utilise un nouveau type de chalut, le chalut à perche*. De nombreux voiliers l'utilisent dans le golfe de Gascogne, à côté des filets, lignes et casiers[290].

Tableau 7 - Mouvements du port de La Rochelle (1866-1876)

Années	**Navires entrés en relâche**	**Navires affectés à la pêche côtière**	**Navires construits et lancés à La Rochelle**
1866	26	104	9 chaloupes
1867	21	111	9 id.
1868	27	90	21 id.
1869	32	89	10 id. pontées
1870	13	88	11 id. – 1goëllette
1871	20	99	-
1872	31	101	-
1873	32	103	-
1874	28	105	1 chaloupe
1875	22	127	4 id. – 1 sloop
1876	28	105	6 id.

[289] 41 ETP 927, Fonds CCI XIXe, *Rapport de la Chambre de Commerce de La Rochelle : conserves de sardines à l'huile*, *op. cit*., 14 novembre 1857, p. 1.

[290] GAUBERT Yves, « Voile, vapeur et diesel, la course des chalutiers », Collectif, Les marins de La Rochelle, La Crèche, Geste éd., 1997, p. 57-58.

Source : AD 17, 41 ETP 933, *Tableau récapitulatif des mouvements des ports maritimes*, Ponts et chaussées Charente-Inférieure, tableau reconstitué,

C'est cette pêche hauturière rochelaise qui connaît, dans les années 1870, une première expérience de chalutage à vapeur avec l'Anglais Craggs.

1.4.2 L'initiative de l'Anglais Craggs et son échec

En 1871, le négociant anglais en denrées coloniales Henri Craggs entend lancer le chalutage à vapeur à La Rochelle. Il crée une maison de commerce, la Société des Pêcheries de l'Ouest, avec deux associés Fourcaud et Petitpain[291]. Il s'agit d'une société en nom collectif* dont la raison sociale est Fourcaud, Craggs, Petipain et Cie. Le siège est à Paris. Craggs est sujet anglais, mais il demeure officiellement à La Rochelle. Louis Petitpain est français comme Cyrille Fourcaud ; le premier est un Rochelais, le second est un Parisien[292]. Pour obtenir un acte de francisation des navires construits en Angleterre, à Londres, H. Craggs ne doit pas, selon la loi française, détenir une majorité du capital de ces navires[293]. Aussi ne détient-il, par exemple, que 49 % du chalutier le *Rochelais* dont les trois hommes sont propriétaires par l'intermédiaire de leur société, « conjointement et par indivis ». Cette société a pour but d'exploiter trois petits chalutiers à vapeur : outre le *Rochelais*, elle arme le *Normand* et le *Breton.* Ce sont des navires munis d'un moteur modeste, qui peuvent traîner un chalut de 12 à 15 mètres d'ouverture. Construit en 1872 à Londres, dans les Chantiers *Westwood Baillie and C°*, le *Rochelais* est un vapeur à hélice, gréé en goélette pour permettre une navigation utilisant les vents. Sa coque en fer mesure 29,74 m de long et 4,88 m de large, jauge 58 tjb. Il dispose d'un moteur de 40 cv, une puissance modeste[294]. Le *Normand* est aussi construit dans le même chantier naval en 1873. Son tonnage est un peu plus important : 61,40 tjb, avec un moteur à vapeur lui aussi de 40 cv. Il est francisé le 30 mai 1873.

Les chalutiers sortent pêcher ensemble dans le golfe de Gascogne, entre le phare de Chassiron sur la pointe de l'île d'Oléron et l'embouchure de la Gironde. Leurs marées sont de trois à quatre jours. Ils pratiquent la traîne de chaluts à perche* et sont dépourvus d'installation frigorifique. Ce sont là deux des raisons qui expliquent les difficultés de cette

---

[291] AD 17, sous-série 5 P, Douanes de La Rochelle, art. 2309, *Dossier du navire le Rochelais*.
[292] AD 17, sous-série 5P, art. 2309, *op. cit*, *Lettre de demande de francisation du navire le Rochelais*, 12 octobre 1872.
[293] Loi du 9 juin 1845.
[294] AD 17, sous-série 5P, art. 2309, *op. cit*., Acte de francisation signé le 16 décembre 1872.

flottille d'H. Craggs. Dans ces conditions, à tour de rôle, l'un des trois navires ramène la pêche fraîche, non vidée, à La Rochelle et repart avec de l'approvisionnement. L'un de ces navires est commandé par un capitaine au cabotage, le patron Bouteleux, qui pêchait auparavant la morue à Terre-Neuve. Un autre est commandé par le patron Pillette, originaire de l'île d'Yeu. Contrairement à ce qui s'est passé lors de l'introduction de la vapeur dans d'autres industries, tout se passe sans heurt à La Rochelle ; il n'y a ni violence, ni sabotage, de la part des pêcheurs artisans[295]. La société acquiert, par la suite, deux autres chalutiers à vapeur : le *Mariette* et le *Verdon.* Elle dispose de magasins dans le quartier de la Ville-en-Bois à proximité du bassin extérieur mis en service en 1862, d'où elle expédie le poisson dans des caisses en bois garnies de glace qu'elle fait venir de Norvège. Elle ne passe pas par le marché aux poissons officiel, implanté aux Carmes depuis 1847[296]. Cette nouvelle forme de gestion génère donc des frais d'exploitation importants. Enfin, la navigation à vapeur exige des équipages formés qui ne peuvent venir que de la pêche artisanale et sont alors très attachés à leur pêche traditionnelle, d'autant qu'elle les fait vivre. Enfin, le chalut à perche alors employé est d'une manœuvre laborieuse et pénible, avec la lourde perche garnie ses lourds étriers. Chaque étrier, ou patin, pèse une centaine de kilogrammes dans les engins de grand modèle[297].

Au bout de dix-huit mois, en février 1874, H. Craggs et ses associés cèdent leur société et ses navires à la maison de navigation rochelaise d'Orbigny et Faustin Fils, qui arme au commerce et importe de charbon[298]. C'est une société en nom collectif associant une vingtaine de financeurs, Rochelais pour les deux tiers, mais aussi Lyonnais et Parisiens. Elle exploite ces chalutiers huit années sous l'appellation des Pêcheries de l'Ouest. C'est durant cette période que le *Rochelais* fait naufrage sur les côtes de l'île d'Oléron et sombre le 11 février 1875. Ce navire complètement brisé est rayé des matricules de la marine, comme le *Normand* l'est l'année suivante.

L'évolution des quantités et de la valeur du poisson vendu à La Rochelle montre l'impact positif de la mise en service des chalutiers à vapeur de la Compagnie des Pêcheries de l'Ouest entre 1874 et 1877 (tableau 8). Les commentaires annexés aux statistiques des pêches maritimes soulignent que l'augmentation des résultats généraux de la pêche pendant

---

[295] BIARD Vaillant, « Querelle de chaluts à La Rochelle », *Chasse Marée* n° 52, 1990, p. 11.
[296] CAMENEN Joseph, *Regards sur une vie de marin pêcheur*, Arras, Pen Duick, 1979, p. 224.
[297] BELLOC G., DESBROSSES P., LE GALL J., « Le chalutage », *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 2, *op. cit*, p. 26-27.
[298] AD 17, Sous-série P 5, *op. cit*., art 2296 dossier le *Normand* et art. 2309 dossier le *Rochelais.*

l'année 1874 est due à l'accroissement du nombre de bateaux à vapeur ayant pratiqué la pêche au poisson frais, car le produit de la pêche effectuée par les bateaux à voile a diminué assez sensiblement. Le commentaire est le même pour 1875. En 1876, les résultats de la pêche sont satisfaisants et ses produits dépassent ceux de 1875 de 128 540 frs. Cette augmentation est due aux bénéfices réalisés par les quatre bateaux à vapeur attachés au quartier de La Rochelle[299].

Tableau 8 – Évolution des ventes de poissons à la criée de La Rochelle (1873-1882)

Années	Quantité (t) de maquereau frais	Quantité (t) des autres espèces	Valeur (frs) du maquereau frais	Valeur (frs) des autres espèces
1873	-	-	46 000	728 000
1874	30	957	32 500	882 000
1875	35	1 208	40 500	1 250 000
1876	47	1 250	52 000	1 000 000
1877	32	1 200	50 000	1 000 000
1878	28	1 050	22 400	945 000
1879	19	980	16 000	980 000
1880	14	1 020	11 200	1 040 000
1881	12	1 150	9 600	1 150 000
1882	4	773	9 000	851 000

Source : AD 17, 41 ETP 933, C, *Statistiques des pêches maritimes annuelles*, tableau reconstitué

L'analyse, pour l'année 1876, de la nature des apports des chalutiers à vapeur de la Compagnie permet de mesurer l'importance des apports de poissons frais et « nobles » qui vont faire la réputation de La Rochelle au XX^{e} siècle : poissons à chair blanche pêchés dans le

[299] AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes, année 1876*.

golfe de Gascogne, parmi lesquels figurent soles et merlus, raies et grondins (tableau 9). Les soles représentent plus de 50 % du produit de la vente à la criée de La Rochelle, les grondins 21,2 %, les merlus 10,6 % et les raies 12 %.

Cependant, l'activité de ces chalutiers à vapeur basés à La Rochelle ne dure pas. En 1877, « la diminution dans les produits de la pêche s'explique par le départ des bateaux à vapeur de la Compagnie des Pêcheurs de l'Ouest qui ont quitté le port de La Rochelle en août dernier pour aller s'installer au Verdon (dans l'embouchure de la Gironde), à l'effet de se rapprocher des lieux de pêche, afin de réduire les temps de retour au port pour ramener le poisson dans les meilleures conditions de fraîcheur possibles. Il existe encore deux bateaux à vapeur faisant actuellement la pêche dans les eaux du quartier [de La Rochelle][300] ». La baisse des apports est sensible dans les années qui suivent[301]. En 1881, cette compagnie cesse son activité de pêche. Elle est vendue à une société d'Arcachon[302]. La maison d'Orbigny et Faustin frères décide de ne plus se consacrer qu'au commerce maritime.

Tableau 9 - Types de poissons débarqués par les chalutiers à vapeur attachés à La Rochelle (1876)

Types de poissons	**Produit de la vente (frs)**
Paires de soles	190 000
Merlus	40 000
Grondins	80 000
Dorades	2 000
Barbarins	10 000
Turbots	2 000
Raies	45 000
Saint-Pierre	5 000
Maigres	2 500
Total	376 500

Source : AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes*

[300] AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes*, année 1877.
[301] L'année 1882 est une année « très mauvaise », car le « mauvais temps sur la côte pendant presque toute l'année a souvent entravé la sortie des pêcheurs » [commentaire des *Statistiques des pêches maritimes*, quartier de La Rochelle, pour 1882].
[302] CAMENEN J.*, Regards sur une vie de marin pêcheur, op. cit*., p 224.

D'autres tentatives ont lieu à La Rochelle. Le *Père et la mère de famille*, un petit chalutier en bois venant de Trouville, équipé d'une machine de 40 cv, navigue jusqu'en 1880 sous la conduite du patron Legris. Le *Vauban,* un bateau en acier, propulsé par une machine de 80 cv, appartenant à Perrin et Allier du Havre, navigue pendant huit ans à La Rochelle avec son patron Bouteleux. Le *Emma-Henriette*, un vapeur de 120 cv et 31 tx, est construit à Fécamp pour Tornade de La Rochelle qui l'exploite jusqu'à son naufrage en 1886. En 1885 est créée, sous la gérance de Bouteleux, une société de pêche qui arme le *Hyacinthe*, chalutier en fer de 120 cv construit à Nantes. Bouteleux gère également trois autres navires construits par Perrin et Allier, du Havre : le *Jeanne*, le *Robert* et l'*Amy*[303]. En 1898, un chalutier à vapeur, la *Stella* vient à plusieurs reprises vendre sa pêche dans le port aunisien. La concurrence faite par ce navire aux voiliers suscite en juin une petite émeute de la part des marins rochelais, qui voient là une catastrophe pour l'emploi dans la pêche et toutes les industries annexes, la disparition de la flotte de voiliers, le départ de la colonie composée de 3 000 Bretons[304].

Cette expérience d'armement de chalutiers à vapeur à La Rochelle par l'Anglais H. Craggs, la venue de quelques chalutiers dans le port par la suite ne mettent pas en cause la pêche artisanale locale qui persiste jusqu'au début du XXe siècle.

1.4.3 La persistance de la pêche traditionnelle

La pêche à la Rochelle retombe dans son cadre traditionnel, celle de la pêche utilisant des navires à voile. En 1874, le port accueille 321 navires de pêche jaugeant au total 2 457 tx, soit une moyenne de 7 tjb, embarquant 749 hommes[305], soit entre 2 et 3 équipiers par embarcation[306]. Le produit de la vente de la morue débarquée ne représente que 32 500 frs, contre 882 000 frs pour les autres poissons pêchés dans le Golfe, surtout le maquereau frais, la sardine et l'anchois. Par ailleurs, 4 249 personnes sont déclarées pêcheurs à pieds, activité prioritairement réservée aux familles de marins pêcheurs[307]. La Rochelle attire toujours des navires immatriculés dans d'autres ports : « […] Les embarcations des ports de Dieppe, Fécamp, Trouville et Groix sont allées en grand nombre, comme les années précédentes, faire

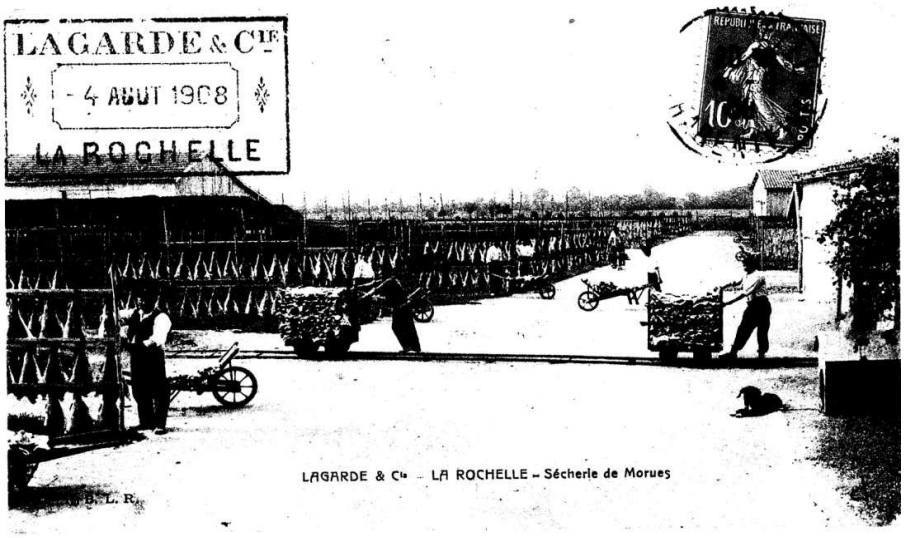
---

[303] BIARD V., « Querelle de chaluts à La Rochelle », *Chasse Marée* n° 52, *art.cit.,* p.11.
[304] VACHÉ Rémy, *La Rochelle premier port de pêche français sur l'Atlantique*, Paris, Thèse de droit, Université de Paris, 1931, p. 9. L'auteur fait référence à une Conférence sur le port de La Rochelle par Christian MÖRCH, le 19 juin 1925.
[305] Ce chiffre comprend marins pêcheurs de poissons, mais aussi pêcheurs de crustacés et mytiliculteurs.
[306] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes* 1874, p. 77.
[307] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise, op. cit.,* p. 39.

la pêche à La Rochelle, et l'on peut évaluer à 1 200 000 frs les produits qu'elles ont réalisés et qui ne figurent point au présent état[308] », preuve de l'attrait de la criée de La Rochelle.

Avec deux morutiers jaugeant 68 tjb pour un total de 28 hommes d'équipage en 1874, l'armement de navires pour la grande pêche hauturière est marginal à La Rochelle. En 1897, cependant, une grosse maison de Bordeaux, Lagarde et Cie, s'installe à La Rochelle, quai Valin, en face du bassin intérieur où accostent les navires. Cette entreprise crée de vastes sécheries à l'air libre vers Périgny, au sud de La Rochelle (figure 2). Entre 1884 et 1905, les importations de morue à La Rochelle oscillent entre 1 000 et 4 000 t par an, débarquées par une trentaine de navires[309]. Après l'ouverture, en 1890, du bassin à flot du port de La Pallice, deux grosses sociétés de grande pêche s'y implantent : la Morue Française et Sécheries de Fécamp en 1910 et, quelques années plus tard, les Pêcheries de France, faisant de La Rochelle-Pallice un port morutier de moyenne importance.

Figure 2 - Sécherie de morue Lagarde et Cie, La Rochelle-Périgny,



Source : Archives municipales La Rochelle, 5FI 1851

Dans le domaine de la pêche côtière et hauturière, l'évolution est plutôt négative. En 1895, La Rochelle compte 977 pêcheurs embarqués sur 228 bateaux - contre 321 en 1874 - représentant 4 873 tonneaux de jauge, pour une pêche annuelle d'une valeur de 2 048 900 frs, l'équivalent de l'apport en 1874 (2 018 150 frs), dix ans avant (tableau 10) :

---

[308] AD 17, 41 ETP 933*, loc. cit.*
[309] *Ibid*, p. 2.

Tableau 10 - Evolution de l'activité du port de pêche de La Rochelle[310], (1874-1895)

Quartier de La Rochelle	**1874**	**1895**
Nombre de bateaux de pêche	321	228
Nombre de marin pêcheurs	749	977
Tonnage jauge brute	2 457	4 873
Valeur des apports (francs)	2 018 150	2 048 900

Source : AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes*

En 1895, alors qu'il n'y a plus aucun chalutier à vapeur immatriculé, le port de La Rochelle se situe ainsi derrière Les Sables-d'Olonne qui comptent 2 220 marins embarqués sur 440 bateaux (530 tjb) et Arcachon qui dispose de 2 532 marins pêcheurs pour 1 695 bateaux, représentant 1 937 tjb et un produit de 977 772 frs. Mais il est devant Lorient qui ne compte que 80 pêcheurs embarqués sur 18 bateaux, représentant 22 tjb et un produit de 203 072 frs[311]. A la même date, la France compte 93 016 marins pêcheurs et 27 206 bateaux, pour un produit de pêche de 93 025 568 frs. La Rochelle ne représente donc que 1,05 % des marins pêcheurs de France, 0,8 % des navires et 0,2 % des apports liés à la flotte immatriculée localement. C'est un petit port.

En comparaison, toujours pour 1895, le port de La Cotinière sur l'île d'Oléron embarque 218 hommes sur 93 navires, soit 405 tjb, et réalise 96 781 frs de produit, soit 22,3 % des marins pêcheurs de La Rochelle, mais 40 % de la flotte et 47 % de la valeur de ses apports (tableau 11). L'île de Ré compte 475 pêcheurs embarqués pour 165 navires (soit 1 135 tjb) et réalise 653 110 frs de produits pêchés, soit 48 % du nombre de pêcheurs rochelais, 72 % des navires de pêche et 31 % de la valeur de la pêche[312]. L'écart entre La Rochelle et les ports des deux îles est réel, mais ne marque pas une rupture d'échelle. Tous pratiquent alors le même type de pêche côtière avec des voiliers.

Tableau 11 - Comparaison de l'activité de pêche les ports du quartier de La Rochelle (1895)

Ports	**La Rochelle**	**Marans**	**L'Aiguillon**	**Esnandes**	**Île de Ré**	**Île d'Oléron Le Château**	**Île d'Oléron La Cotinière**
Nombre de	977	248	104	384	475	122	218

[310] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes,* année 1882. Le quartier de La Rochelle comprend les ports de La Rochelle, Marans, L'Aiguillon et Esnandes. Les quartiers ont été créés par décret du 15 février 1882.

[311] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes, année 1895*, *op. cit*., p. 6

[312] AD17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes, année 1895*, *op. cit*., p. 18.

pêcheurs							
Nombre de bateaux	228	208	77	260	165	82	93
Nombre de tonneaux	4 873	191	93	380	1 135	251	405
Produit des ventes (frs)	2 048 000	35 890	39 370	71 400	653 110	60 085	96 781

Source : AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes*, année 1895, Ministère des TP

Cependant la situation de la pêche rochelaise évolue au début du XXe siècle. De nouveaux armements à la pêche hauturière sont créés entre 1904 et 1920, objet du chapitre II. Ainsi en 1913 à la veille de la Première Guerre mondiale, la pêche, dans le port aunisien, fait travailler 50 armateurs et 388 patrons pêcheurs, soit 441 entreprises de pêche[313]. Elle emploie 1 400 personnes, dont 470 capitaines ou patrons, 30 seconds, 490 matelots, 30 mécaniciens, 120 chauffeurs et 260 novices et mousses[314]. Les activités secondaires à terre, très liées à l'armement des navires, emploient 496 personnes dont 74 % d'hommes, mais aussi 22 % de femmes, le plus souvent des épouses de marins pêcheurs dans les conserveries plus particulièrement (tableau 12) ; 15 enfants sont officiellement recensés à cette date, travaillant dans les cases de mareyeurs[315]. La Rochelle possède six chantiers navals qui construisent et lancent, mais aussi entretiennent des navires en bois, des chaloupes pour l'essentiel. Ces chantiers sont installés autour des bassins du centre-ville, aux pieds des remparts, dans la baie (figure 3)[316]. En 1913, ils ne construisent qu'une seule chaloupe, signe d'un déclin de cette activité locale (tableau 12).

Tableau 12 - Entreprises et emplois dans les industries secondaires liées à la pêche rochelaise (1913)

Industries secondaires	**Nombre d'entreprises**	**Nombre d'hommes**	**Nombre de femmes**	**Nombre d'enfants**
Conserveries de poisson	2	20	50	0
Fabriques d'engrais, colle ou huile de poisson	3	75	0	0
Mareyeurs ou expéditeurs	70	150	50	10

[313] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes année 1913*, p. 30 et 52.
[314] *Ibid,* p. 72.
[315] Le travail des enfants est autorisé en France jusqu'à loi du 7 décembre 1926 qui interdit l'affectation des enfants aux travaux dangereux, insalubres, où ils seraient exposés à *"des émanations préjudiciables pour leur santé"*.
[316] POITEVIN Bernard et al., « Construire en bois », *Les marins de La Rochelle,* La Crèche, Geste., 1997, p. 100-111.

de poisson				
Fabriques de glace	2	50	0	0
Dépôts de sel	3	20	0	0
Fabriques ou maisons de vente de cordage, voiles, …	12	30	2	0
Fabriques ou maisons de vente de filets, lignes, …	7	14	5	0
Chantiers de construction navale	6	30	5	5
Total	105	369	112	15

Source : AD 17, 41 ETP 933*, Statistiques des pêches maritimes, année 1913*, p. 162-178

Figure 3 - Chantiers navals rochelais établis depuis la seconde moitié du XVIII[e] siècle

Source : ROCHEAU André, *La pêche. Un port de l'Atlantique : La Rochelle*, dossier technique, 1997

Au total, plus de 2 000 personnes ont une activité professionnelle directement liée à la pêche, si l'on y ajoute les transporteurs et cheminots, les poissonniers et vendeuses de poissons, les cafetiers et autre magasins, etc. A l'époque, le nombre d'enfants par femme est

de 2,2[317]. Ainsi peut-on estimer qu'en 1913, à la veille de la Première Guerre mondiale, la pêche en mer fait vivre 8 000 à 9 000 personnes, hommes, femmes et enfants, sur une population rochelaise totale de 36 371 habitants au recensement de 1911, soit de 20 à 25 % de la population, sachant que la plupart d'entre eux demeurent sur la commune de La Rochelle, à l'image des marins pêcheurs qui ont fait souche dans la cité, plus particulièrement dans les quartiers autour du port.

Conclusion du chapitre 1

En France, Arcachon est, dès 1836, le berceau du chalutage à vapeur, avec des navires en bois propulsés par des roues à aubes, puis crée les premiers armements industriels utilisant des chalutiers à hélice dès 1865. Mais c'est en Angleterre, en peine révolution industrielle, que se développent de grands ports de pêche industriels exploitant des chalutiers hauturiers. Ceux-ci bénéficient des avancées techniques de leur pays dans le domaine de la pêche : la construction de chalutiers métalliques à vapeur, l'invention du chalut d'origine anglaise l'*ottertrawl*. A partir de 1882, l'Angleterre dépasse la France à pas de géants. L'utilisation de la glace à bord permet des marées plus longues et l'apport de poissons de meilleure qualité de conservation. La pêche française et la pêche rochelaise demeurent très artisanales et traditionnelles. C'est plus tard que la pêche industrielle française s'implante réellement à Boulogne-sur-Mer à partir des années 1890-1894, puis à Lorient à partir de 1900. A La Rochelle, la première tentative d'implantation d'une flottille de chalutiers hauturiers dès les années 1871-1875 est un échec.

Le port aunisien retourne à la pêche traditionnelle, artisanale, à voile, comme ses voisins des îles d'Oléron et de Ré ou Marans. Ainsi La Rochelle demeure en dehors de ce grand bouleversement européen que constitue le chalutage à vapeur, qui existe et perdure à Arcachon, se développe à Boulogne, à l'‘image des grands ports anglais qui se sont lancés en grand dans cette révolution technique et économique, celle des grands chalutiers à la fin du XIX^{e} siècle.

Mais cet échec rochelais initial ne reste sans lendemain. Trente ans plus tard, à partir de 1904, de nouveaux armements industriels prennent naissance et se développent avec succès.

[317] INSEE, nombre d'enfants par femme en 1910, descendance finale.

CHAPITRE II

LA NAISSANCE DES ARMEMENTS ROCHELAIS (1904-1920)

La première tentative rochelaise de créer un armement à la pêche industrielle, avec l'Anglais H. Craggs puis avec la maison d'Orbigny et Faustin Fils, ne reste pas sans lendemain. Plus tardivement qu'à Boulogne, au début du XXe siècle, des armements industriels s'implantent durablement. Le port dispose d'atouts et d'outils favorables, d'une position favorable dans le golfe de Gascogne. Les évolutions techniques importantes qui se font jour depuis la fin du XIXe siècle en matière de navigation et de techniques de pêche, mais aussi de transport à terre du poisson frais, sont autant de facteurs nouveaux qui permettent à des armateurs entreprenants de créer de grands armements au début du XX^{e} siècle, tel Oscar Dahl en 1904, Fernand Castaing en 1918 ou Charles de Peyrecave en 1920. Ils sont, comme dans les ports anglais ou à Boulogne, des « entrepreneurs capitalistes[318] », venant de l'extérieur de la cité pour les plus grands, voire de l'étranger comme le Norvégien O. Dahl. D'autres armateurs, comme ceux qui constituent l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV), sont des Rochelais. Ces armateurs créent des sociétés, bénéficiant de capitaux importants venant de toute la France et embarquent de nombreux marins pêcheurs, pour beaucoup Bretons.

2.1 Atouts et outils du port de La Rochelle

L'échec des diverses tentatives d'implantation de la pêche industrielle à La Rochelle, en particulier celle de la Société des Pêcheries de l'Ouest à partir de 1871, peut laisser entrevoir l'incapacité de ce port à accueillir des armements à la pêche hauturière utilisant le chalutage à vapeur. Pourtant, le port de pêche de La Rochelle dispose d'atouts non négligeables. Sa situation sur le golfe, la sécurité de sa baie, la qualité des fonds de pêche à proximité, ses aménagements portuaires, l'activité de son marché aux poissons, l'arrivée du chemin de fer, en constituent les aspects essentiels. S'y ajoutent, à la fin du XIX^{e} siècle, les avancées techniques qui contribuent à créer les conditions d'un réel et durable développement de cette pêche industrielle aunisienne.

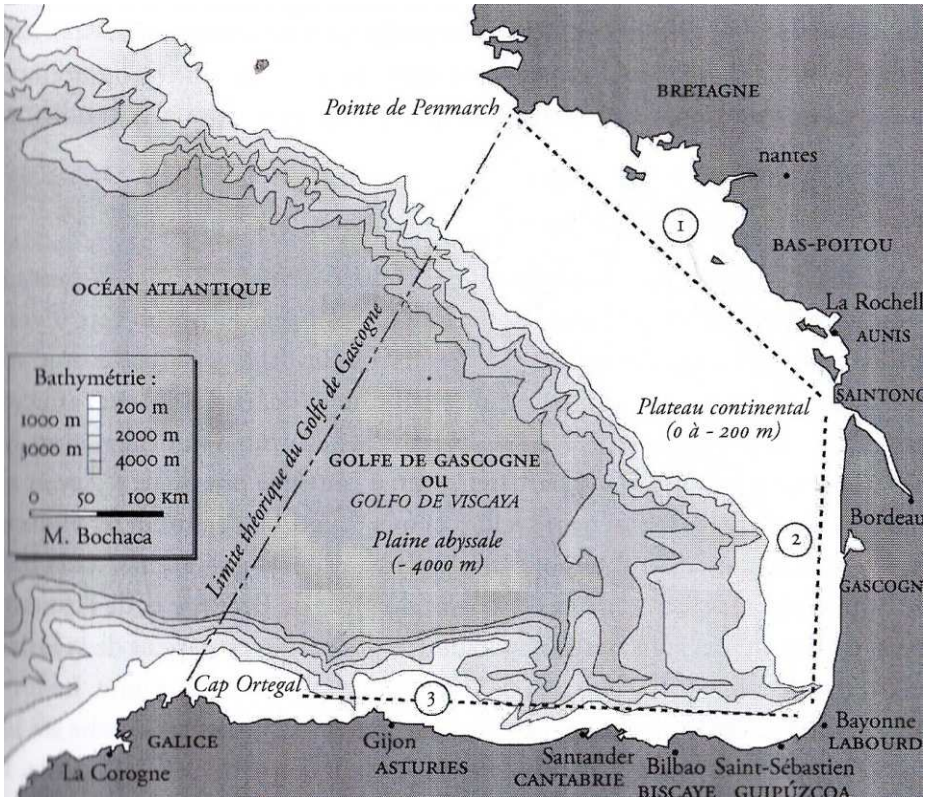
---

[318] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », dans M. MOLLAT (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, *op. cit*., p. 262.

2.1.1 La Rochelle au cœur d'un golfe poissonneux

Face à l'Aunis, s'étend le golfe de Gascogne qui compose l'une des trois grandes façades maritimes de la France avec la façade Manche-Mer du nord et la façade Méditerranéenne. La façade océanographique est longue de 1 700 km et la plateforme continentale large de 100 à 200 km, s'étendant de la Cornouaille à l'embouchure de la Gironde et se réduisant à une bande étroite d'une vingtaine de km en moyenne à partir du gouf de Capbreton[319]. Le golfe présente une grande diversité de littoraux et de fonds marins qui offrent à leur tour de multiples secteurs de pêche, à même de procurer des ressources halieutiques variées[320]. Mis à part le littoral rectiligne et sablonneux des Landes, la côte de la façade atlantique est fortement rocheuse, édentée (carte 4). La topologie sous-marine est contrastée : au nord-est s'étend une vaste plate-forme continentale qui domine une plaine abyssale très profonde.

Carte 4 - Le golfe de Gascogne : bathymétrie et relief sous-marin



Source : BOCHACA M., ARIZAGA BOLUMBURU B., GALLICE A., « Les pêches maritimes dans le Golfe

[319] Au large de Capbreton, le gouf est une fosse, un canyon sous-marin de plus de 2 100 m de profondeur et de 150 km de long.

[320] BOCHACA Michel, ARIZAGA BOLUMBURU Beatriz, GALLICE Alain, « Les pêches maritimes dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge », *Revue d'histoire maritime*, n°15, 2012, p. 48.

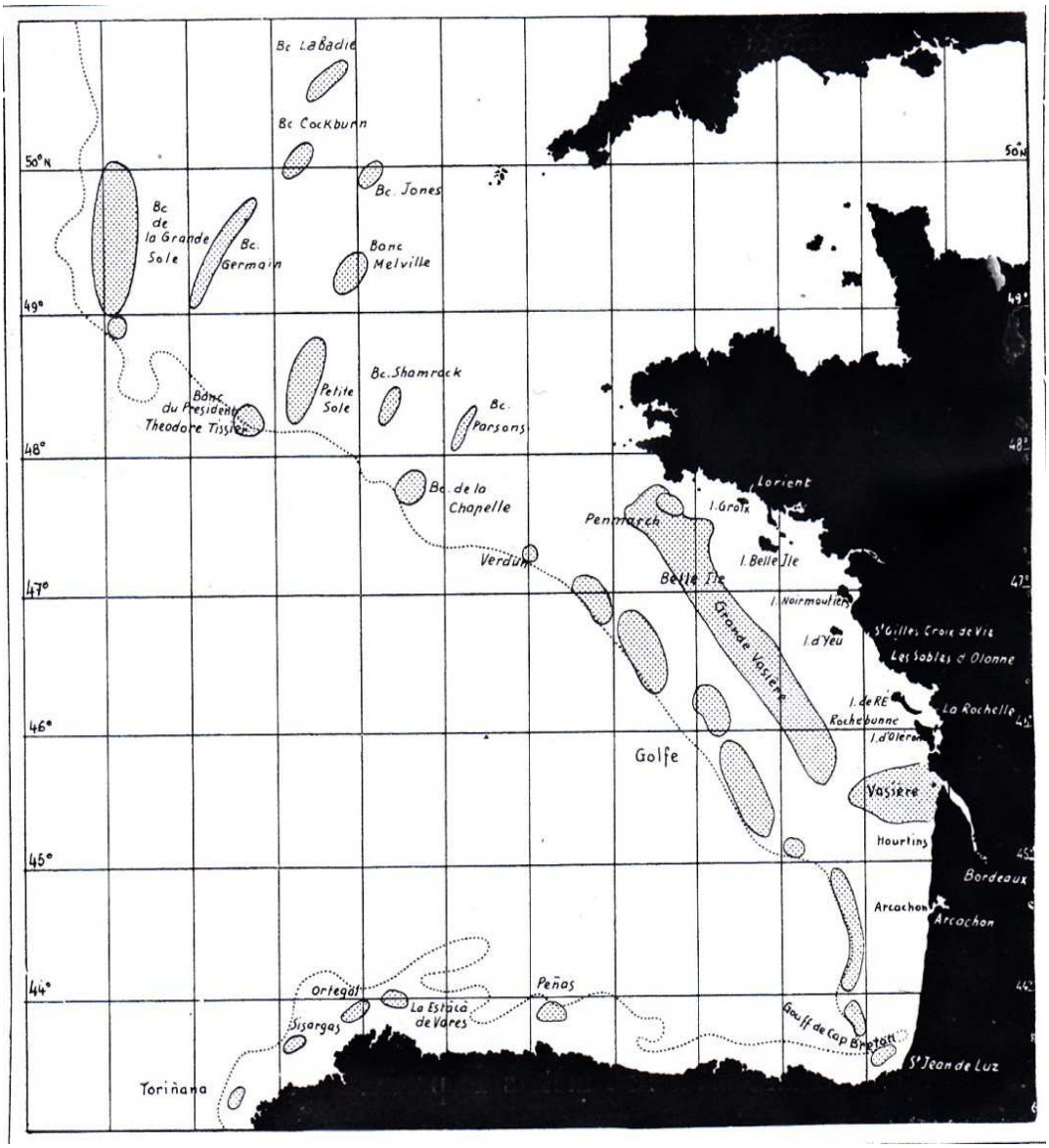
de Gascogne à la fin du Moyen Âge », *Revue d'histoire maritime*, n° 15, 2012, p. 49.

Le plateau continental atlantique entre Gironde et Bretagne est traversé par la Grande Vasière, une zone intermédiaire qui s'étend sur une largeur de 20 à 30 milles de 47° 50' à 45° 50' de latitude nord. Celle-ci est composée de vase très molle avec un peu de sable gris fin (carte 5). Elle présente quelques taches rocheuses particulièrement au sud de Penmarch et dans les parages de l'île de Groix. Les langoustes y sont très abondantes[321]. Dans la partie nord de ce secteur, au large de l'entrée de la Manche, le plateau continental s'avance très loin vers l'ouest jusqu'à 240 milles de l'île d'Ouessant, le point le plus occidental de la Bretagne. Ce vaste socle immergé présente une série de vallées sous-marines séparées par des chaînes, de hauteurs plus ou moins importantes, dont les sommets constituent les bancs. Suivant les saisons, les chalutiers pratiquent ces vallées, appelées « souilles », et les « bancs »[322]. D'autres secteurs sont des zones de pêche traditionnelles des Rochelais : les hauts-fonds* très poissonneux de Rochebonne .entre la pointe de la Grande Vasière et la Vasière, entre les îles de Ré et d'Oléron, mais aussi les bancs de la Petite Sole et de la Grande Sole au large de la pointe de Bretagne et de la pointe anglaise. Au nord de la Gironde, le plateau présente, entre Rochebonne et les îles charentaises, une série de vallonnements peu accentués auxquels les pêcheurs rochelais donnent le nom de « le haut et le baisse »[323]. Entre le haut plateau de Rochebonne et la côte se trouve le Passage, région que les pêcheurs ont ainsi dénommé parce qu'en venant des Sables-d'Olonne ou de La Rochelle ils peuvent gagner sans accident les parages du sud du golfe. Le plateau dévale lentement sans présenter de grandes dépressions ni de rapides élévations. Il n'y a pas de hauts-fonds sous-marins au large de notre littoral, à l'exception de celui de Rochebonne, très poissonneux[324]. Les fonds de pêche se resserrent de plus en plus, à mesure que l'on descend vers le sud, jusqu'à être tout près de la côte au large de Saint-Jean-de-Luz.

---

[321] BEAUGE L., BELLOC G., DESBROSSES P., « Les fonds de pêche de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique », *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 3, *art. cit*., p. 30.
[322] *Ibid*, p.27.
[323] ROCHÉ Georges, « Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne », *Annales des sciences naturelles, biologie et paléontologie,* 1893, p.34.
[324] *Ibid.,* p.35.

Carte 5 - Le plateau continental atlantique et ses grandes zones de pêche



Source: BEAUGET L., BELLOC G., DESBROSSES P., *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 3, *op. cit*, p.28.

La Rochelle bénéficie d'une bonne situation géographique, au cœur d'un océan peuplé d'une faune riche et variée : sole, turbot, bar, merlu, raie, sans parler des poissons saisonniers comme le thon, la sardine et les crustacés[325] :

[325] DARDEL E., *Les pêches maritimes*, Paris, PUF, 1946, p. 61.

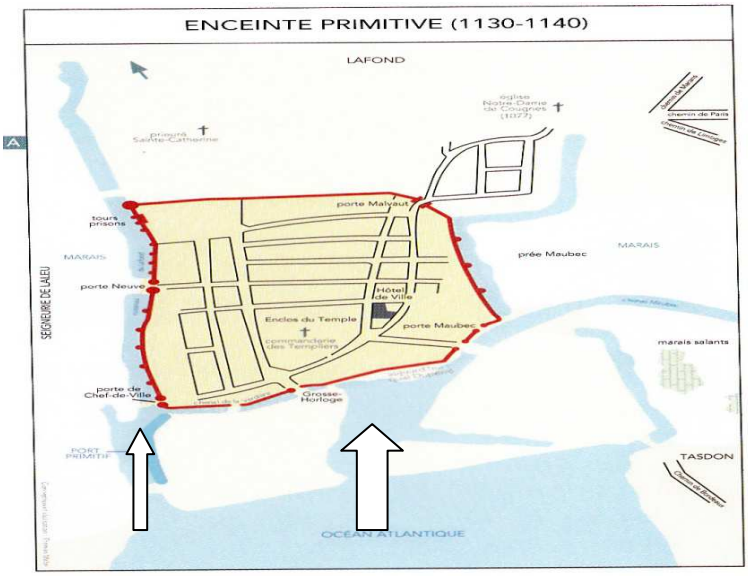
« Durant toute la période de l'année où nos pêcheurs se consacrent au chalutage, leur travail a surtout pour but de capturer la sole, dont le prix est fort rémunérateur. Le merlu trouvant aussi des débouchés faciles, surtout dans nos provinces méridionales, les chalutiers le recherchent activement aux époques où il est le plus abondant. Je pourrais presque dire qu'ils n'apprécient guère la valeur de leur pêche que d'après le nombre de paires de soles et le chiffre des merlus qu'elle représente. Les autres poissons ne sont pris qu'en quantités peu considérables ou sont de faible valeur marchande. Certaines espèces donnent toutefois d'assez bons bénéfices tels les grondins rouges, le rouget barbet, le saint-pierre, la daurade, le pagel commun (dorade rose), le lieu et quelques autres. Autrefois, du reste, les pêcheurs ne prenaient pas la peine de recueillir ou de conserver beaucoup des poissons qui sont, à l'heure actuelle, expédiés sur les marchés de l'intérieur : la baudroie, par exemple, la grande vive, le grondin gris et même les roussettes, le milandre et l'aiguillat[326] ».

2.1.2 Un port aménagé

A l'origine, le port était sur le cours d'eau de Lafond, que longeaient les fortifications de la ville, sur son flanc ouest, à la droite du plan (figure 4, flèche étroite). Ce site primitif, peu commode d'accès, fut rapidement abandonné au profit du havre naturel borné par les quartiers du Perot et de Saint-Nicolas[327]. Dès le XIIe siècle, le second port se situait dans la baie, face aux fortifications, en venant de l'océan (figure 4, flèche large).

Figure 4 – Déplacement du port de La Rochelle (XIIe siècle)

[326] ROCHÉ G., Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne, *Annales des sciences naturelles, biologie et paléontologie, art. cit*., p. 53-54.
[327] AUGERON M., MAHÉ J.-L., *Histoire de La Rochelle, op. cit,* p. 27.

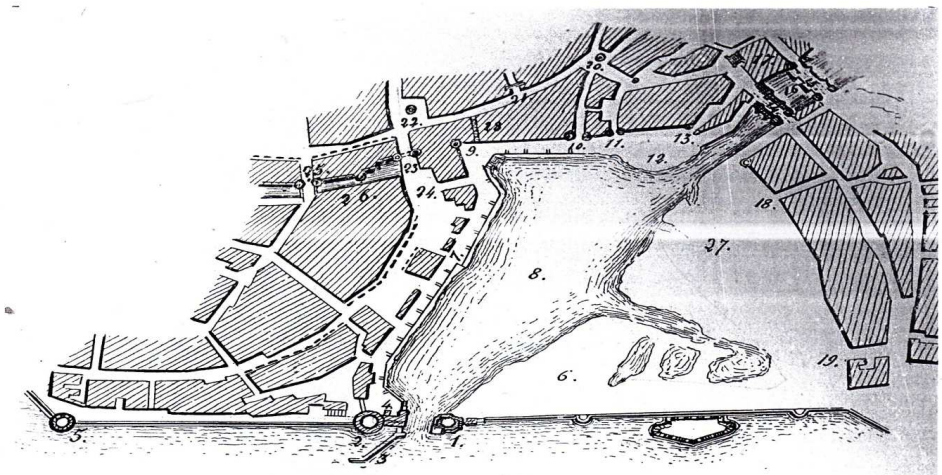


Source : AUGEREAU M., MAHÉ J.L., *Histoire de La Rochelle*, *op. cit*, p. 20.

En effet, alors que la population augmentait et que la mer se retirait, l'activité portuaire se déplaçait dans la baie qui s'ouvrait entre les deux îlots du Pérot et de Saint-Nicolas[328]. L'accès par la mer était protégé par les îles de Ré et d'Oléron, le rendant accessible par tous les temps. Il s'est trouvé renforcé au XIII[e] siècle par les pierres qui constituaient le lest des bateaux venant du nord. Ses aménagements permirent d'accueillir une flotte importante de voiliers[329]. En 1325, fut ouvert à travers les marais un large chenal qui conduisait jusqu'à la rivière la Moulinette, qui permit d'amener, par gabarres, les vins d'Aunis jusqu'au havre[330]. Le chenal d'accès, long de 2.500 m, large à l'entrée de 25 m, offrait une profondeur de 6,73 m en vives eaux ordinaires et de 3,59 m en mortes eaux ordinaires[331].

Figure 5 - Havre d'échouage de La Rochelle (XVIIe siècle)

[328] FAVREAU Robert, « Naissance et premier développement de la ville (des origines à 1224) », dans DELAFOSSE Marcel (dir.), *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, Privat, 1985, p. 18.
[329] AM La Rochelle et CCI La Rochelle, *La pêche à La Rochelle, Des Carmes à Chef de Baie*, n° spécial pour l'inauguration du nouveau port de pêche, La Rochelle, 1994, p. 19.
[330] *Ibid*, DELAFOSSE Marcel, p. 29.
[331] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle », *Congrès International des pêches maritimes et fluviales*, Bayonne-Biarritz, Ifremer, 1899, p. 39.



LE HAVRE

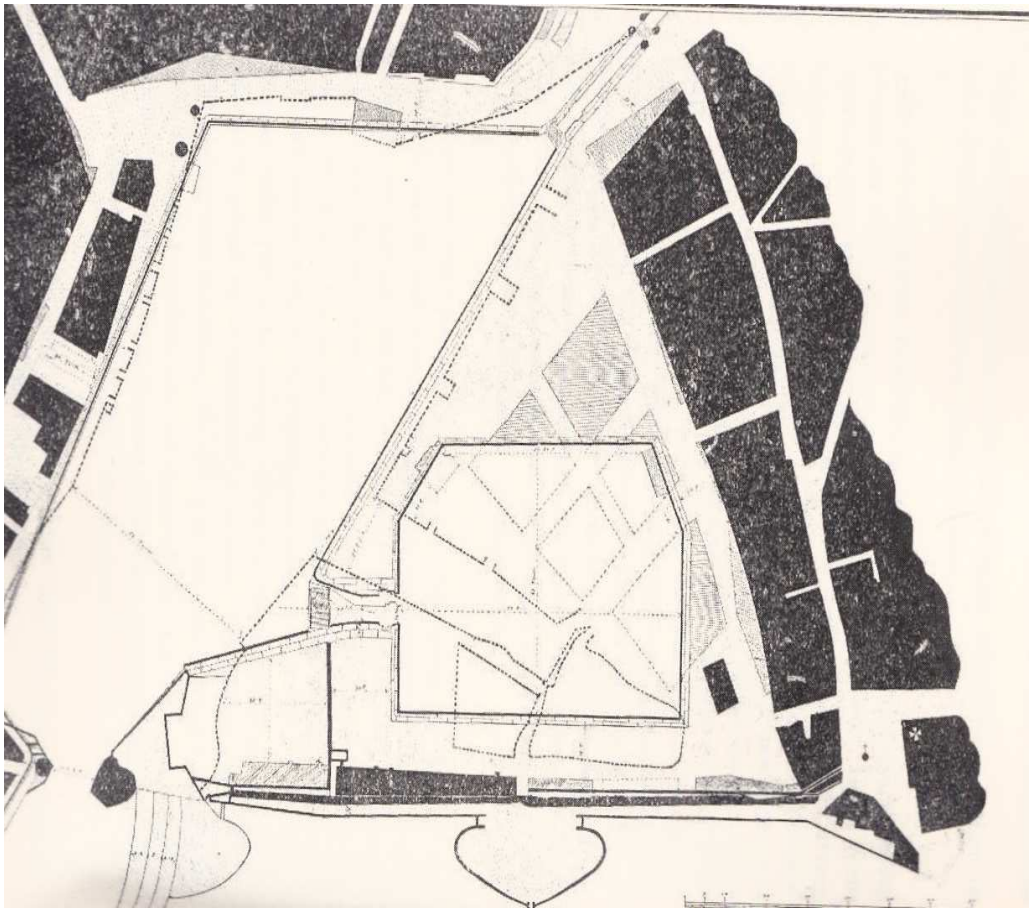
1. Tour Saint-Nicolas.
2. Tour de la Chaîne.
3. Digue, jetée, ou éperon.
4. Petite tour et corps de garde de la Chaîne.
5. Tour de la Lanterne.
6. Place de la Grave.
7. Quai de la Grande-Rive.
8. Le Havre.
9. Tour de la Gourbeille.
10. Porte de la Petite rue du Port.
11. Porte de la Grande rue du Port.
12. Quai de la Poterie.
13. Porte de la Vieille-Poterie.
14. Pont Saint-Sauveur.
15. Pont Maubec.
16. Havre du pont Saint-Sauveur.
17. Eglise et clocher de Saint-Sauveur.
18. Porte des Canards.
19. Porte de Vérité.
20. Fontaine de la Caille.
21. Entrée de la cour du Temple.
22. Fontaine des Petits-Bancs.
23. Grosse-Horloge.
24. Porte du Perrot.
25. Porte Saint-Jean, ou Pont-Vert.
26. Canal de la Verdière.
27. Place de la Petite-Rive.
28. Allée couverte qui communique de la r
Temple à la Grande-Rive.

Source : A. Rocheau, *La pêche-Un port de l'Atlantique : La Rochelle, op. cit*.

Mais le port était petit et envasé. Il a connu un dépérissement de ses infrastructures, partagé par tous les autres ports, lié à l'épreuve des guerres de la Révolution et de l'Empire[332]. Cependant, le bassin à flot intérieur aux fortifications voyait enfin le jour, dans le quartier du Gabut. Décidé de longue date par un arrêt du Conseil du roi du 19 septembre 1769, il coûta 538 883,74 frs[333]. Ces travaux adjugés en 1779, interrompus lors de la Révolution, ne reprirent qu'en 1807 et furent achevés en 1808. Ce bassin avait pour but d'éviter aux navires relâchant à La Rochelle de s'échouer à chaque marée. Sa réalisation a permis un accroissement sensible du trafic maritime.

Figure 6 – Plan du bassin à flot intérieur de La Rochelle (1780)

[332] MARNOT B., Conférence du 20 mars 2013, AD 17, à l'invitation des Amis des Archives.
[333] CHAUVER F., « Le vieux port de La Rochelle : décidée en 1769, la construction du bassin intérieur s'achève en 1808 », *La France*, 2 novembre 1970, Bibliothèque municipale La Rochelle.



Source : Georges Musset, *La Rochelle et ses ports*, *op. cit*., p. 65

Si la Restauration ne s'est pas désintéressée de la question du relèvement économique des ports, son œuvre en matière d'équipement a été mince. En fait, les travaux entrepris furent soit commandés par la volonté de terminer l'exécution d'infrastructures en souffrance, soit réalisés pour parer à l'urgence de leur l'envasement ou de la dangerosité de leur accès. Ainsi, des travaux furent réalisés à La Rochelle entre 1814 et 1830 par décision de l'Etat pour l'achèvement du mur de quai et le dévasement du havre d'échouage. Les premières années du règne de Louis-Philippe ne manifestèrent pas un intérêt soutenu à l'égard des ports. Cependant, en 1833, le budget de l'État a financé des travaux de dévasement et d'approfondissement du havre d'échouage, mais aussi de l'avant-port et du chenal d'accès, rendant plus accessible le port aux bateaux de pêche par tous les temps (tableau 13). Cette situation permet au XIX^{e} siècle une régularité d'apport du poisson qu'aucun autre port de pêche ne possédait au même degré[334].

[334] *La Documentation française illustrée*, n° 31, Paris, Direction de la Documentation, 1949, p. 7

Tableau 13 – Dépenses extraordinaires de l'État consacrées au port de La Rochelle-ville (1814-1907)

Nature des travaux	Date de décision	Dépense prévue (frs)	Période d'exécution
Achèvement du mur de quai, dévasement du port			1814-1830
Dévasement, approfondissement du havre d'échouage, de l'avant-port et du chenal	1831	200 000	1833-1838
Construction d'une nouvelle écluse de chasse et de navigation avec retenue servant de bassin à flot	9 août 1839	3 000 000	1839-1849 1853-1858 1859-1871
Approfondissement et élargissement du chenal	19 mars 1881	150 000	1885-1889
Reconstruction partielle du mur du quai Est du bassin à flot extérieur	5 juin 1885	246 000	1895-1897
Payement de la valeur du terrain « du Gabut » par suite de son classement dans le domaine maritime			1900

Source : MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français*, *op. cit*., p. 524.

C'est en 1837 que se produisit un tournant majeur dans l'histoire des ports français du XIXe siècle. Un grand plan de travaux portuaires fut décidée et une première tranche votée. La Rochelle bénéficia de la troisième tranche en 1839. La loi du 9 août 1839 octroyait, en effet, 3 000 000 frs pour la construction d'une nouvelle écluse de chasses et de navigation avec retenue pour le bassin à flot intérieur. Toutefois, les travaux entrepris n'étaient pas à la hauteur des besoins.

C'est pourquoi un deuxième bassin à flot, extérieur, situé hors des fortifications, était décidé et construit. Les travaux furent mis à l'adjudication le 25 juin 1855, deux ans avant l'inauguration de la première gare du chemin de fer le 6 septembre 1857. Le bassin fut livré au commerce le 26 avril 1862 ; il a coûté quatre millions et demi de francs[335]. Il était précédé d'un avant-port en communication ouverte avec le chenal, couvrant 30 000 m². Ses quais étaient longs de 838 m, sans compter une cale de carénage[336]. Les navires y accédaient par une écluse de 16,50 m de large communiquant avec le chenal d'accès, jumelée à un pont

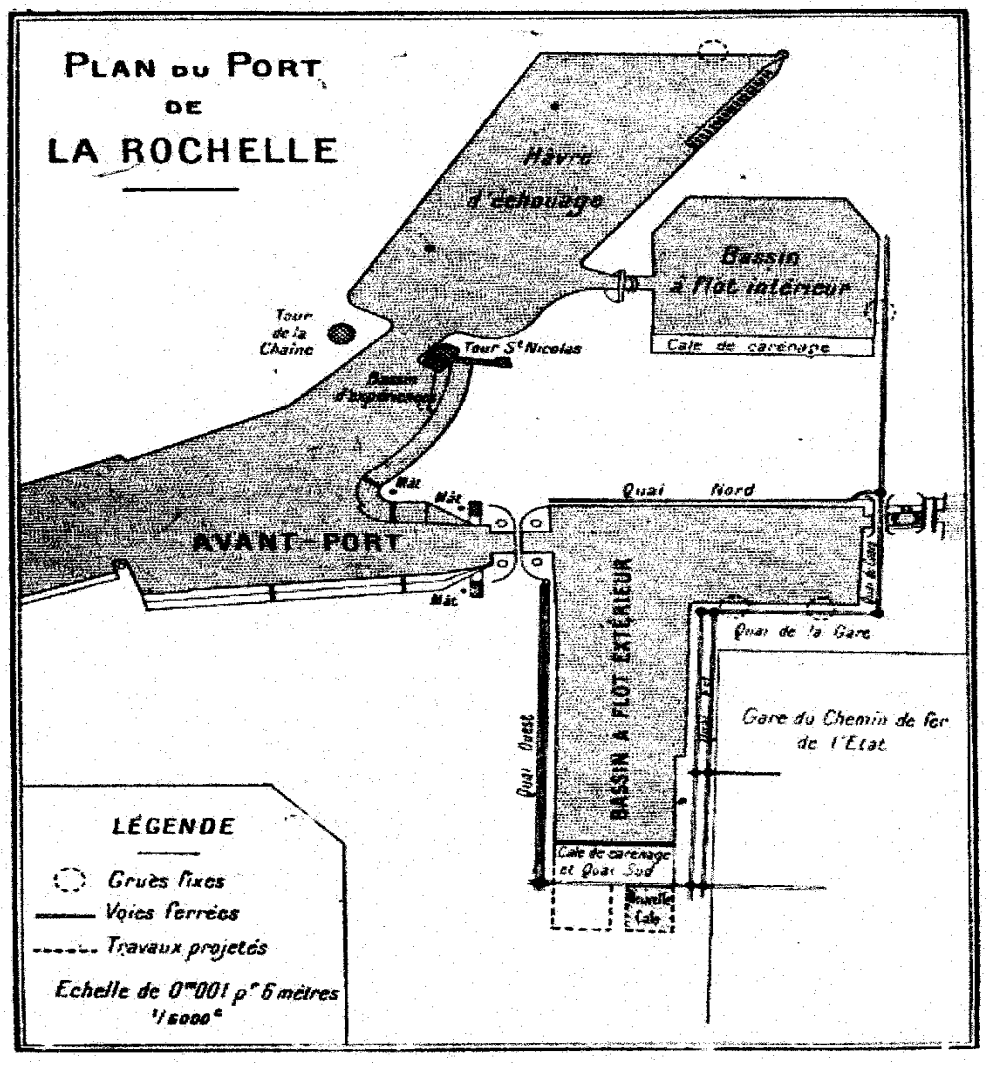
[335] AD 17, 41 ETP 757, fonds CCI La Rochelle 19e, *Port de La Rochelle Ville. Travaux et aménagements*, dossier bassin extérieur.
[336] MUSSET G., *La Rochelle et ses ports*, *op. cit*., p. 96.

tournant accessible aux véhicules comme aux piétons. Avec l'arrivée du chemin de fer dans la deuxième moitié du XIX[e] siècle, ce bassin est desservi, sur tout son pourtour, par des voies ferrées qui reçoivent des wagons du Réseau d'État, des wagonnets particuliers desservant l'usine à briquette de la famille Delmas et relient quatorze grues appartenant à divers armateurs (figure 6). Deux grues fixes sont également installées, sur le quai sud, par la compagnie du chemin de fer.

Ce bassin à flot extérieur se présentait sous la forme de deux rectangles associés : le premier, dans le prolongement de l'entrée, était long de 196 m et large de 74 m² ; le second, orienté perpendiculairement au premier, y était accolé à l'ouest. Il mesurait 360 m de longueur et 72 m de largeur[337]. Mais le port de La Rochelle était établi au fond d'une baie, comme d'autres ports du sud-ouest de la France l'étaient dans des fonds d'estuaire tels Nantes, Bordeaux et Bayonne [338]. Ces ports éprouvèrent de plus en plus de difficultés à accueillir dans les meilleures conditions les plus grands navires, en particulier les paquebots à vapeur qui atteignaient de grandes proportions dans la deuxième moitié du XIX[e] siècle. Ce fut, par conséquent, dans cette partie du littoral français que la problématique des avant-ports se posa avec la plus grande acuité. L'objectif assigné aux ports extérieurs consistait bien à reconquérir le front de mer pour capter des trafics de marchandises et de passagers qui échappaient ou risquaient d'échapper à l'aire d'attraction des grands ports de la région[339].

Figure 7 - Plan du port de La Rochelle-ville (début du XXe siècle)

[337] ROCHER Danièle, *La pêche industrielle à La Rochelle*, Mémoire de maîtrise, Paris-Sorbonne, 1976, p. 13.
[338] MARNOT B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle (1815-1914*), *op. cit*., p. 136-137.
[339] MARNOT B., *loc. cit*.



Source: KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger, op. cit.*, p.70.

La nécessité de la réalisation d'un troisième bassin à flot était en germe dans les préoccupations de la chambre de commerce de La Rochelle dès 1856, époque de l'établissement du bassin extérieur[340]. Il en était de même de la part des élus municipaux. Un rapport de 1873 au conseil municipal rappelait que « de tous temps, les administrateurs de La Rochelle ont été […] persuadés que la prospérité a tenu et tient exclusivement à son commerce[341] ». Cette constatation amena d'ailleurs tout naturellement les représentants de cette bourgeoisie typiquement rochelaise, commerçante et protestante, à s'impliquer dans la vie municipale, à l'instar des frères Delmas dont la compagnie familiale assurait l'essentiel du trafic portuaire depuis la fin du Second Empire. Franck fut administrateur de La Rochelle

[340] MUSSET G., *La Rochelle et ses ports, op. cit.*, p. 109.
[341] AM La Rochelle, 1 D 1/34. Cité par Patricia TOUCAS-TRUYEN, « Le conseil municipal de La Rochelle et la question maritime (1850-1914) », LE BOUËDEC G., CHAPPÉ F., *Pouvoirs et littoraux du XV^e^ au XX^e^ siècle*, Rennes, PUR, 2 000, p. 647.

pendant le gouvernement provisoire de la Défense Nationale en 1870 ; Emile sera maire de 1884 à 1893. Ils pesèrent sur les décisions publiques en faveur du port.

Charles de Freycinet, ministre des Travaux Publics fait avancer rapidement le projet de nouveau port[342]. Après études et discussions, la décision est prise de le construire à La Pallice, par une loi du 2 avril 1880. La dépense prévue est de 14 500 000 frs. Dix années d'efforts sont nécessaires pour le construire[343]. Il est inauguré en 1890 et mis en service en 1891. Il accueille alors le trafic commercial et quelques morutiers, libérant ainsi pour la pêche le vieux port de La Rochelle-ville et ses trois bassins, dont le bassin extérieur, devenu bassin des chalutiers au début du XXe siècle (figure 7), Un allongement de ce bassin extérieur est prévu, selon un avant-projet datant du 3 novembre 1913[344]. Ainsi, le conseil municipal, en date du 3 février 1914, décide d'offrir à la chambre de commerce une subvention de 137 500 frs pour l'allongement du bassin sur une longueur de 70 m.

La guerre repousse toute nouvelle décision. En 1916, interpellé par la chambre de commerce, le maire de La Rochelle estime, avec l'accord de la commission municipale compétente, ne pas pouvoir arrêter de solution définitive en raison de l'incertitude que l'état de guerre fait peser sur certaines recettes communales et des dépenses considérables à envisager dès la fin des hostilités[345]. Il était prévu, dans l'avant-projet, d'allonger de soixante-dix mètres le bassin, en particulier pour répondre aux besoins de déchargement des importations de bois du Nord entrant pour une très large part dans le trafic du port[346]. L'ingénieur des Ponts et Chaussées considère que l'extension proposée est insuffisante pour accueillir sur le quai est les chalutiers à vapeur mesurant 35 à 45 m de longueur. Il propose de prévoir tout de suite cet ouvrage avec une longueur de 250 m qui représentait cinq ou six postes d'accostage à quai de 40 à 50 m chacun. Cette décision ne voit le jour que dans les années 1920.

Au début du XXe siècle, le port dispose de très bons avantages permettant d'accueillir les grands chalutiers. Il offre des facilités portuaires très supérieures à celles des estuaires de

---

[342] Charles de FREYCINET est ministre des Travaux Publics de 1877 à 1879 dans le gouvernement présidé par Jules DUFAURE. Son nom est attaché à un plan national de multiplication des lignes de chemin de fer en tant qu'instrument d'aménagement du territoire, chaque préfecture et sous-préfecture devant être reliée dans le but de désenclaver les régions mal desservies.

[343] MARNOT B., *Les grands ports de commerce français, op. cit.,* p. 524.

[344] AD 17, 41 ETP 757, *op. cit*., *dossier bassin extérieur, sous-dossier travaux divers*.

[345] AD 17, 41 ETP 757, *op. cit.,, Lettre du Maire de La rochelle au Président de la Chambre de Commerce*, 27 mars 1916.

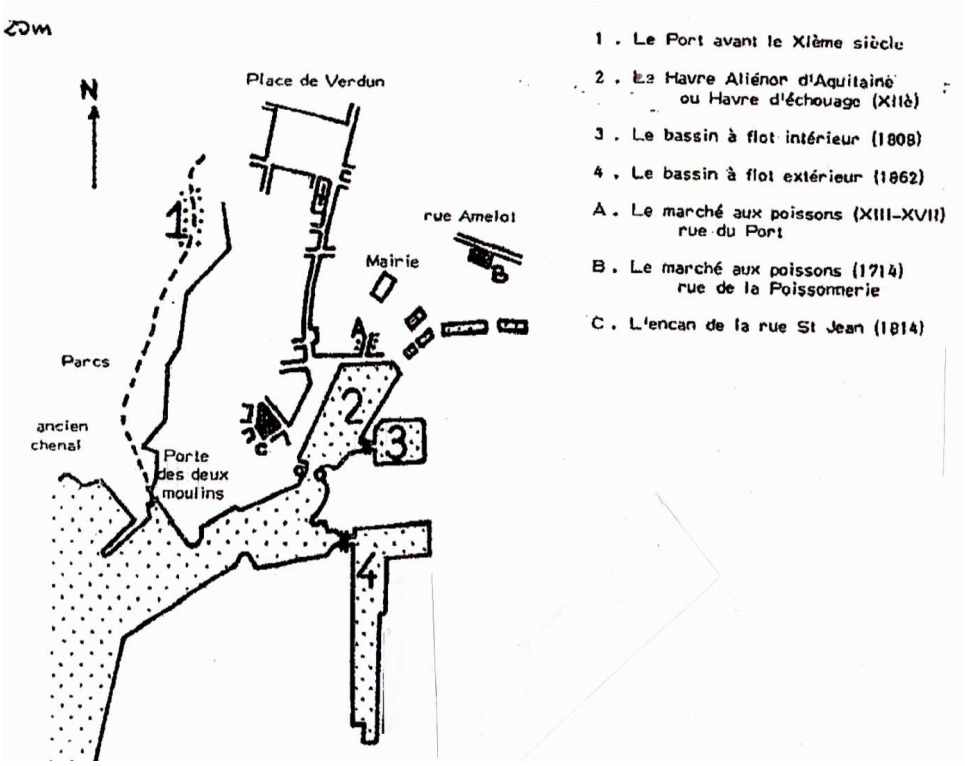
[346] *Ibid, Rapport de l'Ingénieur ordinaire Lombard*, 2 mai 1913.

la Loire et de la Gironde[347]. C'est un site protégé des aléas de l'océan, desservi par une baie navigable pour atteindre aux heures de marée ses bassins au centre de la cité (Annexe 2).

2.1.3 Un marché au poisson très attractif

Appelé également « cohue au poisson » ou « poissonnerie » au XIVe siècle, il fut d'abord installé entre la rue du Port et la petite rue du Port, à proximité immédiate du havre d'échouage (point A du plan 4)[348]. En 1603, il devint un marché régulier, organisé et contrôlé par la mairie. En 1606, une réglementation imposa aux navires qui débarquaient leur pêche de la transporter directement de leur embarcation au marché. La vente du matin, de 5 heures à 10 heures, était réservée uniquement aux habitants de la ville. Les revendeurs ne pouvaient effectuer la vente en gros du poisson qu'à partir de 14 heures. Une partie de ce marché a ensuite été transférée en 1714 dans la partie ouest de la rue Amelot nouvellement créée, le long de l'ancien Arsenal (point B du plan 4). Elle va s'appeler rue de la Poissonnerie.

Figure 8 - Evolution du port de La Rochelle et du marché aux poissons (XIe-XIXe s.)



Source : ROCHEAU A., *La pêche, un port de l'Atlantique : La Rochelle, op. cit.*

[347] WOLKOWITSCH Maurice, « L'organisation des relations de La Rochelle-Pallice avec l'arrière-pays et son influence sur l'activité portuaire », Poitiers, *Norois,* n° 17, 1958, p. 41.
[348] AM et CCI La Rochelle, *La pêche à La Rochelle, Des Carmes à Chef de Baie,* tiré à part spécial inauguration du port de pêche de Chef de Baie, 1994, p. 19.

A la demande de nombreux pêcheurs, la ville de La Rochelle décidait en 1845 l'établissement d'un marché spécial pour la vente en gros, par lots et à la criée, du poisson de mer. Elle chercha un lieu adapté. L'ancien couvent des Carmes était disponible (annexe 3). En effet, en 1791 les bâtiments étaient déclarés « biens nationaux » par l'Etat et vendus à plusieurs particuliers. En 1803, la chapelle et le cloître étaient affectés à l'administration des Douanes pour y établir un entrepôt. En 1841, la ville de La Rochelle en devenait propriétaire par décision judiciaire, pour raison d'utilité publique. Après quelques travaux, le marché au poisson y fut installé (annexe 3). Seuls les anciens jardins du couvent furent aménagés en halle à poisson (point C du plan 4). Concédé à un particulier, il ouvrait le 2 août 1847[349]. Cette halle protégeait quatorze tables de pierre divisées en 193 places d'un m² chacune, que réservaient les pêcheurs pour vendre leur poisson. Étaient exceptés de cette criée, la sardine qui continuait à se vendre sur la voie publique et sur les quais, le petit poisson connu sous le nom de chaudrée* et celui formant la godaille* du propriétaire de la barque, les crevettes et les cancres (crabes) et enfin l'ensemble des coquillages. Un règlement de 1879 exceptera également de la vente à la criée le thon et le maquereau. Puis, en 1884, on créa au pied de la tour de la Chaîne, à l'entrée du havre d'échouage, un petit encan pour la vente de la chaudrée, des seiches, crabes et coquillages. Mais les ventes s'amenuisant au fil du temps, sa suppression est décidée en 1909[350].

Figure 9 – Intérieur de la halle à marée des Carmes et ses tables de vente (1904)

Source : Archives municipales La Rochelle

[349] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise, op. cit*., p. 45-46.
[350] AM et CCI La Rochelle, *la pêche à La Rochelle, loc. cit.*

Ce marché des Carmes fut agrandi au fur et à mesure des besoins avec l'acquisition par la mairie de maisons avoisinantes rue des Carmes, pour les abattre et agrandir le marché. La pêche pouvait être vendue soit à la chaloupe soit au domicile des pêcheurs, mais la vente en gros était interdite sur la voie publique, elle devait avoir lieu au marché aux poissons. Ce marché devenant trop exigu devant l'accroissement incessant des apports, le conseil municipal décide de reconstruire entièrement le marché aux poissons sur le même emplacement. C'est chose faite avec sa mise en service le 1er janvier 1897[351]. Le marché est aménagé sous un vaste hall métallique (figure 9). En avant se trouve une cour entourée de magasins et sur le côté est implanté le petit encan comprenant une centaine de places. Des magasins occupent également le pourtour du grand hall, au total une quarantaine, loués de 100 à 700 frs par an. L'exiguïté demeure cependant un problème majeur, le marché n'offrant alors que 237 places de vente réparties sur 21 tables. Enfin, 28 magasins sont aménagés pour les mareyeurs sur le pourtour du grand marché.

Quand les bateaux arrivent au port, le patron de pêche dépose dans une boîte spéciale une carte ronde trouée au centre appelée « marron » et sur laquelle sont inscrits les noms du bateau et du patron, le nombre de places demandées. La pêche totale d'un navire est le plus souvent divisée en lots. Le lendemain, toutes les cartes validées dans l'ordre de dépôt donnent lieu à la délivrance d'un bulletin remis au pêcheur qui lui indique son tour et le nombre de places qu'il pourra occuper. Au moment de la vente à la criée, le bulletin est remis au crieur qui inscrit au dos le nom des acheteurs et le prix ; un surveillant inscrit de son côté les mêmes indications. Le bulletin est remis au pêcheur qui passe à la caisse pour toucher la somme correspondant à la vente. Le soir les bulletins sont dépouillés ; les comptes des marchands sont établis sur une main courante. Le règlement a lieu le lendemain. L'emballage se fait en paniers mannequins avec de la glace ; les expéditions ont lieu matin et soir. A cette époque l'emploi des wagons réfrigérants rencontre des difficultés d'utilisation par suite de l'éparpillement des envois[352]. C'est cependant un grand marché. « La Rochelle possède sans contredit le plus important marché de poisson de la côte ouest[353] » : en 1907, 8 500 t de poisson y sont vendues, représentant 4 665 300 frs, contre 1 500 000 frs en 1887, alors qu'en

---

[351] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle », *Congrès international des pêches maritimes et fluviales de Bayonne-Biarritz,* 1899, Challamel, 1900, p. 42-43.
[352] *Ibid*., p. 43.
[353] DE ROUSIER P.*, Les grands ports de France*, 1909, réédité par the University of Michigan Library, 2012, p. 167.

1837 cette valeur était inférieure à 100 000 frs[354]. Depuis que le 1er janvier 1895, le marché au poisson des Carmes est régi par la ville de La Rochelle, des chiffres plus précis sont alors connus et publiés (tableau 14) :

Tableau 14 – Évolution de la vente de poissons au marché de La Rochelle (1895-1910)

Années	**Nombre de tables occupées par année**	**Valeur du produit de la vente (frs)**
1895	504 274	3 484 225
1896	515 481	3 589 474
1897	580 366	3 602 598
1898	618 150	3 692 346
1899	567 839	3 428 842
1900	553 984	3 857 907
1901	518 747	3 588 400
1902	574 698	3 643 089
1903	638 954	4 003 699
1904	632 137	3 755 956
1905	682 589	4 192 799
1906	704 355	4 606 406
1907	772 567	4 665 306
1908	825 003	5 230 778
1909	897 938	5 690 660
1910	896 118	5 684 700
1911	892 585	5 218 751
1912	802 391	5 071 918
1913	718 834	4 756 241
1914	491 049	2 847 467
1915	264.677	2.000.549
1916	262 909	2 368 010
1917	153 583	1 748 093
1918	228 238	3 441 780
1919	469 652	6 850 593

[354] *Ibid*., p. 168-169, *procès verbaux de la CCI de La Rochelle*.

1920	597 265	9 857 950

Source : AD 17, 41 ETP 840, fonds CCI La Rochelle 19e, *Recueils de statistiques*

Deux périodes d'évolution du marché peuvent être mises en évidence. Une première de 1895 à 1910 est marquée par une augmentation importante (78 %) du nombre de tables occupées dans l'année sous la halle des Carmes au nombre de 27 disponibles, signe de l'augmentation du nombre de bateaux venant vendre leur pêche à La Rochelle et des tonnages débarqués. La valeur des ventes réalisées dans la même période connaît, elle aussi, une augmentation presque aussi forte de 63,3 %, qui ne prend cependant pas en compte les apports des bateaux non inscrits dans le port, ni les sardines et les petits poissons. En 1910, La Rochelle compte 970 pêcheurs embarqués sur 20 vapeurs et 250 embarcations autres, à voile pour l'essentiel. Après deux années de stagnation en 1910 et 1911, cette activité connaît un recul en 1912 et 1913 avant l'éclatement de la guerre (tableau 14). La pêche n'est plus productive, bien que le poisson ait atteint un prix élevé. Les bateaux ont trop de frais provenant de l'augmentation excessive de tous les produits qu'ils emploient et de l'usure des navires. En 1912, ils ont aussi des pertes occasionnés par le mauvais temps[355].

La seconde période entre 1914 et 1918, celle de la guerre, est marquée par une très forte baisse globale des ventes et donc de leur produit. La pêche est alors réduite, les navires sont réquisitionnés. En 1917, en pleine guerre, la pêche des bateaux rochelais représente cependant un apport de 3 893 t et un produit de 9 894 529 frs[356]. L'analyse des différents types de poissons pêchés la même année montre un apport assez marginal des morues pêchées sur les côtes d'Islande et de Terre-Neuve (10,7 % en valeur) et la place prise par l'apport des poissons « nobles », à chair blanche, dont la demande augmente et qui fait la réputation de La Rochelle : merlus, soles et raies, soit 41 % de la valeur totale, dont 24 % pour les seuls merlus. L'activité repart au lendemain de la guerre, dépassant le niveau d'avant-guerre. Ainsi en 1920, la valeur du produit de la vente au marché au poisson atteint 9 857 950 frs contre 4 756 241 en 1913, soit une progression de 107 % représentant plus qu'un doublement (tableau 15). La réduction des prélèvements pendant la guerre a permis aux fonds de pêche de se reconstituer.

[355] AD 17, 41 ETP 840, fond CCI La Rochelle XIXe siècle, *Statistiques 1903-1910.*
[356] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes*, année 1917, (non compris l'huile et la rogue issues de la morue).

Tableau 15 - Types de pêches des bateaux rochelais[357] (1917)

Types de pêche	Quantités (t)	Valeur (frs)
Morue d'Islande	257	560 900
Morue de Terre-Neuve	233	508 495
Merlus ou colins	919	2 413 112
Soles	149	799 022
Raies	440	909 555
Sardines	48	75 589
Poissons divers	1 845	4 627 856
Total	3 893	9 894 529

Source : AD 17, 41 ETP 933, Statistiques des pêches maritimes, année 1917

Sur la période 1887-1920, le produit de la pêche en valeur ramenée par les bateaux rochelais, chaloupes et chalutiers à vapeur, passe de 1 500 000 frs à près de 10 000 000 frs, progressant de 559 % en 30 ans. L'apport de la flotte de chalutiers à vapeur rochelais, dont le nombre d'unités demeure encore limité mais augmente depuis le début du XX^{e} siècle, est un élément déterminant de cette progression. Il permet à La Rochelle de dépasser Arcachon et de devenir le premier port de pêche de l'Atlantique, le deuxième de France derrière Boulogne-sur-Mer. Encore faut-il ajouter à ces chiffres des prises rochelaises l'apport des bateaux non rochelais, nombreux à venir vendre leur pêche à la criée de la ville. Ainsi, en 1874, les pêcheurs de Dieppe, Fécamp, Trouville et Groix sont venus en grand nombre, comme les années précédentes, faire la pêche à La Rochelle et l'on peut évaluer à 1 200 000 frs les produits qu'ils ont réalisés[358], alors que l'apport des bateaux rochelais se monte pour la même

[357] Pêches par des bateaux rochelais, non compris les crustacés, les coquilles St-Jacques et les oiseaux de mer (73 501 kg et 72 373 francs).
[358] AD 17, 41 ETP 933, S*tatistiques du Quartier de La Rochelle*, année 1874.

année à 2 018 000 frs. Ces apports extérieurs représentent presque 68 % de l'apport des pêcheurs locaux, ce qui confirme l'attractivité de la criée rochelaise sur la côte ouest. Et cet apport extérieur ne se dément pas. Ainsi en 1882, celui-ci est estimé de 1 500 000 à 2 000 000 frs. D'autres pêcheurs viennent aussi des Sables-d'Olonne, de Royan, de l'île d'Yeu, de Fouras, des îles de Ré et d'Oléron, voire de Nantes et d'Arcachon. En 1907, 222 bateaux non rochelais débarquent leur pêche ; 12 d'entre eux sont des chalutiers à vapeur. Ces bateaux représentent un tonnage total de 6 700 tjb* et sont montés par 4 416 hommes d'équipage[359]. En 1912, le port est fréquenté par 700 bateaux à voile, mais seuls 190 y sont inscrits, les autres sont surtout des bateaux bretons. Presque tous sont gréés en dundee*.

Ce développement du marché rochelais est important à plus d'un titre[360]. Sans parler des 120 000 frs de revenus que les droits de place assurent à la municipalité, le commerce de poisson fournit de nombreuses expéditions au chemin de fer. Il fait vivre quantité d'intermédiaires. La concentration de la vente qui s'est produite à La Rochelle encourage l'industrie des pêches. Aux avantages économiques de cette concentration, il faut ajouter ses avantages maritimes : la pêche côtière est en quelque sorte l'école élémentaire de nos marins. Tout ce qui la favorise contribue à l'éducation, à la formation des équipages de la guerre et du commerce. Et l'essor nouveau pris par l'armement rochelais dans la dernière moitié du XIX^{e} siècle ne se serait sans doute pas produit sans la facilité qu'ont rencontrée les armateurs à recruter sur place les marins expérimentés dont ils avaient besoin : aujourd'hui le chalutage à vapeur, dans les ports où il se développe, est une école de mécaniciens ajoutée à l'école de matelots fournie par la pêche à voile[361].

Des activités annexes se sont développées autour du port. En dehors des sécheries de morues dont il a été déjà question, La Rochelle compte, en 1851, quatre fabricants de conserves alimentaires : B. Basset, A. Camus, Guillemot fils aîné, Coniée et Martin qui implantent une usine en 1851 rue de la Monnaie, en ville[362]. L'industrie des conserves de sardines est née en 1824 à Nantes. Elle a donné une extension considérable à la pêche de ce poisson dont la consommation était jusqu'alors bornée au littoral et limitée, en termes de durée de conservation du produit, par la salaison au sel frais. Elle occupe alors un nombre très important de bateaux sur les côtes du Finistère, du Morbihan, de la Loire Inférieure, de la Vendée, de l'île de Ré et de La Rochelle. Philibert Schnell crée une conserverie de sardines à

---

[359] DE ROUSIERS P., *Les grands ports de France*, *op. cit*., p. 168.
[360] *Ibid,* DE ROUSIERS P., *loc. cit.*
[361] *Ibid*, DE ROUSIERS P., *loc. cit.*
[362] BERTAUD Christophe, « Les conserveries de sardine à La Rochelle **»,** *Aunis Eco*, CCI La Rochelle, 2001.

La Rochelle en 1827, s'associant en 1834 avec ses deux beaux-frères Joseph et Alexis Chatelain. En 1836, un an après la mort du fondateur, Benjamin Basset, apparenté aux Chatelain, rentre dans la société qui devient en 1852 la maison Basset. Dans les années 1860, La Rochelle connaît une grave crise de la ressource. Les sardines désertent les côtes de l'Aunis, ce qui entraîne de graves difficultés pour les sardineries locales. En 1861, La Rochelle ne compte plus que deux usines, les autres ayant fermé ou ayant été transférées en Bretagne. On assiste alors à une concentration des entreprises : Benjamin Basset rachète l'usine Camus en 1864 et également la maison Coniée et Martin aux Sables-d'Olonne. La nécessité d'avoir un établissement sur les lieux de pêche se faisant de plus en plus sentir, le fils Basset crée une usine à Concarneau en 1891. Néanmoins, son père reste fidèle à La Rochelle en y conservant son unité de production. A l'unique conserverie rochelaise, il associe ses deux fils, Charles et Albert, en 1870. Il se diversifie également dans la fabrication de boîtes de thon mariné. Les sardines et le thon débarqués à La Rochelle proviennent avant tout des barques à voiles rouges des flottilles vendéennes.

2.1.4 L'arrivée du chemin de fer (1857)

L'établissement des chemins de fer a bouleversé les conditions de transport et « fait craquer les limites traditionnelles du marché[363]». Il est une des conditions essentielles du développement du marché du poisson frais, donc de sa pêche. Pour autant, sa consommation dépend aussi de la culture, des habitudes culinaires des pays. Les différences sont ainsi marquées entre la France et l'Angleterre :

> « C'est seulement quand le génie de la civilisation nous donna les chemins de fer que la pêche maritime prit une très grande extension et que le poisson frais provenant de la mer put commencer à pénétrer dans les villes de l'intérieur. Jusque-là, sauf les riches seigneurs dotés d'une très grande fortune et qui pouvaient faire venir à grand frais du poisson de mer, les habitants des ports et des villes peu éloignées de la mer étaient les seuls à pouvoir le consommer dans un état de fraîcheur suffisant et ceci s'applique, d'une manière générale, à tous les pays sans distinction. Mais contrairement à ce qui s'est passé en Angleterre et dans les pays du Nord, plus entourés par la mer, la consommation du poisson de mer est restée peu répandue en France. Non pas que le

[363] DARDEL Eric, *Les pêches maritimes*, *op. cit.*, p. 24.

public ne l'aime pas, mais bien par suite de la difficulté des transports qui ne permettent pas de le faire parvenir assez frais dans les villes de l'intérieur[364]».

La loi du 11 juin 1842 établit pour l'essentiel un système de chemins de fer se dirigeant de Paris, en étoile, dans sept grandes directions : frontières de Belgique, d'Angleterre et d'Allemagne, Méditerranée, Océan (par Tours et Nantes) et centre de la France[365]. L'Etat signe des conventions avec six grandes compagnies de chemin de fer entre 1859 et 1863[366].

Déjà en 1838, une première compagnie est formée par un administrateur des Messageries royales, M. Lecomte. Ce dernier signe, le 20 mars 1838, un traité avec un syndicat de maisons de banques parisiennes qui ont l'habitude de travailler ensemble, maisons appartenant pour la plupart à la haute banque protestante. Le 7 juillet 1838, un traité de concession est signé par l'État avec M. Lecomte pour la concession du chemin d'Orléans. Le 11 août 1838, la société est constituée. Le capital en est fixé à 40 millions, souscrit à raison de 30 millions par les huit banques syndiquées[367]. En 1852, a lieu une fusion avec trois autres compagnies : la Compagnie du Centre d'Orléans à Vierzon, la Compagnie de Nantes à Tours et la Compagnie du Centre vers Clermont et Limoges[368]. Favorisée par le gouvernement qui l'autorise par décret du 27 mars 1852, cette fusion donne à la Compagnie d'Orléans son allure presque définitive. Rejetée dans l'appel à concessions pour la ligne du Bourbonnais, puis mis à l'écart des lignes de la Loire, la Compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans, la PO, affirme sa vocation atlantique vers Nantes et Bordeaux. En 1876, la compagnie se voit autorisée à absorber les compagnies des Charentes et de Vendée. C'est elle qui va désenclaver La Rochelle et Rochefort.

En effet, jusqu'en 1854, La Rochelle n'est pas reliée aux autres régions et à Paris par chemin de fer, comme le montre une carte éditée en 1854 par la chambre de commerce du Morbihan, qui laisse La Rochelle en dehors du réseau national déjà constitué (carte 6).

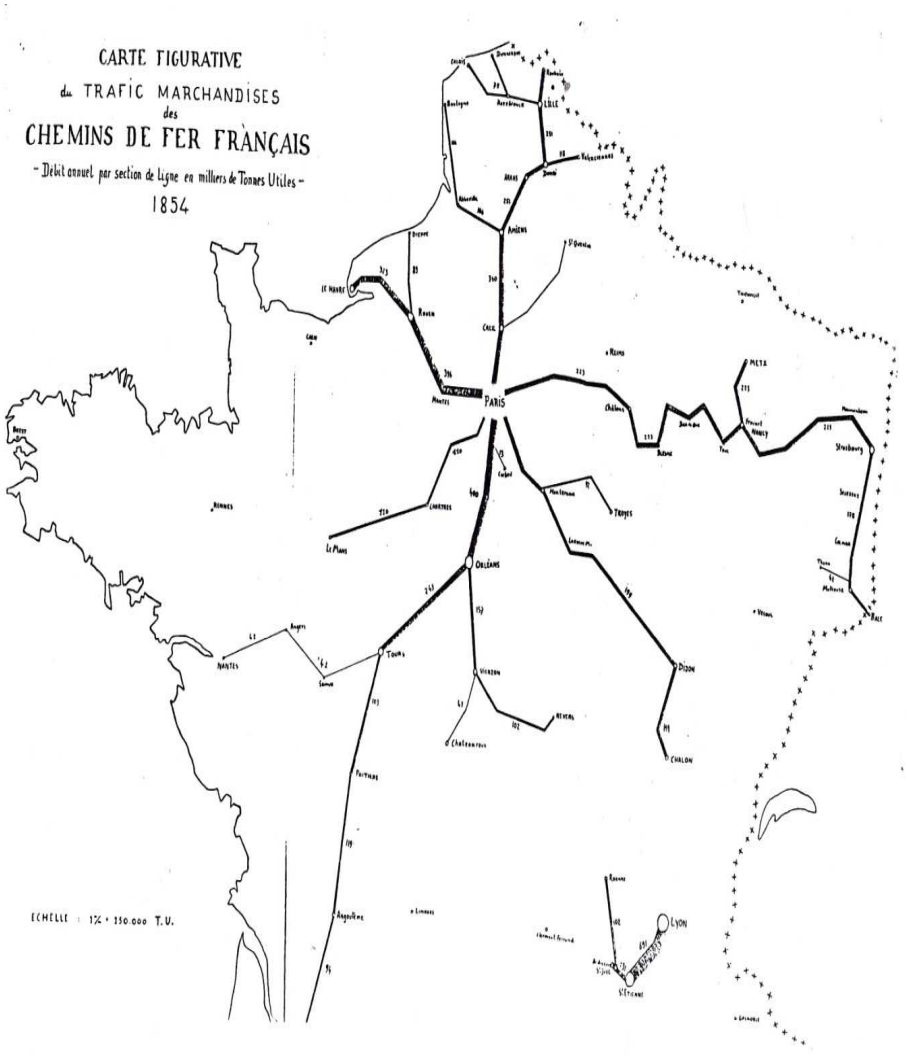
---

[364] AD 17, 41 ETP 897, Archives CCI La Rochelle*, Rapport de la Marine marchande de l'Etat IV-163/5,* non daté.
[365] Loi Guizot du 11 juin 1842 « relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer », titre premier, article 1. En plus des sept grandes lignes partant de Paris, deux autres, transversales, sont prévues : de la « Méditerranée au Rhin » et « de l'Océan sur la Méditerranée ».
[366] CARON F., *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Fayard, 1997, t. 1, p. 171.
[367] Les huit maisons de banques fondatrices, et maîtresses de la compagnie d'Orléans étaient les suivantes : Pillet-Will & C°, B. Paccard, Dufour &C°, de Waru & C° et Bartholony, associé de la maison de Waru &C°.
[368] CARON F., *Histoire des chemins de fer, op. cit.,* p. 219.

La voie ferrée progresse plus vite entre Paris et le littoral atlantique qu'entre la côte atlantique, dont La Rochelle, et Lyon. La compagnie Paris-Orléans s'assure dès 1852 le contrôle du trafic entre la capitale et les trois ports de l'Atlantique, en se faisant octroyer les concessions nécessaires aux dépens des compagnies qui ont entrepris la construction. La liaison Paris-Nantes est établie le 21 août 1851, la liaison Paris-Bordeaux le 18 juillet 1853. Le port de La Rochelle attend le 9 septembre 1857 pour être relié au réseau. Il n'est pas indifférent qu'une seule et même compagnie desserve les trois ports : c'est pour chacun d'eux la garantie de bénéficier des conditions tarifaires identiques[369]. La ligne relie Niort à La Rochelle et Rochefort. La première gare du chemin de fer rochelaise, dite « des deux Charentes » est inaugurée en 1857 (annexe 4). Après l'achévement du bassin extérieur du port en 1862, des voies sont posées sur son pourtour pour améliorer sa desserte ferroviaire[370].

Carte 6 - Lignes de chemins de fer en France (1854)

[369] WOLKOWITCH M., « L'organisation des relations de La Rochelle-Pallice avec l'arrière-pays et son influence sur l'activité portuaire », Poitiers, *Norois,* n° 17, *op. cit*. p. 43.
[370] AD 17, S 8760, *La ligne de Niort à La Rochelle et Rochefort*, *Procès-verbal de réception définitive des travaux*, 19 novembre 1973.



Source : CCI du Morbihan, *Exposition pour le 60e anniversaire du port de pêche de Lorient-Kéroman*, Dossier d'accompagnement,1987.

L'implantation de la gare, à proximité immédiate du bassin extérieur en construction, montre le choix très explicite qui est fait. C'est l'expression d'une volonté économique d'accueillir des voyageurs, mais aussi des marchandises en lien direct avec le trafic portuaire et le futur bassin extérieur devant accueillir de grands navires. La ligne vers Niort permet la desserte de La Rochelle, seizième station de la ligne, par des trains qui relient la ligne de Paris à Bordeaux via Poitiers. Poitiers est à 145 km et Paris à 481 km[371]. A l'ouverture de la ligne, il y a quatre liaisons quotidiennes au départ de La Rochelle et autant à l'arrivée. Le trajet dure

[371] JOANNE Adolphe*, Itinéraire de Poitiers à La Rochelle, à Rochefort et à Royan : itinéraire descriptif et historique*, Paris, Hachette, Guides Joanne, 1962, p. 40.

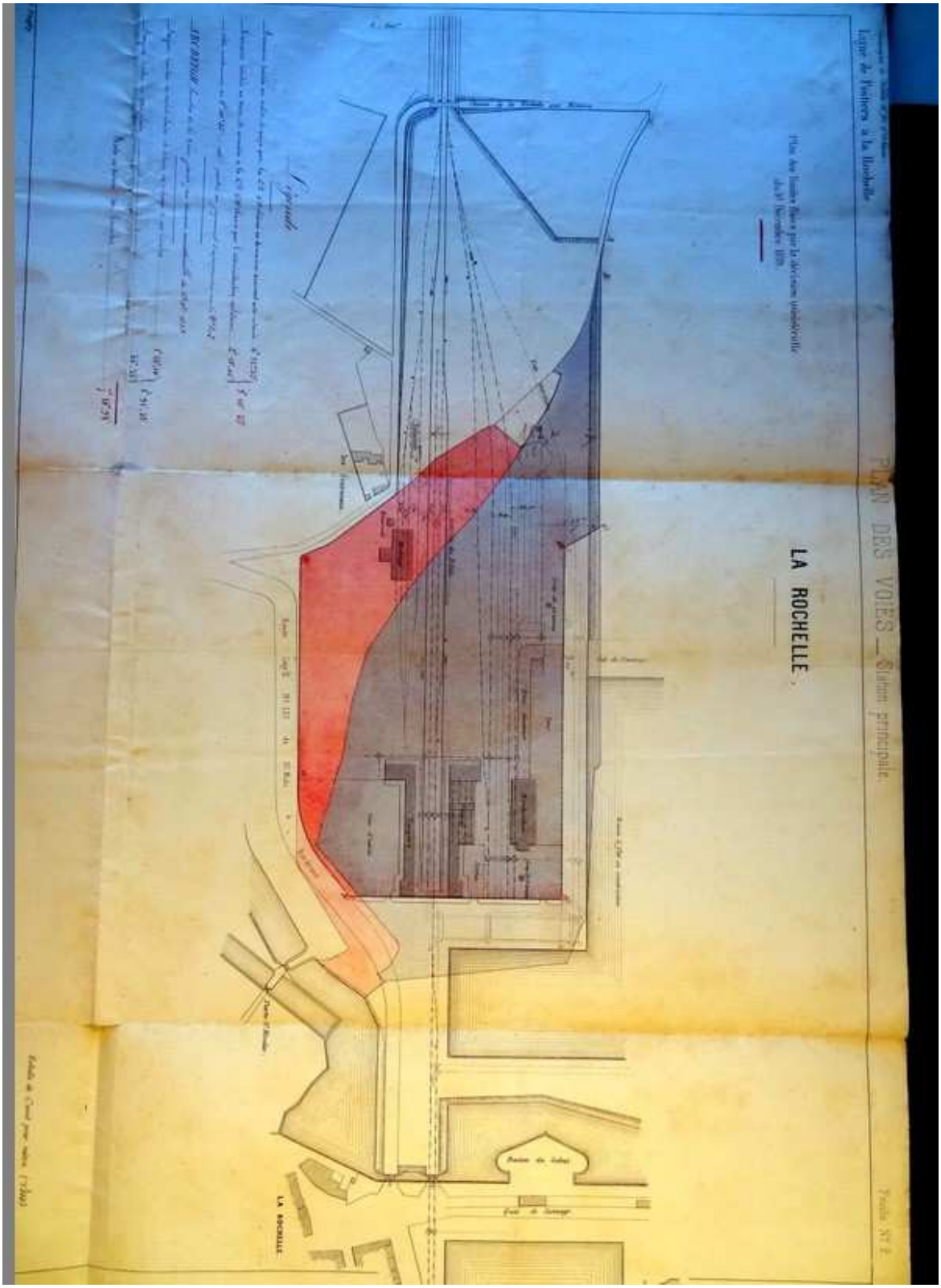
13 heures par l'express et 18 heures par l'omnibus, ce qui n'est rien comparé aux voyages en voiture de poste qui nécessitaient trois jours pour la même distance[372].

La proximité de la gare de chemin de fer avec le bassin à flot extérieur qui accueille les grands chalutiers à vapeurs, après le départ du trafic commercial et voyageur au nouveau port de La Pallice, renforce le dynamisme du marché au poisson de la ville, en fournissant de nombreuses expéditions au chemin de fer[373] (figure 10). Car l'accumulation de poissons frais sur un point du littoral n'est possible que si un réseau de voies de communications terrestres rapides permet de les distribuer à bref délai à une clientèle dispersée. « En d'autres termes, il faut qu'il soit tête de ligne d'un chemin de fer […][374] », ce qui est le cas à La Rochelle. La pêche y trouve un outil de distribution très appréciable. Le poisson frais peut être acheminé dans de bonnes conditions vers les marchés importants, multipliant les débouchés.

Les progrès sont cependant très timides, pour plusieurs raisons[375]. Il n'y a pas encore de mareyeurs très entreprenants, les mentalités ne sont pas encore prêtes à voir dans le chemin de fer un outil de développement économique, à la différence des mareyeurs de Boulogne déjà habitués à fournir le marché parisien grâce aux chasses marées. De plus, le poisson frais, habituellement consommé sur le littoral et dans les grands centres urbains, l'est peu ou pas dans le milieu rural, où se pratique l'autoconsommation pour l'essentiel. Et, puis par rapport au milieu du XIXe siècle, les sardines en conserve sont bien adoptées en raison du côté pratique de leur utilisation.

Figure 10 - Plan de l'arrivée de la ligne Niort-La Rochelle au bord du bassin extérieur du port

[372] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise, op. cit*., p. 31-32.
[373] DE ROUSIERS P., *Les grands ports de pêche de France, op. cit*., p. 168.
[374] *Ibid., Introduction*, p. 12.
[375] MAHÉ J.-L., Petite histoire de la pêche rochelaise, *loc. cit.*



Source : AD 17, S 8760, *Dossier de la ligne Niort à La Rochelle et Rochefort*, plan des limites fixées par décision municipale, 10 décembre 1859

Enfin, les expéditeurs de colis contestent les tarifs nationaux trop élevés à leurs yeux par rapport à la valeur des produits transportés, alors que les compagnies de chemin de fer

sont réticentes à transporter des marchandises fraîches aussi contraignantes. La mise en place de trains de marée devient d'ailleurs la revendication principale des mareyeurs, des pêcheurs et des armateurs jusqu'à la Première Guerre mondiale. En 1896, la question fait l'objet d'une intervention au premier congrès des pêches et activités maritimes[376]. A cette époque en hiver, il n'y a pas d'inconvénient à transporter par chemin de fer du poisson mort sans autres précautions spéciales qu'un bon emballage ; mais, en été, il est nécessaire de placer le poisson dans la glace, tant à cause de la température que des orages qui le gâtent. Aucun matériel spécial n'existe en France, pas plus pour le poisson mort en chambre froide que pour le poisson vivant en vivier. La Compagnie d'Orléans a pourtant une dizaine de wagons à clairevoie et à étagères assez bien disposés pour le transport du poisson. Dans les autres compagnies, les wagons servant au transport du poisson n'ont de particulier que des rigoles pour l'écoulement de l'eau de mer, qui abîme les essieux et les roulements dans les boîtes à graisse. Le poisson est conditionné par les pêcheurs dans des paniers en osier hauts de 80 cm environ et d'un diamètre de 50 cm. En été, quelques morceaux de glace sur le dessus du panier sont supposés suffisants pour entretenir durant le voyage le poisson en bon état. Aux Etat-Unis, il existe des wagons glacières, pouvant porter chacun 20 t de poisson, avec des compartiments à glace aux deux extrémités du wagon qui peuvent recevoir 60 cm d'épaisseur de glace. En Allemagne, un essai a été fait par M. Habr, directeur de la *Transport Akyiebolaget für lefvonde fish* (société anonyme pour le transport du poisson vivant) et a donné de bons résultats. M. Habr a fait plusieurs voyages en Allemagne avec du poisson vivant, chargé dans un de ces wagons viviers et toujours avec plein succès.

Lors du congrès international des pêches maritimes et fluviales de 1899, la question revient en débat. « Parmi les améliorations susceptibles de donner en France une extension plus grande à la pêche, il est évident que la question du transport de poisson est une des plus importantes à étudier. Les compagnies françaises ne transportent pas en une année plus de 60 000 tonnes de poisson alors que sur les chemins de fer de l'Angleterre on en transporte 500.000 tonnes. On voit par là combien les compagnies elles-mêmes ont intérêt à chercher une augmentation de trafic, en accordant des facilités plus grandes et des tarifs réduits[377] ».

Pour les poissons très ordinaires surtout ceux dont les prix sont modiques par rapport à leur poids, les frais de transport augmentent ce prix dans une grande proportion. « En

---

[376] DUBAR Paul, «Transport du poisson et chasseurs à vapeur », *1er Congrès des pêches et activités maritimes*, 1896, p. 37-79.

[377] GAUTHIER Henri, « Du transport des poissons frais par les chemins de fer », *Congrès international des pêches maritimes et fluviales, Bayonne-Biarritz*, 1899, p. 242-248.

abaissant ces frais, on pourrait notamment arriver à faire entrer les poissons communs dans l'ordinaire de la troupe et trouver de ce côté-là un large débouché ». Proposition est faite par le rapporteur d'étudier les conditions de transport du poisson frais sur les lignes où ce trafic est le plus développé. Ainsi, en termes de rapidité, les lignes de la Compagnie du Nord transportent la nuit le poisson pêché à Boulogne, avec une arrivée à Paris le lendemain matin, très tôt, et la livraison par fourgons aux Halles, ou de gare en gare par un service spécial de factage. En matière de tarifs de transport, cette compagnie propose le tarif le plus réduit et le plus simple puisqu'il ne comporte ni conditions de tonnage, ni conditions de distance. Les matériels affectés au transport du poisson les plus adaptés consisteraient dans l'emploi de wagons spéciaux, dont l'aération et la basse température maintiennent le poisson en bon état pendant une certaine durée. En France, il n'existe pour ainsi dire aucun matériel spécial à cet usage alors qu'aux Etats-Unis, en Angleterre et en Allemagne, il existe plusieurs types de wagons glacières. Ceux qui sont essayés en 1896 par les chemins de fer de l'État Prussien sont plus particulièrement évoqués.

Lors du congrès des pêches maritimes de 1907, un armateur de Boulogne présente un rapport traitant du transport du poisson frais, rappelant les demandes du congrès de 1900 et les comparant aux propositions d'une commission extra-parlementaire formée par le ministre des Travaux publics[378]. Le ministère a donné en partie satisfaction aux desiderata formulés par les intéressés. Il n'a pas pu obtenir des compagnies une réforme complète du service des transports et le tarif spécial commun G .V. 114 qui en a été la résultante est bien incomplet et aurait besoin de modifications importantes. Le nouveau tarif concerne les compagnies de l'Est, de l'Etat, d'Orléans, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Marseille et les tarifs ont été allégés d'environ 8 %, surtout à partir de 400 km de trajet et seulement pour les expéditions d'un minimum de 50 kilos (tableau 16). Ce tarif demeure supérieur à ceux de la Compagnie du Nord qui dessert Boulogne et à ceux des compagnies allemandes :

Tableau 16 - Tarif spécial commun négocié par l'Etat et les compagnies de chemins de fer (1907)

[378] ALTAZIN Emile, armateur à Boulogne, « Le transport du poisson frais et le tarif spécial commun G.V. 114 », *Congrès national des pêches maritimes*, 1907, p. 246-257.

Kilomètres	Nord T. S. G. V. 114. Barème C sans condition de tonnage. Base kilom.	Prix.	Ancien tarif commun G. V. 114. Minimum 50 kgs. Base kilom.	Prix.	Nouveau tarif Sp. Commun G. V. 114. Chapitre 2 Est-Etat-N.-Orléans-Ouest-P-L.M.Ceinture minimum 50 kgs Base kilom.	Prix.
100.	0,20	22,50		24 »	0,24	24 »
200.	0,10	36 »		46,50	0,20	44 »
300.	0,10	46 »		69, »	0,13	57 »
400.			0,14	83 »	0,11	68 »
500.			0,10	93 »	0,10	78 »
600.			0,10	103 »	0,07	85 »
700.			0,10	113 »	0,05	90 »
800.			0,08	121 »	0,05	90 »
900.			0,08	129 »	0,05	100 »
1 000.			0,06	135 »	0,05	105 »
1 100.			0,04	139 »	0,05	110 »
1 200.			0,025	141,50	0,05	115 »

Source : ALTAZIN E., armateur à Boulogne, « Le transport du poisson frais et le tarif spécial commun G.V. 114 », *Congrès national des pêches maritimes*, 1907, *op. cit*., p. 246-257.

La question des délais est aussi posée. Le temps de remise du poisson dans les gares expéditrices est ramené de trois à une heure, mais ces gares ne sont pas tenues d'accepter des expéditions remises moins de trois heures avant le départ pour un train nommément désigné par l'expéditeur lorsque elles n'ont pas les moyens suffisants[379]. Le transport doit être effectué par les trains spécialement désignés par les administrations des compagnies, dont les horaires seront portés à la connaissance du public. Mais si quelquefois l'on peut avoir connaissance des horaires du réseau expéditeur, il est toujours impossible de se procurer celui des réseaux correspondants. Ainsi les expéditeurs ne peuvent avoir la certitude qu'ils arriveront à servir leur clientèle en temps voulu et de cette façon il est impossible de discuter la question des délais en cas de retard. Cependant, lorsqu'il y a changement de réseau, le délai de transbordement doit être d'une heure dans une gare commune et de trois heures lorsqu'il y aura deux gares distinctes. Le tarif ne fait nullement mention du délai pour la livraison de la marchandise à l'arrivée du train. Les compagnies ont accepté de transporter par l'itinéraire le

[379] *Ibid.,* p. 249.

plus rapide. « L'expéditeur a […] le droit de se borner à demander l'itinéraire le plus rapide. […]. Mais l'expéditeur aura dû avertir la gare expéditrice par écrit douze heures au moins avant l'heure de la remise de la marchandise, les heures de nuit n'étant pas comptées, et d'indiquer à quelle heure il remettra effectivement la marchandise ». « C'est donc à notre avis, rendre impossible cette faculté, car en matière de marée, les ordres étant passés par dépêche seulement le jour même et souvent à l'heure de l'expédition […] ». Le tarif spécial GV 114 pour les denrées périssables prévoit que ce tarif n'est applicable que sur la demande expresse de celui-ci, formulée par les expéditeurs sur la déclaration d'expédition. L'omission sur certaines déclarations, bien qu'elles contiennent la mention « tarif le plus réduit », a fait appliquer des taxes plus élevées. En ce début du XX^{e} siècle, la question des conditions et du tarif spécial commun de transport du poisson frais n'est donc réglée que partiellement en France.

La Rochelle souffre cependant d'un handicap particulier dans le domaine de ses tarifs. En effet, la priorité accordée par le réseau ferré à son territoire desservi peut déboucher sur un véritable protectionnisme de réseau. Lequel implique un cloisonnement du territoire national, car il freine le développement des tarifs communs. La tendance des compagnies à refuser les trafics de marchandises susceptibles de créer une concurrence trop forte pour les activités régionales est cependant considérée comme légitime[380]. C'est le cas des relations entre grandes compagnies et compagnies de seconde zone qui entreprennent les constructions que les grands réseaux refusent de mettre en chantier. Ainsi, à côté de la Compagnie Paris-Orléans qui relie La Rochelle à Niort et Poitiers, la Compagnie des Charentes exploite la ligne Bordeaux-La Rochelle-La Roche-sur-Yon. Leurs intérêts se heurtent, car elles peuvent se concurrencer. La situation financière de la Compagnie des Charentes est inquiétante malgré sa fusion avec la Compagnie de Vendée et, en 1878, l'État procède à son rachat. Souhaitant un réseau national cohérent d'exploitation rentable, le nouveau Réseau de l'État réalise des échanges de lignes en négociant les conventions Reynal (1883). C'est ainsi qu'il reçoit l'exploitation de toutes les lignes desservant La Rochelle, notamment celle qu'exploitait la PO en direction de Poitiers. Dès lors, les tarifs préférentiels consentis aux ports de Nantes et Bordeaux ne s'étendent plus automatiquement à celui de La Rochelle ; bien mieux, la PO a tout intérêt à voir les marchandises utiliser les ports que ses voies desservent directement. Bordeaux et Nantes bénéficient donc de tarifications avantageuses consenties par la PO. Les

[380] CARON F., *Histoire des chemins de fer en France*, 1883-1937, t. 2, Paris, Fayard, 2005, p. 261.

rails de cette compagnie enserrent ceux de l'Etat vers le nord (ligne du Val de Loire) et vers l'Est (ligne Tours-Bordeaux), restreignant les possibilités de rayonnement de La Rochelle. Devant cette concurrence il devient difficile d'expédier loin vers l'intérieur les produits débarqués à La Rochelle[381]. C'est vrai pour le trafic commercial qui décroît sensiblement. Cela ne favorise pas non plus le transport de la marée. Ces concurrences s'atténuent cependant avec la création d'un compte unique de gestion des compagnies réduisant la force des divergences d'intérêt entre elles[382]. Ce compte unique, prévu par la loi de majoration des tarifs du 12 février 1920, permet aux réseaux de se suffire à eux-mêmes et de décharger l'Etat d'avances du Trésor pour combler les déficits éventuels de compagnies. Ainsi les excédents prévisibles des unes combleraient les déficits des autres[383]. Il permet d'assurer l'équilibre financier de certaines d'entre elles qui consentent, à la fin de la guerre, un effort de reconstruction important et coûteux tels les réseaux de l'Est et du Nord, alors que les autres effectuent une remise en état de leur réseau[384]. La concurrence entre compagnies, leur protectionnisme de réseau fait place progressivement à de nécessaires convergences d'intérêts entre elles.

Pour La Rochelle, la chambre de commerce ne donne trace de statistiques concernant le transport de poisson frais par chemin de fer qu'à partir de l'année 1912[385]. Cette année-là, un premier tableau permet de connaître les destinations des tonnages expédiés par la gare. Le réseau d'État et les autres réseaux complémentaires transportent un total de 7 810 t de poisson rochelais (tableau 17). Au total, 29 gares sont destinataires de ce poisson, alors que les 13 autres ports de pêche expéditeurs du réseau de l'Ouest ne desservent que 13 gares au total. « La Rochelle est donc, tant au point de vue de la quantité que du nombre de relations, le plus important et de beaucoup, de tous les ports de la Manche ou de l'Océan desservis par les chemins de fer[386]». Ainsi le tonnage de poissons rochelais représente 41,3 % du total transporté par le réseau d'Etat.

---

[381] WOLKOWISCHT M., « L'organisation des relations de La Rochelle-Pallice avec l'arrière-pays et son influence sur l'activité portuaire », *Norois* n° 17, *art. cit*., p. 42.
[382] *Ibid,* p. 43.
[383] CARON F., *Histoire des chemins de fer en France*, 1883-1937, t. 2, *op. cit.,* p. 695.
[384] *Ibid*, p. 657.
[385] AD 17, 41 ETP 840, *op. cit*., *Statistiques annuelles 1903-1912.*
[386] *Ibid,* année 1912.

Tableau 17 - Expédition de poisson à partir de la gare de La Rochelle (1912)

Réseau d'Etat[387] Gares destinataires	**Tonnage expédié**	**Autres réseaux Gares destinataires**	**Tonnage expédié**
Paris-Vaugirard	2 550	Marseille St Charles	480
Bordeaux rive droite	715	Lyon-Perrache	370
Rochefort s/Mer	410	Arcachon	280
Tours	195	Toulouse Matabiau	265
Nantes-Etat	330	La Teste du Buch	220
Bordeaux St Jean	220	Genève Cornavin	150
Poitiers	170	Le Mans	115
Angoulème	155	Toulon	110
Angers St Laud	135	Saint Etienne	105
Les Sables-d'Olonne	125	Limoges	45
Saintes	95	Irun (Espagne)	95
Niort	70	Vintimille	95
Cognac	65	Chatellerault	65
Luçon	60	Nice	60
Royan	60		
Total	5 355 tonnes	Total	2 455 tonnes

Source : AD 17, 41 ETP 840, *Statistiques annuelles de 1903 à 1912, op. cit.,* d'après les chemins de fer de l'Etat

Ces chiffres permettent aussi de mesurer l'étendue géographique du marché rochelais du poisson frais dans ces années 1910. Un marché régional dessert huit villes dans les départements de la Vienne, des Deux-Sèvres, de la Charente et de la Charente-Inférieure, soit 1 220 t et 15,6 % du total expédié Ainsi Royan, petit port de pêche artisanal situé dans l'estuaire de la Gironde, achète du poisson rochelais. Un marché national, dont Paris, représente 32,6 % du total des expéditions rochelaises. Il s'étend vers l'ouest jusqu'aux

[387] Le réseau d'Etat est constitué par C. de FREYCINET ministre des Travaux publics, en 1878, sur décision du Parlement, par conventions de rachat avec l'ensemble des petites compagnies concernées, celles de Vendée, des Charentes, d'Orléans à Châlons, d'Orléans à Rouen, des Chemins de fer nantais, de Bressuire à Poitiers, Saint-Nazaire au Croisic, Clermont à Tulle, Poitiers à Saumur, Maine-et-Loire et Nantes, soit 2 615 km, dont près de la moitié est formée des réseaux des Charentes et de Vendée (d'après CARON F., *Histoire des chemins de fer français*, t.1, op. cit., p. 475-476.)

Sables-d'Olonne, lui aussi port de pêche artisanal, Nantes et Angers, vers le sud-ouest avec Bordeaux et Toulouse, le sud-est avec Lyon, mais aussi Marseille et Nice en bord de mer, en passant par Limoges et Saint-Etienne. Ainsi, Arcachon et La Teste du Buch sur le bassin d'Arcachon, autres sites de pêche, achètent du poisson rochelais. Enfin, un marché international dessert trois pays européens limitrophes : la Suisse avec Genève, l'Espagne avec Irun, gare frontalière de transfert sur le réseau ferré espagnol, l'Italie avec Vintimille, ville frontière. Ce sont des marchés qui ne représentent que 4,3 % des expéditions rochelaises, mais des marchés significatifs de l'attrait du poisson frais débarqué à La Rochelle.

Pour autant, les conditions de transport par chemins de fer ne sont pas encore satisfaisantes pour les professionnels de La Rochelle, comme des autres ports, à l'exception de Boulogne-sur-Mer. « Chalutiers à voile, chalutiers à vapeur formulent un certain nombre de desiderata : amélioration des moyens et réduction des tarifs de transport ; emploi de wagons frigorifiques », note le commentaire de la chambre de commerce de La Rochelle. L'évolution du tonnage des expéditions de marée effectuées par la gare de La Rochelle-ville, entre 1912 et 1920[388] (tableau 18), confirme cette analyse et montre la lente progression de ce mode de transport pour le poisson frais rochelais, entrecoupée par la Grande Guerre.

Tableau 18 - Évolution du tonnage de poisson frais rochelais transporté par wagons (1912-1920)

Années	**Tonnage**
1912	12 634
1913	14 801
1914	13 213
1915	7 285
1916	6 737
1917	5 902
1918	7 654
1919	13 883
1920	17 939

[388] AD 17, 41 ETP 841, Fonds CCI La Rochelle, *Statistiques du port de La Rochelle 1911-1923, op. cit.*.

Source : AD 17, 41 ETP 841, Fonds CCI La Rochelle, *Statistiques du port de La Rochelle 1911-1920*

A la fin de la guerre, la pêche peut reprendre. Les fonds de pêche se sont densifiés avec la réduction des prises pendant les quatre années du conflit. En 1919, les expéditions rochelaises de poisson frais par chemin de fer retrouvent leur niveau de 1913-1914. L'année 1920 dépasse ce chiffre de 1913 avec 17 939 t contre 14 801en 1913.

Cependant, les difficultés du transport ferroviaire du poisson frais constituent une des raisons essentielles de la lenteur du développement de la pêche industrielle à La Rochelle, en freinant l'extension du marché national et international. Une autre raison réside dans les limites de l'évolution des techniques de pêche, celle du chalut ottertrawl, alors que se créent les sociétés d'armement rochelaises entre 1904 et 1920.

2.2 La création des armements industriels au début du XX^{e} siècle

Le début du XX^{e} siècle voit la création de quatre grandes sociétés d'armements et d'un groupement d'armateurs indépendants. En 1904, Oscar Dahl, d'origine norvégienne, crée les Pêcheries de l'Atlantique, alors qu'en 1909 François Castaing fonde avec d'autres armateurs rochelais la Société Coopérative des Armateurs de Chalutiers à Vapeur, qu'il transforme en société anonyme en 1919, prenant le nom de Chalutiers de La Rochelle. En 1913, à la veille de la Grande guerre, l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV) est constituée par un groupe d'armateurs aunisiens indépendants dont Maubaillarq, Véron, mais aussi Gufflet et Bousquet. Enfin, en 1919, Maurice Pilliard crée la SA des Pêcheries et Armements de l'Ouest (SAPAO), tandis qu'en 1920 Charles de Peyrecave fonde la Société des Pêcheries et armements (La) Rochelle Océan (PARO). Tous deux sont Parisiens.

Ainsi en 1913, trois sociétés ou compagnies arment 9 chalutiers à vapeur et douze voiliers, alors que 50 armateurs individuels possèdent 21 chalutiers à vapeur, 4 navires à propulsion mécanique et 36 voiliers (tableau 19). Entre 1907 et 1913, le nombre de chalutiers à vapeur triple quasiment passant de 11 à 30[389]. A côté des armements d'un nouvel âge, 388 patrons-propriétaires naviguent sur leurs voiliers à l'exception de deux navires à propulsion mécanique. Ils ne représentent au total que 3 750 tjb soit une moyenne de 9,7 tjb par unité. La dualité de la pêche rochelaise s'affirme clairement avec, d'une part, la création d'armements à

[389] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique*, *op. cit*., p. 23.

la pêche hauturière et industrielle utilisant des chalutiers de plus de trente mètres et d'autre part, la pêche artisanale exploitant de petites unités. Pour autant, cette dernière conserve une place importante.

Tableau 19 – Statut des armements et type de propulsion des bateaux à La Rochelle (1913)

La Rochelle en 1913	**Nombre d'armements**	**Propulsion à vapeur**	**Propulsion mécanique**	**Voiliers**
Sociétés ou compagnies	3	9	_	12
Armateurs	50	21	4	36
Patrons-propriétaires	388	-	2	386

Source: AD 17, 5 P 2260, *op. cit*.

Les autres ports importants connaissent une situation contrastée. Lorient engage lui aussi sa mutation industrielle, mais son activité demeure modeste compte tenu du site portuaire inadapté. La pêche y est le fait de deux sociétés ou compagnies d'armement affrétant quinze chalutiers à vapeur, de deux armateurs individuels pour trois navires à vapeurs et de vingt-cinq patrons-propriétaires disposant d'un chalutier à vapeur et vingt-quatre voiliers. Arcachon n'a plus aucune société ou compagnie d'armement et déclare seulement 3 armateurs individuels possédant chacun un chalutier à vapeur et 178 patrons-pêcheurs[390]. Seul le port de Boulogne domine largement la pêche française avec 22 sociétés et compagnies d'armement (tableau 20). Ces sociétés et compagnies disposent de 72 bateaux à propulsion vapeur, 1 à propulsion diesel et 19 à voile ; les armateurs individuels sont au nombre de 30 avec 45 bateaux à vapeur et 11 voiliers, tandis que les patrons-propriétaires sont encore 117 pour 17 navires à vapeur, deux à propulsion mécanique et surtout 108 voiliers.

Tableau 20 - Comparaison des principaux ports de pêche français selon leur type d'armement (1913)

Année 1913	**La Rochelle**	**Arcachon**	**Lorient**	**Boulogne**
Sociétés ou Compagnies	3	-	2	22
Armateurs	50	3	2	30
Patrons-propriétaires	388	178	25	117

[390] AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches maritimes, Année 1913*.

Source : AD 17, 5 P 2260, *Tableau récapitulatif des mouvements des ports maritimes*, Ponts et chaussées Charente-Inférieure.

Derrière Boulogne, La Rochelle s'affirme déjà en 1913 comme le deuxième port de pêche de France, le premier de l'Atlantique devant Arcachon et Lorient. La guerre constitue une parenthèse, avec la réquisition des navires par la Marine nationale. Certains sont coulés[391]. Entre 1913 et 1917, la flotte rochelaise s'est réduite fortement pour les armateurs individuels (26 navires contre 50 en 1913, soit une diminution de 48 %) et plus encore pour les patrons-propriétaires (46 contre 388 en 1913, soit une chute de 88 %). Seuls les grands armements industriels résistent : ils sont toujours 3 et ont toujours 9 chalutiers à vapeur. Leur nombre progresse à nouveau de manière importante après guerre, passant de 23 à 37 unités entre 1919 et 1920, dépassant largement le nombre de 1914 et le multipliant par 4,6 depuis 1905 et le début de l'implantation des armements industriels (tableau 21).

Tableau 21 - Évolution du nombre de chalutiers à vapeur au port de La Rochelle (1905-1920)

Années	**Nombre de chalutiers à vapeur La Rochelle**
1905	8
1910	15
1914	27
1919	23
1920	37

Source : AD 17, 41 ETP 928, *Rapport de M. Verrière*, 5 octobre 1925

2.2.1 Oscar Dahl : le premier grand armateur, d'origine norvégienne (1904)

O. Dahl est né le 8 décembre 1870 à Sarpsborg, en Norvège, qu'il quitte à l'âge de 15 ans. Il est issu d'une famille de petits propriétaires terriens de Norvège peu riches, fait le tour du monde comme pilotin*, passe le Cap Horn plusieurs fois, se fixe ensuite à Cardiff en Angleterre chez un cousin qui fait commerce de charbon[392]. En 1895, il vient à La Rochelle chez un autre agent maritime pour perfectionner son français. Il a alors 25 ans. « Selon la légende, il est venu sans le sou. Il s'est imposé très vite à La Rochelle. Il devait avoir des

[391] C'est le cas du *Vénus*, chalutier de M. GUFLET, réquisitionné par l'Etat en 1914, coulé le 31 décembre 1916 (AD 17 5 P 2228, *Dossier des douanes du Vénus*, Lettre de demande de radiation).

[392] De SUYROT Gérard, *Entretien* avec le gendre d'Oscar DAHL, à son domicile au Marzeau à Saint Michel le Cloueq (Vendée), 14 janvier 2013.

recommandations et il possédait des qualités fortes : intelligence, esprit[393] ». Il est naturalisé français le 8 avril 1900[394]. Il épouse le 2 mai 1899 à Paris (1er ar.) une demoiselle Marguerite Renée Marie Thérèse Billotte, née dans la capitale (9e ar.), fille d'un régent de la Banque de France Jean Baptiste Alexandre Billotte, lequel a épousé en 1873 Marie Thérèse Jenny Marguerite Fromentin-Dupeux « bigote fervente » et petite fille du peintre et écrivain rochelais et protestant Eugène Fromentin[395]. Oscar Dahl est lui-même protestant luthérien[396]. C'est à La Rochelle le seul armateur à la pêche de religion protestante dans cette période[397].

« Sa belle famille l'a-t-elle aidé ? » s'interroge Emile Vinet. C'est après son mariage qu'il achète deux cargos, l'un faisant le transport des bois du Nord, l'autre transportant des marchandises en Afrique. Ce dernier se perd sur le banc d'Arguin, au large de la Mauritanie[398]. O. Dahl et son épouse sont souvent débiteurs solidaires lors d'emprunts auprès des banques[399]. Son épouse est ainsi une caution non négligeable auprès des banquiers, son père étant connu comme un haut dirigeant de la Banque de France[400], l'un des membres du conseil de régence, organisme dirigeant élu par les banquiers actionnaires privés de la banque centrale. O. Dahl et son épouse peuvent ainsi avoir des facilités pour obtenir des aides de banques commerciales.

En 1904, il fonde une société en commandite simple* qui prend le nom de Pêcheries de l'Atlantique. Cet armement va prendre en gérance les chalutiers *Chassiron* et *Shamrock*, déjà cités, dès 1904, puis le *Pen-Men*, la *Banche* et le *Chanchardon*[401]. L'histoire de ces navires permet de mieux comprendre celle d'O. Dahl, armateur-gérant pour l'essentiel dans

---

[393] VINET Émile, *Entretien* avec cet ancien Ingénieur d'armement chez O. Dahl à son domicile rochelais, 18 janvier 2011.

[394] DE SUYROT Gérard, *Entretien*, 14 janvier 2013. Décret de naturalisation du 8 avril 1900, signé par le Président de la République.

[395] AD 17, 5 P 2227, *Dossier du Chanchardon*, Bordereau d'inscription au Bureau de port maritime de La Rochelle, 25 mai 1927.

[396] Gérard de SUYROT précise que pour Luther, à la différence de Calvin, la foi doit dominer et de dire, en guise de symbole : « Pêche fortement, mais crois plus fortement ».

[397] D'autres armateurs rochelais sont protestants, mais dans le domaine du commerce : la famille Mörch originaire de Christiansand en Norvège venu s'installer à La Rochelle au début du XIXe siècle ; la famille Delmas issue d'un pasteur protestant, fondateur d'une société de navigation rochelaise en 1867 et qui, par alliance, devient en 1873 la Société Delmas-Vieljeux, Maurice Delmas et Léonce Vieljeux sont tous les deux protestants (d'après BERTAUD C. et DENIS S., dans AUGERON M., POTON D., VAN RUMBEKE B., *Les Huguenots et l'Atlantique*, vol. 2, p. 183-202).

[398] Selon G. de SUYROT, O. DAHL aurait récupéré un petit cargo en contrepartie d'une dette charbonnière.

[399] AD 17, 5 P 2317, *Dossier du navire Shamrock*, Bordereau d'inscription au profit du Crédit National, 19 septembre 1921.

[400] La Banque de France a été créée le 18 janvier 1800 par un groupe de représentants de banques privées et obtient de Napoléon le monopole d'émission des billets pour tout le pays. Elle a le statut de société anonyme. Elle reste une banque privée jusqu'à sa nationalisation en 1945.

[401] CAMENEN J.*, Regards sur une vie de marin -pêcheur*, Paris, Pen Duick, 1979, p. 225.

les premières années comme le montrent les exemples du *Shamrock* et du *Chassiron.* Le *Shamrock* est un chalutier à vapeur construit à *North Shields* (Angleterre) en 1904[402]. Francisé* à La Rochelle par arrêté du ministre des Finances le 22 avril 1905 et attaché au port de La Rochelle, il est la propriété unique de Georges Conor, armateur, citoyen français, domicilié à La Rochelle. D'une jauge de 59,45 tjn*, il mesure 36,78 m de long et 6,54 m en sa plus grande largeur, possède un vaigrage* et 2 mâts. Ce chalutier est revendu par G. Conor à mademoiselle Georgina Astle, célibataire et sans profession[403], demeurant à La Rochelle, 36 cours des Dames, qui en devient propriétaire unique en décembre 1909[404]. G. Astle a emprunté pour ce faire une somme d'argent de 16 228,05 frs, à 5 % d'intérêts à Anatole Heard constructeur mécanicien à La Rochelle, lequel a emprunté par un acte sous seing privé la somme de 7 500 frs à René Babut banquier à La Rochelle (le 24 décembre 1909). La somme due par G. Astle est exigible le 18 décembre 1914 et productrice d'intérêts à 5 % par an payable annuellement le huit décembre, à La Rochelle, au comptoir de Mr. Dahl, armateur[405]. Ainsi apparaît le rôle d'O. Dahl, armateur-gérant, qui a en charge la gestion du chalutier de cette demoiselle. Il l'acquiert en toute propriété, en deuxième mutation, le 6 mai 1919[406]. Le *Chassiron* relève officiellement de la Société des Pêcheries de l'Atlantique dans le tableau rédigé par le lieutenant du port de La Rochelle et O. Dahl en est désigné comme la personnalité dirigeante (tableau 28). Il est en fait l'armateur-gérant d'une unité qui appartient en totalité à la Société Raoulx-Fournier et Cie, société en nom collectif de Chéray (île d'Oléron)[407]. Construit à Nantes en 1904, il obtient son certificat de francisation le 12 août 1904. C'est une unité modeste de 25,34 tjn, longue de 26,50 m et de 4,85 m au plus large[408].

Ce n'est que plus tard, dans les années 1910, que l'armateur norvégien devient propriétaire de chalutiers, tels le *Chanchardon et* le *Verdon*. Le *Chanchardon* est construit à North Shield (Grande-Bretagne) en 1899. Il s'appelait le *Carthagenia* quand il a été acheté le 20 décembre 1912 par la Société Anonyme des Pêcheries de la Grande Côte, domiciliée à Arcachon, propriétaire unique[409]. Attaché au port de Bordeaux, il change alors de nom et prendre celui d'*Epervier*. Mesurant 33,81 m de long, 6,46 m de large, jaugeant 51,30 tjn,

---

[402] AD 17, 5 P 2317, *Dossier Shamrock*, Acte de francisation délivré le 22 avril 1905.
[403] *Ibid*, *Acte notarié*, M.G. Poissonnet notaire à La Rochelle, 6 mai 1919, P. 4.
[404] *Ibid*, daté du 16 décembre 1909, p. 2.
[405] AD 17, 5 P 2317, *Acte notarié devant M.G. Poissonnet*, notaire à La Rochelle, le 27 janvier 1910, p. 3.
[406] *Ibid,* p. 2
[407] AD 17, 5 P 2228, *Dossier des Douanes du navire Chassiron.*
[408] *Ibid*, *Demande de radiation de la francisation du Chassiron par le receveur principal des Douanes de La Rochelle,* 5 octobre 1927. Le *chalutier* « dans un état de vétusté tel qu'il ne peut plus être utilisé pour la navigation » est démoli en 1927.
[409] AD 17, 5 P 2227, *Dossier Chanchardon,* Acte de francisation de l'Epervier, 15 janvier 1913.

disposant d'un vaigrage, de deux mâts et d'une coque en acier, il est équipé d'un moteur à vapeur et se propulse par hélice. L'*Epervier* est racheté par O. Dahl et francisé à La Rochelle le 27 septembre 1915[410]. Il le revend à un armateur espagnol de San Sébastien, résident à Pasajes, Francisco Mendizabal, le 7 avril 1921. *Le Verdon* est un bâtiment construit à Aberdeen (Angleterre) en 1897, francisé le 13 juillet 1903 pour le compte d'Edouard Louis Huber du port de Dieppe[411]. Il mesure 32,24 m de long, 6,32 m de large, jauge 152,31 tjb. Après avoir été racheté par la Société des Pêcheries de la Grande Côte à Arcachon le 13 novembre 1911, il est francisé à La Rochelle le 27 septembre 1915 sous le nouveau nom de *Verdon* pour le compte d'O. Dahl, propriétaire unique[412].

Tableau 22 - Lieux de construction des navires de l'armement Dahl, en Grande-Bretagne

Navire (tonnage)	**Chantier naval (date)**	**Navire (tonnage)**	**Chantier naval (date)**
1.*Dugong* (38,16)	Aberdeen (1896)	*Les baleines* (253,43)	South Bank (1913)
2. *Aigle* (50,15)	Aberdeen (1897)	12. *Chassiron* (253,43)	South Bank (1913)
3. *Baleineau* (35,02)	Aberdeen (1898)	13 .*Goulfar II* (298)	Middlesbourg (1915)
4. *Les Illates* (36,32)	Aberdeen (1898)	14. *La Banche* (72,31)	Coatbridge (1916)
5. *Goulfar* (78,86)	Angleterre (1907)	15. *Pen Men* (299)	South Bank (1917)
6. *Penfret* (293,17)	Middlesbrough (1907)	16. *Groin de Coli* (297)	Greenock (1918)
7. *Chauveau* (262)	Middlesbrough (1911)	17. *Hourtin* (n.d.)	Greenock (1918)
8. *Cordouan* (250,90)	Middlesbrough (1911)	*18. Antioche II* (299)	Greenock (1918)
9. *Lavardin* (251,11)	Middlesbrough (1911)	19. *La Banche II* (295)	Oulton (1919)
10. *La Coubre* (253,43)	South Bank (1913)	20. *Les Barges II* (295)	Oulton (1919)
11. *Rochebonne* (253,43)	South Bank (1913)		

Source : Musée Maritime de La Rochelle, *Fonds privé JONCOUR Yves*,
Tableau reconstitué à partir des listes de navires.

[410] AD 17, 5 P 2227, *doc. cit.,* Extrait de l'Acte de francisation du chalutier le *Chanchardon*, 7 avril 1921.
[411] AD 17, 5 P 2328, *Dossier du Verdon*, Acte de francisation de l'Aigle, 18 octobre 1905.
[412] AD 17, 5 P 2328, *Dossier du Verdon,* Acte de francisation du *Verdon* ex-*Aigle*, 27 septembre 1915. Ces changements de propriétaires, en particulier entre Arcachon et La Rochelle, montrent la capacité de La Rochelle à développer sa flotte de pêche industrielle face aux difficultés déjà soulignées d'Arcachon.

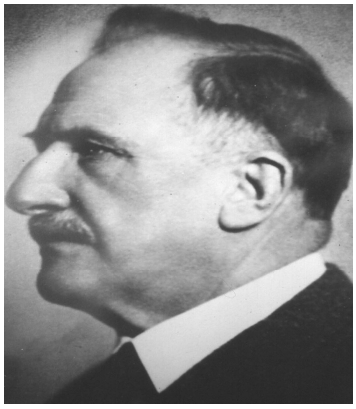
La plupart des navires de l'armement sont construits en Grande-Bretagne. Trois chantiers navals sont situés en Ecosse : Aberdeen, Coatbridge et Greenock situés tous deux à proximité de Glasgow. Trois autres sont anglais : Middlesgrough et South Bank, tous deux en bord de mer, Oulton quant à lui se situant près de Leeds sur une rivière, en pleines terres. Les navires sont construits par séries sur un même chantier, à une même époque, et possèdent pour l'essentiel le même tonnage brut. Ce sont des navires aux caractéristiques identiques. La construction de plusieurs navires peut ainsi intervenir la même année (tableau 22).

O. Dahl s'associe un temps avec Charles Garrigues, un avocat rochelais, pour acheter deux autres chalutiers de 38 m, le *Chauveau* et le *Cordouan*. D'autres navires rejoignent l'armement commun aux deux hommes : les *Baleines*, la *Coubre*, *Chassiron* et *Rochebonne*. Ainsi, le *Rochebonne* est construit à South Bank (Grande-Bretagne), mis à l'eau le 5 avril 1913 et francisé la même année[413]. C'est un navire de 38,64 m de long, 7,30 m en sa plus grande largeur, en acier doublé, disposant de deux mâts, d'un pont et d'un vaigrage et jaugeant 89,36 tjn. A la suite de la dissolution de la Société Dahl et Garrigues le 15 novembre 1917[414], O. Dahl demeure « propriétaire absolu » du vapeur à partir du 8 novembre 1917. Il en est de même pour la *Banche* francisée le 2 décembre 1916 pour le compte de la Société Dahl et Garrigue, long de 35,20 m et jaugeant 72,31 tjn[415].

Selon Emile Vinet, ancien ingénieur d'armement d'O. Dahl, ce dernier est un personnage hors du commun (figure 11). « On ne pouvait qu'être frappé par sa volonté, la précision de ses raisonnements, son pouvoir de conviction sur ses interlocuteurs, qui expliquait son rôle déterminant dans la création et les activités de nombreux organismes scientifiques de formation, de recherche ou interprofessionnels, […] [416] ». La Société Dahl est installée dans une grande maison, 29 quai Valin, à côté du phare sur le port. « C'est un homme respecté par son personnel et très conscient de son rôle et de ses devoirs de patron. Chez Dahl, les salaires étaient généralement modestes mais complétés par de multiples avantages indirects […][417] ».

Figure 11 – Portrait d'Oscar Dahl

[413] AD 17, 5 P 2309, *Dossier des Douanes du Rochebonne*, Acte de francisation en date du 30 juillet 1913.
[414] AD 17, 5 P 2220, *Dossier du Bartavelle*, Extrait d'acte de francisation, 20 octobre 1917.
[415] AD 17, 5 P 2220, *Dossier La Banche,* Extrait de l'acte de francisation du chalutier, 6 juillet 1921.
[416] VINET Emile, « Oscar Dahl, le monde de la mer », *Paroles de rochelais*, La Rochelle, Imp. IRO, 2006, p.37.
[417] GAUBERT Yves, « Emile Vinet, ingénieur d'armement chez Oscar Dahl », *site du Musée Maritime de La Rochelle*.



Source : DE SUYROT Gérard, photo non datée

O. Dahl est l'armateur à la pêche à vapeur de La Rochelle le plus emblématique avec son concurrent direct, F. Castaing[418]. Il demeure rue Réaumur, dans un hôtel particulier à côté de la Banque de France[419]. Il est aussi impliqué dans la vie rochelaise, devenant propriétaire du journal *L'Echo rochelais*[420]. En 1912, il crée à Aytré, à proximité de La Rochelle et du port, une usine de transformation des déchets de poissons et des poissons non comestibles en farine alimentaire destinée aux animaux[421]. En 1920, O. Dahl possède et gère onze chalutiers à vapeurs, tous attachés au port de La Rochelle. Ils ont pour noms : *Chanchardon*, *Chassiron*, *Les Baleines*, *La Banche*, *Les Barges*, *La Coubre*, *Pen Men*, *Rochebonne*, *Shamrock*, *Verdon et Lavardin*[422]. Tous portent un nom de phare. Le trèfle à quatre feuilles rouges, peint sur les cheminées des bateaux, est l'emblème de la compagnie.

2.2.2 Fernand Castaing, l'Arcachonnais (1909)

Le deuxième grand armateur, Jacques dit Fernand Castaing, vient du bassin d'Arcachon en passant par Royan pour s'installer à La Rochelle et concurrencer dès 1909 O. Dahl, en fondant une coopérative d'armateurs, puis en 1919 une société anonyme. F.J. Castaing est né en effet le 10 juillet 1874 à Gujan-Mestras, un port du bassin d'Arcachon[423]. Il est issu d'une famille implantée dans cette cité portuaire depuis plusieurs générations, dont le métier des hommes est celui de marinier, sauf son père qui a changé de profession pour devenir terrassier

---

[418] *Ibid*, fiche de l'armement Dahl.

[419] Oscar Dahl a inspiré à Georges Simenon le personnage d'Oscar Donadieu, l'armateur, dans son *roman Le testament Donadieu*, histoire d'une réussite qui a fortement marqué la pêche rochelaise entre les deux guerres.

[420] GUILLAUMA Yves, *L'Echo rochelais*, 24 septembre 1930.

[421] MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, éd. par ses soins, 2003, p. 81-83.

[422] AD 17, 41 ETP 857, *Liste établie par le lieutenant du port de La Rochelle*, 4 décembre 1920. Document original en annexe 12.

[423] AD 17, *2716 W 103*, *Conservation des hypothèques*.

après avoir été meunier[424]. Il commence sa carrière comme mousse, à onze ans, puis après son service militaire matelot sur les chalutiers à vapeur à Arcachon. Devenu patron de pêche, il commande l'un de ces chalutiers à vapeur le 7 août 1898. Courant décembre 1898, à l'âge de 24 ans, il part à Royan où il commande le chalutier à vapeur *Yvon* jusqu'en juillet 1901[425].

Il arrive à La Rochelle le Ier juillet 1901, « estimant avoir là une exploitation plus rationnelle et plus intéressante (j'étais le premier à La Rochelle à payer un minimum garanti qui assurait aux hommes la [vie] matérielle)[426] ». Patron de la *Georgette,* il participe en 1905 au sauvetage d'un quatre-mâts de l'armement Bordes, le *Gers*[427], qui s'échoue non loin de l'île de Ré avec trente-trois hommes à son bord par une mer démontée. Ce fait d'armes n'est pas le premier : en 1898, il porte déjà secours à l'équipage de l'*Edmond* en perdition en rade du Verdon. Il sauve ainsi des vies à six reprises. A ce titre, il est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur en 1922 (Annexe 5).

En 1907, il fait construire pour son compte un bateau neuf à Saint-Nazaire, la *Ginette,* et cesse de naviguer pour gérer les deux unités qu'il possède[428]. Il contribue ainsi à augmenter la flotte des chalutiers à vapeur. Mais le mareyage n'est pas en état d'absorber la hausse des apports dans le port et provoque une crise des armements. F.J. Castaing témoigne de l'évolution critique de cette situation depuis son arrivée à La Rochelle en 1901

> « En avril 1901, vint s'installer, venant de Royan un chalutier à vapeur qui rémunérait les marins composant son équipage par une mensualité qui était un minimum garanti* ; il leur était versé en plus un léger pourcentage sur la valeur des produits vendus. Ce mode nouveau causa un bouleversement chez les pêcheurs et les armateurs qui imposèrent aux fournisseurs de lui refuser toute espèce de mise en ordre et d'avitaillement […]. Ainsi les débuts furent-ils difficiles ; ayant pour le surplus à vaincre une certaine hostilité des Administrations. Mais les pêches des voiliers nourrissant difficilement leurs équipages [rémunérés à la part*], alors qu'à bord du chalutier à vapeur le minimum garanti assurait la [vie] matérielle du marin et de sa

---

[424] LEGRAND Jacqueline, *Biographie de la famille Castaing à Gujan-Mestras*, à partir des archives de l'état-civil de la commune (Annexe 6).
[425] Archives privées de Vérane MENU, veuve de l'armateur J.-C. MENU, CASTAING F., *Lettre à l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime de La Rochelle*, 27 décembre 1957.
[426] CASTAING F., *Lettre à l'Administrateur en Chef de l'Inscription maritime de La Rochelle*, *doc. cit.*
[427] Musée maritime de La Rochelle, GAUBERT Y., « L'armement Castaing : Les Chalutiers de La Rochelle », fiche de l'armement, *Histoires maritimes rochelaises*, 16 janvier 2011.
[428] *Ibid*, p. 4.

famille, les meilleurs navigants sur les voiliers s'embarquèrent sur le chalutier à vapeur, au fur et à mesure qu'ils y trouvaient place ; et moins de six mois plus tard le calme était revenu, tout étant rentré dans l'ordre. Les résultats intéressants de ce premier bateau à vapeur étant connus, d'autres unités ne tardèrent pas à venir se fixer et, en 1906, le port comptait 18 unités. Les quantités des poissons apportées par chaque bateau étant importantes, alors que les mareyeurs n'avaient fait aucun effort, les prix du poisson ne tardèrent pas à s'avilir ; ils devinrent tellement faibles que nombreuses furent les unités acculées au désarmement et offertes à la vente[429] ».

En 1909, face à cette situation, F.J. Castaing propose aux armateurs de créer une coopérative de vente, à l'image des sociétés de pêcheurs qui existaient dès le début du XIX[e] siècle sur le littoral charentais et dans l'Île de Ré[430]. Ces associations regroupaient cinq à six voiliers, quelquefois davantage, qui pêchaient en vue les uns des autres sous la direction et suivant les conseils d'un chef de file élu par tous les équipages réunis. En outre, afin de ne pas perdre de temps en revenant au port, un seul bateau à tour de rôle faisait office de chasseur et rapportait aux magasins de La Rochelle la pêche de tous les associés. Le chef de pêche répartissait le produit net de la vente proportionnellement aux quantités de poisson recueillies par chaque navire. « La confiance m'étant restée entière, pour parer à la faiblesse des mareyeurs, je réussis à réunir les armateurs des 18 unités [vapeurs de pêche rochelais] en coopérative que nous installâmes rue de la Fabrique […][431] ». Cette coopérative a pour objectif de réguler le débarquement des pêches, afin d'éviter la brusque surproduction succédant à l'insuffisance des apports. Puis, plus tard, les armateurs souhaitent éliminer les risques et les aléas que leur font courir la vente à l'encan, les spéculations fréquentes et faciles. Ils décident de vendre leur pêche en se passant de l'intermédiaire des mareyeurs mal outillés et de l'encan chaque jour plus insuffisant[432]. Ils créent une coopérative dont les buts principaux sont d'établir le roulement de la rentrée des bateaux par des délais d'absence du port, maxima et minima, de vendre tous les produits pêchés directement à la clientèle et au

---

[429] Archives privées de Vérane MENU, veuve de l'armateur MENU J.-C., et de sa nièce Dominique FOURNIER-CABRI, CASTAING Fernand, *Note succincte sur la pêche à La Rochelle depuis 1900*, 26 mars 1957, p. 1-2. (Extraits en annexe 9).

[430] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche français sur l'Atlantique*, *op. cit*., p. 89.

[431] CASTAING Fernand, *Note succincte sur la pêche à La Rochelle depuis 1900*, 26 mars 1957, *op. cit*, p. 2.

[432] *Ibid*, p. 90.

marché de la ville, pour répondre aux besoins des mareyeurs et enfin d'établir des moyennes mensuelles[433] .

Les bons résultats prévus par F.J. Castaing se réalisent rapidement. A la déclaration de guerre de 1914, le port compte en effet trente unités[434]. Pendant la guerre et la réquisition de toute la flotte, l'armateur obtient, après sa démobilisation, de Augagneur ministre de la Marine Militaire, maire de Lyon et de Nail sous-secrétaire d'État à la Marine Marchande, maire de Lorient, l'autorisation d'acheter des bateaux notamment en Espagne, au Portugal et en France, pour les unités qui auraient été refusées à la réquisition et de les armer pour la pêche. Il réussit à armer trois vieilles unités, le *Phoque*, acheté en France, le *Sirena* et l'*Esperanza* achetés en Espagne[435]. En 1915, il acquiert sous seing privé le *Phoque II,* vendu par Pierre Farine, demeurant à Arcachon[436]. C'est un navire construit à Hull (Grande-Bretagne), francisé en 1912, propriété de la Société des Pêcheries du Golfe de Gascogne (basée à Bruges en Gironde) ; il est immatriculé à Arcachon, revendu à un avoué, Peyrelongue, puis à un industriel de Bordeaux, Delpon, demeure immatriculé à Arcachon[437]. Le changement de propriétaires d'un navire toujours basé à Arcachon peut être considéré comme l'expression des difficultés de la pêche hauturière du bassin d'Arcachon. C'est aussi ce qui peut expliquer le cheminement personnel et professionnel de F.J. Castaing, quittant le Bassin pour venir s'implanter à La Rochelle.

En 1919, avec le retour des grands chalutiers et l'acquisition de nouveaux bateaux, F.J. Castaing fait un bilan de la coopérative qui permet le réarmement des chalutiers désarmés, l'augmentation de la flotte qui passe de dix-huit à trente unités. Mais il affirme avoir rencontré de très sérieuses difficultés au cours des années 1909 à 1914, qui le décident une fois la guerre terminée à ne pas reconstituer cette coopérative. Il réfléchit alors à deux solutions possibles : « monter une maison d'armement pour mon compte personnel et Dieu sait que les capitaux ne m'auraient pas manqué (ils m'étaient largement offerts) » ou bien « fonder une société anonyme avec les anciens collègues de la coopérative, auxquels je

---

[433] *Ibid, loc. cit.*
[434] *Ibid, loc. cit*.
[435] *Ibid*, p. 2.
[436] AD 17, 5 P 2304, *Dossier des Douanes du Phoque II,* Acte de vente du 14 décembre 1915. F.J. Castaing revend le chalutier le 23 octobre 1919 à Pierre Chopard, capitaine de vaisseau à Toulon, représenté par Henri Castets, patron de pêche, Arcachon. Le navire reste à La Rochelle. Madame Chopart devenue veuve revend à son tour le navire en 1920 [Annexe 12).
[437] *Ibid, Actes de vente*.

n'avais rien à reprocher [438]». Après étude, il propose à ceux-ci de rentrer dans une société anonyme qu'il désire fonder. Tous lui donnent leur accord. La société est fondée le 23 février 1919 et prend pour nom les Chalutiers de La Rochelle. Cette société, dont le siège est à La Rochelle au Bastion Saint-Nicolas, est constituée sous-seing privé déposé auprès de Maître Poissonnet, notaire à La Rochelle, le 28 février 1919 et définitivement le 1er mars 1919[439]. Selon ses statuts, la nouvelle société a de fortes ambitions industrielles, non seulement dans le domaine de l'armement de chalutiers à vapeur, mais aussi dans les activités annexes[440]:

> « La Société a pour objet : la pêche du poisson de mer au moyen de bateaux ou d'engins à vapeur ou tout autres moyens actuellement connus ou qui pourraient être ultérieurement découverts, et ce en tous lieux ; la vente du poisson, soit au port, soit sur les marchés, directement ou indirectement ; la conservation du poisson frais ou autre, au moyen de tous appareils ; la location, l'acquisition, l'installation et l'exploitation de tous usines, ateliers ou magasins nécessaires à pareille industrie ; l'achat, la vente, la construction et l'affrètement de tous bateaux et engins de pêche à vapeur ou autres, et de tout ce qui se rattache à cet objet ; l'obtention, l'acquisition, la cession et l'exploitation de tous brevets concernant tous appareils et engins naturels ou fabriqués dans ladite industrie ; toute opération de transports maritimes et fluviaux ; le remorquage et le sauvetage de tous navires, embarcations et marchandises divers ; toutes opérations mobilières, immobilières, commerciales, industrielles et financières se rattachant à pareille industrie ; la création de toutes sociétés françaises ou étrangères, la participation et la fusion avec toutes sociétés, à objet similaire ; […][441] ».

Une telle ambition industrielle est porteuse d'une stratégie de diversification des activités de l'entreprise, de concentration verticale au-delà de l'armement de chalutiers, comme c'est le cas pour la Société Dahl (Annexe 7). « Son capital initial, fixé à 1 500 000 frs, est divisé en 3 000 actions de 500 frs chacune. En outre, il est créé 1 200 parts de fondateur sans valeur nominale ; elles sont attribuées à M. Castaing F.J. en représentation de ses démarches, études et travaux pour arriver à la constitution de la présente Société. […]. Les parts du fondateur ne comportent aucun droit de copropriété dans le capital social. Il leur est attribué seulement, conformément à l'article 46, 30 % dans les bénéfices nets […] » (art. 6).

---

[438] CASTAING Fernand, *Note succincte sur la pêche à La Rochelle depuis 1900*, *op. cit.*, p. 3.
[439] AD 17, 5 P 2234, *Dossier Damier*, copie de l'acte de francisation du Damier, 22 juin 1923.
[440] AD 17, 5 P 2234, *Dossier Damier*, Statuts de la SA Chalutiers de La Rochelle.
[441] *Ibid*.

Le capital social est porté à 2 800 000 frs par délibération du conseil d'administration du 3 décembre 1920, avec l'émission de 2 600 actions de 500 frs chacune à souscrire en numéraire pour leur valeur nominale, avec prime de 150 frs par action à porter au compte de réserve[442]. Cette somme est intégralement souscrite par soixante personnes, signe d'une attractivité financière réelle de l'armement, confirmée par les décisions des actionnaires. Ainsi, le 19 mars suivant, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, réunissant plus des trois-quarts du capital ancien et nouveau, vote à l'unanimité plusieurs résolutions dont la première est la reconnaissance de la « sincérité de la déclaration suivant acte reçu par Maître Poissonnet le 19 février 1921 de la souscription totale et du versement du quart des 2 600 actions de 500 frs chacune représentant une augmentation de capital de 1 300 000 frs, conformément à l'article 7 des statuts, et de la prime de 500 frs afférente à chacune des actions ». En conséquence, l'augmentation du capital de 1 300 000 frs est définitivement réalisée ». La quatrième résolution de l'assemblée générale extraordinaire « décide de porter à 8 % l'intérêt de 6 % fixé à l'article 46 comme premier dividende à servir aux actions […] », signe d'une confiance dans le bon niveau des résultats financier de l'armement. Les coupons des actions sont utilisés pour percevoir ces dividendes (figure 12).

Figure 12 - Coupon d'une action de la SA Les chalutiers de La Rochelle (1918)

Source : AD 17, 164 J, *Fonds du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle,* Livre des actions et parts des Chalutiers de La Rochelle, date non citée.

Cette société anonyme comporte 139 actionnaires possédant un total de 9 336 actions (tableau 23 et annexe 8). L'analyse de la structure de cet actionnariat montre une dispersion du capital : seuls onze actionnaires possèdent plus de 200 actions chacun, soit 8,1 % du nombre total d'actionnaires, alors que 88 % en possèdent moins de 100 chacun ; 48 % sont de petits actionnaires disposant individuellement de moins de 20 actions. Les professions, peu nombreuses à être déclarées (trente), n'ont pour l'essentiel que peu de lien direct avec les

[442] AD 17, 5 P 2234, *Statuts de la SA « Chalutiers de La Rochelle, Modification du 3 décembre 1920,* annexée aux statuts et déposée par Maître POISSONNET, notaire, au greffe du Tribunal de Commerce de La Rochelle le 22 mars 1921.

activités de la mer et la pêche. Le nombre de femmes qui sont déclarées veuves est important : 21, soit plus de 15 % des actionnaires. Cela tend à démontrer le caractère financier - placement d'épargne - de cet actionnariat[443]. Les adresses connues pour tous les actionnaires corroborent cette analyse : 34,7 % seulement sont de La Rochelle et de la Charente-Inférieure. Ainsi près des 2/3 sont résidents dans d'autres départements, parfois éloignés : 23,4 % pour les départements limitrophes, près de 41,8 % sont des Nantais et des Parisiens. En termes de métiers, seuls quatre ont partie liée avec la mer, armateurs sans autre précision, moins nombreux que les négociants et industriels au nombre de sept et les professions libérales, médecin-dentistes-pharmaciens, notaires et avocats, au nombre de dix. Il y a deux officiers de l'armée française basés en Allemagne occupée. F.J. Castaing et son épouse disposent de 870 actions, soit 9,3 % du total. Ils sont donc minoritaires dans le capital, mais l'armateur détient le pouvoir : il est nommé administrateur délégué, directeur général, « avec les pouvoirs attribués au conseil[444] ».

Tableau 23 - Caractéristiques des 139 actionnaires de la SA des Chalutiers de La Rochelle (1918)

Caractéristiques déclarées des actionnaires	**Nombre d'actionnaires**	**Pourcentages**
Importance du capital souscrit, dont :	135 connus (sur 139)	100
*plus de 200 actions	11	8,1
*de 101 à 200	10	7,4
*de 21 à 100	54	40
*de 11 à 20	22	16,2
*de 1 à 10	58	31,8
Adresses connues, dont :	98	
*La Rochelle et Charente-Inf.	34	34,7
*Départements limitrophes	23	23,4
*Nantes	28	28,6
*Paris	13	13,2
Professions déclarées, dont :	30	
*Armateurs	4	
*Négociants	6	

[443] CASTAING Élian, *Entretien*, 5 décembre 2011. Il a indiqué que, parmi les actionnaires, il y avait les représentants des maisons de cognac Cointreau et Rémy Martin.
[444] CASTAING Fernand, *Note succincte sur la pêche à La Rochelle depuis 1900*, *op. cit.*, p.3.

*Médecins-dentistes-pharmaciens	5	
*Notaires	3	
*Propriétaires	3	
*Avocats	2	
*Industriels	1	
*Officiers de l'armée	2	
Femmes veuves	21	15,5

Source : AD 17, *sous-série 164 J, archives du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle*, livre des actions et parts des Chalutiers de La Rochelle, date non citée[445], tableau synthétique réalisé à partir du livre (Annexe 8)

Le premier conseil d'administration ne comprend que quatre administrateurs hommes, deux de Nantes et deux de La Rochelle :

- Albert Cordebard, La Rochelle
- Albert Chargrasse, La Rochelle
- Lucien Duteil, Nantes
- Xavier Obalski, Nantes

Les résultats, écrit F.J. Castaing, permettent d'augmenter la flottille de la Société qui passe de 9 unités au départ à 12, 14, puis 17[446]. L'importance de l'armement lui permet de demander aux divers fournisseurs une « remise sérieuse ». Cependant le fournisseur de glace ayant refusé, l'armement décide la construction d'une glacière. Pour faire face à l'investissement, le 2 mars 1921, la société augmente son capital qui passe de 1 500 000 à 2 800 000 frs. La glacière commence à produire le 12 février 1926.

F.J. Castaing est « un homme de courage (…), mais aussi un homme d'argent – dans le bon sens du terme […]. Dès son arrivée, il instaure une sorte de minimum garanti à ses matelots » disent ses petits enfants. Il construit sa carrière et son armement à la force de sa volonté et de ses capacités, avec l'aide de son épouse, Marie-Catherine née Maréchal, qui l'a beaucoup aidé[447]. Ils demeurent d'abord au 60 rue Saint-Claude (quartier Saint-Nicolas peuplé de gens de mer, Bretons pour beaucoup) dans une grande maison, puis s'installent 43 rue Réaumur, près de la Banque de France et de la Préfecture, dans un quartier plus distingué, toujours à La Rochelle. Il acquiert tout le pâté de maisons qui va du 20 de la rue des

[445] Ce livre des « actions et parts de la société Les Chalutiers de La Rochelle » pourrait dater de 1918, année de création par F.J. Castaing de cette société anonyme.
[446] *Ibid, loc. cit.*
[447] CASTAING Élian, *témoignage déjà cité.*

Saints Pères au 15 de la rue de la Cloche[448]. Il devient un acteur important de la vie locale : conseiller municipal de La Rochelle de 1919 à 1921, juge consulaire de 1923 à 1934, président du tribunal de commerce en 1931 (jusqu'en juillet 1940 où il est mobilisé), membre de la chambre de commerce en 1922 jusqu'à juillet 1940), président du syndicat des armateurs en 1925 (jusqu'en juillet 1940). Sur le plan national, il devient vice-président du comité central des armateurs de France, section pêche, de 1922 à 1936 (il en est président de 1937 à juillet 1940)[449] (figure 13).

Figure 13 – Portrait de Fernand Castaing, armateur

M. Castaing, armateur

Source : AM La Rochelle, *Fonds André Rocheau*, *op. cit.*

2.2.3 L'ARPV, association d'armateurs locaux (1913)

C'est un groupe d'armateurs rochelais et aunisiens qui constitue cette Association Rochelaise de Pêche à Vapeur. Le 2 octobre 1913, par un acte sous seings privé enregistré à La Rochelle, cinq armateurs rochelais forment une société en nom collectif et à capital variable ayant pour objet la vente des produits de leur industrie, dont la raison sociale est « Association rochelaise de pêche à vapeur » et le siège à La Rochelle à la Ville-en-Bois. Le capital est fixé à 27 000 frs fourni par chacun des sociétaires proportionnellement au nombre de bateaux pour lesquels il adhère. Ces cinq armateurs sont :

- V. Bousquet, représentant les navires *Pélican* et *Goëland*

[448] I*bid.* Le 43 rue Réaumur est alors la demeure de l'Administrateur des Affaires Maritimes et le 22 Rue des Saint Pères accueille les bureaux des Affaires Maritimes.
[449] Archives privées de la famille MENU, CASTAING F., *Lettre au Sénateur V. Delpuech*, Curriculum vitae en vue de le proposer au titre de Commandeur de la Légion d'Honneur, 26 août 1957.

- P. Gufflet, représentant les navires *Mars*, *Vénus*, *Jupiter*
- R. Maubaillarcq, représentant le navire *Richelieu*
- H.Véron, représentant les navires *Aunis* et *Poitou*
- R. Fouchard, représentant le navire *Harlé*[450]

Ces armateurs locaux sont en effet désireux de vendre leur pêche directement à la clientèle par l'intermédiaire d'un organisme commun, mais aussi de constituer un groupement d'achats en particulier pour peser sur les prix du charbon, source d'énergie essentielle pour les chalutiers à vapeur[451]. Les navires de l'Association ont pour emblème la Croix de Malte.

En 1920, d'autres armateurs les rejoignent : Marty et Rivaille, la Société anonyme de pêche et d'armement de l'ouest de F. Darde (la SAPAO), la Société des Pêcheries du Sud-Ouest de Holley Williams[452]. Cette association regroupe des armateurs de plus petite taille que les deux précédents et pour la plupart des entrepreneurs locaux. Quatre d'entre eux font l'objet de cette étude : la société Maubaillarcq et Cie créée par René Maubaillarcq, la société en commandite simple Henri Véron, l'armement de Charles Garrigues et Paul Gufflet.

René Henri Thomas Maubaillarcq est issu d'une famille rochelaise. Il est né le 19 avril 1866 au 42 rue Chaudrier à La Rochelle, fils aîné de Prudent Henri Maubaillarcq notaire rochelais et de Marie-Adorise Audry issue d'une riche famille de Bouhet (Charente-Inférieure)[453]. Après son passage dans l'armée R. Maubaillarq revient au notariat, son premier métier ; vers 1889, il apparaît dans les registres comme clerc de notaire. Puis il se consacre pendant plusieurs années à la gestion de ses terres sur la commune de Bouhet et aux derniers restes de viticulture locale subsistant après la grande crise du phylloxéra de 1867-1868. Vers 1895, R. Maubaillarcq et son épouse sont officiellement domiciliés à Bouhet[454].

Venant habiter à La Rochelle, 44 cours Wilson, c'est au début des années 1910 que R. Maubaillarcq commence à exploiter simultanément quatre ou cinq chalutiers métalliques à vapeur très modernes pour leur époque, qui sortent en haute mer pour des campagnes de quinze jours à trois semaines. Il fait construire le chalutier à vapeur *Richelieu* en Grande-

---

[450] Mme Vve MENU, fonds privé J. C. MENU, ancien directeur général de l'ARPV. *Extrait de l'acte sous seings privé créant l'ARPV, enregistré auprès du Tribunal de Commerce de La Rochelle* (volume 19, n° 139). Annexe 10.
[451] BIARD V., « *Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle* », *Le Chasse –Marée, art. cit.*, p. 11-12.
[452] MENU J. C*., La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*, La Rochelle, 2002, Geste éd. et Menu J.C., p.83.
[453] BONNET Elodie, « René Maubaillarcq », *Mille ans à Bouhet*, http://milleansabouhet.pagesperso-orange.fr, p. 1.
[454] *Ibid*, p. 14. Lors des élections des 6 et 13 mai 1900, René MAUBAILLARCQ est élu maire de Bouhet et le demeure pendant 45 ans sans interruption. Il est réélu en 1904, 1908, 1912, 1919, 1925, 1929 et 1935.

Bretagne par la *Smith's dock Company* à Middle Brough en 1911. Il en est copropriétaire avec Ernest Moinet. Le navire est lancé le 6 décembre 1911. Jaugeant 278,82 tjb, il est long de 38,47 m et au plus large de 7,08 m[455]. Ce navire est ponté, dispose de deux mâts. Le 12 juin 1913, l'armateur fonde, avec vingt-cinq associés, la Société René Maubaillarcq et Compagnie au capital social de 430 000 frs[456]. C'est alors une société en commandite simple[457] qui a pour objet la pêche, la vente et la conservation du poisson, l'achat des navires. La même année, il contribue à la création de l'ARPV[458]. Un deuxième chalutier le *Vauban* est commandé aux Chantiers britanniques Smith's Dock Company Limited de South Rank en Bees en Grande-Bretagne dans le Yorkshire (figure 14). Lancé le 17 janvier 1914, il est équipé d'un moteur à trois cylindres et sa jauge est de 279 tjb. Long de 39,46 m, au plus large de 7,09 m, il dispose d'un pont, d'un vaigrage* isolant et de deux mâts. R. Maubaillarcq en est l'unique propriétaire déclaré[459].

Figure 14 - Le *Vauban*, deuxième chalutier commandé par Maubaillarcq et Cie, lancé en 1914

[455] AD 17, 5 P 2309, *Dossier du Richelieu*.

[456] AD 17, 5 P 2326, *Dossier du Vauban,* Extrait des minutes du greffe de la justice de paix du canton est de La Rochelle, en date du 1er avril 1914.

[457] Société en commandite simple : société constituée par un ou plusieurs associés solidairement responsables, (les commandités), et un ou plusieurs bailleurs de fonds (les commanditaires). Ce type de société s'adresse, par exemple, à des personnes qui veulent créer un commerce (associés actifs ou chefs d'entreprise), mais qui ne disposent pas de capitaux suffisants. Il n'y a pas de montant minimum. La dénomination sociale doit porter le nom d'un ou de plusieurs commandités. L'emploi du nom du commanditaire n'est plus interdit mais engendre une responsabilité partielle plus élevée. Il n'est responsable qu'à concurrence de l'apport promis. Le commanditaire ne peut exercer aucun acte de gestion, même en vertu d'une procuration. Les commandités ont une responsabilité solidaire et illimitée. Les commanditaires ont une responsabilité limitée.

[458] L'A.R.P.V., Association Rochelaise de pêche à vapeur, regroupe alors les armements de Maubaillarcq, Feydel, Gufflet, Bassus, Véron, Perchepied, Bouquet, Lalande et Angibaud (rejoints par Garrigues en 1919).

[459] AD 17, 5 P 2326, *Dossier du Vauban,* Acte de francisation* du 13 février 1914.

Source : *Musée Maritime de La Rochelle*, photothèque

Un troisième chalutier, le *Tavannes*, est lancé le 20 octobre 1918 à Paisley, en Ecosse par *Bow, Mc Lachlan & Co* pour le compte de l'Amirauté. Il est rapidement converti en chalutier de type Castel* jaugeant 279 tjb (109 tjn), doté d'un moteur trois cylindres. Long de 38,42 m et large de 7,10 m, son tirant d'eau est de 12,8 pieds*. Ce navire en acier doublé, disposant d'un vaigrage*, possède deux mâts[460].

L'armateur Henri Véron, autre important armateur local membre de l'ARPV, est né lui aussi à La Rochelle le 16 avril 1889. Il fait des études supérieures à HEC (Hautes Etudes Commerciales). Son père a fondé un petit armement et fait commerce de toiles de voile sur le port, cours des Dames, à La Rochelle. Il meurt en 1912. Le 10 mars 1911, H. Véron prend la succession et crée lui aussi une société en commandite simple, la Société H. Véron et Compagnie, selon un acte reçu par Maître Poissonnet notaire rochelais les 11, 12, 13, 16 et 18 juillet 1912 [461]. Le siège social est situé 27 rue de Réaumur à La Rochelle. Le capital social est de 145 000 frs souscrits par H. Véron, rue Réaumur, n° 27, seul gérant responsable de ladite Société, pour 20 000 frs et par divers commanditaires pour les 125 000 frs de surplus[462]. La société possède alors le chalutier l'*Aunis*. Alors qu'H. Véron est le commandité gérant, les

[460] AD 17, 5 P 2309, *Acte de francisation du Tavannes*, en date du 5 septembre 1925.
[461] Archives privées de VÉRON François, archives privées de son père VÉRON Henri (1889-1972), *Livre des comptes-rendus et délibérations des Assemblées Générales de la Société H. Véron et Cie,* livre ouvert le 20 mars 1912.
[462] Archives privées de VÉRON François, article de presse non daté, titre non signalé, inséré dans le *Livre des comptes-rendus de la Société H. VÉRON*, p. 1.

commanditaires sont au nombre de huit, dont cinq femmes - C. de Sairigné, G. Véron et F. Coutin, Mmes Nadeau et Volmérange, ces deux dernières étant veuves - et trois hommes - Paul Dufour, Eugène Brumauld des Houillères et J. Tribot-Laspierre, sans autre précision. Ce sont manifestement des partenaires financiers qui contribuent à la création de la société grâce à leur apport en capital[463]. Lors de l'assemblée générale du 23 mai 1912, le capital est porté de 143 000 à 288 000 frs en vue de la construction d'un autre chalutier (annexe 11). L'assemblée décide d'appeler le nouveau chalutier *Poitou*.

Lors de l'assemblée du 5 août 1913[464], le compte d'exploitation de la société pour l'année 1913 fait apparaître un bénéfice réalisé pour les deux chalutiers en exploitation : 2 546 frs pour l'*Aunis* et 2 040,15 pour le *Poitou.* Cependant des difficultés se font jour : la mévente se prolonge sur le marché public du poisson aux Carmes. L'idée de créer une coopérative avec d'autres mareyeurs est avancée par le gérant : « Le gérant n'a pas cru devoir arrêter les navires à cette époque [juin 1913], dans l'espoir que des pêches abondantes donneraient des résultats, comme en juin 1912 qui fut le plus fort mois de vente des chalutiers. […]. On ne pouvait pas prévoir que la mévente se prolongerait aussi longtemps […]. Il fait part à l'assemblée de la décision qu'il a prise de cesser le système des ventes à l'encan et de le remplacer par la vente au moyen d'une coopérative à créer avec d'autres armateurs ou gérants locaux ». Cette question soulève des objections. Une autre assemblée est programmée pour en décider. Lors de cette assemblée extraordinaire le 25 août 1913, H. Véron précise que la nouvelle société à constituer compterait neuf bateaux. Eugène Brumault, administrateur, s'exprime et montre « qu'il y a tout intérêt pour les armateurs à ce qu'une entente s'établisse pour maintenir les prix, le marché de La Rochelle étant pour le merlu un des premiers de France, établissant les cours ». La coopérative existe déjà, c'est l'ARPV[465]. Décision est prise de la rejoindre par huit voix pour, une contre[466].

Mobilisé pendant la Guerre mondiale H. Véron donne à Bousquet la gérance de son armement. A son retour, il la reprend. La société avait fait construire deux chalutiers en Grande-Bretagne : l'*Elédone* et le *Poitou*[467]. L'*Elédone* est mis à l'eau en 1911 (243 tjb et une

---

[463] Archives privés VÉRON H., *Livre des comptes-rendus et délibérations des Assemblées Générales de la Société H. Véron et Cie,* Assemblée générale extraordinaire du 23 mai 1912, p. 1.
[464] *Ibid,* p.2.
[465] Cette coopérative se constitue en association d'armements, l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV), déjà citée, en 1912.
[466] Archives privées VÉRON F., *Livre des comptes-rendus et délibérations des Assemblées Générales de la Société H. Véron et Cie, op. cit.,* Assemblée Générale extraordinaire 25 août 1913, p.2.
[467] Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Yves, *op. cit*.

puissance de 425 cv). Le *Poitou* est une unité en acier construite en 1912 à Middelsbourg ; il mesure 37,01 m de long, 6,64 m de large, jauge 250,90 tjb*, dispose d'un pont, d'un vaigrage, de 2 mâts et d'un moteur de 425 cv[468]. En 1920, l'armateur possède encore deux chalutiers, l'*Aunis* et le *Poitou*, attachés au port de La Rochelle. L'*Aunis* jauge 342,34 tjb et sa puissance est de 425 cv. L'*Elédone* est vendu.

Paul Gufflet est le troisième de ces armateurs indépendants qui rejoignent l'ARPV. Non Rochelais d'origine, il est né dans un village marocain[469]. Il est armateur à la fois à Agadir au Maroc et à La Rochelle, devient armateur gérant du chalutier le *Vénus*, une unité en acier construite à Aberdeen en Ecosse en 1908, long de 32,62 m[470]. Ce navire est francisé à La Rochelle le 27 mars 1908 pour le compte de De Rivasson, puis revendu aux enchères le 30 avril 1910 à P. Gufflet. En fait, ce dernier ne possède que 6/30^{e} des parts du navire. Dix autres personnes en sont propriétaires. Seuls trois d'entre eux sont des Rochelais, connus pour les deux derniers d'entre eux comme armateurs au commerce : Maurice Delmas, la Compagnie Delmas Frères[471] et Christian Mörch[472]. A eux trois, ils apportent 5/30^{e} des capitaux. Les sept autres associés sont des non Rochelais demeurant dans le Sud-Ouest pour l'essentiel, à Marmande et dans la Région bordelaise. Leur apport financier global est déterminant, à hauteur de 19/30^{e} (tableau 24).

Tableau 24 - Associés, propriétaires du chalutier *Vénus* (1910)

Associés	**Lieu de résidence**	**Nombre de parts**
Paul Guflet	La Rochelle	6/30e
Léonard Vervial	Marmande	3/30e
Joseph Lagrange	Marmande	3/30e
Henri Lacosse	Cenon (près Bordeaux)	1/30e
Marcel Chaumard	Bordeaux	4/30e
Marcel Feuillet	Bordeaux	3/30e
Léon Feuillet	Bordeaux	2/30e

[468] AD 17, 5 P 2304, *Dossier du Poitou*, Acte de francisation provisoire, 3 janvier 1913.
[469] GUELFI André, *L'original*, Paris, R. Laffont, 1999, p. 242.
[470] AD 17, 5 P 2327, *Dossier du Vénus*, Acte de francisation du 27 mars 1908.
[471] Les frères Delmas sont alors 3 : Frank, Julien qui créent la Compagnie Maritime Delmas en 1867, et Emile qui les rejoint en 1873. Léonce Vieljeux, gendre de Frank Delmas les rejoint à son tour en 1898. Ensemble, ils développent leur compagnie de commerce maritime.
[472] Christian Mörch, armateur au commerce, est président de la chambre de commerce de La Rochelle de 1881 à 1891

Louis de Rivasson	Poitiers	3/30e
Delmas frères	La Rochelle	2/30e
Maurice Delmas	La Rochelle	2/30e
Christian Mörch	La Rochelle	1/30e

Source : AD 17, 5 P 2327, *Dossier du Vénus*, Douanes de La Rochelle

L'armement Garrigues, enfin, rejoint l'ARPV en 1919. Charles Garrigues est l'ancien associé d'O. Dahl. Après leur séparation en 1917, Charles Garrigues achète un chalutier, le *Cordouan*, en 1919[473]. Celui-ci mesure 37,01 m de long, 6,64 m de large, possède deux mâts. En acier doublé, construit à Middlesbrough en 1911, il est mis à l'eau la même année. Il se porte acquéreur d'un deuxième chalutier ayant les mêmes caractéristiques : le *Chauveau*. C. Garrigues est l'unique propriétaire du vapeur *Cordouan* ainsi que du *Chauveau*[474].

2.2.4 La SAPAO et la PARO : deux initiatives parisiennes (1919 et 1920)

Le 13 décembre 1919 a lieu la première assemblée générale constitutive de la SAPAO la Société Anonyme des Pêches et d'Armement de l'Ouest[475]. Elle est fondée par Maurice Pilliard, se déclarant armateur demeurant à Paris, avec un capital social de deux millions de frs répartis en 4 000 actions émises au prix unitaire de 500 frs. Toutes les actions sont acquises, dès l'émission, par 117 actionnaires. Son siège social est situé à Paris. Elle entend exploiter des chalutiers basés à La Rochelle. C'est pour l'essentiel une initiative d'hommes d'affaires à la recherche d'un placement financier. La deuxième assemblée générale constitutive désigne les administrateurs au nombre de sept[476]. Parmi ceux-ci, il y a deux banquiers, l'un de La Rochelle L.E. Babut, l'autre de Strasbourg P. Zang, mais aussi deux négociants, l'un de Nantes L.R.M. Cochart et l'autre de Swansea en Angleterre. Un cinquième homme d'affaire, G.A.J. Trichard, est administrateur de sociétés. Le président en est le fondateur, M. Pilliard. Le Commandant Darde, capitaine de corvette en congé, est le gérant rochelais de la flottille. Celle-ci compte, en 1920, quatre chalutiers basés à La

---

[473] *Ibid*, *Dossier du Bartavelle,* lequel devient le *Cordouan,* Acte de francisation du *Cordouan*, 8 décembre 1919.
[474] AD 17, 41 ETP 857, *Note du Lieutenant du port de La Rochelle,* 4 décembre 1920*, doc. cit.,* voir original en annexe de la première partie. Les deux navires sont vendus en 1927 à la société des Chalutiers de La Rochelle, armement de F.J. Castaing.
[475] AD 17, 5 P 2223*, Dossier du navire Bois des buttes,* Compte-rendu de la première AG constitutive du 13 décembre 1919, tenue à Paris.
[476] *Ibid*, Compte-rendu de la deuxième AG constitutive du 20 décembre 1919, réunie à Paris elle aussi.

Rochelle, selon la liste établie par le lieutenant du port : le *Bois des Buttes*, le *Bois des Caures*, le *Givenchy* et le *Vimy*[477]. Lors de la première assemblée générale, il est décidé en effet d'acheter deux chalutiers : le *Honschoote* rebaptisé le *Bois des Buttes* et le *Wattignies* qui devient *le Bois des Caures.* Ces deux navires sont construits sur le même modèle à Savannah aux Etats-Unis en 1919. A coques métalliques sans doublage et mus par un moteur à vapeur et à hélice, ils mesurent 43,19 m de long, 7,47 m de large et jaugent 107,88 tjb[478]. Les deux unités reçoivent leur acte de francisation le 22 septembre 1920. Le *Bois des Caures* est adjugé le 29 décembre 1920 à Henri Brault, capitaine au long cours à La Rochelle et directeur de la SAPAO, pour le prix de 820 241 frs[479]. Une autre unité, le *Givenchy*, ex-*Marie Marcelle*, ex-*Iroise*, de 86,98 tjn, reçoit son acte de francisation le 11 mai 1920, alors que le *Vimy* ex-*Orang-Outan* et ex-*Thor*, de 103,70 tjn, est francisé le 16 juin 1920[480]. Selon ses statuts, la société a pour objet « la pêche du poisson de mer au moyen de tous bateaux, engins à vapeur ou autres […] ; l'armement de navires […], toute opération mobilière, immobilière, commerciale, industrielle et financière se rattachant à pareilles industries […] » (article 3). Ces statuts offrent la possibilité, comme ceux de la Société des Chalutiers de La Rochelle de F. Castaing, d'un développement d'activités complémentaires à terre. Mais elle ne franchit pas ce cap. Elle rejoint l'ARPV en 1920.

La société des Pêcheries et Armements (La) Rochelle Océan (PARO) est fondée le 1er avril 1920 par Laurent Marie Charles de Peyrecave de Lamarque, un ancien officier de marine. Né le 8 juillet 1884 à Montauban (Tarn-et-Garonne), il entre dans la Marine Nationale à Brest en 1902, fait l'École Navale. Aspirant, puis enseigne de vaisseau à Brest, il est affecté à Rochefort-sur-Mer (Charente-Inférieure) le 1er janvier 1908[481]. Pendant la guerre 1914-1918, alors lieutenant de vaisseau, il commande le sous-marin *Pluviôse* qui coule. Après deux jours d'efforts, il réussit à ramener le submersible à la surface avec ses 32 hommes d'équipage vivants. Il démissionne de la Marine le 8 mars 1920. Associé de R. Maubaillarcq au sein de la Société des Études Industrielles Rochelaises, il devient armateur à la pêche[482].

---

[477] AD 17, 41 ETP 857, *Note du Lieutenant du port de La Rochelle*, 4 décembre 1920, *doc. cit.* (Annexe 12)
[478] AD 17, 5 P 2223, *Dossier des Douanes du Bois des buttes,* Dossier de demande d'inscription d'hypothèque auprès du Bureau des Douanes de La Rochelle, 6 décembre 1920.
[479] *Ibid*, Directive générale de l'enregistrement des Domaines, Bureau de Rochefort, 21 décembre 1919.
[480] *Ibid*.
[481] École Navale, *Officiers et anciens élèves*.
[482] BONNET Elodie, « René Maubaillarcq », *Bouhet : mille ans (site www.milleansabouhet.fr),* mai 2013, p. 4.

C. de Peyrecave constitue alors la PARO, société au capital de 3 700 000 frs, avec quatre associés : René de Peyrecave, Alfred-Victor Bour Docteur en droit (Paris), le colonel comte Prosper Keller (Paris) et le baron Louis de Saizieu (Marsillargues, Hérault)[483]. Le siège social est situé à Paris (8e), 65 rue d'Amsterdam. Une direction opérationnelle est créée à La Rochelle sur le quai est du bassin des chalutiers[484]. La PARO arme une série de chalutiers qui arrivent à La Rochelle à partir de 1920. Ils portent tous un nom composé à partir du prénom *Marie.* Les premiers sont la *Marie-Simone* (juillet 1920), la *Marie-Anne* (novembre 1920) et la *Marie-Gilberte* (décembre 1920).

2.2.5 En 1920 : une filière concentrée au développement exogène

Depuis 1904, avec la création de ces armements, la flotte de chalutiers à vapeur s'est développée. En 1920, le lieutenant du port dénombre 42 chalutiers fréquentant La Rochelle (Annexe 12). Ces bateaux y sont attachés, selon la statistique de l'Inscription maritime* locale. Cela signifie que cinq d'entre eux sont basés à La Rochelle, y débarquent régulièrement leur pêche, sans pour autant appartenir à un armateur rochelais (tableau 25), ce qui dénote un attrait du port et de sa criée qui va au-delà des seuls navires armés à La Rochelle. Ce tableau recense quatorze armements, dont deux sont basés dans d'autres ports que La Rochelle : celui de William qui possède trois navires ayant pour ports d'attache Saint-Nazaire et Lorient ; celui de Pousson dont le navire est attaché à Lorient. F. Castaing, armateur rochelais, arme huit navires cette année-là dont deux sont inscrits à Nantes, le *Damier* et le *Harle*, mais qui fréquentent le port de La Rochelle avec les six autres. Ainsi douze des quatorze armements sont rochelais. Encore faut-il tenir compte des navires marqués comme « vendus » en 1920 : *le Phoque II* de Mme Chopart, le *Balsamine* de J. Bobinec[485] et deux navires de F. Castaing, le *Monravel* et le *Sirena*. En définitive, il y a dix armateurs rochelais au 4 décembre 1920 possédant trente-huit chalutiers à vapeur.

Tableau 25 - Liste des chalutiers à vapeur fréquentant le port de La Rochelle (1920)

Armateurs ou	Personnalités	Nombre	Noms	Port

[483] BIARD V., « *Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle* », Chasse Marée, n° 52, *art. cit.,* p. 8.
[484] AD 17, 164 J, Fonds CCI La Rochelle, *Lettre de la PARO à M. Courtade*, client, 5 mars 1926.
[485] AD 17, 5 P 2220, *Dossier du chalutier Balsamine.* Le chalutier appartenait depuis le 27 mars 1920 à quatre propriétaires dont Joseph Bobinec (part de 5/8e du navire), Laurent Bobinec (1/8e), Charles Tonnerre (1/8e) et Jean-Marie Kersaho (1/8e). Il est revendu le 13 septembre 1920 à la Société *Les entreprises maritimes basques,* de Socoa (Ciboure, Basses-Pyrénées).

sociétés rochelaises	dirigeantes		(et éventuelle vente)	d'attache
*Sté des Pêcheries de l'Atlantique	Oscar Dahl	11	*Chanchardon – Chassiron* *Les Baleines – La Banche –* *Verdon - Les Barges – La Coubre* *Pen Men – Rochebonne* *Shamrock – Lavardin*	La Rochelle
*Véron	Véron	2	*Aunis - Poitou*	La Rochelle
* SAPAO	Darde	4	*Bois des Buttes - Givenchy* *Bois des Caures - Vimy*	La Rochelle
*Garrigues	Garrigues	2	*Chauveau -Cordouan*	La Rochelle
*Bossus	Bossus	1	*Fougères*	La Rochelle
*Brière et Cie	Bousquet	1	*Goeland*	La Rochelle
*Fardel	Fardel	1	*Gorille*	La Rochelle
* PARO	De Peyrecave	3	*Marie-Anne - Marie-Gilberte* *Marie-Simone*	La Rochelle
*Mme Chopart		2	*Phoque II* (vendu) *Valeureux*	La Rochelle
*Maubaillarcq et Cie	Maubaillarcq	2	*Richelieu - Vauban*	La Rochelle
*Chalutiers de La Rochelle	Castaing	8	*Damier - Espéranza – Harle* *Monrevel* (vendu) *Picorre – Marthe* *Sirène* (vendu)- *Courbajean*	Nantes (Damier) La Rochelle (les 7 autres)
*Bobinec[486]	Bobinec	1	*Balsamine* (vendu)	La Rochelle
Non rochelais				
*SACO	William	3	*Kerdonis* *Kerriado II* *Kernevel*	Saint-Nazaire Lorient Saint-Nazaire
* Dufilhol	Pousson	1	*Menhir*	Lorient

Source : AD 17, 41 ETP 857, *Fonds CCI La Rochelle*, Note du lieutenant du port de La Rochelle, 4 décembre 1920 (tableau complet en annexe 12 de la première partie)

La répartition de la flotte montre déjà une concentration technique[487] de ces armements. Deux d'entre eux, O. Dahl avec onze navires et F.J. Castaing avec huit navires dont deux attachés au port de Nantes, arment près de 45 % des chalutiers du port. C'est une situation qui s'inscrit, avec retard pour la pêche, dans la logique plus générale d'un

[486] L'armement Bobinec, très éphémère, est constitué par Jacques Bobinec. Indépendant, il appartient à quatre associés dont J. Bobinec lui-même qui possède les 5/8^{e} du capital, Laurent Bobinec, Charles Tonnerre et Jean-Marie Kersaho (1/8^{e} du capital chacun). Ils arment le *Balsamine* construit à Osaka au Japon en 1912, chalutier à la coque en fer, d'une jauge de 50,37 tjb, long de 35,23 m, large de 6,75 m[486]. Tout en restant basé à La Rochelle, il change très vite de propriétaire, vendu dès le 19 septembre 1920 à un armement de Socoa près de Ciboure (Basses-Pyrénées) Les Entreprises Maritimes Basques dirigées par Edmond Gaudin.

[487] La concentration technique correspond à l'agrandissement de la taille des unités de production en un même lieu, qui engendre une position qui peut être dominante dans la branche.

capitalisme industriel en développement en France, avec la création de sociétés. Celles-ci sont pour l'une, l'armement Véron, une société en commandite simple constituée par un ou plusieurs associés solidairement responsables, (les commandités), et un ou plusieurs bailleurs de fonds (les commanditaires). Les commandités ont une responsabilité solidaire et illimitée. Les commanditaires n'ont qu'une responsabilité limitée à leur apport. Pour deux autres, les armements O. Dahl et R. Maubaillarcq, ce sont des sociétés en nom collectif, personnes morales dont les associés « en noms » possèdent le statut de commerçant à titre personnel. Il faut au minimum être deux pour créer une telle société. Enfin les Chalutiers de La Rochelle, la PARO et la SAPAO sont des sociétés anonymes (SA) ainsi appelées car la dénomination sociale ne révèle pas le nom des actionnaires, dont on peut même ignorer l'identité lorsque les titres de ces sociétés sont au porteur (tableau 26). Leur statut protège partiellement leurs actionnaires en cas de faillite, car ceux-ci ne sont responsables que dans la limite de leurs apports. Ils peuvent céder librement leurs actions.

La SA est la formule la plus représentative de l'entreprise capitaliste dont bénéficie aussi la pêche industrielle[488]. En France, cette révolution financière n'est cependant que partielle, les sociétés anonymes cohabitant avec des sociétés en nom collectif ou de simples entreprises individuelles fragiles et éphémères[489]. La Rochelle connaît ainsi le même processus que Grimsby en Grande-Bretagne, Boulogne et Lorient en France, celui de la constitution d'entreprises capitalistes[490].

Tableau 26 – Types de sociétés des armements rochelais (1920)

Types de société	**Personnalités dirigeantes**
Société en commandite simple : Véron et Cie	H. Véron

[488] La société anonyme a été officiellement réglementée pour la première fois dans le code de commerce de 1807, lequel ne venait que reconnaître la réalité pratique antérieure assez peu fréquente encore, de sociétés composées uniquement d'actionnaires non responsables. C'est cette même pratique qui a créée tous les organes de ces sociétés (assemblées générales, conseil d'administration, notion de quorum, notion de majorité simple qualifiée, nature des assemblées, conseil de surveillance, commissaires aux comptes). C'est une loi de mai 1863 qui réglemente et reconnaît par là même ce type de société, imposant un nombre minimal de 7 associés. En reprenant ces dispositions, la loi de 1867 vient libérer les SA qui, jusque-là, devaient obtenir l'autorisation du Conseil d'Etat pour exister (la loi de 1863 n'avait libéré que les SA au capital inférieur à 20 millions de francs, créant ainsi un premier type de société à responsabilité limitée, contrairement aux sociétés en commandite par actions dont la constitution était libre). Cette loi de 1867 permet l'essor notable des sociétés anonymes.

[489] BUTTI Gilbert, LE BOUËDEC G., « Les mutations économiques : un bilan mitigé », dans A. CABANTOUS , *op. cit*., p. 493.

[490] OUSTRIC G., *Le port de Boulogne au XIXe siècle,* 1981*,* cité par C. VAUCLARE*, « Naissance d'une industrie »,* Toulouse, Privat, 1987, p. 262.

Sociétés en nom collectif : O. Dahl et Cie Maubaillarq et Cie	 O. Dahl R. Maubaillarcq
Sociétés anonymes : Chalutiers de La Rochelle PARO SAPAO	 F.J. Castaing C. De Peyrecave Cd Darde

Source : AD 17, 41 ETP 928, à partir de la liste des chalutiers à vapeur fréquentant le port de La Rochelle, *op. cit*., 4 décembre 1920

La constitution de ces sociétés vise à rassembler des capitaux étrangers à cette activité et extérieurs à la région, pour des investissements plus coûteux en chalutiers plus grands et plus sophistiqués, porteurs de distribution de revenus financiers[491]. Cette origine extérieure des capitaux participe à une spécificité marquée de la création de la pêche industrielle rochelaise, celui d'un développement exogène qui est le fait d'armateurs non rochelais pour le plus grand nombre.

L'analyse du nombre de propriétaires[492] des armements rochelais permet de connaître le nombre d'apporteurs de capitaux dans ces sociétés (tableau 27). Ainsi l'étude de la structure des actionnaires de la SA des Chalutiers de La Rochelle fondée le 28 février 1919, dirigée par F. Castaing, met en évidence un financement du capital social par 138 actionnaires dont 75,6 % demeurent hors de La Rochelle et de la Charente-Inférieure[493]. La SAPAO, Société Anonyme des Pêches et d'Armement de l'Ouest fondée le 13 décembre 1919, est la propriété de 117 actionnaires. La société R. Maubaillarcq et Cie fondée le 15 juin 1913 comprend 25 associés. C'est aussi le cas d'autres sociétés, même plus petites, telle celle de Paul Gufflet, un des fondateurs de l'ARPV, qui arme le *Vénus*, propriété de onze associés, dont sept sont résidents hors du département, de la PARO fondée le Ier avril 1920 par cinq associés ou de l'armement Jacques Bobinec avec quatre associés. Seul O. Dahl et Cie, pourtant le plus grand des armements locaux, demeure une affaire très familiale avec son épouse. Après le départ de son associé P. Garrigue en 1917, il demeure le seul propriétaire des navires de sa société en nom collectif Dahl et Cie.

Tableau 27 - Nombre de propriétaires du capital des armements rochelais

Armements rochelais	**Nombre de propriétaires du capital**

[491] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », MOLLAT M*, Histoire des Pêches maritimes en France*, p. 262.
[492] Propriétaires : actionnaires (SA), associés (SARL) ou commanditaires (SCS).
[493] Le département de la Charente-Inférieure deviendra la Charente-Maritime le 4 septembre 1941.

O. Dalh et Cie	2
Chalutiers de La Rochelle	135
R. Maubaillarcq et Cie	25
SAPAO	117
P. Gufflet	11
PARO	5
J. Bobinec	4

Source : tableau reconstitué à partir des monographies des armements rochelais créés avant 1920

Une dernière approche, celle des lieux de naissance, d'habitation et de création des sociétés, permet de mesurer le degré d'implication dans la vie rochelaise de leurs initiateurs. Les deux principaux armateurs locaux ne sont ni Rochelais, ni Charentais-maritime. O. Dahl est né en Norvège, alors que F.J. Castaing est né à Gujan-Mestras sur le bassin d'Arcachon. Tous deux deviennent Rochelais et y fondent famille et armement. C. de Peyrecave, quant à lui, est né à Montauban et fonde la PARO à Paris comme M. Pilliard qui crée la SAPAO. Seuls les armateurs indépendants qui se regroupent au sein de l'ARPV sont d'origine rochelaise ou aunisienne (tableau 31).

Ainsi, les plus importants armateurs viennent d'ailleurs pour créer leurs armements dans un port qui, pour eux, possède des atouts importants, situé au cœur d'un golfe de Gascogne poissonneux, en particulier de ces poissons nobles vendus à bons prix à la criée de la ville, la plus active de la côte ouest ; un port qui dispose contrairement au bassin d'Arcachon de la protection de sa baie facilement accessible, d'une infrastructure portuaire publique enfin, déjà équipée d'un bassin extérieur prêt à accueillir des chalutiers et relié au réseau ferré national, contrairement à Lorient. La Rochelle attire les entrepreneurs de pêche et surtout les capitaux, expression d'un processus de création exogène des armements.

Tableau 28 - Principaux armateurs de La Rochelle, leur origine et celle de leurs armements (1920)

Nom armateurs	**Lieu naissance**	**Adresse**	**Date de création de l'armement**	**Lieu de création**
O. Dahl	Norvège (Sarpsbourg)	La Rochelle	1904	La Rochelle

F. Castaing	Gujan-Mestras (Bassin d'Arcachon)	La Rochelle	1909 (Coop) 1918 (SA)	La Rochelle
R. Maubaillarcq	La Rochelle	Bouhet (Chte-Inf.)	1910	La Rochelle
H. Véron	La Rochelle	La Rochelle	1911	La Rochelle
M. Pilliard (SAPAO)	n.d.	Paris	1919	Paris
C. de Peyrecave (PARO)	Montauban	Paris	1920	Paris

Source : Tableau composé à partir des bibliographies des armateurs

Ainsi en moins de deux décennies de grands armements naissent à La Rochelle, drainant des entrepreneurs et des capitaux bien au-delà de la ville pour constituer une flotte de chalutiers à vapeurs. La Rochelle est le troisième port de France en 1919, derrière Boulogne-sur-Mer et Bordeaux, le deuxième de pêche fraîche si l'on excepte Bordeaux, port morutier (Annexe 13). Mais cette flotte ne serait rien sans l'embarquement de marins pêcheurs, venus pour beaucoup d'ailleurs, renforçant cette constitution exogène de la pêche industrielle locale.

2.3 Les marins pêcheurs, des Bretons pour l'essentiel

Une autre dimension de ce processus de création exogène des armements rochelais est l'embarquement des centaines de marins pêcheurs pour l'essentiel non rochelais à bord des chalutiers à vapeur. Une grande majorité d'entre eux sont des Bretons. Mais la présence de ceux-ci à La Rochelle n'est pas nouvelle.

2.3.1 Une présence ancienne des Bretons à La Rochelle

La présence des Bretons en Aunis est une donnée permanente de la vie économique de la province d'Aunis depuis la fin du Moyen Âge[494]. Les Bretons furent parmi les pionniers qui, après 1131, participèrent au peuplement et au développement de La Rochelle. Lors du recensement de 1224, ils représentaient 15% des 177 noms de personnes originaires d'une région éloignée de plus de cent kilomètres de la ville. La présence bretonne dans la cité et dans sa banlieue relevait d'abord de travailleurs venus y gagner leur vie. Le surpeuplement relatif de la Bretagne, notamment de ses régions côtières, avait conduit nombre de ses habitants à migrer vers l'Aunis pour y vendre la force de leur bras comme saisonniers dans la

[494] TRANCHANT Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, p.233-251.

culture de la vigne, hommes de service pour des marchands ou exploitants agricoles. Ils venaient aussi pour chercher fortune en s'installant à leur compte. La communauté des gens de mer comptait naturellement dans ses rangs des Bretons venus pallier les carences en matière de personnel naval. Les patrons et compagnons des navires bretons, qui venaient proposer leurs services de transporteurs aux négociants rochelais et étrangers, se livraient également, afin d'agrémenter leurs profits d'armateurs, à l'achat de bateaux aunisiens[495].

Mais c'était surtout par leurs marins que les Bretons se sont fait connaître à la fin du Moyen Âge. Pour eux, le transport maritime fut d'abord le complément naturel de leur activité de pêche initiale[496]. Profitant d'une relative neutralité dans le conflit franco-anglais, les armateurs du duché de Bretagne spécialisèrent leur flotte dans le cabotage au cours des XIV^{e} et XV^{e} siècles pour s'imposer comme des intermédiaires indispensables du commerce en mer du Ponant (Manche, Atlantique et Amériques). Au XV^{e} siècle, 85 % des navires affrétés à La Rochelle étaient d'origine bretonne, contre 6 % d'origine espagnole, 6 % allemande et seulement 3 % anglaise[497] (tableau 29).

Tableau 29 - Origine des navires affrétés à La Rochelle (XVe siècle)

Origine des navires affrétés	**Nombre**	**Pourcentage**
Bretagne	27	85 %
Espagne	2	6 %
Angleterre	1	3 %
Allemagne	2	6 %

Source : TRANCHANT M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge, op.cit.,* p.248

A La Rochelle, dont la flotte était loin de pouvoir assumer tout le trafic, les Bretons surent occuper le terrain dès cette époque. Ces caboteurs bretons provenaient des havres dont l'activité reposait sur le commerce de longue distance, particulièrement la Cornouaille pour 55 %, le Goello 19 % et le Léon 11 %[498]. Ainsi les Bretons furent nombreux à naviguer durant tous ces siècles. Selon G. Le Bouëdec, « les Bretons sur les mers, ce sont plus de 20 000

[495] DELAFOSSE Marcel, « Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XVe et XVIe siècles *», Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. XXXIII, 1953, p. 61.
[496] TRANCHANT M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, *op. cit*, p. 248-249.
[497] *Ibid,* p. 248.
[498] La Cornouaille et le Léon se situent à la pointe de la Bretagne, autour de Quimper et de Brest. Le Goello, quant à lui, correspond à la région de Paimpol et Saint-Brieuc.

hommes aux XVII[e] et XVIII[e] siècles, 100 000 au tournant des années 1900 qui naviguent au grand commerce, au cabotage, qui vont pêcher à Terre-Neuve, en Islande ou dans les eaux côtières, qui constituent les équipages de la Royale. (…). Le navire est leur lieu de travail, de souffrance, leur gagne-pain[499] ». En un siècle, de 1787 à 1887, leurs effectifs ont quadruplé et trois marins français sur quatre sont désormais Bretons[500]. Ils étaient 22 571 navigants bretons en 1787, en incluant les novices et les mousses. Ils atteignent le chiffre de 133 868 inscrits maritimes* en Bretagne en 1887. En proportion de la population bretonne totale, la croissance est du même ordre pour atteindre 5,5 % en 1887. La Bretagne est alors une grande région maritime.

Or, au XIX[e] et au début du XX[e] siècle, le centre de gravité de l'économie européenne se déplace vers le nord de l'Europe industrielle, modifiant l'offre d'embarquement des marins. Le négoce maritime qui dominait l'import-export et le transport maritime laisse la place au seul armement maritime au service du commerce extérieur dominé par les producteurs. Saint-Malo et Lorient sont déclassés et le pôle nantais est décroché par Le Havre-Rouen et Marseille. La Bretagne est pénalisée par cette mutation des échanges[501]. Une autre mutation accentue cette « périphérisation » de la Bretagne, le développement de la navigation à vapeur. Les pêcheurs bretons se trouvent menacés par l'irruption du chalutage à vapeur à La Rochelle et à Lorient. Les Bretons avaient vu dès 1893 apparaître les chalutiers anglais. Le premier chalutier à vapeur apparaît à Lorient en 1898-1900[502], mais les Groizillons et les Étellois y voient une menace contre leur modèle socio-économique artisanal de pêche. En mai 1899, le sénateur du Morbihan, de Lamarzelle, prend la défense des Groizillons qui arment alors 200 bateaux de vingt-cinq à trente tonneaux :

> « […] Depuis un an ou dix-huit mois environ, il existe des bateaux à vapeur, qui se sont mis à faire la pêche au chalut, à faire concurrence à ces voiliers, et ces bateaux à vapeur, au lieu de pêcher avec des filets de 10 à 12 m de large, pêchent avec des filets qui ont de 80 à 100 m de large, ces filets que les Anglais ont appelés *Ottertrawl*, c'est-à-dire filets-loutres, fort bien nommés d'ailleurs, parce qu'ils sont éminemment destructeurs de poisson. Qu'est-t-il arrivé ? C'est que, partout où ces vapeurs ont apporté leur pêche considérable, ils ont naturellement encombré les

[499] LE BOUËDEC Gérard, *Les Bretons sur les mers,* Rennes, Ouest France, 1999, p.7.
[500] *Ibid,* p.134.
[501] *Ibid,* p.9.
[502] *Ibid*, p.161.

marchés ; le prix du poisson s'est avili partout où ils se sont montrés et alors nos pêcheurs n'ont plus pu vendre leur poisson […]. On a calculé […] qu'un de ces vapeurs chalutiers fait l'ouvrage environ de 10 voiliers. Or chaque voilier occupe de 8 à 10 marins tandis qu'un vapeur chalutier occupe seulement 10 hommes. Conclusion : 10 marins vont remplacer les 100 d'aujourd'hui. […][503] ».

Ce discours traduit bien les craintes vives des marins qui pêchent à la voile, face à ces grands chalutiers en acier ramenant des tonnages très supérieurs aux leurs. Leur emploi paraît menacé, d'autant que le développement de ces grands vapeurs ne peut se faire dans de nombreux ports bretons situés au fond de rias, impropres à offrir un espace suffisant à leur appontement. C'est le cas de Lorient vite saturé avec ses cinq premiers vapeurs dès 1906 et qui a besoin de travaux importants, voire de la construction d'un nouveau port. Malgré leur hostilité, les marins pêcheurs des ports artisanaux bretons tels ceux de Port-Louis, Étel et Groix, confrontés au tournant lorientais vers la pêche industrielle, ne peuvent renoncer aux possibilités d'embauche de cette nouvelle flotte[504]. Mais d'autres transformations dans le domaine de la pêche sardinière en particulier vont précipiter ces déplacements des marins pêcheurs bretons.

2.3.2. Crises sardinières, délocalisation des conserveries et exode des Bretons

A partir de la fin du XVII[e] siècle, les marins sardiniers bretons avaient investi les eaux côtières depuis Roscoff et Camaret jusqu'au Croisic. « Ils en font leur fief[505]». Leurs effectifs ont augmenté sans cesse, pour atteindre 5 000 hommes et 2 400 chaloupes dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle, sans compter les 2 100 hommes des chasses marées* qui faisaient le commerce des sardines, ou ceux du cabotage. Au total, 15 700 matelots vivaient de cette pêche saisonnière entre juin et novembre, à la faveur de la remontée des bancs de sardines depuis le golfe de Gascogne et leur stagnation dans les eaux bretonnes[506]. Ils étaient attachés à un modèle artisanal sardinier pour la majorité d'entre eux (figure 15). A partir des

[503] Ibid, p. 161.
[504] *Ibid*, p. 162.
[505] *Ibid,* p. 138.
[506] *Ibid*, p. 139-140.

années 1830 l'industrie française des conserves de sardines connut un demi-siècle d'activité brillante. La préparation des sardines était alors un monopole français[507].

Figure 15 - Marins pêcheurs bretons à bord d'un canot bigouden

Source : LE KERADEC Jeanne, *Images d'archives de Bretagne*, Paris, EDL, 2005, p. 52.

Pourtant, l'industrialisation du traitement de la sardine dans les conserveries à partir des années 1860-1870 et les crises sardinières modifient la situation. A Douarnenez les conserveurs font le choix d'investir dans les conserveries et se désengagent de l'armement. C'est le cas aussi à Tréboul et dans nombre d'autres ports (figure 16). Mais cette industrie commence à péricliter en 1880 et après deux trop courts arrêts dans sa marche descendante, elle ne cesse de décroître depuis 1883[508]. Les bancs de sardines négligent les côtes de Bretagne-Sud. On parle alors de crise : les sardines, croit-on, se sont réfugiées dans les eaux de la péninsule Ibérique. Les usiniers y investissent, comme le lorientais Delaury qui ouvre le premier une usine à Setubal, port portugais, en 1880. En 1879, on compte 160 conserveries en Bretagne et 9 dans la péninsule Ibérique. En 1905, les usines de la péninsule sont au nombre de 137. Entre 1880 et 1892, on passe pour le seul département du Morbihan de 59 à 32 établissements. Le déclin breton est d'autant plus fortement marqué que les sardines espagnoles et portugaises ont l'avantage pour les industriels d'être pêchées sans rogue* et sur une période plus large que la saison de pêche bretonne[509]. Les usines de ces deux pays

---

[507] ROBERT-MULLER C., *Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique*, Paris, 1944, p.5, cité par Nathalie MEYER-SABLÉ, *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920,* Paris, L'Harmattan Maritimes, 2005, p. 22.

[508] *Ibid*, p. 22. Référence au *Rapport au Ministre de la Marine et des colonies sur la pêche de la sardine*, M. GERVILLE-RÉACHE, Ier septembre 1887.

[509] Un autre port, français profite des migrations en masse des sardines, en 1902-1903 : Gujan-Mestras sur le Bassin d'Arcachon. A partir de 1902, des conserveries s'y construisent qui emploient des Bretons qui quittent

n'arrêtent pas de fabriquer des conserves, quand les sardines reviennent sur les côtes françaises[510].

Figure 16 - Ouvrières d'une conserverie de sardines de Tréboul

Source : LE KERADEC J., *Images d'archives de Bretagne*, Paris, EDL, 2005

Si les campagnes de pêches deviennent moins mauvaises, la situation des marins pêcheurs bretons reste préoccupante, face à la concurrence venant de l'étranger aux prix plus bas. Au début du XX^e^ siècle, la pêche bretonne à la sardine connaît un déclin marqué et avec elle le travail dans les conserveries qui concerne hommes et femmes. Car dès le XIX^e^ siècle, « c'est la crise de la ressource qui menace l'avenir du monde sardinier breton. L'irrégularité de la moisson sardinière est une réalité ancienne. (…). Et cette irrégularité devient absence, disparition dans les années 1880-1888 et 1902-1913[511] ». La flotte sardinière connaît une réelle décadence. A Concarneau 45 chaloupes draguent en 1913, contre 200 vingt ans auparavant. Au Guilvinec on en compte 12 contre 25 l'année précédente et 30 en 1911. « Nulle part la décadence n'est plus évidente qu'à Douarnenez, où, avant de tomber au chiffre misérable de 10 barques, la statistique des précédentes années a donné 60 bateaux en 1909, 50 en 1910, 31 en 1911, 18 en 1912. Même décadence d'ailleurs aux Sables-d'Olonne, où l'on

---

leur région d'origine. Ainsi, à Gujan-Mestras, en 1925-1926, 250 marins pratiquaient la pêche à la sardine à bord de 36 bateaux et faisaient travailler plusieurs conserveries (Note de LEGRAND Jacqueline, présidente du cercle généalogique d'Arcachon-Pays de Buch, « *De la benèse à la penn sardin »* (Annexe 14).

[510] Nathalie MEYER-SABLÉ, *Familles de marins pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920,*, *op. cit*., p. 23-24.

[511] LE BOUËDEC G.*, Les Bretons sur les mers, op. cit*, p. 149.

accuse le dépeuplement des fonds, et à La Rochelle, où l'on se plaint du manque d'hommes »[512].

Mis à part Lorient, la Bretagne ne connaît pas jusqu'alors un développement de la pêche industrielle. L'initiative lorientaise aurait pu susciter des imitations. Douarnenez, Concarneau, Brest y songent, mieux placés qu'ils sont, plus voisins des lieux de pêche et en communication plus directe avec les houillères du pays de Galles. Mais la Bretagne n'est pas un pays riche, ni de forte tradition industrielle. Les capitaux y sont timides et dispersés. Ils peuvent aussi craindre l'hostilité d'une population d'artisans pêcheurs. C'est le cas en 1899, l'année même où le chalutage à vapeur fait son apparition sur la côte bretonne. Le *Kerino,* de l'armement des Chalutiers de l'Ouest, veut vendre sa pêche à des mareyeurs concarnois ; il ne peut pas la débarquer et doit reprendre le large sous les menaces et les huées des marins[513].

Même si le monde des marins sardiniers est hétérogène, patrons de chaloupes, matelots professionnels, saisonniers, il n'en demeure pas moins que les aléas des pêches et les crises de la ressource révèlent la fragilité, la précarité et la pauvreté des gens de mer[514]. « Pour les familles de pêcheurs, il n'est plus question de disettes, mais de misère[515] ». Les crises sardinières sont d'autant plus rudes que les ports se sont engagés dans cette mono-activité avec l'avènement de la conserverie. Et pour les marins pêcheurs bretons, le repli vers l'agriculture est impensable, compte-tenu de la récente mécanisation du travail de la terre limitant les besoins en main-d'œuvre. Les marins pêcheurs douarnenistes n'hésitent pas à descendre vers la Vendée et la Loire-Inférieure[516]. Globalement les marins pêcheurs bretons émigrent, vers le nord à la pêche ou à la mine, ou vers le sud dans d'autres ports : Quiberon, La Rochelle, Les Sables-d'Olonne, voire plus loin vers le pays basque, ou à l'étranger[517]. On aurait pu croire que l'hostilité des marins bretons au chalutage à vapeur nuise à la formation des équipages des chalutiers industriels. L'exemple de Lorient montre déjà qu'il n'en est rien. Certes c'est vrai « au début, un peu : il fallut les recruter en grande partie à Boulogne, à Dieppe, à Arcachon : c'étaient d'ailleurs des enfants de la maritime et prolifique Bretagne qu'on lui ramenait le plus souvent. Et puis on fit la queue pour s'embarquer, on s'inscrivit à

---

[512] DUPOUY Auguste, *Pêcheurs bretons*, *op. cit*., p. 155-156.
[513] *Ibid,* p. 156.
[514] LE BOUËDEC G. *Les Bretons sur les mers*, *op. cit.,* p. 151.
[515] MEYER-SABLÉ N., *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920, op. cit*., p.25.
[516] *Ibid*, p. 25.
[517] *Ibid*, *loc. cit.*

l'avance, on fit retenir sa place par le maire de son village. C'est que la place était bonne, le salaire appréciable. […][518] ».

2.3.3 L'embarquement en nombre de marins bretons à La Rochelle

A La Rochelle au XIX[e] siècle, les équipages bretons disposaient « d'un havre accueillant et de l'important débouché qu'est pour les produits de leur pêche la capitale de l'Aunis[519] ». Le marché aux poissons aux Carmes, à proximité du port, facilite la vente du poisson pêché dans le golfe de Gascogne. « C'est la proximité des lieux de pêche et les bonnes ventes en criée qui nous attirent à La Rochelle » témoigne un ancien marin pêcheur breton[520]. Les bateaux bretons ont pris l'habitude de venir vendre leur pêche à la criée de La Rochelle[521]. L'arrivée du chemin de fer favorise l'écoulement rapide du poisson frais sur le territoire français. Il permet aussi la venue de marins pêcheurs bretons et de leur famille. Le développement de la pêche industrielle rochelaise provoque, dès le début, une migration spectaculaire des marins bretons originaires du Morbihan, mais aussi des autres départements bretons, telles les Côtes du Nord[522]. Ils s'adaptent très vite à ce nouveau genre de pêche. C'est parmi eux que les armateurs recrutent les équipages de leur flotte à vapeur[523]. « Il fallait être relativement jeune, je crois pour faire ça, ou … être Breton. Les Bretons sont venus à La Rochelle avec leur manière de travailler : c'était marche ou crève ! » dit un ancien marin pêcheur rochelais, Joël Chauvet, qui ajoute : « Le Breton était dur à la mer, il faut l'admettre. (…). Rien à voir avec les rochelais[524]».

L'étude des rôles d'équipage des chalutiers à vapeur[525] au début du XX[e] siècle confirme ce fait. L'analyse des lieux d'inscription maritime des marins pêcheurs d'un chalutier rochelais, le *Mars*, est révélatrice (tableau 30). Elle montre un lien très étroit entre le

---

[518] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons*, *op. cit*., p. 159.
[519] PAPY Louis, *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde,* Thèse de géographie humaine, 1941, Bordeaux, Université Bordeaux III, p. 243-244.
[520] AUDRAIN Emmanuel, « La Rochelle port breton », *Projet « Littoral* », Production Lazennec Bretagne, 1997, témoignage de Pierre, ancien marin pêcheur breton, demeurant à La Rochelle.
[521] VEILLOT Thierry, « Les quartiers de marins », Collectif *Les marins de La Rochelle*, La crèche, 1997, Geste, p. 43.
[522] LE BOURDIEC Emile, « Les bretons à La Rochelle », *Chasse-marée*, n°52, 10-1990, p. 20.
[523] PAPY L., *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde, op. cit*, p. 244.
[524] Musée maritime de La Rochelle, « Les Bretons, c'était marche ou crève », *Alors raconte, 2006,* Echange entre Joël CHAUVET, Julien THOMAS, Henri TEILLET, *http://www.histoiresmaritimesrochelaise.fr.*
[525] SHD Rochefort, Série 6 P, sous-série 6P6, 277, Inscription Maritime du quartier de La Rochelle, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur.*

lieu de naissance et le lieu d'origine des marins pêcheurs. L'équipage embarqué à tour de rôle à bord de ce navire tout au long de l'année 1909 comprend au total 63 hommes[526]. Sur ce total, 80 % des hommes d'équipage sont des inscrits maritimes* bretons[527]. Parmi eux, l'essentiel de ces hommes sont des inscrits maritimes de Vannes et d'Auray, dans le département du Morbihan. La plupart de ces marins pêcheurs bretons sont nés dans ce département, aux environs des ports de pêche d'Auray, d'Etel, de Lorient, sur l'île de Groix, sur les îles du golfe du Morbihan et sur son pourtour.

Tableau 30 - Lieux d'inscription des marins pêcheurs embarqués à bord du *Mars* (1909)

Lieux d'inscription hors Bretagne	**Nombre**	**Lieux d'inscription En Bretagne**	**Nombre**
La Rochelle	3	Auray	18
Bordeaux	2	Vannes	28
Oléron (Île)	2	Paimpol	2
		Belle-Île	2
		Saint-Nazaire	1
Ss/total non Bretons	7	Ss/total Bretons	51

Source : SHD de Rochefort, Série 6 P, sous-série 6P6, 277, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, Inscription Maritime du Quartier de La Rochelle, tableau composé à partir du rôle d'équipage du chalutier *Mars*, en 1909.

Le constat fait pour l'équipage du *Mars* se vérifie pour les équipages des autres chalutiers à vapeur immatriculés à La Rochelle pour la période 1909-1910 (tableau 31). L'analyse de l'origine géographique des marins pêcheurs embarqués sur les chalutiers à vapeur immatriculés à La Rochelle, selon leur lieu d'inscription maritime, confirme l'analyse faite à propos du *Mars.* Sur les 969 marins pêcheurs embarqués sur les vingt-trois chalutiers rochelais entre 1909 et 1910, 76,6 % (746) sont des inscrits venant de Bretagne, ce qui confirme la présence massive des marins bretons. Parmi eux, une majorité vient du département du Morbihan et particulièrement des quartiers maritimes de Vannes, 36,1 %, et d'Auray, 21,7 %. Les inscrits rochelais et de la Charente-Inférieure ne représentent que 8,6 % des marins embarqués. Seuls 4,1 % viennent d'Arcachon et de Bordeaux et 3,2 % de Nantes et Saint-Nazaire. Une étude identique des rôles d'équipage des chalutiers rochelais à vapeur

[526] Le chalutier *Mars*, immatriculé à La Rochelle, appartenait à M. Christian MÖRCH, armateur rochelais.
[527] COUSIN Jean ancien marin pêcheur rochelais*, Témoignage,* 5 mars 2012. J. Cousin précise que les marins conservaient leur première inscription maritime comme lieu d'origine, même s'ils naviguaient ailleurs.

en 1918[528] donne des chiffres avoisinants : 59 % des inscrits embarqués sont Bretons, 39 % relevant des quartiers maritimes de Vannes et d'Auray, ports du Morbihan[529].

Tableau 31 - Équipage des chalutiers à vapeur rochelais, lieux d'inscription (1909-1911)

[528] SHD Rochefort, 6 P 6, 278, *Rôle des chalutiers à vapeur de La Rochelle*, 1914-1918. Etude portant sur 5 chalutiers rochelais *; Sirena, Esperanza, Pen-men, Les Barges, Verdon* et *Monreve*l.

[529] Témoignage de COUSIN Jean, ancien marin pêcheur, déjà cité. J. Cousin précise qu'une spécialisation se faisait par départements bretons : marins du commerce pour les Côtes-du-Nord, marins de guerre pour le Finistère, marins-pêcheurs pour le Morbihan, éleveurs pour l'Ille-et-Vilaine.

Chalutiers	Total inscrits	La Rochelle et Chte Inf	Arcachon et Bordeaux	Nantes et St Nazaire	Vannes	Auray	Lorient	Groix	Morlaix	Belle-Île	Concarneau	Paimpol	Autres Bretons	Autres
1909														
Tadorne	38	8	1	1	10	10	1	0	2	0	1	0	1	3
Germaine	51	6	7	2	24	2	2	0	1	0	2	0	5	0
Georgette	69	7	6	5	20	9	4	0	3	0	1	0	10	4
Vénus	57	3	2	1	22	11	2	0	1	1	0	3	4	7
Neptune	45	2	0	1	22	11	0	1	1	0	1	0	3	3
Cécile	38	4	0	2	21	1	4	0	2	0	1	0	1	2
Bayard	43	4	1	1	12	9	0	0	3	2	1	1	1	8
Suze-Marie	44	2	0	0	18	15	3	1	2	0	0	1	1	1
1910														
Shamrock	30	2	1	0	9	5	2	4	0	0	1	1	3	2
Antioche	33	4	0	1	11	3	1	0	5	2	1	0	1	4
Neptune	39	2	0	4	20	7	1	0	0	0	0	0	2	3
Cécile	39	3	1	1	21	5	2	0	1	0	0	0	0	5
Bayard	32	0	2	1	12	11	2	1	0	0	0	0	3	0
Suze-Marie	40	2	0	0	13	15	3	0	2	1	0	1	2	1
Tadorne	28	2	0	1	12	9	0	1	1	1	0	0	0	1
Antioche	33	4	0	1	11	3	1	0	5	2	1	0	1	4
Germaine	35	3	4	1	15	3	2	0	2	0	1	0	2	2
Georgette	46	5	3	1	15	13	2	0	3	1	1	0	0	2
Vénus	39	1	1	0	18	13	0	0	2	1	0	1	0	2
Mars	50	3	1	3	12	18	1	0	0	1	0	3	3	5
Pélican	35	0	6	0	9	9	0	0	2	3	0	0	6	0
Goëland	44	12	2	2	8	13	1	0	3	1	0	0	0	2
Cormoran	61	5	2	2	15	16	0	1	4	4	2	0	3	7
Total	**969**	**84**	**40**	**31**	**350**	**211**	**34**	**9**	**45**	**20**	**14**	**11**	**52**	**68**

Source : SHD Rochefort, 6 P 6, 277, tableau construit à partir des *Rôles annuels d'équipages des chalutiers à vapeur de 1909 à 1911*

Cette venue à La Rochelle de nombreux marins bretons, dont une majorité est issue du golfe du Morbihan, de ses îles et de son pourtour, interroge sur les raisons de cette migration. Les crises sardinières l'expliquent en partie. Comme dans d'autres ports de pêche, écrit A. Dupouy, ce sont le plus souvent « des marins pêcheurs de la pêche à la sardine, des marins de naissance et de vocation, qui n'ont pas froid aux yeux. Ils savent se débrouiller en mer. Voilà pourquoi ces équipages de dragueurs ne se recrutent guère que dans les ports peuplés de vieilles familles de pêcheurs, comme Douarnenez, Audierne, Concarneau, Etel ou Groix. Et voilà aussi pourquoi l'on rencontre tant de Bretons à bord des chalutiers de Boulogne, de La Rochelle ou des Sables, les uns domiciliés dans ces ports où ils forment déjà une part imposante de la population maritime, les autres embarqués simplement pour la saison[530] ».

Une autre cause peut être versée au débat, celle de la ruine du cabotage à voile. En Bretagne-Sud, les havres du golfe du Morbihan (l'île d'Arz, l'île aux Moines, Ambon, Locmariaquer, Sarzeau, Saint-Gildas-du-Rhuys, Quiberon) étaient intégrés dans les circuits du cabotage à voile depuis la fin du Moyen Âge[531]. Dans ce golfe, de nombreuses petites unités étaient affectées au transport des marchandises et des passagers entre les îles ou entre les îles et le continent. Certains canots desservaient différents points des rivières d'Auray et de Vannes, assurant des rotations entre l'île aux Moines et Port-Blanc, Saint-Amel et Montsarrac[532]. Le XIXe siècle constitue le crépuscule de ce cabotage à voile national et interrégional, ce qui ne signifie pas pour autant la fin du cabotage mais sa mutation. Ce cabotage à voile a joué un rôle essentiel comme moyen de transport incontournable pour répondre à la demande, telle celle du sel marin dès le XIVe siècle, dans le système multimodal des transports. Ce fut vrai jusqu'au développement du chemin de fer[533].

Plus globalement, cette mutation du cabotage doit être resituée au cœur des mutations que connaît le commerce maritime : la reconfiguration des échanges au profit des pondéreux, l'affirmation des vapeurs, parallèlement à la croissance des tonnages, la révolution des transports maritimes dans le sens d'une polarisation des trafics sur les ports d'envergure nationale et internationale, s'ajoutent à la politique des compagnies de chemin de fer. Ces dernières s'attaquent au trafic national du cabotage, la collecte par les chemins de fer

---

[530] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons,* Paris, De Boccard, 1920, p. 129-130.
[531] LE BOUËDEC G., « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e^-XIX^e^ siècles) », dans Histoire du cabotage européen aux XVI^e^-XIX^e^ siècles, *Revue d'histoire maritime,* Paris, PUPS, n° 8, p. 29.
[532] LE BOUËDEC G., *Les Bretons sur les mers, op. cit*., p. 189.
[533] LE BOUËDEC G., « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e^-XIX^e^ siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, Paris, PUPS, 2008, p. 10

départementaux des marchandises jadis ramassées par les petits caboteurs du chemin de la mer. Toutes ces raisons entraînent la mort du cabotage traditionnel[534].

Les conséquences de la crise du cabotage à voile sont sérieuses sur l'emploi maritime. C'est le cas dans ce département du Morbihan. Dès le 20 juin 1870, De Rémond du Chélas, commissaire-adjoint de la Marine et ancien commissaire de l'inscription maritime, remet au Préfet du département un rapport sans appel, comme l'indique le titre : « Mémoire faisant ressortir l'urgence de diriger la population maritime du département du Morbihan vers la pratique au large de la pêche maritime côtière […][535] » :

> […] Cette population maritime, vous le savez, Monsieur le Préfet, est à la veille d'être sans emploi par suite de la ruine du cabotage qui constituait l'une des principales industries du pays. L'aptitude professionnelle de cette population la portera naturellement à se livrer à l'industrie de la pêche, si on lui procure immédiatement des ports d'abri pour ses bateaux et des marchés pour ses produits […]. Et de préciser dans une note complémentaire : « Après l'agriculture, les industries les plus considérables dans le département du Morbihan sont, sans contredit, celles se rapportant à la navigation, c'est-à-dire : le cabotage et la pêche côtière. Le cabotage constituant, il y a peu d'années encore une industrie florissante dans laquelle chacun, sur le littoral et dans nos villes maritimes était intéressé : 900 maîtres au cabotage commandaient un nombre à peu près égal de bâtiments représentant 4 500 tonnes et un capital de 13 500 000 francs. Mais les voies ferrées, les bâtiments à vapeur, les navires à grand tonnage et la concurrence étrangère sont successivement venus enlever les frets à nos caboteurs […]. Ainsi va disparaître dans un avenir prochain cette industrie naguère encore si florissante et qui dans le Morbihan seul faisait vivre directement ou indirectement une population d'environ 30 000 personnes […]. C'est un effet dans l'exercice de l'industrie de la pêche côtière que désormais cette population doit chercher ses moyens d'existence et enrichir le pays de nouvelles ressources alimentaires ».

---

[534] *Ibid*, p. 36.

[535] AD Morbihan, 4 S 920, cite LE BOUËDEC G., *Les Bretons sur les mers*, *op. cit*., p. 208, et mis en annexe par A.-F. LE GOUGUEC, *Les mutations du cabotage au XIXe siècle, d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, mémoire de DEA sous la direction de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2001, annexe 6.

En réalité, Anne-Françoise Le Gouguec[536] montre que les maîtres du cabotage du Golfe du Morbihan ne font pas massivement le choix d'une réorientation vers la pêche au large en Bretagne. Ils préfèrent aller chercher un embarquement dans la marine marchande dans les grands ports ou investir dans l'ostréiculture naissante. Conjuguée à la deuxième crise de la pêche sardinière dans les années 1903-1912, celle crise du cabotage à voile des petits ports côtiers, du golfe et des rivières d'Auray et de Vannes peut expliquer aussi la migration de marins de ces contrées vers d'autres ports non bretons, comme l'écrit A. Dupouy[537].

D'autant que le port de La Rochelle est connu et fréquenté par les maîtres au cabotage bretons depuis le XIVe siècle. Sur les routes du sel et du vin, la flotte bretonne s'impose en effet plus particulièrement entre 1450 et 1550. C'est le cas de la route des vins qui se traduit à partir de la fin du XIV^{e} siècle par l'organisation de « convois de la mer » formés de cinq à sept escorteurs, bâtiments marchands de gros tonnage armés par les officiers et les hommes d'affaires proches du duc et dotés de troupes, qui encadrent des caboteurs qui descendent le long des côtes vers La Rochelle, avant tout, et Bordeaux. Une fois chargée, la flotte du vin refait le chemin inverse. Ils remontent jusque vers les Flandres[538].

Les quelques marins rochelais qui pêchent encore à la drague* sur des petits bateaux artisanaux appelés coureauleurs* sont en majorité des Morbihannais et quelques Finistériens. « Cela faisait au total, en 1913, 190 voiliers de toutes tailles : mettez en regard les 200 dundees bretons, d'un tonnage moyen de 40 tx, qui fréquentaient régulièrement ce grand port de chalutage [La Rochelle], et sur lesquels il faut compter un bon tiers de Groizillons, vraie division d'honneur de la flotte de pêche rochelaise[539] ».

Le modèle social dominant est alors celui de d'armement de type artisanal. Ces marins sardiniers conservent un fort ancrage rural[540]. Au-delà des inscrits maritimes, du patron qui ne prend pas de congé faute de pouvoir déposer un rôle au bureau des classes*, existe « une masse ruro-maritime » indispensable à l'exercice de cette pêche non permanente. Ainsi la pluriactivité est une réalité quotidienne du littoral, établissant une frontière non étanche entre

---

[536] LE GOUGUEC A.-F., Les mutations du cabotage au XIXe siècle, d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray, mémoire de DEA, Université de Bretagne-Sud, 2001, annexe 6.
[537] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons, loc. cit.*
[538] LE BOUËDEC G., *Les Bretons sur les mers*, *op. cit.,* p. 24.
[539] DUPOUY A., *Pêcheurs bretons, op.. cit*., p. 130.
[540] *Ibid*, p. 144.

marins-pêcheurs et paysans. L'embarquement sur les chalutiers à la pêche hauturière rochelaise ou lorientaise change leur statut, pour eux comme pour les autres.

2.3.4 L'émergence d'un statut salarial des marins pêcheurs

Les marins pêcheurs embarquent toute l'année sur des navires bien plus grands, avec des équipages de dix hommes ou plus, pour des marées qui peuvent durer plusieurs jours, voire plus d'une semaine. Les anciens marins pêcheurs sardiniers bretons vivent une double séparation : avec leur Bretagne et leur famille, mais aussi avec une pluriactivité à la fois maritime et agricole. Plus généralement ce modèle pluriactif est remis en cause à partir de la deuxième moitié du XIXe siècle avec la révolution des transports maritimes[541]. La professionnalisation s'impose. Le métier de navigant s'affirme certes comme un métier de toute une vie, mais son exercice exige une formation technique écrit G. Le Bouëdec. Le monde maritime professionnalisé devient un monde à part, cantonné sur la frange maritime, coupé de l'intérieur du pays et de ses autres activités même si les marins bretons conservent leurs attaches familiales et leur attache administrative avec leur Bretagne natale[542].

Leur intégration dans le cadre d'armements dirigés par des « entrepreneurs capitalistes[543] » crée une situation nouvelle. La mécanisation du chalutage est saisie par le milieu des armateurs comme un moyen de discipliner et rationaliser (au sens capitaliste du terme) les communautés de pêcheurs[544]. En plein essor, la pêche hauturière à vapeur recrute beaucoup. La marine marchande maintient, au mieux, ses positions et offre surtout pour ceux qui n'apprécient pas le long cours sans escale du travail dans les fonds ; quant à la grande pêche, elle reste très dure à tous points de vue. Les armateurs de chalutiers sont donc en position de force. Partout, écrit J.-L. Lenhof, la mécanisation et le développement du chalutage introduisent à bord une organisation plus industrielle. Cette situation crée les conditions d'une prolétarisation des marins pêcheurs, qui s'éveillent à une conscience collective, à des formes d'actions et d'organisations propres à leurs intérêts, tels le syndicalisme et les grèves, voire à terme un rapprochement avec le monde ouvrier à terre et

---

[541] LE BOUËDEC G., « Gens de mer, sociétés littorales et pluriactivité : l'évolution de la recherche », LE BOUËDEC G., PLOUX F., CÉRINO C., GEISTHOERFER A., *Entre terre et mer, Sociétés littorales et pluriactivités (XVe – XXe siècle)*, Rennes, PUR, p. 48.

[542] Les marins embarqués sur les chalutiers industriels rochelais en 1909-1911 conservent leur inscription maritime dans leur quartier d'origine, du moins pour la première génération d'expatriés.

[543] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », dans Michel MOLLAT (dir.), *Histoire des pêches maritimes françaises*, art. cit., p. 262.

[544] LENHOF J.-L. , *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe*, *op. cit*., p. 358.

ses organisations. C'est le cas à La Rochelle avec la CGT, entre les deux guerres. « La lutte des classes s'est invitée à bord[545] » : les techniques ne sont certes pas très différentes dans leur principe et leur effet salissant sur les hommes de ce qui se faisait à bord des voiliers, mais le navire est plus gros, il est mécanisé. Le responsable du navire est désormais un capitaine breveté, entouré d'officiers de pont et de machine, comme au commerce ; ce n'est plus un « patron » se différenciant mal des autres membres de l'équipage. Le rôle technique de ce même responsable s'est fortement développé, notamment pour la conduite des opérations de chalutage. Les matelots travaillent en nombre, plus d'une dizaine d'hommes, voire une quinzaine sur les cordiers* à vapeur à Boulogne. Le rythme de travail a changé. Dans la machinerie ce rythme est celui de tous les personnels mis au service d'un engin moteur à vapeur. Sur le pont il est caractérisé par de gros coups de bourre quand le lourd filet, une fois le tractage achevé, est hissé à bord : il faut alors le vider, trier et conditionner les prises. Surtout, le chalutier pêche par tous les temps, en toute saison, même s'il faut parfois attendre une fois arrivé sur la zone de pêche, car « la mer est trop formée pour mouiller le filet[546] ».

Dans l'ensemble la vie à bord est bien plus confortable que dans le passé[547]. Même si la nourriture reste monotone et quelque peu déséquilibrée (car la réfrigération à bord n'est pas la règle), elle est désormais fournie par l'armateur (et non plus apportée par les marins). L'hygiène laisse encore quelque peu à désirer (il fallait encore bien souvent se soulager en se penchant sur le bastingage) mais le couchage est plus spacieux. Les conditions de vie et de travail à bord sont modifiées au début du XX^{e} siècle. A partir de 1907, la législation interdit l'embarquement avant treize ans, tout en prévoyant une exception pour les titulaires du certificat d'études primaires à douze ans. Les décrets de septembre 1908 réglementent l'aménagement des logements et les conditions de travail des équipages[548]. Les cabines doivent être agrandies, la dimension des couchettes respecter la réglementation, l'acétylène remplacé par l'éclairage électrique. Cela ne concerne que les vapeurs ; sur les voiliers rien ne change. Cette réglementation prévoit que sur les bateaux effectuant des sorties supérieures à 72 heures, les hommes ont droit pendant la pêche à un repos de 8 heures, pouvant être réduit à 6 pendant 5 jours au plus. En outre, tout travail supplémentaire, sauf cas de force majeure,

---

[545] *Ibid*, *loc. cit.*
[546] *Ibid*, p. 359.
[547] *LENHOF J.-L., loc. cit.*
[548] Décret du Ministère de la Marine du 21 septembre 1908 modifiant la réglementation d'administration publique concernant la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord des navires de commerce.

doit être rémunéré comme tel. « Mais de la loi à la pratique… »[549]. La mise en service des vapeurs n'a pas que des côtés positifs. Elle réduit considérablement le répit des délais de route. La nourriture à bord reste peu variée. En deux jours les vivres frais (légumes, viande) sont consommés, et il faut pendant le reste de la marée se contenter de pain, pour la première semaine, ensuite de biscuits, de haricots secs, et de conserves en plus du poisson. Le décret du 21 septembre 1908 renforce aussi les règlements de sécurité, le commandement des grands bateaux est confié à des patrons de pêche brevetés, les canots de sauvetage deviennent obligatoires[550]. Malgré tout, le métier de pêcheur reste dangereux.

La rétribution traditionnellement à la part* se transforme elle aussi et évolue vers des formes de salariat[551]. Ainsi à La Rochelle dans les années 1890, sur le produit brut de la vente, on prélève les frais de glace et de vente ; le reste est ensuite partagé entre l'armateur et l'équipage : 33 % pour l'armateur des petits chalutiers (avec deux hommes d'équipage), jusqu'à 50 % pour les plus grands (six hommes, mousse compris)[552]. Sur ces derniers, tout est fourni par l'armateur qui paie le lavage treize frs (il a lieu quatre à cinq fois par an), les invalides sont payés par l'équipage, les frais d'assurance partagés par moitié et le mousse touche une demi-part. L'armateur reçoit également la chaudrée* bourgeoise, qui comprend pour ces grands chalutiers quatre grosses soles ou deux poissons à bouillir. Les crabes appartiennent à l'équipage qui prélève une chaudrée sur le poisson de qualité inférieure vendu au petit encan, au pied de la tour de la Chaîne. Ce type de rémunération à la part relève d'une tradition artisanale, celui d'un travail en commun du patron et de son petit équipage, souvent d'une même famille ou proche, d'un même village ou port. Avec l'apparition des grands armements à la pêche hauturière, l'embarquement d'une dizaine et plus de marins pêcheurs, au *turn over* important, le nouveau modèle social pousse au développement d'un nouveau type de rémunération plus forfaitaire. Ainsi à Boulogne-sur-Mer, sur le chalutier à vapeur *Etoile du Nord* de l'armement De Conninck, au 1er février 1929 le patron est le seul à être payé à la part et c'est un natif de Boulogne. Le reste de l'équipage est constitué d'un second (350 frs par mois), de huit matelots (250 frs), de deux mousses (200 frs), d'un chef mécanicien (400 frs), d'un second mécanicien (350 frs), de trois chauffeurs (300 frs) et d'un

---

[549] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie *»,* Michel MOLLAT (dir.*), Histoire des pêches maritimes françaises*, *op. cit.*, p. 270.
[550] *LENHOF J.-L., Les hommes en mer, op. cit., p. 359.*
[551] *Ibid.,* p. 358.
[552] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle, *Congrès International des pêches maritimes et fluviales*, Bayonne-Biarritz*, op.. cit*., p. 45-46.

radio (350 frs)[553]. A La Rochelle, le système à la part perdure de manière dominante bien après la Deuxième guerre mondiale, comme l'indique un document en date du 18 février 1959 qui laisse apparaître que seuls 17 % des chalutiers (11 contre 54) pratiquent la rémunération au minimum garanti, les 83 autres pour cent étant rémunérés à la part, ce qui représente 81 % du total des marins pêcheurs rochelais[554]. Ce sont les grands armements comme ceux de J.F. Castaing, le premier, et d'O. Dahl qui rémunèrent leurs équipages au revenu minimum. Aux dires des anciens marins pêcheurs rencontrés au siège du syndicat CGT des marins de La Rochelle, la pêche est restée longtemps très lucrative pour les armateurs, mais aussi, toutes proportions gardées, pour les marins eux-mêmes pour qui la rétribution à la part était le système le plus avantageux.

L'apparition du syndicalisme dans le secteur des pêches maritimes, en France, se réalise très lentement[555]. Le syndicat de pêcheurs fondé en 1888 à Basse-Indre, près de Nantes, fait figure de pionnier. Il est d'ailleurs le seul syndicat en Bretagne jusqu'en 1895. C'est vrai pour les autres ports de France. Pourtant, les conditions de travail sont dures. Ainsi l'année 1895 est particulièrement meurtrière, 250 pêcheurs côtiers et 150 terre-neuvas périssent en mer[556]. Vers 1880, sur les navires de 18 à 22 mètres, 14 des 16 hommes d'équipages se partageaient une « carrée » de 7 mètres sur 2. Ils y dormaient à même la planche « en bottes et casaques ». Ils y faisaient aussi leur cuisine. Les conditions de travail et de vie sont modifiées par le développement de la flottille à vapeur, en particulier les conditions de logement.

La véritable naissance du syndicalisme des pêcheurs a lieu en 1896 à Douarnenez, à l'instigation de l'administration, en pleine grève des soudeurs-boîtiers contre l'introduction de la mécanisation dans les conserveries. L'administration craint en effet la réaction des pêcheurs que le mouvement de grève touche de plein fouet avec les pertes de salaires des sardinières, souvent femmes de marins, ce à quoi s'ajoute une baisse des prix de vente du poisson du fait de l'abondance de la pêche et la hausse du prix de la rogue*. Lors d'une réunion, les patrons

---

[553] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer De Trafalgar au Vendée Globe*, *op. cit*., p. 536.Référence au rôle d'équipage de *l'Étoile du Nord*, *Archives du Service Historique de la Marine (SHM) à Cherbourg*, registre P 8 - 139 et 141.

[554] Archives privées du syndicat des marins de La Rochelle, *Tableau des armements et des marins à la pêche industrielle*, 18 février 1959

[555] VIAUD Ronan, *Le syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950),* Rennes, PUR, 2005, p. 31-33.

[556] VAUCLARE C. « Naissance d'une industrie *»,* Michel MOLLAT (dir.*), Histoire des pêches maritimes françaises*, *op. cit.*, p. 267.

pêcheurs, au nombre de 500 présents, décident de constituer un syndicat. Ce début d'organisation n'est pas limité à Douarnenez car la faiblesse des cours du poisson est générale dans tous les ports du Sud-Finistère. Des mouvements de grève se déroulent à Audierne ou Plouhinec. L'année 1897 voit la création de dix syndicats sur la côte sud du Finistère. La faiblesse des cours entraîne de nombreuses grèves en juin et juillet dans les ports du Finistère, du Morbihan et de la Loire-Inférieure. Au total plus de 10 000 pêcheurs cessent au moins une fois le travail. Le bilan est mitigé car si les pêcheurs arrivent à limiter le nombre de sardines pêchées par bateaux, le respect par tous de ces quotas est plus difficile à obtenir. De plus, ils ont du mal à conclure des accords avec les usiniers qui n'ont pas épuisé leurs stocks de l'année 1896 et ne sont donc pas gênés par l'arrêt de la pêche. En juillet de la même année est créée l'Union des syndicats de marins pêcheurs bretons. La réunion de fondation se déroule à Douarnenez, siège du syndicat le plus puissant. Après cette année mouvementée, le nombre de syndicats de pêcheurs se stabilise et aucune création n'est signalée entre 1898 et 1900, selon Claude Geslin[557]. Ces syndicats participent aux travaux de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (FNSM) naissante, à la hauteur de leurs moyens qui ne leur permettent pas souvent d'envoyer des délégués. Il faut attendre le neuvième congrès de la Fédération tenu à Nantes en 1901 pour qu'un délégué des pêcheurs, Trévidic, soit présent. Il est vrai que les intérêts des pêcheurs sont peu évoqués dans une fédération dominée par les inscrits maritimes du commerce, qui développe des syndicats mixtes où patrons et ouvriers cohabitent. Une telle situation rend difficile la distinction des intérêts des patrons et des marins des petites barques qui composent alors la flottille de la pêche des côtes sud de la Bretagne. De 1891 à 1901, période de gestation de cette fédération nationale, les changements de dénomination traduisent la difficulté de trouver une plateforme commune des deux professions de la marine marchande et de la pêche : Fédération des inscrits maritimes, des Syndicats Maritimes, de la Marine Marchande et de la Pêche, des Ports et Docks, des Marins et des Pêcheurs, etc. « Cette situation perdurera et sera un obstacle au développement du syndicalisme chez les pêcheurs lorsque la FNSM s'affiliera à la CGT[558] qui ne tolère pas

[557] GESLIN Claude, *Le syndicalisme ouvrier en Bretagne jusqu'à la Première Guerre Mondiale*, Espace-Ecrits, 1990, p 215-227 et 743, cité par R. VIAUD, *Le syndicalisme maritime français*, *op. cit*. p. 32 et par C. VAUCLARE, « Naissance d'une industrie », dans M. MOLLAT, *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit.,* p. 272-273.
[558] La FNSM s'affilie à la CGT en 1906, selon Ronan VIAUD, *Le syndicalisme maritime français*, Rennes, PUR, 2005, p. 48-49.

l'adhésion de patrons[559] ». Cette affiliation à la CGT concrétise une prise de contact effective des pêcheurs avec le monde ouvrier[560].

Contrairement à beaucoup d'autres ports, à La Rochelle, deux syndicats différents regroupent marins d'un côté et patrons des voiliers de l'autre. H. Pineau fait état, en 1899, de l'existence d'une Union Syndicale de marins ayant pour but « de revendiquer les droits de la corporation à la défense des intérêts communs »[561]. Les cotisations sont de cinquante centimes par mois, le droit d'entrée de un franc, le prix du livret de 0,50 francs. L'article 17 des statuts précise que les membres de l'Union devront toujours s'abstenir de parler politique ou religion ; personne n'aura le droit non plus de se dénigrer ou calomnier pendant les séances de l'Union syndicale. Une réunion mensuelle est obligatoire ; la création d'une caisse de secours mutuels est prévue avec possibilité de participation pour les femmes et veuves de marins pêcheurs. Le syndicat s'occupe également de faire embarquer ses membres.

Après la guerre de 1914-1918, la flottille se reconstitue et les marins sont de plus en plus nombreux Comme les salaires sont très bas, les conditions de travail très mauvaises, un groupe de marins et un délégué syndical venus de Bordeaux décident de créer un syndicat affilié à la FNSM-CGT[562] à La Rochelle, lors d'une réunion à laquelle assiste Joseph Camenen, et dont l'objectif est de demander un meilleur salaire et vingt-quatre heures de repos après le débarquement de la pêche[563]. Les armateurs ayant rejeté ces revendications une grève de trois mois éclate, durement ressentie par tous, aussi bien par les armements que par les équipages qui ne cèdent pas. Beaucoup d'entre eux sont restés chez eux, en Bretagne ou ailleurs ; ceux qui étaient restés sur place mangeaient à la soupe populaire avec leurs familles. Celle-ci était organisée par le syndicat, soutenu par les autres ports, qui un jour bénéficieraient des avantages acquis par les marins rochelais ; ce sera le cas pour Lorient. Enfin au bout de trois mois, la grève prend fin car les marins obtiennent satisfaction sur une partie de leurs

---

[559] VIAUD R., *Le syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950), op. cit*., p.33.

[560] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », Michel MOLLAT (dir.*), Histoire des pêches maritimes françaises*, *art. cit, p. 272.*

[561] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle », contribution lors du *Congrès international des pêches maritimes et fluviales de Bayonne-Biarritz, 25-31 juillet 1899*, *op. cit*, p. 39-49.

[562] En début de l'année 1919, la FNSM décide de relancer son activité au plan national et local. La création du syndicat à La Rochelle précède la tenue du vingt-deuxième congrès de la Fédération dans la ville en juin 1919, selon R. VIAUD, *Le syndicalisme maritime français*, *op. cit.,* p. 81.

[563] CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin-pêcheurs,* Paris, Ed. du Pen-Duick, 1979, p. 35-36.

revendications, qui consistaient en un repos de vingt-quatre heures après le débarquement du poisson et une petite augmentation de salaire[564].

En ce qui concerne les patrons-propriétaires de voiliers, un syndicat est créé en 1898, 68 armateurs lui donnent leur adhésion[565]. Il s'agit du Syndicat des armateurs et patrons de pêche par bateaux à voiles, qui a pour but l'étude et la défense des intérêts économiques de la pêche maritime à voile. Il est administré par un bureau de sept membres et se réunit tous les mois. Chaque membre paie six francs par an. En 1897, les armateurs rochelais fondent la Société de secours mutuels des propriétaires de bateaux et engins de pêche du quartier de La Rochelle. Réservée aux propriétaires de navires domiciliés dans la cité, cette société couvre la perte totale d'une unité pour les trois quart de sa valeur. En cas d'avarie partielle, il est tenu compte, non des frais de réparation, mais du dommage réellement éprouvé, les pertes ou avaries d'engins de pêche ne donnant droit à indemnité qu'en cas de force majeure.

La formation professionnelle des pêcheurs, marins et officiers, apparaît insuffisante aux yeux de certains, au regard des évolutions techniques liées au chalutage et à la navigation à vapeur[566]. Comme les scientifiques attentifs à la pêche, certains représentants du Musée Social[567] soutenus par Léon Muller, rédacteur de la *Revue Générale de la Marine Marchande* née en 1886, commencent à penser à l'instruction professionnelle des marins pêcheurs. L'apprentissage sur le tas ne permet aucune mobilité, « le pêcheur routinier à l'excès, exerce l'art du père, sans se livrer à un autre genre de pêche[568] ». Beaucoup de gens de mer ont, en effet, longtemps pensé comme le commandant de paquebot Georges Croisille[569] qu'un marin, qu'un officier n'en sait pas plus que ce qu'il a appris des « anciens » et de la mer. Cette approche empirique du métier pose problème quand le progrès technique s'accélère. Elle rend le professionnel de la mer excessivement prudent face aux innovations, souvent à juste titre, car la mer est un milieu hostile qui peut facilement être un tombeau de nouvelles technologies

---

[564] CAMENEN J*, loc. cit.*

[565] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle », contribution lors du *Congrès international des pêches maritimes et fluviales de Bayonne-Biarritz, 25-31 juillet 1899, op. cit,* p. 47.

[566] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », Michel MOLLAT (dir.*), Histoire des pêches maritimes françaises*, *art. cit*., p. 276.

[567] Le Musée social est fondé en 1894 à Paris, 5 rue Las Cases (7^{e} ar.), sous la forme d'une fondation privée reconnue d'utilité privée Son but est de conserver et exposer de façon permanente les documents du pavillon d'économie sociale de l'Exposition Universelle de 1867.

[568] VAUCLARE C.*,* « Naissance d'une industrie », Michel MOLLAT (dir.*), Histoire des pêches maritimes françaises, loc. cit*.

[569] CROISILE Georges, *En route pour la mer*, Paris, La table Ronde, 1971, p. 38 (cité par J.-L. LENHOF, *Les hommes en mer, op. cit.,* p. 96-97.

(et de leurs praticiens en même temps)[570]. L'arrêté ministériel du 20 septembre 1893 impose l'enseignement de la lecture des cartes marines dans les écoles primaires du littoral[571]. Un rapport du congrès national de la pêche côtière en 1893 préconise la création d'écoles professionnelles régionales de pêches maritimes. La même année la Société de l'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes fondée à Saint-Malo se donne pour buts de permettre aux pêcheurs d'exercer leur industrie avec moins de danger, d'élever leurs gains de façon à pouvoir s'assurer contre la maladie, les accidents et la vieillesse, et d'en tirer le meilleur parti possible du point de vue de l'arrangement de leur sort. La Société organise des congrès, des expositions et surtout crée des écoles de pêche maritime. Entre 1895 et 1904, avec l'aide des municipalités et des chambres de commerce et grâce à une subvention annuelle du ministère de la Marine, dix écoles sont ouvertes. La première l'est sur l'île de Groix premier port thonier français, le 16 mai 1895 dans deux salles de l'école communale[572]. L'enseignement y est dispensé auprès des inscrits maritimes âgés d'au moins 13 ans, aux matelots et aux patrons, sous forme de conférences organisées par Victor Gaillard, professeur d'hydrographie. La première conférence déclenche une réaction dans le journal catholique de Groix, qui démontre que l'enjeu politique et religieux de cette formation est au cœur du débat plus général et national entre les tenants de la réforme sociale laïque et républicaine de la gauche moderne et ceux du catholicisme social[573]. Après Groix, les écoles se multiplient sur l'ensemble du littoral français entre 1895 et 1910 : Boulogne, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Vierville, Saint-Vaast-La-Hougue, Saint-Quay-Portrieux, Camaret, Douarnenez, Tréboul, Audierne, Saint-Guénolé, Kérity-Penmarch, Lesconil, l'île Tudy, Concarneau, Le Croisic, Les Sables-d'Olonne, Arcachon, Martigues et Marseille, et aussi Fouras et La Rochelle en Charente-Inférieure[574]. Le plus souvent, ce ne sont pas des écoles de pêche mais des enseignements dispensés par un instituteur chargé du cours des pêches, accompagné d'intervenants extérieurs. Un arrêté ministériel de septembre 1898 institue des leçons de choses appropriées aux marins.

Comme dans nombre de ports, surtout sur le littoral breton, se développent aussi d'autres lieux de formation permanente et d'accueil, les Abris du Marin. Fondée en 1904,

---

[570] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, loc. cit.*
[571] BIGET Denis, *Ecoles de pêche EAM et EMA lycées professionnels maritimes*, Le Faouët, Liv'éditions, 2010, p. 16.
[572] *Ibid,* p. 14.
[573] CHAPPÉ F., « Entre tradition et innovation », dans Alain CABANTOUS et al., *Les français la terre et la mer XIIIe-XXe siècles*, op.cit., p. 598.
[574] CHAPPÉ F., *loc. cit.*.

sous l'impulsion de Jacques de Thézac[575], la société des Abris du Marin est reconnue d'utilité publique en 1920[576]. Lieux de sociabilité, de rencontre, d'éducation, ces Abris s'inscrivent dans la ligne tracée par le fondateur, philanthrope à la manière de son temps. A La Rochelle dès 1897, sous l'impulsion de T. Ruyssen jeune professeur de philosophie, le comité rochelais de la Ligue antialcoolique décide de tenter la création d'une Maison du marin et de l'ouvrier[577]. L'alcoolisme à terre des marins pêcheurs est un fléau en termes de santé et de dépense des revenus gagnés. Il sévit parmi les marins avec une « incroyable intensité ». Après le partage du produit de la pêche dans un bar, ce sont des tournées sans fin dans les cabarets. Il n'est pas un armateur qui n'ait maintes fois constaté ces fâcheuses habitudes et n'en ait souffert, dit H. Pineau[578]. En 1898, la Société rochelaise de tempérance et de protection du travail est créée et son conseil d'administration élu le 28 février. Elle a pour but à l'exemple de Dunkerque, de Bordeaux et de Rochefort, de fonder une maison qui se donne trois objectifs : « procurer aux marins, à peu de frais, un logement et une nourriture et mettre à leurs dispositions une sorte d'hôtellerie familiale où leurs gains et leurs économies soient à l'abri de toute exploitation, s'occuper soit de les rapatrier, soit de leur trouver un nouvel embarquement et les soustraire le plus possible aux tentations du cabaret et combattre à notre tour l'invasion de plus en plus redoutable de l'alcoolisme [579] ». Le 23 mars, une assemblée générale décide de donner à cette institution le nom de Maison du Marin ; elle ouvre le 1er mai suivant, permet la restauration et l'hébergement des marins, des placements, des soirées récréatives avec projection, mais aussi des dépôts d'argent. Elle est située au 7 rue de la Fabrique et rencontre très vite un grand succès. Devant le développement des nuitées, des repas et des placements à bord des navires, une succursale est créée en 1903 au port de La Pallice, uniquement pour le service des embarquements, pour accueillir principalement des marins du commerce, tandis que la Maison du centre de La Rochelle reçoit les marins pêcheurs. En 1907, un bâtiment à proximité du port et du marché aux poissons ouvre rue de la Chaîne dans le quartier Saint-Jean avec une capacité de douze lits (figure 18). La même année

---

[575] Jacques de THÉZAC, philanthrope, est le fondateur de l'*Almanach du marin breton.*

[576] VAUCLARE C.*, «* Naissance d'une industrie », Michel MOLLAT (dir.*), Histoire des pêches maritimes françaises, art. cit.,* p. 277.

[577] PINEAU H., « La pêche à La Rochelle », contribution lors du *Congrès international des pêches maritimes et fluviales de Bayonne-Biarritz, 25-31 juillet 1899, op. cit.,* p. 48.

[578] *Ibid*, p. 46. Ce rapporteur était à la fois docteur en médecine et docteur en droit.

[579] BERTAUD Christophe, « La maison du marin », *Traces,* CCI de La Rochelle, Internet le 18 juillet 2013. Cette Maison du marin est alors située au 7 rue de la Fabrique, puis en complément comme lieu d'hébergement de douze lits, rue de la Chaîne dans le quartier Saint jean, à l'entrée du port. En 1967, le Foyer des marins est inauguré près de la nouvelle gare de chemins de fer de la ville et remplace les anciens locaux.

est édifiée la Maison du Marin de La Pallice située au quai nord avec 35 lits[580]. Les deux Maisons sont très sollicitées par les marins.

Figure 17 - Abri du Marin, rue de la Chaîne, quartier Saint-Jean, La Rochelle (1907)

Source : photo AUBINEAU Claude, « La maison du marin », *Traces,* CCI La Rochelle

Conclusion du chapitre II

Après un départ plus tardif que ses concurrents en 1904, La Rochelle devient dès 1910 le premier port de pêche du golfe de Gascogne, devançant Arcachon et Lorient, le deuxième de France derrière Boulogne. Il le demeure en 1920, bénéficiant des avancées techniques venues d'Angleterre, en particulier les chalutiers en fer à moteur à vapeur que construisent les chantiers navals de ce pays et le chalut à panneaux ottertrawl. La Rochelle bénéficie aussi d'atouts et d'outils favorables à la naissance de grands armements : une position centrale dans le golfe de Gascogne très poissonneux permettant la pêche de poissons « nobles » à chair blanche très prisée, un port protégé disposant d'un bassin extérieur libéré du trafic commercial en 1891, la plus grande criée de la côte ouest, l'arrivée du chemin de fer en 1857 permettant de livrer le poisson frais jusqu'en Suisse, en Italie et en Espagne même si les progrès du froid restent limités dans le ferroviaire.

La conjonction de ces conditions favorables incite à la création de grands armements intégrés que sont les Pêcheries de l'Atlantique du norvégien O. Dahl et les Chalutiers de La Rochelle de l'arcachonnais F. Castaing qui, à eux deux, représentent 45 % de la flotte de chalutiers rochelais en 1920. Le troisième grand, la PARO de C. de Peyrecave, commence à connaître des difficultés. A côté d'eux se constitue l'ARPV, une association qui regroupe des armateurs indépendants pour faire face à la concurrence des autres et s'organiser sur le plan

[580] *Ibid,* BERTAUD Christophe.

commercial. La concentration des armements rochelais est la plus forte des ports français. Ces armements sont des placements rentables attirant des capitaux de tout le pays, embarquant des centaines de marins pêcheurs dont plus des deux tiers sont des Bretons qui fuient la crise de la pêche à la sardine dans leur région et la misère. Leurs conditions de travail difficiles les conduisent à s'organiser sur le plan syndical. Des institutions se créent aussi pour les accueillir tel l'Abri des marins.

Globalement, ce processus de création des armements rochelais est largement exogène, produit d'une conjugaison d'armateurs pour les plus importants venus d'ailleurs, comme c'est le cas pour les marins pêcheurs, parmi lesquels les Bretons sont une forte majorité. A ces hommes s'ajoutent les capitaux réunis pour créer et développer ces sociétés provenant eux aussi fortement d'autres contrées, de toute la France. Enfin, les chalutiers à vapeurs armés dans le port sont tous d'origine britannique.

Conclusion de la première partie

Après un premier échec de l'implantation de l'armement industriel de l'Anglais Craggs dans les années 1870 et avec retard par rapport aux ports comme Grimsby et Boulogne, le port de pêche de La Rochelle devient un des grands de la pêche hauturière de type industrielle. Il devient dans les années 1920 le premier de la côte Atlantique devant Lorient, le second de France derrière Boulogne. Cette évolution est le fruit de la conjonction de trois séries de facteurs : les atouts et outils d'un port, la constitution d'armements concentrés, l'embarquement très majoritaire de marins pêcheurs bretons sur les chalutiers à vapeur.

Le port dispose en premier lieu de nombreux atouts et outils qui lui donnent un avantage sur les autres ports de la côte atlantique. Situé au cœur du grand plateau continental d'un golfe de Gascogne poissonneux, riche de variétés nobles à chair blanche très prisées par les consommateurs, en particulier le merlu, le port aunisien dispose d'un site protégé, facilement accessible par un chenal aménagé et dévasé. Le havre d'échouage, entouré d'un quai en pierre et creusé au cours des siècles, est complété au XIXe siècle par deux bassins à flot, l'un intérieur, l'autre extérieur. Ce dernier devient le bassin des chalutiers, après avoir été libéré d'une grande partie de son trafic commercial grâce à la mise en service du port de commerce de La Pallice en 1891. Le marché au poisson, déplacé aux Carmes à proximité du

port et agrandi au XIXe siècle, est le plus actif de la côte atlantique. Il attire par le bon niveau de ses cours, outre les pêcheurs du cru, nombre de voiliers d'autres ports tout particulièrement de Bretagne. Enfin l'arrivée du chemin de fer et l'ouverture d'une gare proche du bassin extérieur en 1857 permet au port et à ses expéditeurs d'être reliés au réseau national. Avec l'harmonisation progressive des tarifs nationaux au début du XXe siècle qui réduit le handicap de La Rochelle dans ce domaine, cette intégration dans le réseau ferré national permet d'élargir fortement le marché du poisson frais au-delà du marché régional, vers le marché national et même international, celui des pays voisins d'Espagne, d'Italie et de Suisse. Des handicaps ferroviaires demeurent cependant, en particulier l'absence de wagons frigorifiques, ce qui explique la lente progression de ce trafic rochelais.

Ces conditions sont cependant globalement très favorables à la création de plusieurs armements industriels à la pêche hauturière à partir de 1904, selon un processus de développement largement exogène. O. Dahl d'origine norvégienne est le premier grand armateur local, suivi par F.J. Castaing originaire du bassin d'Arcachon où la pêche éprouve des difficultés à se développer en pleine mer. Un troisième grand armement, l'ARPV en 1913 est le produit d'une association d'armateurs locaux indépendants. D'autres armements se créent, telles la SAPAO de M. Pilliard en 1919 et la PARO de C. de Peyrecave en 1920, deux armements fondés par des Parisiens. Pour les deux premiers, ce sont des entreprises armant des chalutiers mais engageant aussi un processus d'intégration d'activités complémentaires à terre, pour maîtriser la filière d'amont en aval, tant vers les consommateurs que les fournisseurs. La construction de chalutiers à vapeurs, plus coûteux, dans les chantiers navals de Grande-Bretagne, exige des moyens financiers plus importants. Cette recherche se traduit par l'appel le plus large aux capitaux et l'adoption de formes de sociétés par action, sociétés en commandite par action et plus encore sociétés anonymes, permettant de limiter les risques de ces placements. La constitution de ces sociétés fait appel à des participations venues de tout le pays, à l'exemple des Chalutiers de La Rochelle créée par F.J. Castaing réunissant 135 actionnaires ou de la SAPAO en regroupant 117. Seule la société O. Dahl fait exception, grâce à des apports en capitaux familiaux et à la proximité de sa famille avec le réseau des banquiers protestants. Globalement, comme à Grimsby ou à Boulogne, La Rochelle entre dans l'ère d'une activité à l'échelle industrielle. La pêche locale emprunte au monde du capitalisme des formes qui favorisent son expansion. En 1920, deux sociétés parmi les dix, celles d'O. Dahl et de F.J. Castaing, représentent 45 % des 42 chalutiers à vapeur de la capitale aunisienne. La rentabilité est forte, souvent supérieure à dix pour cent par an, encourageant les

banques, les industriels, les rentiers à investir dans les armements locaux. L'apport de ressources provenant de femmes veuves, de militaires de carrière français basés en Allemagne , de professions libérales et de cadres de la fonction publique, à l'image des Chalutiers de La Rochelle, en est la démonstration.

Un troisième facteur, lui aussi largement exogène, joue un rôle aussi essentiel, celui de la venue de marins pêcheurs bretons issus pour la plupart de la pêche artisanale à la sardine et du cabotage à la voile, activités en crises à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, souffrant de la concurrence, pour les premiers, de l'implantation, souvent par des industriels français, de conserveries dans la péninsule ibérique, pour les autres de la concurrence des *steamers* et du chemin de fer. Cette crise d'activités maritimes traditionnelles pousse les hommes à partir vers d'autres ports, au nord, mais aussi au sud vers les Sables-d'Olonne, La Rochelle et même le bassin d'Arcachon. Ce sont des professionnels aguerris à la pêche, travaillant dur et qui après hésitation voire contestations viennent à La Rochelle s'embarquer sur les chalutiers à vapeur. Leur présence dans les équipages est dominante. Ils en constituent plus de soixante-dix pour cent, alors que les marins rochelais sont peu nombreux. La tradition rochelaise est plutôt tournée vers le commerce et les activités financières. Le port devient ainsi un « port breton » accueillant de nombreux marins surtout originaires du Morbihan qui, grâce au chemin de fer, peuvent venir facilement en Aunis. Cela leur est d'autant plus facile que la présence de Bretons à La Rochelle est une histoire déjà ancienne, tant dans l'activité maritime qu'à terre.

Mais jusque dans les années 1920, par delà les conséquences de la Première Guerre Mondiale, le développement de cette activité reste lent. Aux atouts du port se mêlent des limites à un véritable essor : la question de la conservation du poisson frais à bord des chalutiers et plus encore de son transport par chemins de fer vers les lieux de distribution est encore mal résolue. Les techniques de chalutage, bien qu'en réel progrès, ne permettent pas encore la réalisation de forts rendements. Les coûts de construction et de fonctionnement des unités, sans oublier la rémunération des armateurs et de leurs associés, exigent une rentabilité plus élevée, alors que se font sentir les effets de la surpêche et le besoin d'aller pêcher plus au large du port. Des interrogations et des débats se font jour sur le phénomène de dépeuplement des fonds, la responsabilité de la pêche hauturière comme de la pêche côtière, opposant souvent armateurs et pêcheurs artisanaux, mais aussi scientifiques eux-mêmes compte-tenu de la méconnaissance de la vie, de la reproduction et des migrations des divers types de poissons.

Passée la Grande guerre, avec la réquisition des navires et une réduction des prises permettant la reconstitution des fonds, l'activité va-t-elle connaître un essor plus important dans les années 1920-1930 ?

DEUXIEME PARTIE

L’ESSOR DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE DES ANNÉES

1920-1944

Introduction de la deuxième partie

En 1919, La Rochelle est devenu le premier port de pêche hauturière fraiche de la côte atlantique française, le deuxième de France derrière Boulogne. Le port aunisien dépasse le bassin d'Arcachon ; il est loin devant Lorient. En 1920, sa flotte de trente-sept grands chalutiers industriels s'est constituée progressivement autour de trois grandes sociétés d'armements et d'un groupement de petits armements. La Première Guerre mondiale constitue une parenthèse, marquée par la réquisition de nombre de ces navires par la Marine nationale et une baisse importante des apports de poisson permettant la reconstitution des fonds halieutiques du golfe de Gascogne. Les années 1920-début 1930 sont marquées par l'essor rapide de ces armements rochelais jusqu'à ce qu'éclate la crise, puis la guerre.

Les années 1920 à 1930 constituent en effet une période de forte augmentation de l'activité et du nombre de chalutiers, de développement rapide de grands armements qui ne seront bientôt plus que trois. Ce sont des compagnies qui développent une forte concentration verticale, aux activités à terre et en mer très intégrées et très rentables. La reconstitution des fonds de pêche et la hausse de la consommation de poisson frais favorisent une forte expansion des pêches, d'autant que le chemin de fer couvre tout le pays et permet à La Rochelle d'atteindre plus rapidement que ses concurrents des zones de vente importantes jusqu'en Suisse, en Italie et en Espagne. De nouveaux progrès techniques permettent d'intensifier les pêches. C'est à cette époque que l'Etat propose à La Rochelle, après Lorient, de réaliser un port de pêche moderne en eau profonde. Les grands armements le refusent. Ils obtiennent la réalisation de pêcheries spécifiques à proximité immédiate du bassin des chalutiers, l'aménagement des quais et de la voie de chemin de fer. Cette période est aussi marquée par des grèves des marins pêcheurs confrontés à des conditions de travail et de vie difficiles. Avec leurs familles, ces hommes se sédentarisent dans les quartiers autour du port, dont la plupart sont des Bretons.

Cependant la crise économique des années 1930 qui touche la France, se traduit dès 1932-1933 par une réduction de la flotte de pêche et du nombre de marins pêcheurs. Pour autant, peut-on caractériser cette période des années 1930 de crise de la pêche française ? Il s'agit plutôt d'un marasme. Car les progrès techniques qui se font jour dans les années 1920 se poursuivent dans la décennie suivante. La valeur totale des pêches, qui baisse dans les années 1932-1935, tend à retrouver et même à dépasser les chiffres des années 1920. Dans ce

contexte, la pêche industrielle rochelaise, possédant une flotte à vapeur importante, connaît une crise forte de ces armements industriels.

Après la Guerre d'Espagne, la Guerre mondiale constitue une autre épreuve pour la flotte de pêche réquisitionnée et en partie détruite. A La Rochelle comme dans d'autres ports une collaboration économique d'armateurs avec les autorités d'occupation se met en place, alors que des réseaux de résistance s'organisent. Quel impact ont ces événements sur la pêche et ses armements locaux ?

Chapitre III

LA CROISSANCE RAPIDE DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE FRANÇAISE ET ROCHELAISE (1920-1930)

La Première Guerre mondiale s'achève en 1918. Les marins survivants et valides sont de retour, prêts à reprendre la mer. La flotte de pêche, largement réquisitionnée, doit être remise en état, voire renouvelée compte tenu des destructions. Dans le même temps, cette période de conflit s'est accompagnée d'une réduction du chalutage et d'un repeuplement des fonds halieutiques. S'ouvre alors une décennie d'essor de la flotte hauturière européenne et française, de forte croissance des apports en poisson. La Rochelle y participe pleinement.

3.1 L'essor spectaculaire de la pêche industrielle dans les années 1920

Cette décennie 1920-1930 est marquée par l'essor rapide de la pêche dans le monde, en Europe et en France. La pêche hauturière et industrielle y contribue fortement. Ces années 1920 mais aussi 1930 constituent une étape décisive, celle de la révolution technique des pêcheries inaugurée dans les dernières décennies du XIX^{e} siècle : le navire à vapeur s'impose définitivement pour les activités hauturières, comme pour la grande pêche, bientôt supplanté par les chalutiers motorisés au diesel[581]. C'est particulièrement le cas pour les pays européens, dont la France. L'apport des armements rochelais est important.

3.1.1 Les caractéristiques mondiales et françaises de cet essor de la pêche

A l'échelle mondiale, les années 1920 et 1930 voient les prises de poisson faire un nouveau bond en avant. On estime que, vers 1850, il se pêchait dans le monde entier entre 1,5 et 2 millions de t. Ce nombre passe à 4 millions en 1900, 9 millions en 1913, 22 millions en 1938 ; il est multiplié par 11 en moins d'un siècle et par près d'une fois et demie sur la période 1913-1938[582]. Même si ces dénombrements ne sont que des ordres de grandeur, compte tenu de l'absence d'un véritable appareil statistique international, ils n'en mettent pas moins en évidence la tendance pour l'entre-deux-guerres : par delà la Grande Guerre, le rythme d'expansion des pêcheries de la Belle Epoque a été retrouvé et confirmé. De ce point

---

[581] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe*, *op. cit*., p. 525.
[582] *Ibid*, p. 524.

de vue, la grande crise économique des années 1930 n'a pas ralenti l'essor global des pêcheries, au contraire [583]. Le poisson est une source de protéines animales de moins en moins coûteuse au fur et à mesure que les techniques de navigation, de captures et de conservation par le froid gagnent en efficacité, alors que le transport terrestre par chemin de fer avec des wagons conditionnés, prend de l'ampleur.

En Europe l'évolution n'est pas le même pour les ports de la mer du Nord et ceux de l'Atlantique. En Grande-Bretagne la production de poissons frais par les pêcheries industrielles connaît dès les années 1920 une stagnation, après une baisse pendant la guerre. Le nombre de navires et de marins pêcheurs diminue entre 1913 et 1931. Grimsby, Hull et Aberdeen demeurent les plus grands ports européens. Mais le nombre de chalutiers hauturiers stagne au nombre de 1 900. Dès cette époque les apports de la mer du Nord diminuent à cause de la surpêche pratiquée par les chalutiers de plusieurs pays riverains - Grande-Bretagne, France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas, où s'est développée la pêche industrielle depuis la fin du XIX^{e} siècle. Les Pays-Bas connaissent le même phénomène de stagnation des apports, mais une augmentation du nombre de chalutiers à vapeur. Le port d'Ymuiden concentre l'essentiel de l'activité néerlandaise après-guerre et connaît une hausse de ses apports et du nombre de ses chalutiers. La Belgique voit les apports du chalutage augmenter fortement dans les années 1920 pour les grands chalutiers à moteur, alors que ceux des petits chalutiers à moteur et à vapeur diminuent. Ces derniers voient leur nombre chuter déjà entre 1928 et 1930, ce qui se traduit par la réduction des effectifs des équipages de ces unités. L'Allemagne cependant se distingue par une progression des apports de ses chalutiers industriels dans les années 1920 et 1930, mais le nombre de ses chalutiers industriels diminue dès 1926[584]. La différence se fait sentir avec les ports du golfe de Gascogne, ceux d'Espagne, du Portugal et de France. L'activité des ports espagnols augmente des années 1920 jusqu'à 1935, celle des ports portugais connaît une forte progression. Elle concerne particulièrement les merlus et merluchons, ces poissons nobles de l'Atlantique qui font aussi la richesse du port de La Rochelle[585].

La France n'occupe que la quatrième place parmi les grands pays producteurs de poissons, largement dépassée par l'Angleterre, les Etats-Unis et même la Norvège. Ce retard

---

[583] LEHNOF J.-L., *op. cit*. p. 524.
[584] LEBRET Louis-Joseph, SAUVÉE Jean*, Pêcheries mondiales et marché du poisson*, Paris, PUF, 1950*,* planches1 A, 2 A et 3 A, p. 274-276
[585] LEBRET Louis-Joseph, SAUVÉE Jean*, op. cit.*, planche 3 A.

global de la pêche française se traduit, par exemple, dans le nombre de bateaux de pêche susceptibles d'utiliser un moteur. Alors qu'en 1907 sur 6 000 bateaux de ce type, quelques unités seulement en sont dotées, en 1923 sur 769 embarcations de pêche munies de moteur, seulement 28 utilisent des moteurs à huile lourde[586]. Le nombre de pêcheurs embarqués diminue durant la guerre à cause de leur mobilisation, passant de 100 881 en 1913 à 66 356 en 1919 (soit une baisse de 34,3 %). Mais il se remet à progresser entre 1920 et 1927 (77 429 à 85 721), loin cependant de celui de 1913 (100 881). Il baisse régulièrement de 1928 à 1938[587]. Alors que le nombre de bateaux de pêche passe de 20 275 en 1920 à 24 596, chiffre maximum en 1934 après une stagnation depuis 1931, la valeur totale des produits de la pêche passe de 585 millions de frs en 1920 à 1 233 millions de frs en 1930, soit une progression de 110 % L'indice de la valeur totale des produits de la pêche (base 100 en 1913), entre 1920 et 1930, progresse bien plus fortement, passant de 373 à 785, que celui de l'industrie qui ne passe que 57 en 1920 à 140 en 1930 (tableau 32). Ainsi en France, les années 1920 sont le théâtre d'un nouvel essor du niveau global des prises ; le niveau atteint en 1929 (278 900 t) est d'un tiers plus élevé que celui de 1913. Cette valeur augmente jusqu'en 1931. La pêche voit donc son poids augmenter dans le produit global du pays.

Cette hausse globale s'accompagne de notables changements dans la ventilation entre espèces. La morue (avec une augmentation de 18 % des prises) et le hareng (+ 11 %), piliers traditionnels de l'industrie halieutique, perdent en dynamisme. Au contraire les autres poissons formant le tout venant de la marée fraîche et surtout les divers crustacés fournissent des prises en forte croissance dans les années 1920 : respectivement + 45 % et + 69 %. La pêche accompagne les mutations du marché des produits de la mer, à la faveur d'une phase d'expansion économique généralisée. Et paradoxalement c'est au moment où l'activité halieutique proprement dite s'industrialise de plus en plus, qu'elle s'émancipe notablement pour ses débouchés des filières de conserverie industrielle[588]. Les ports créent leurs propres réseaux de commercialisation du poisson frais, grâce au mareyage, aux pêcheries des grands armements, au développement du transport par camions et plus encore par le réseau de chemin de fer qui couvre toute la France et se connecte avec les pays voisins.

Tableau 32 – Évolution de la pêche française (1900-1931)

---

[586] LECOURBE, *10e congrès des pêches et industries maritimes*, *op. cit*, p. 4.
[587] AD 17, 41 ETP 933, CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes de 1900 à 1938.*
[588] LENHOF J.-.L.*, Les hommes en mer, op. cit., p. 532.*

Années	Nombre de pêcheurs en bateau	Nombre de bateaux	Valeur totale des produits (milliards frcs)	Produits de la pêche (base100 =1913)	Production industrielle (base 100 =1913)
1900	95 682		102,7	65	66
1913	100 881		157	100	100
1919	66 356		455	290	57
1920	77 429	20 275	586	373	62
1921	82 100	20 275	520	331	55
1922	83 414	21 002	537	342	78
1923	84 523	21 242	609	388	88
1924	85 373	22 338	723	460	109
1925	84 419	21 982	840	535	108
1926	85 298	22 734	1 058	674	126
1927	85 721	23 860	1 039	662	110
1928	84 076	23 626	1 071	682	127
1929	83 275	23 652	1 215	774	139,5
1930	82 671	24 012	1 233	785	140
1931	76 973	23 978	1 142	727	119

Sources : *Statistiques des pêches maritimes*, dans VAUCLARE C., *art. cit*., p. 279.

La forte augmentation des produits de la pêche dans les années 1920 est en grande partie liée à l'augmentation du nombre de bateaux, tous types confondus : 3 737 unités en plus entre 1920 à 1930, soit une hausse de 18 %, alors que le nombre de pêcheurs commence à diminuer à partir de 1928 (tableau 32). Dans le même temps la flotte de pêche connaît une hausse régulière du tonnage de ses navires passant de 217 602 tx en 1920 à 287 977 en 1930, soit une hausse de 32,3 %. Les chalutiers sont de plus en plus grands, avec des rendements de pêche plus importants. C'est donc à ces gains de productivité que l'on peut attribuer l'accroissement du tonnage débarqué et de la valeur totale des produits de la pêche[589]. Une analyse plus détaillée par types de bateau sur cette période 1920-1930 montre que le nombre de grands chalutiers à vapeur et à propulsion mécanique augmente de 52,6 % pour les vapeurs jusqu'en 1929-1930, et de 1 042 % pour les bateaux à propulsion mécanique dont le nombre

[589] VAUCLARE C., *«Naissance d'une industrie », op. cit*., p. 282.

continue de progresser après 1930, malgré la crise économique. Dans le même temps, les voiliers voient leur nombre diminuer régulièrement depuis 1924, sans que ceux-ci disparaissent pour autant (tableau 33). Le nombre de voiliers pontés* tend légèrement à augmenter au détriment des plus petits voiliers non-pontés* pêchant à proximité des côtes à la journée[590]. Ces tendances traduisent une profonde évolution des types de navires. Les chalutiers à moteur diesel tendent à supplanter les chalutiers à vapeur. Les voiliers résistent face à la concurrence des grands chalutiers. Ce phénomène constitue une tendance durable. En 1930, la France compte encore 16 615 voiliers contre 19 582 en 1920, soit une baisse limitée de 15,2 %. Leur nombre demeure donc élevé, alors que la concurrence des grands chalutiers pouvait laisser prévoir un effondrement de cette petite pêche artisanale à proximité des côtes. Les autorités navales ont la volonté d'aider au maintien de la petite pêche artisanale car elle représente un vivier de recrutement des équipages de la flotte de guerre. Le statut militaire d'inscrit maritime* leur réserve le monopole de la pêche côtière sur l'étendue du domaine de l'Inscription maritime et leur accorde une exemption de patente et de tous impôts même lorsqu'ils vendent leur pêche[591]. Enfin le monde des petits pêcheurs donne toujours des perspectives de possible ascension sociale vers la position de patron de sa propre chaloupe. Les navires à vapeur voient leur nombre passer de 379 en 1920 à 574 en 1929, soit une progression de 52 % en une décennie marquée par l'essor de la pêche française et mondiale. Mais leur nombre diminue fortement dans les années 1930, de 572 en 1930 à 325 en 1938, soit une baisse de 43,2 %, presque la moitié en huit ans. Certes la crise économique peut apporter une part d'explication, mais la réalité montre dans le même temps une forte progression du nombre de navires à propulsion mécanique passant de 689 unités en 1920 à 7 869 en 1930, soit un nombre multiplié par plus de dix en dix ans. Ce nombre atteint 11 256 unités en 1938 soit une progression de 43 % pendant la période de la crise économique, marquée il est vrai par un léger recul de 3,3 % entre 1936 et 1938. La motorisation des navires prend son essor. Le moteur à essence est le premier a être utilisé. Il convient aux faibles puissances sur des embarcations non-pontées ou semi-pontées n'effectuant que de brèves sorties ou ne pratiquant que des pêches saisonnières[592]. Toutefois, en dépit de ses qualités éminentes de légéreté et de facilité de conduite, le moteur à essence a contre lui le danger

[590] Les statistiques disponibles ne distinguent voiliers pontés* et non-pontés* que jusqu'en 1923.
[591] RÉMY D., « Organisation de la pêche en France. L'Inscription maritime », dans E. LE DANOIS (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 1, op. cit, p. 96-98. *Cimarconet*, historique de l'Inscription maritime
[592] LE GALL J., « La modernisation des chalutiers. Les tendances actuelles », dans E. Le Danois, *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 2, Paris, OSTPM, 1935-1936, p. 44-49.

d'incendie et la cherté du combustible. Il doit céder la place, même dans la catégorie des petits chalutiers où il offrait le maximum d'avantages, au moteur diesel.

Tableau 33- Évolution du nombre de bateaux de pêche par type de propulsion en France (1920-1932)

Années	Propulsion à vapeur	Propulsion mécanique	Voiliers / pontés – non pontés
1920	379	689	19 582 / 3 102 - 16 480
1921	436	819	20 185 / 3 150 - 17 035
1922	476	968	20 705 / 3 346 - 17 359
1923	494	1 162	20 740 / 3 521 - 17 219
1924	504	1 827	**21 267** / n.c.
1925	535	2 207	20 289
1926	566	3 570	19 872
1927	**570**	4 672	19 746
1928	557	5 406	18 766
1929	574	6 396	17 720
1930	572	7 869	16 615
1931	565	8 737	15 688
1932	544	9 414	15.060
1933	543	10 184	14 421
1934	500	11 066	14 133
1935	474	11 388	13 403
1936	436	11 635	12 563
1937	401	11 376	9 711
1938	325	11 256	10 251

Sources : Le Gall J., « L'état actuel de l'industrie des pêches maritimes en France », LE DANOIS E. (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 1, Paris, OSTPM, 1935, p. 8

Pourtant, le moteur diesel ne s'est pas répandu immédiatement dans la pêche haututière, précise J. Le Gall, pour deux raisons. D'abord à cause des avantages que présente la machine à vapeur pour ses qualités incontestables de souplesse de fonctionnement et de facilité de manœuvre, ainsi qu'en raison de la modicité de ses frais d'entretien, de réparations. Elle présente aussi des avantages non moins importants pour la conduite du treuil du chalut,

qui requiert une sécurité et une robustesse absolues. Mais le moteur diesel en supprimant la chaudière laisse un espace disponible pour le stockage du poisson pêché sensiblement supérieur et surtout, grâce à la réduction considérable du poids du combustible consommé à puissance identique, il assure un rayon d'action nettement supérieur. C'est particulièrement vrai pour la grande pêche en Islande, à Terre-Neuve, au Groënland ou au Spitzberg. C'est vrai aussi pour la pêche hauturière où le débat autour de la conduite du treuil du chalut avance. Les armateurs les plus audacieux, qui accordent leurs préférences au moteur diesel avec appareillage entièrement électrique, finissent par l'emporter parmi les armateurs de bateaux pratiquant le chalutage sur le plateau continental.

Cet essor spectaculaire des chalutiers à moteur diesel s'accompagne d'une véritable révolution dans la communication, avec ses retombées dans les relations maritimes[593]. Ainsi la télégraphie sans fil, rapidement dénommée par ses intiales TSF, apparaît à bord des navires hauturiers vers le milieu des années 1920. Son installation ne se généralise que durant la décennie 1930, sauf sur les unités artisanales dont les sorties brèves ne nécessitent pas ce type d'équipement. Pour les navires hauturiers comme pour ceux de la grande pêche, la TSF a une double utilité. C'est d'abord une aide à la navigation dans la mesure où elle permet la reception d'avis de coup de vent et d'autres données météorologiques. C'est aussi un précieux auxiliaire dans les négociations commerciales car en restant en contact permanent avec le patron du navire, l'armateur peut suivre l'évolution de la campagne de pêche et l'orienter en fonction du marché, l'écourter ou l'allonger suivant les cours et les espèces ciblées[594].

Parallèlement à la TSF, d'autres innovations relatives aux instruments de navigation facilitent la navigation et la pêche. Le radiogoniomètre*, tout d'abord, permet de faire le point en haute mer en toute fiabilité, alors que l'échosondeur* apparu dans les années 1920 ouvre la possibilité d'étudier les fonds océanographiques. Ce dernier détecte les bancs de poissons et se présente comme le premier instrument d'une famille d'appareils électroniques qui aboutit lors de la Seconde guerre mondiale à la mise au point du radar. C'est à bord de chalutiers rochelais que sont placés les premiers appareils de détection par le son et les ultra-sons. Les thermomètres plongeurs et les salinomètres indiquent, quant à eux, la température et la salinité de l'eau à différents endroits et évitent une perte de temps en localisant les fonds susceptibles d'être poissonneux grâce à leurs données hydrologiques. D'autres innovations technologiques sont plus confidentielles mais tout aussi utiles comme le loch à hélice* qui indique

---

[593] CONFOLENT Dominique, *Granville et le monde de la mer 1919-1945*, Thèse, Paris IV, 2003, p. 59-60.
[594] DE LECTURE Robert, *Histoire de la Grande pêche de Terre-Neuve*, Paris, L'ancre de marine, 1994, réédition de 1949, p. 156.

précisément la vitesse du navire, le perfectionnement du sextant* et du chronomètre ou encore la compensation de compas, moyen d'annuler les champs magnétiques dus aux coques métalliques et aux appareils électriques qui perturbent son fonctionnement[595].

3.1.2 La flotte rochelaise, un essor unique en France

La hiérarchie des ports de pêche français évolue fortement. La Rochelle constitue un cas notable car il devient le premier port de la côte atlantique française. Fait unique, il connaît une progression de tous les types de navires, tout particulièrement de sa flotte de vapeurs. Ses armements atteignent une grande concentration et une forte intégration des activités marines et terrestres au sein des grands armements.

Certes, Boulogne-sur-Mer reste de loin le premier en matière de marée fraîche avec 64 141 t débarquées en 1929. Mais des compétiteurs nouveaux apparaissent, tels La Rochelle (deuxième avec 19 284 t) et Lorient (troisième avec 19 230 t)[596]. Troisième port de pêche de France en 1919, derrière Boulogne-sur-Mer et Bordeaux, La Rochelle devient en effet le deuxième en 1922, le troisième en 1925 et à nouveau le deuxième en 1927[597]. Cette modification de la hiérarchie des ports de pêche est particulièrement sensible sur la façade atlantique. Lorient, neuvième en 1919, passe à la deuxième place devant La Rochelle, à la troisième en 1925. Le port breton connaît un essor important de son activité de pêche grâce à la réalisation d'un nouveau havre sur le site de Lorient-Kéroman à l'image de celui de Grimsby en Angleterre, port en eau profonde accessible à toute heure et aux installations portuaires très modernes[598]. Malgré tout, La Rochelle demeure de loin le deuxième port de France, le premier de l'Atlantique de 1927 à 1932 (annexe 15). Arcachon qui fut pionnier dans la motorisation de la pêche tire quelques bénéfices avec des apports de 10 567 t, chiffre en hausse malgré l'accès toujours aussi dangereux du bassin par sa passe, mais il est devancé par Fécamp (quatrième avec 13 560 t en 1929)[599]. Bordeaux est relégué en 1922 à la dix-septième place alors qu'il était deuxième en 1919, signe de la chute de son activité de grande pêche à la morue (tableau 34).

---

[595] BELLOC G. et al., « Les ports de pêche du littoral français de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique », *Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 3*, Paris, OSTPM, 1936, p. 130.
[596] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, op. cit.,* p. 532.
[597] AD 17, 41 ETP 841 et 842, Fonds CCI XIXe, *Statistiques des pêches maritimes*.
[598] Ce projet de nouveau port de pêche est l'objet d'une analyse approfondie au chapitre 2.
[599] Lenhof J.-L., *Les hommes en mer*, *op. cit*., p. 532-533.

Tableau 34 – Évolution du produit de la pêche des flotilles des grands ports français (1919-1932)

Ports	Valeur 1919	Valeur 1922	Valeur 1927	Valeur 1932
Boulogne	71 551 048	78 435 182	143 477 551	157 217 443
La Rochelle	32 827 716	62 992 811	106 632 953	101 319 135
Lorient	9 811 207	28 449 983	82 961 679	54 713 298
Arcachon	23 156 240	24 486 855	n.c.	42 048 710
Bordeaux	65 827 716	7 138 592	n.c.	n.c.

Source : AD 17, 41 ETP 841 et 842, Fonds CCI XIXe, *Statistiques des pêches maritimes.*

La Rochelle renforce sa position sur la côte atlantique grâce à son attrait commercial. En effet, avec l'apport des bateaux non rochelais venant vendre leur pêche à La Rochelle, le port aunisien fait presque jeu égal avec Boulogne en tonnage vendu, loin devant Lorient son concurrent direct sur le golfe de Gascogne (tableau 35).

Tableau 35 - Valeur totale du produit de la pêche des principaux ports français[600] (1929)

Ports	Valeur 1929 (frs)
Boulogne s/Mer	172 128 344
La Rochelle	156 766 283
Bordeaux	75 689 151
Arcachon	65 488 591
Lorient	60 902 827

Source : AD 17, 41 ETP 842, *Statistiques des pêches maritimes*

La venue de ces voiliers non armés à La Rochelle est une pratique ancienne. En 1874, des embarcations de Dieppe, Fécamp, Trouville et Groix, venant débarquer leur pêche, sont signalées[601]. L'Inscription maritime établit avec précision que 622 voiliers fréquentent le port en 1923 dont 154 sont immatriculés localement mais 468 le sont ailleurs, soit plus de 75 % du total[602]. Pour l'essentiel ces voiliers sont issus de ports bretons (Groix, Auray, Lorient) et vendéens (Les Sables-d'Olonne, Noirmoutier, l'Île d'Yeu et Saint-Gilles), attirés par le bon

[600] Annexe 15 de la deuxième partie, *carte des principaux ports français en 1932.*
[601] AD 17, 41 ETP 933, p. 77.
[602] AD 17, 41 ETP 897, Fonds CCI XIXe, *Inscription Maritime La Rochelle.*

niveau des prix d'achat du poisson à la criée (tableau 36). Les voiliers bretons représentent à eux seuls presque un tiers de ces navires. En 1925, le nombre de voiliers fréquentant le port peut être évalué à 600 ou 700, dont 160 sont inscrits à La Rochelle, les autres l'étant à Groix, Auray, Lorient, Les Sables, Noirmoutier, l'Île d'Yeu, St-Gilles et Arcachon[603]. Des Arcachonnais sont signalés aussi en 1925 signe de l'attrait de la criée rochelaise, le bassin d'Arcachon ne disposant toujours pas de ponton pour accoster ni de criée publique. Ces voiliers fréquentent le port à des époques déterminées suivant le genre de pêche qu'ils pratiquent : chalut (poisson fin), thon, homard, etc. Le même bateau peut pratiquer plusieurs pêches tel le chalut l'hiver et le thon l'été. Le nombre des voiliers est resté sensiblement constant depuis longtemps. Mais le tonnage moyen des bateaux a augmenté passant de vingt-cinq à quarante tx environ entre 1900 et 1925[604] .

Tableau 36 – Nombre de voiliers fréquentant La Rochelle selon leur port d'armement (1923)

Port d'armement des voiliers		**Nombre**
Rochelais :	-moins de 20 tx	71
	-plus de 20 tx	83
Bretons :	-Groix	45
	-Auray	60
	-Lorient	96
Vendéens :	-Sables d'Olonne et ports voisins	140
	-Noirmoutier	56
	-Île d'Yeu	66
	-Saint-Gilles	5
Ensemble		622

Source : AD 17, 41 ETP 897, *Inscription Maritime La Rochelle*

Cet attrait commercial du port rochelais n'est pas conjoncturel. Le nombre de places occupées par les lots de poisson mis aux enchères à la criée artisanale augmente de 10 % entre 1920 et 1928. La valeur du poisson vendu à l'encan progresse fortement de 98 % en huit ans (tableau 37). Ces chiffres ne comprennent pas le poisson expédié directement par les grands armements locaux qui disposent de leur propres pêcheries. Cette dualité du marche au poisson perdure tout l'entre-deux-guerres, constituant une originalité de La Rochelle.

Tableau 37 – Évolution de l'activité de la criée de La Rochelle (1920-1930)

[603] AD 17, 41 ETP 928, *Réponse au questionnaire de l'Ingénieur en chef des Ponts et chaussées Verrière établie par l'ingénieur en chef de la Charente-Inférieure,* 5 octobre 1925, p. 2.
[604] *Ibid,* p. 2. L'auteur précise qu'un certain nombre de goélettes de Saint-Malo et de ports voisins, pratiquant la pêche à la morue, vendent eux aussi leur poisson et arment pour la pêche à La Rochelle.

Années	Nombre de places occupées	Valeur du poisson vendu
1920	597 265	9 857 950
1921	553 031	9 118 774
1922	580 187	8 745 315
1923	571 301	9 611 399
1924	692 255	12 710 320
1925	753 664	15 097 599
1926	662 952	15 592 433
1927	697 388	15 637 355
1928	691 308	17 506 485
1929	649 691	17 626 690
1930	656 942	19 526 955

Source **:** AD 17, 41 ETP 842, *Statistiques du port de pêche de La Rochelle*

A l'encan, en 1928, les mareyeurs sont au nombre de 57. Ils ont constitué une organisation professionnelle, la Chambre syndicale des mareyeurs. Celle-ci est dirigée par un bureau de sept membres (annexe 16). Et pour développer leur activité et la rendre plus efficace face aux pêcheries des grands armements, les mareyeurs ont adopté le programme suivant : régularisation des arrivages de poisson et par conséquent des envois ; acheminement accéléré des expéditions ; substitution des tarifs *ad valorem* aux taxes spécifiques adoptées alors ; intensification de la production ; perfectionnement des moyens d'emballage ; transport des produits de la mer par wagons isothermes de mai à octobre sur tous les réseaux ferrés ; propagande judicieuse et intensive pour le développement de la consommation de poisson.

La Chambre syndicale tente ainsi de répondre à la faible consommation de poisson frais en France qui est de 200 000 t en 1930, six fois moins élevée qu'en Angleterre où elle atteint 1 300 000 t, alors que les populations des deux pays sont très proches : 41 524 000 pour la France en 1931, 45 900 000 pour l'Angleterre en 1930[605]. Cette inégalité de consommation entre les deux pays se vérifie autant dans les concentrations urbaines, telles les deux capitales, que dans les campagnes plus isolées (tableau 38). La culture insulaire des

[605] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique*, Thèse, Université de Paris, 1931, p. 110-111.

consommateurs de la Grande-Bretagne y est pour quelque chose, ainsi que la capacité de ses ports et compagnies de chemin de fer à approvisionner les marchés les plus larges, en particulier les milieux urbains, ouvriers tout particulièreent, avec le *fish and chip*, héritage du XIXe siècle.

Tableau 38 - Consommation de poisson selon les lieux en France et en Angleterre (1930)

Lieux de consommation	**Consommation/habitant/an (kg)**
Paris	5
Londres	25
Campagnes françaises	0,5
Campagnes anglaises	30

Source : VACHÉ R., *op. cit*., p. 111

Pour ce qui la concerne, la chambre syndicale des mareyeurs rochelais porte son action contre les préjugés des gens, plus favorables à la viande qu'au poisson considéré comme moins nourrissant, non consommable l'été (figure 18). Elle entend faire valoir une meilleure préparation culinaire, trop souvent défectueuse et organiser une propagande raisonnée et persuasive contre les préjugés. Elle met l'accent sur la nécessaire amélioration des moyens d'expédition et considère que les moyens de transport laissent à désirer au point de vue de leur régularité, de leur vitesse, de tarifs trop rigides et trop élévés[606].

Figure 18 – Texte de propagande contre les préjugés envers la consommation de poisson

[606] MICHEAU G., *La consommation du poisson de mer, la pêche, le mareyage*, La Rochelle, chambre syndicale des mareyeurs, 1928, p. 9.

LA CONSOMMATION DU POISSON DE MER

La consommation du poisson de mer, en France, est-elle en rapport avec l'étendue de ses côtes, le nombre de ses bateaux et de ses marins pêcheurs, les facilités de transport offertes par son réseau de chemins de fer ?

NON. — POURQUOI ?

Parce que nombre de gens se figurent, à tort, que le poisson est moins nourrissant que la viande.

Parce que sa préparation culinaire est trop souvent défectueuse.

Parce qu'il existe un préjugé contre l'utilisation du poisson en été.

Parce qu'aucune propagande raisonnée et persuasive n'a été entreprise contre ces préjugés.

Parce que les premiers essais d'intensification de la consommation du poisson ont été insuffisamment étudiés, étendus.

Parce que la régularité et l'accélération des transports laissent encore à désirer et que les tarifs sont trop rigides et manifestement trop élevés.

Parce que les moyens d'expédition ne sont pas encore assez perfectionnés.

.....

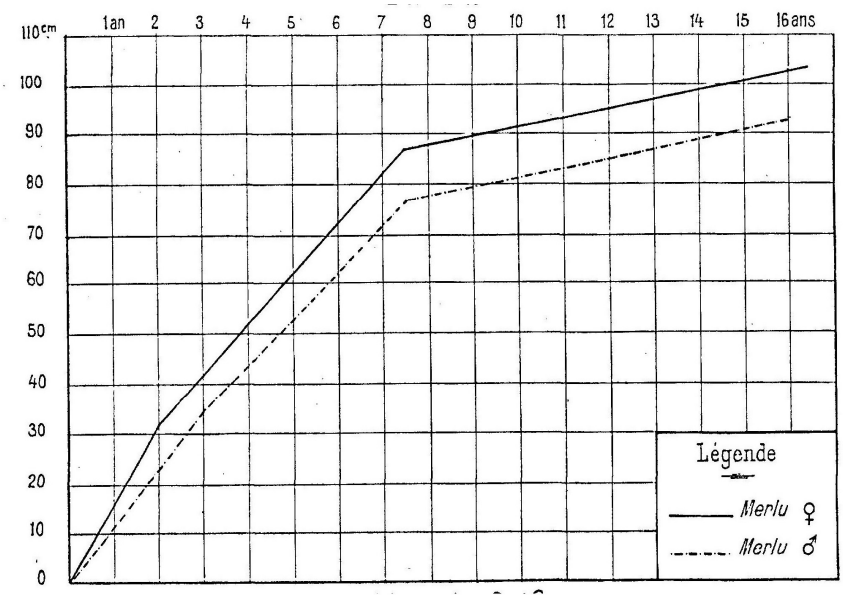
Source : MICHAUD G., *La consommation du poisson de mer, la pêche, le mareyage,* La Rochelle, Chambre syndicale des mareyeurs, 1928, p.10

A cette époque, l'attrait de l'encan rochelais pour les pêcheurs bretons et vendéens est lié aux types de poissons pêchés dans le golfe de Gascogne, les poissons nobles à chair blanche étant toujours plus prisés donc achetés à bon prix, en particulier le merlu mais aussi la raie et la sole. Le merlu est le poisson roi du golfe ; il occupe le premier rang des pêches à La Rochelle entre les deux guerres, représente 5 270 000 kg et 39,4 % des apports en 1928[607]. E. Le Danois parle du merlu en ces termes en 1921 : « Dans tout royaume, il y a un souverain ; dans la mer du Nord, ce souverain est le hareng (*king-herring*, comme l'appellent les Anglais) ; sur la Grande Sole et sur tout le littoral océanique, le roi de la pêche est le merlu… l'océan est son domaine propre et il s'en écarte peu[608] ». Ce poisson appelé merlu sur la côte océanique est connu à Paris sous le nom de colin ; à Boulogne il est appelé le canapé et en Angleterre le haké. Le nom de merlu lui a été donné la première fois en 1553 par un dénommé Pierre Bélon. Ce paraît être une déformation des mots latins *maris lucius* ou brochet de mer. Il appartient à la famille des *Galidae* ainsi que la plupart des poissons ronds tels que la morue,

[607] AD 17, 41 ETP 934, Fonds CCI La Rochelle, *Statistiques des pêches maritimes*, 1919 et 1928.
[608] VACHÉ R., *La Rochelle Ier port de pêche de France sur l'Atlantique, op. cit.*, p. 53, citation d'un discours d'E. Le Danois, Directeur de l'OSTPM, à la Semaine des pêches rochelaises de 1921.

l’églefin et le merlan. Il vit de préférence dans les eaux tempérées dont la teneur en sel dépasse 35/1000 grammes et se trouve généralement à une profondeur de 100 à 600 mètres. C’est un poisson de grande ressource, dont la croissance s’accomplit rapidement. Dans le golfe, le merlu mâle atteint 70 à 80 cm au bout de 7 à 8 ans, après une croissance rapide, puis 80 à 90 cm à l’âge de 16 ans ; le merlu femelle le dépasse, atteignant 80 à 90 cm entre 7 et 8 ans pour atteindre 100 à 110 cm à 16 ans (graphique 1).

Graphique 1- Croissance du merlu, mâle et femelle, dans le golfe de Gascogne



Source : BELLOCQ G., *Note sur la croissance du merlu, variations ethniques et sexuelles*, Paris, Blondel La Rougery, 1923, p. 27.

Selon R. Vaché, la croissance du merlu varie cependant avec la latitude. Il croît d’autant plus vite que celle-ci est plus faible et que la température augmente, preuve que le merlu n’est pas un poisson migrateur, ou du moins que ses déplacements n’ont pas l’étendue qu’on supposait jusqu’à ce jour. Ce ne sont pas les mêmes merlus que l’on pêche sur les côtes du Maroc, du golfe et de l’Irlande, mais des merlus appartenant à des races différentes, qui se différencient très nettement par une croissance d’inégale rapidité. Les déplacements du merlu sont donc beaucoup plus réduits qu’on ne le croyait. Lorsque le merlu « disparaît », il va probablement chercher en profondeur la salinité qui lui convient et il se déplace, non pas en suivant la bordure du plateau continental, du sud au nord et inversement, mais dans des directions perpendiculaires à la bordure du plateau, et aussi suivant la verticale. Le fait que les chalutiers pêchent le merlu en abondance là où ils n'en prenaient pas l'année précédente, depuis qu'ils ont augmenté la hauteur d'ouverture de leur filet avec le chalut Vigneron-Dahl, la nécessité pour eux de pêcher parfois à des profondeurs plus grandes, viennent donner encore

plus de force à cette hypothèse[609]. Les bancs de merlus fréquentent chaque année les mêmes fonds. On en pêche toute l'année, sur les côtes du Portugal de novembre à janvier, dans le golfe de février à juin ; durant l'été sa région favorite est le banc de la Grande Sole où s'effectue la ponte. A ce moment, le merlu fatigué et insuffisamment nourri commence une chasse qui l'entraîne dans la mer du Nord jusqu'à la latitude des îles Féroé et Shetland, où il poursuit les bancs de harengs et de maquereaux[610]. Ainsi les apports de poissons, dont le merlu, varient selon les saisons. En 1928 par exemple, les tonnages de poissons ramenés par les chalutiers passent de plus de 3 700 t de mai à octobre, périodes où les eaux se réchauffent et où les poissons remontent le golfe, à moins de 2 700 t de novembre à avril mois d'hiver pour l'essentiel (tableau 39). Les autres années connaissent des variations similaires[611].

Tableau 39 - Tonnages mensuelsde poisson débarqués à La Rochelle (1928)

Janvier	**Février**	**Mars**	**Avril**	**Mai**	**Juin**	**Juillet**	**Août**	**Sept.**	**Oct.**	**Nov.**	**Déc.**
2.465	2.253	2.668	2.635	3.727	3.731	3.829	3.625	3.087	2.760	2.235	2.754

Source : AD 17, 41 ETP 897, Fonds CCI La Rochelle, *Statistiques de la Marine marchande*

Alors qu'en 1928 la raie représente 11% du total des apports rochelais et la sole 3,2 %, le merlu voit sa part diminuer (- 1 % entre 1919 et 1928, - 8 % entre 1919 et 1938). Dans le même temps, le tonnage total de poisson débarqué augmente (+ 1 % entre 1919 et 1928, + 47 % entre 1919 et 1938). De ce fait, l'importance du merlu dans le total des pêches rochelaises se réduit sensiblement, passant de 42,9 % en 1919 à 39,4 % en 1928 et seulement 25,8 % en 1938. La surpêche dans le golfe de ce poisson recherché pour sa qualité, tend à le raréfier. L'apport des poissons divers[612] augmente fortement compensant la baisse du merlu, de la sole, de la sardine, de la morue et du thon qui tend à disparaître (tableau 40).

Tableau 40 - Evolution des apports à La Rochelle selon des genres de pêche (1919-1938)

[609] *Ibid,* p. 14.
[610] *Ibid*, p. 54.
[611] AD 17 41 ETP 857, Fonds CCI La Rochelle*, Statistiques de la Marine marchande*. Annexe 17.
[612] Poissons divers : bars, baudroies, chinchards, daurades, lieux noirs et jaunes, maigres, maquereaux, plies, tacauds, …

Apports de poissons (t)	Année 1919	Année 1928	Année 1938
Morue	2 759	2 210	962
Merlus ou colins	5 462	5 270	5 015
Soles	273	435	195
Raies	1 464	1 119	2 672
Sardines	11	610	225
Thons	254	15	-
Poissons divers	2 895	3 715	10 189

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*

Globalement l'activité du port connaît un essor important entre 1920 et 1930. Les tonnages débarqués augmentent de 75,6 %, passant de 11 787 à 20 703 t. (tableau 41). Le retournement apparaît à partir de 1931, avec une baisse des apports (17 726 t)[613]. La forte hausse de l'apport de poisson à La Rochelle est très liée à la progression importante de la flotte de pêche rochelaise jusqu'en 1930. La Rochelle constitue de ce point de vue un cas à part en France. Selon un rapport de M.A. Coppin, en 1927, le port connaît un accroissement de toutes les catégories de bateaux tant pour les chalutiers dont le nombre est passé de 27 en 1920 à 66 aujourd'hui, que pour les bateaux à moteur passés de 4 à 37 et pour les voiliers passés de 313 à 350. Les autres ports de pêche français connaissent des évolutions différenciées. L'armement de Boulogne comprend 546 unités dont 148 chalutiers à vapeur et 59 bateaux à moteur. A Dieppe, le nombre de chalutiers et de bateaux à moteur est passé respectivement de 20 à 51 et de 3 à 41 en 5 ans. A Fécamp, le nombre de chalutiers s'est sensiblement accru et l'importance de Port-en-Bessin croît rapidement, tandis qu'au contraire Cherbourg marque un recul. Il y a de plus en plus de bateaux à moteurs parmi les 673 navires qui composent la flotille de Douarnenez. Ce mouvement est par contre peu sensible à Concarneau. Lorient est passé depuis la guerre de 18 à 50 chalutiers. L'armement breton progresse donc d'une façon très intéressante. Arcachon et Saint-Jean-de-Luz sont également en bonne posture. Marseille voit s'accroître le nombre de ses embarcations à moteur. Quant

[613] Annexe 45.

aux ports d'Algérie, Alger, Oran, Philippeville et Bône, ils donnent l'impression d'une croissance pleine de promesses[614].

Tableau 41 - Tonnages de poisson débarqué à La Rochelle-ville (1920-1931)

Années	Tonnages débarqués (t)
1920	11 787
1921	14 973
1922	17 113
1923	19 992
1924	22 137
1925	13 104[615]
1926	14 254
1927	16 590
1928	19 884
1929	19 284
1930	20 703
1931	17 726

Source : AD 17, 41 ETP 932, CCI La Rochelle

Le nombre des voiliers et des navires à propulsion mécanique y progresse. Comme au plan national, les voiliers résistent à la forte augmentation de la flotte des grands chalutiers. Mieux, leur nombre augmente même entre 1920 et 1930 passant de 313 à 450, alors qu'il diminue au plan national sur la même période (tableau 42). Ils constituent une proportion dominante dans les deux cas, un peu moins forte à La Rochelle : 61,9 % en 1930 contre 66,4 % en France. Les navires à propulsion mécanique, quant à eux, voient leur part multipliée par plus de 38 (passant de 4 navires en 1920 à 158 en 1930) de manière plus forte qu'au plan national (de 689 en 1920 à 7 869 en 1930, soit un chiffre multiplié par plus de 10). Ainsi en 1930, ces navires à propulsion mécanique représentent 25 % des navires rochelais, proportion inférieure à celle du plan national qui est de 31,4 %. Aucune concentration des

[614] COPPIN M.A., « Rapport sur l'évolution des ports de pêche », *10e Congrès national des pêches et industries maritimes, Alger,* 1927, Comptes-rendus des séances, p. 46-47.
[615] 1925 connaît une grande grève des marins pêcheurs qui éclate le 6 mai et dure 90 jours.

armements ne s'est produite au détriment de la pêche artisanale. En 1920 alors que 269 patrons-propriétaires possédent 269 navires en 1920, ils sont 545 à en posséder 549 en 1930, soit plus du double tant en patrons qu'en nombre de navires[616].

Tableau 42 - Évolution du nombre de chalutiers rochelais en tonnage, selon le mode de propulsion (1920-1931)

Années	**Vapeurs** **Nombre (et jauge)**	**Diesel**	**Voiliers**
1920	37 (9 195)	4	313
1921	38 (9 520)	4	318
1922	44 (11 810)	7	328
1923	51 (14 500)	7	341
1924	58 (15 145)	9	351
1925	66 (17 188)	13	354
1926	79 (18 304)	23	372
1927	80 (18 919)	62	387
1928	80 (21 286)	112	361
1929	80 (21 265)	155	333
1930	82 (26 887)	**158**	391
1931	**91**	155	**450**

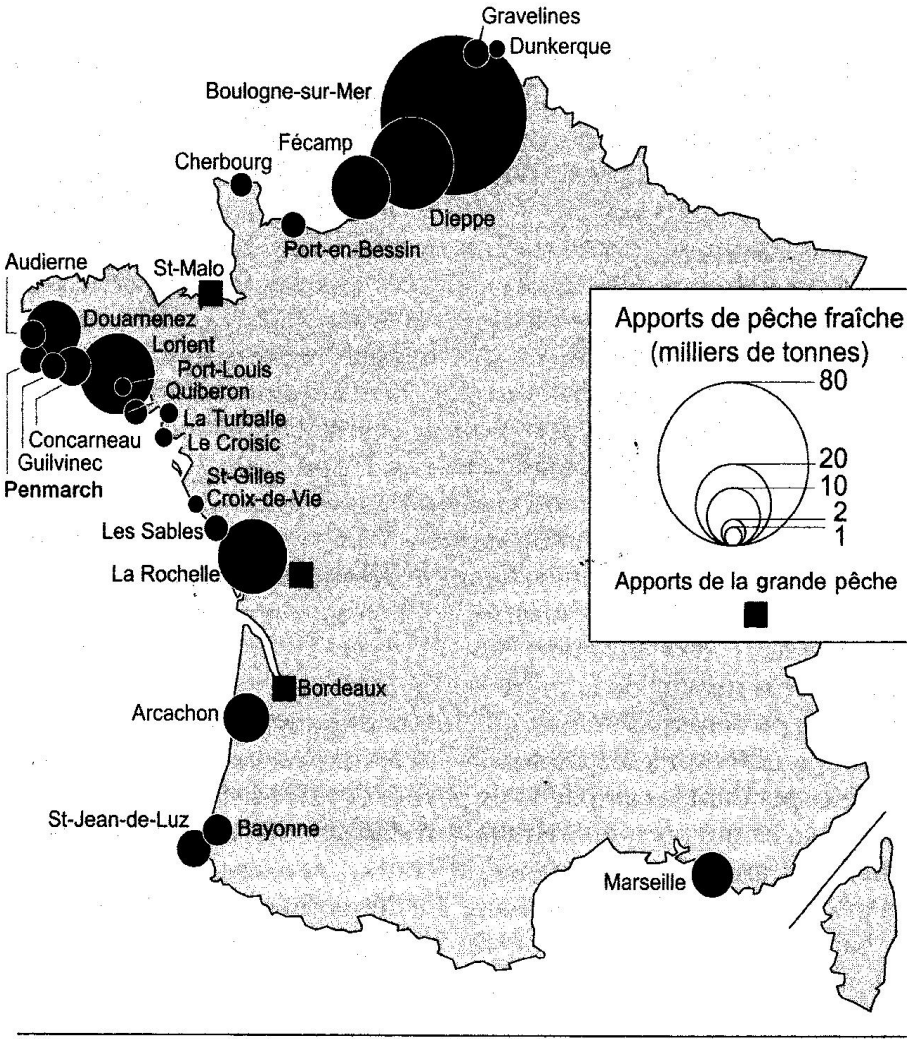
Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes* 1918 à 1938 et 41 ETP 842, *Statistiques du port de pêche de La Rochelle*

Mais, trait spécifique à La Rochelle, la progression du nombre de chalutiers à vapeur y est la plus forte. Leur nombre est passé de 37 en 1920 à 82 en 1930, une progression record de + 121 %, leur tonnage passant de 9 195 à 26 887 tx, soit une hausse de + 192 % qui traduit l'accroissement de la taille des chalutiers pour aller pêcher plus loin. Alors qu'au plan national le nombre de chalutiers à vapeur diminue à partir de 1928 (tableau 33), il continue à augmenter à La Rochelle jusqu'en 1931 pour atteindre le chiffre record de 91, avant de commencer à diminuer de manière rapide à partir de 1932 (74 unités), expression de la crise comme on le verra ultérieurement (tableau 42). En 1930, les vapeurs représentent encore

[616] VACHÉ R., *La Rochelle Ier port de pêche de France sur l'Atlantique, op. cit.* , p. 106.

13,1 % des navires rochelais contre seulement 2 % au plan national. Alors que se développe vivement, depuis les années 1920, la propulsion au diesel, La Rochelle conserve donc une importante flotte de chalutiers à vapeur. Car ce sont de grands chalutiers, nécessaires pour aller pêcher plus au large et leur coût de remplacement par des unités à propulsion à l'huile lourde est élevé. Les armateurs locaux privilégient donc le maintien de sa flottille à vapeur vieillissante. La Rochelle possède ainsi une des principales flottes de chalutiers à vapeur française après Boulogne, Dieppe, d'ampleur sensiblement identique à celle de Lorient (carte 7). Cet essor très particulier des armements à la pêche industrielle à La Rochelle a plusieurs raisons : une forte rentabilité, une grande concentration et une grande capacité d'innovation.

Carte 7 – Importance des flottes des bateaux de pêche à vapeur des ports français (1926)



Source : CABANTOUS A. et al., *Les français, la terre et la mer*, Paris, Fayard, 2005,p. 488

3.1.3. La forte rentabilité de la pêche industrielle rochelaise

L'exploitation des grandes unités à vapeur est, en effet, très rentable dans un port située au cœur du golfe riche de poissons nobles à chair blanche recherchés par les consommateurs. La Compagnie H. Véron en porte témoignage en 1925, en pleine période de prospérité de la pêche locale.

Dans un brouillon de lettre, l'armateur Henri Véron affirme que la moyenne faite sur onze exercices de ses navires donne 130 000 frs environ de bénéfices nets, tout en n'étant pas dans les plus heureux du port. Mais en tablant sur ce chiffre rapporté au prix actuel d'achat en Angleterre d'un chalutier construit en 1912-1914 comme les siens, soit 625 000 frs avec la mise en état, le rendement escompté est de 20 % brut. En déduisant chaque année 8 % pour les amortissements, il resterait encore un chiffre probable de 12 % des capitaux actuellement engagés « ce qui représente une rémunération assez engageante »[617]. Dans un courrier daté du 16 mars 1925, H. Véron explique les raisons qui l'amènent à ne pas envisager une augmentation de la flotte actuelle de sa compagnie, mais à « fonder une nouvelle affaire » compte tenu de cette forte rentabilité (annexe 18). André Pompon, l'un des commanditaires de la dite compagnie, donne son accord de principe pour participer à cette nouvelle société. Il revient sur le bénéfice escompté de 12 % pour les porteurs de parts, compte-tenu de l'amortissement de 8 %. Il s'interroge sur la durée de l'amortissement, mais ne remet pas en cause le taux de rentabilité brute escompté de 15 % bien supérieur à celui de l'industrie terrestre. Avec un tel taux d'amortissement, A. Pompon pense que cela donne « un peu plus de 12 ans pour l'amortissement de votre matériel. Est-ce suffisant ? Ne croyez-vous pas que vos chalutiers, après 7 ou 8 années de navigation, ne vaudront plus qu'une somme inférieure à celle pour laquelle ils seront portés ? »[618].

H. Véron décide de développer son armement, au sein de l'ARPV, dans ce contexte d'essor de la pêche et de rentabilité fructueuse. A côté de sa première société en commandite simple reprise en 1912 au décès de son père, il crée en 1925 une deuxième société en participation[619]. Cette « association en participation », créée « sous seing privé », doit à ce

---

[617] Archives privées VÉRON F*., Brouillon de lettre d'H. Véron*, daté probablement de mars 1925, ayant servi de base au courrier de l'armateur à André Pompon.

[618] Archives prives VÉRON F*., Lettre d'A. Pompon en réponse à H. Véron*, Paris, 18 mars 1925.

[619] Les sociétés en participations (SEP) sont régies par les articles 1871 à 1873 du Code civil. Deux personnes physiques ou morales, au minimum, de nationalité française ou étrangère peuvent former ce type de société. Il suffit d'un contrat entre les parties, et d'un apport de chacun des associés. Le contrat n'est transmis à aucune administration (sauf fiscale). Il n'est établi que pour les associés entre eux. Les associés ne sont pas connus des tiers, ni du registre du commerce, ni de personne du public puisque les statuts ne sont pas publiés. Ils ne sont

titre « demeurer occulte » selon l'article premier de l'acte notarié[620]. Elle dispose d'un capital de 1 250 000 frs divisé en cinquante parts de 25 000 frs chacune (art. 3). H. Véron gérant est le « seul connu des tiers », aux « pouvoirs les plus étendus » sauf pour la vente des bateaux et touche un traitement de 1 000 frs par mois et par bateau (art. 4). Le gérant doit percevoir 10 % des bénéfices « pour rétribution de son travail et l'intéresser au rendement maximum de la société » (art.7). Les associés ne peuvent céder leur(s) part(s) à des personnes étrangères à l'association qu'autant qu'elles auraient été agréées par le gérant (art. 3). Les quarante-trois associés, personnes physiques dont la liste figure dans l'acte notarié, sont acquéreurs d'une part chacun et pour six d'entre eux de deux parts (annexe 19). Treize d'entre eux, soit 30 %, sont des résidents rochelais et quatre demeurent dans d'autres communes de la Charente-Inférieure. Les 26 autres associés sont très majoritairement issus d'autres villes de France parfois très éloignées comme Strasbourg, mais aussi d'Allemagne avec des officiers de l'Armée française du Rhin (tableau 43).

Tableau 43 – Lieux de résidence des 43 associés de la société en participation H. Véron (1925)

Lieux	**Nombre**
La Rochelle	13
Charente-Inférieure (hors La Rochelle)	4
Région (Vienne, Charente)	4
Paris et région parisienne	7
Alsace	4
Bordeaux	1
Centre de la France	6
Allemagne (Armée du Rhin)	3

Source : Archives privées VÉRON F., *Acte notarié, Société en participation Henri Véron, op. cit.*, 18 mai 1925

Parmi ces associés, deux professions sont particulièrement représentées : des inspecteurs des Eaux et forêts au nombre de huit et des officiers de l'Armée française au

---

connus de personne. Seul le gérant est connu et doit avoir la capacité à être commerçant. Chaque associé doit, pour sa part, se conformer à la législation. Mais ils n'ont pas à être immatriculés individuellement au registre du commerce, tout comme la société. Une SEP doit cependant être déclarée au centre des impôts.

[620] Archives privées VÉRON F., *Acte notarié portant statuts de la Société en participation Henri Véron* déposés le 18 mai 1925 auprès de Maître G. Poissonnet, Notaire à La Rochelle.

nombre de cinq soit au total 30 %, expression de la volonté d'un bon placement par des hommes disposant de revenus confortables leur permettant de dégager une épargne importante. La présence de dix professions libérales, soit 23 %, confirme cette analyse. Le seul professionnel de la mer est l'armateur H. Véron lui-même, le gérant en titre, qui donne son nom à la société (tableaux 44). Il s'agit donc bien d'une association permettant à l'armateur de développer sa flotte de chalutiers et à ses associés de réaliser un placement important de 25 000 frs par tête, susceptible d'un dividende élevé.

Tableau 44- Statut socioprofessionnel des associés de la société en participation H. Véron (1925)

Statut socioprofessionnel	**Nombre**
Inspecteurs des Eaux et forêts	8
Officiers de l'armée française	5
Propriétaires (biens et terres)	3
Agents d'assurance	3
Avocats	2
Avoués	2
Industriels	2
Docteurs en médecine	2
Ingénieurs	2
Cadre de société	1
Commerçant	1
Conservateur des hypothèques	1
Employé et voyageur de commerce	2
Retraité (ex-militaire)	1
Sans profession	4

Souce : *ibid*

La rentabilité de cette opération est au rendez-vous dès la première année. En juin 1926, H. Véron dans une lettre à tous ses associés annonce une distribution de dividendes de 10 % sur le capital, en attendant la clôture du premier exercice de la société en participation dans le courant du mois de juillet[621]. Les bonnes pêches des deux chalutiers, du *Gascogne* en

[621] Annexe 18, *Lettre aux associés de la nouvelle SEP H. Véron* (19 juin 1926).

particulier, permettent cet acompte important, bien que la société n'ait que neuf mois d'exploitation depuis octobre 1925[622].

Cet attrait financier incite des groupes extérieurs à la cité et à la pêche à vouloir investir dans cette activité. Ainsi en 1922 Le Roy, un Parisien, souhaite investir dans la pêche locale. Il représente un groupe financier français désireux de fonder une entreprise de pêche au chalut à La Rochelle. Les personnes connues de ce groupe sont Beard de Dezert administrateur de société et ancien officier de marine, Lesperut administrateur de société et Le Roy capitaine au long cours et futur directeur. Ils se proposent d'exploiter six chalutiers modernes pourvus chacun d'un appareil frigorifique. Les destinataires de cette proposition, Marceaux Frères négociants en combustibles à Lausanne en Suisse, ne donnent pas suite à cette demande qu'ils considèrent comme « peu sérieuse », comme ils l'écrivent dans un commentaire qui accompagne la transmission du courrier au président de la chambre de commerce rochelaise[623].

En 1925, les armateurs rochelais des chalutiers à vapeur fondent un syndicat qui se donne pour but l'étude et l'amélioration de l'industrie du chalutage à vapeur. Il a en outre pour objet de faire connaître aux autorités compétentes les mesures législatives, fiscales ou administratives entravant l'exercice de l'industrie de la pêche, de poursuivre l'exécution des demandes qu'il jugerait utile de formuler et d'intervenir dans toutes les questions intéressant ses adhérents selon l'article 6 de ses statuts[624]. Tous les armateurs possédant des chalutiers à vapeur exploités à La Rochelle peuvent en faire partie. Le syndicat est administré par un bureau désigné au sein du conseil d'administration, lui-même élu en assemblée générale annuelle. Dans ces réunions chaque armateur dispose d'un nombre de voix égal à celui des navires qu'il possède, avec un maximum d'un tiers des voix présentes ou représentées. Cette organisation professionnelle se donne une règle lui permettant de maintenir sa cohésion et donc sa puissance : tout adhérent qui ne se conforme pas aux décisions prises et qui ne participerait pas à une mesure de solidarité prise par l'assemblée générale est passible d'une amende variant de 10 000 à 50 000 frs par navire. En 1931, ce syndicat donne déjà des

---

[622] Archives privées VÉRON F., *Lettre à tous les associés de la Société H. Véron*, 19 juin 1926 (société armant les chalutiers *Gascogne* et *Guyenne*).

[623] AD 17, 41 ETP 928, Fonds CCI La Rochelle 19e, Pêches et produits de la mer : dossiers 6 et 7*, Lettre de M. Le Roy, 16 rue Clapeyron, Paris 8e à Mrs Marceaux Frères négociants en combustibles à Lausanne*, *29 août 1922,* transmise pour information au Président de la Chambre de Commerce de La Rochelle.

[624] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique*, *op. cit*., p. 99-101.

résultats appréciés par les armateurs en leur permettant de défendre les intérêts généraux de la pêche maritime à vapeur[625].

Les chalutiers rochelais à vapeur et à propulsion mécanique sont, pour l'essentiel, des navires d'un fort tonnage (tableau 45). Les grands chalutiers d'une jauge minimum brute de 200 tjb représentent en effet 83 % de l'ensemble des chalutiers rochelais. Pour la plupart de construction anglaise, ils mesurent 38 à 40 m de long, 6,50 à 7 m de large et disposent d'une puissance de leur machine de 450 à 500 cv. Ils peuvent atteindre une vitesse de 10 nœuds. Leurs soutes à charbon ont une capacité de 120 à 250 t, alors que leur consommation est d'environ 8 à 9 t par 24 heures. Leurs ballasts* peuvent emporter de 30 à 35 t d'eau pour une consommation journalière de 2 000 l et leur provision de glace est de 25 à 30 t. Ils peuvent loger 50 t de poisson dans des cales isothermes qui assurent une bonne conservation de la pêche. Ces grandes unités embarquent un équipage de 14 ou 15 hommes, avec un opérateur de TSF ou pas selon le choix de l'armateur, et restent en mer de 14 à 21 jours. Elles disposent d'un rayon d'action qui leur permet d'aller pêcher sur les bancs de la Grande Sole et de la Petite Sole situés au large de la Bretagne, à plus de 500 milles de La Rochelle, ou sur des lieux de capture plus éloignés telles les côtes du Maroc et d'Espagne[626].

Tableau 45 - Répartition des chalutiers rochelais selon leur tonnage (1930)

Nombre total	**0 à 5 tx**	**51 à 100 tx**	**101 à 200 tx**	**201 à 500 tx**	**Plus de 500 tx**
83	2	7	5	61	8

Source : VACHÉ R, *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique op. cit*., p. 24.

En 1924, ces chalutiers ramènent des pêches importantes qui peuvent varier de 23 à 46 t pour les unités ayant débarqué les pêches les plus importantes depuis le début de l'année. Les pêches sont abondantes, sans pour autant utiliser le chalut Vigneron-Dahl pour lequel les armateurs contestent l'obligation d'acquitter des droits d'utilisations demandés par O . Dahl et son associé l'ingénieur Vigneron, inventeurs de ce filet (tableau 46).

[625] *Ibid*, *loc. cit.*
[626] *Ibid*, p. 24-25.

Tableau 46 - Chalutiers ayant rapporté la pêche la plus importante chaque semaine
(1er janvier-9 avril 1924)

Date	Nom du chalutier	Tonnage de la cargaison	Armement auquel appartient le chalutier
27 décembre 1924 au 2 janvier	*Marie-Mad*	44,240	De Peyrecave
3 au 9 janvier	*Émilie-Pierre*	35,310	Castaing
10 au 16 janvier	*Marie-Gilberte*	27,000	De Peyrecave
17 au 23 janvier	*Marie-Thérèse*	39,630	De Peyrecave
24 au 30 janvier	*Damier*	34,662	Castaing
31 janvier au 6 février	*Picorre*	44,055	Castaing
7 au 13 février	*Marie-Mad*	41,830	De Peyrecave
14 au 20 février	*Bernache*	41,606	Castaing
21 au 27 février	*Émilie-Pierre*	46,064	Castaing
28 févr . au 5 mars	*Neptune*	29,735	Bousquet
6 au 12 mars	*Vauban*	34,905	Maubaillarcq et Cie
13 au 19 mars	*Émilie-Pierre*	44,140	Castaing
20 au 16 mars	*Vauban*	46,085	Maubaillarcq et Cie
20 au 26 mars	*Bois-de-Beaumarais*	33,362	Marty et Cie
27 mars au 2 avril	*Kerdonis*	23,440	Sté Nouvelle des Chalutiers de l'Ouest

Source : AD 17, 41 ETP 897, Fonds CCI La Rochelle, III-11

3.1.4 La grande concentration des armements industriels rochelais

Les armements industriels rochelais tendent à toujours plus se concentrer. En 1920, deux d'entre eux, les armements d'O. Dahl avec 11 navires et de F. Castaing avec six navires, dont deux sont attachés au port de Nantes, représentent près de 45 % des chalutiers immatriculés au port ; 7 sociétés arment 30 des 35 chalutiers, soit 85,7 % du total (tableau 25). Dans les années 1920, des évolutions renforcent encore cette tendance à la concentration qui concerne l'ARPV et la PARO. L'ARPV, association d'armateurs indépendants pour la commercialisation de la pêche de leurs chalutiers, apparaît très vite comme une structure

fragile. En décembre 1925, ses membres décident de la transformer en SARL au capital de 63 000 frs pour lui donner les moyens financiers de son développement commercial[627].

La Société des Pêcheries de La Rochelle Océan (PARO) éprouve, quant à elle, de grandes difficultés à se développer. Certes, elle arme trois chalutiers en 1920 : *Marie-Simone* (juillet), *Marie-Anne* (novembre) *et Marie-Gilberte* (décembre). Elle en lance huit autres entre 1921 et 1926, tous des *Maries* : *Marie-Thérèse* (juillet 1921), *Marie-Yvette* (août 1921) , *Marie-Jacqueline* (mars 1925), *Marie-Caroline* (novembre 1925), *Jeanne-Suzanne, ex-Marie-Frédéric* (1926), *Marie-Evelyne* (novembre 1926), *Marie-Roselyne* (novembre 1926), *Marie-Mad* [628]. Comme les autres grands armements du port, la PARO tente de promouvoir son propre mareyage. « Notre pêcherie qui commence ses expéditions directes le lundi 15 [1926] veut faire mieux que ce qui a été fait jusqu'à ce jour. En devenant notre client, vous éliminerez les intermédiaires puisque nous pêchons nous-mêmes le poisson que nous expédions […][629] ». Mais cette tentative échoue. L'armement intègre alors l'ARPV à qui elle vend sa pêche.

Tableau 47 - Importance de l'apport des grands armements rochelais, en tonnes (1928 et 1938)

Années	O. Dahl et Cie	PARO	ARPV	F.J. Castaing	Total des 4 armements	Pourcentage du tonnage total
1928	4 318	3 366	5 528	3 807	17 021	soit 77 %
1929	3 892	2 986	5 130	3 748	15 758	soit 65, 32 %

Sources : SACRÉ Perrine, *op. cit*., p. 52 – AD 17, 41 ETP 840 à 850, *Statistiques du port de La Rochelle*

En 1928, la concentration horizontale est très forte dans le port. Les quatre sociétés d'armement traditionnelles, hérités d'avant-guerre, représentent 77 % du total des apports, toutes formes de pêche confondues, 65 % encore en 1929 (tableau 47). Au total cinq sociétés et associations d'armement dominent le port, regroupant 69 grands chalutiers. Aux sociétés des Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl (15 chalutiers), des Chalutiers Rochelais de F.J. Castaing (13 chalutiers), de l'ARPV (qui est encore association d'armateurs indépendants

[627] AD 17, 106 J, Fonds privé MENU J.C., *Procès-verbal du Comité de direction de l'ARPV du 2 janvier 1926, acte notarié du 31 décembre 1925.*
[628] Musée maritime La Rochelle, Fonds privé Yves *JONCOUR*, ancien patron de pêche La Rochelle, *notes personnelles.*
[629] AD 17, 164 J, CCI La Rochelle, *Lettre de la PARO à M. Courtade*, client de la PARO, 5 mars 1926.

avec 20 chalutiers) et de la PARO (10 chalutiers), il faut rajouter l'Encan (11 chalutiers) qui apparaît comme une association de vente du poisson regroupant des armements indépendants (tableau 48). Ainsi l'un des chalutiers de l'Encan, le *Fanion* ex *Bulby*, est construit à Québec en 1917, francisé à La Rochelle le 9 décembre 1924 pour le compte du commandant Fernand Darde demeurant à La Rochelle et propriétaire unique du navire qui jauge 100,95 tjb[630]. Un autre de ses bateaux le *Mésange*, ex-*Etai et ex-Alberto III*, construit en Espagne est un chalutier en bois et à vapeur de 31,54 tjb. Acheté pour le compte de l'État, il est vendu par l'administration des Domaines, francisé au port de Saint-Vaast-la-Hougue pour le compte d'Henri Le Renard (armateur et patron pêcheur à Cherbourg) le 19 novembre 1919[631]. Le 27 août 1926 il est enregistré à La Rochelle, après avoir été vendu au prix de 40 000 frs au Docteur Bassuet, Parisien, et S.Tarin, Rochelais, ce dernier prenant les fonctions d'armateur du navire[632]. Il devient la propriété de Gaston Favreau, camionneur rochelais, puis de Capdepuy, lui aussi Rochelais et patron pêcheur, le 6 mars 1929[633].

Tableau 48 - Chalutiers armés par les cinq grands armements et associations rochelais (1er janv.1928)

Armements et associations d'armateurs	**Noms des grands chalutiers**
Les Pêcheries de l'Atlantique (15 chalutiers)	*Antioche, Chanchardon, Chassiron, Groin-du-Cou, Hourtin, La Banche, La Coubre, Lavardin, Les Baleines, Les Barges, Les Illiates, Pen Fret, Pen Men, Rochebonne, Shamrock*
Les Chalutiers de La Rochelle (13)	*Avocette, Bartavelle, Bernache, Damier, Harlé, Henri-Garrigue, Héron, Imbrin, Noselle, Palombe, Picorre, Pingouin, Tadorne*
L'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV) (20)	*Aunis, Poitou, Île-de-France, Verdunois, Gascogne, Guyenne, Beaulieu-Verneuil, Vauban, Richelieu, Croanne-Beaurieux, Tavernes, Marcel-André, Neptune, Dragon Rouge, Dragon Vert-Gamin, Galopin, Gosse, Kerdonis, Ravignan, Germaine-et-Marie*

[630] AD 17, 5 P 2247, *dossier du Fanion*, Acte de francisation en date du 14 novembre 1924. Ce bateau est entièrement « dépecé » en octobre 1938, selon une lettre certifiée des Douanes du 20 octobre 1938 (même dossier).
[631] AD 17, 5 P 2292, *Dossier du Mésange,* Acte de francisation provisoire, 9 octobre 1919.
[632] AD 17, 5 P 2292, *Vente du vapeur chalutier Mésange à Paris*, 24 mars 1925.
[633] AD 17, 5 P 2292, *Extrait des minutes du Greffe de la Justice de Paix de La Rochelle*, 7 mars 1929.

Les Pêcheries et armements (La) Rochelle-Océan (PARO) (10)	*Marie-Anne, Marie-Caroline, Marie-Evelyne, Marie-Gilberte, Marie-Jacqueline, Marie-Mad, Marie-Roselyne, Marie-Simone, Marie-Thérèse, Marie-Yvette*
L'Encan (11)	*Marcel-André, Dragon-Bleue, La Flamme, Fanion, La Mésange, La Cocarde, Rip, Bertrand-Monique, Tigre, Notre-Dame-de Frey*

Source : AD17, 41 ETP 897, Fonds CCI La Rochelle XIXe, IV-171,
liste établie par la Marine Marchande

Cette forte concentration des armements rochelais est une situation très spécifique en France. A Boulogne et à Lorient, en 1928, la concentration est moins importante : le premier comprend 41 unités de pêche qui se répartissent entre 16 associations ou sociétés, tandis que le deuxième ne compte que 34 bateaux répartis en 10 associations ou sociétés différentes (tableau 49). Cependant la flotte de Lorient se développe et, en 1932, 73 chalutiers à vapeur côtoient 32 dundees à moteur. A elle seule, la Compagnie Marcesche possède 20 grands chalutiers, tous à vapeurs, soit 27,5 % de la flottille lorientaise[634].

Tableau 49 - Comparaison des armements de La Rochelle, Boulogne et Lorient (1928)

Ports	**Nombre de sociétés ou associations**	**Nombre de navires**	**Tonnage**
La Rochelle	5	60	19 702
Boulogne	16	41	11 362
Lorient	10	34[635]	7 000

Source : VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique op. cit*, p. 104

En Allemagne après la réorganisation de la flotte après la guerre, la pêche se trouve concentrée dans cinq ports seulement afin d'éviter la multiplicité des petits havres difficiles à moderniser (tableau 50).

Tableau 50 – Importance des flottes de chalutiers des cinq ports de pêche allemands (1928)

[634] BOISSON Pascal, « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », Paris, PUPS, *Revue d'histoire maritime*, n° 15, p. 303.
[635] Ce chiffre de chalutiers lorientais serait de 38 au Ier janvier 1928 pour les plus de 80 tjb, selon DESBROSSES P., « L'Atlantique, la côte sud de Bretagne », dans LE DANOIS E., *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 3, Paris, ISTPM, p. 113.

Ports allemands	Nombre de chalutiers	Nombre d'entreprises
Cuxhaven	75	1
Emden	20	2
Wesermunde	125	18
Bremerhaven	37	4
Altona	77	8

Source : VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique, op. cit.*, p 105.

En Angleterre, la concentration de la pêche n'a jamais connu une telle évolution. Les chalutiers anglais sont répartis dans un nombre important de ports, 35 environ. Cependant quatre d'entre eux sont prédominants, comprenant des flottes très importantes (tableau 51). Le nombre des petites sociétés et des armements individuels est resté considérable. Cette dissémination résulte de la force d'une tradition familiale de pêche de père en fils, mais aussi des difficultés dont souffre cette activité depuis la Première Guerre mondiale. Le tonnage des bateaux est passé de 201 039 tx en 1913 à 182 884 en 1929 et le nombre de marins de 45 382 à 34 496. En effet, les lieux de pêche voisins de la Grande-Bretagne, la mer du Nord particulièrement, s'épuisent rapidement, obligeant les chalutiers à aller prospecter dans de nouvelles régions et à s'éloigner davantage de leurs ports d'attache. Par ailleurs, le principal client d'avant-guerre, la Russie devenue l'URSS, développe sa propre flotte de pêche et n'importe plus qu'une faible quantité de poisson[636].

Tableau 51 - Importance des flottes de chalutiers dans les quatre ports anglais dominants (1928)

Ports anglais dominants	Nombre de navires	Dont nombre de chalutiers
Grimsby	542	458
Lowestoft	447	201
Hull	297	282
Fleetwood	137	130

Source : VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique, op. cit.*, p 105.

De grands armements rochelais développent aussi une forte intégration économique, Terme pour lequel Rémy Vaché utilise la définition du Professeur Truchy : « la réunion, dans une même entreprise, d'exploitations diverses qui concourent à une même fin économique ». L'intégration verticale, qui groupe des industries se succédant dans le temps et formant les

[636] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique, op. cit* ,, p 106.

diverses étapes d'une même production, présente divers avantages pour l'entreprise : suppression des intermédiaires et des antagonismes existant entre les entreprises successives ; échec aux tentatives de monopole qui pourraient enrayer les industries placées à un certain stade de la production ; obtention enfin d'un prix de revient plus faible et plus stable[637].

Hormis la PARO qui échoue, en 1926, dans son entreprise d'intégration d'une activité commerciale et d'armement de chalutiers, les autres grands armements locaux vont dans les années 1920 intégrer dans leur giron des activités complémentaires à l'armement des navires, activités terrestres tant en amont et qu'en aval. Les petits armements fréquentent l'encan géré par la Ville de La Rochelle, où la vente s'opère à la criée. Les armateurs des chalutiers à vapeur, quant à eux, sont groupés en un certain nombre de sociétés de vente. Il y en a trois principales d'importance à peu près égale, qui se chargent d'emballer et d'expédier directement le poisson, soit aux mandataires de l'intérieur du pays, soit aux mareyeurs de la place. « Ces sociétés ont une organisation commerciale complète. Il est à présumer qu'un comptoir de vente unique finira par s'organiser[638] ». Ce sont les sociétés d'O. Dahl, de F.J. Castaing et de l'ARPV. Mais ces sociétés d'armement intègrent bien d'autres activités liées à la pêche.

O. Dahl, avec ses Pêcheries de l'Atlantique, constitue la meilleure illustration de cette stratégie d'intégration (figure 19). L'objectif est de construire « un vrai empire intégré », une intégration totale de la production jusqu'à la distribution[639]. En 1926, il s'installe dans un magasin de 1 500 m² sur le quai Louis Prunier, au bord du bassin des chalutiers. En face, il possède un dépôt de charbonnages directement importés du Pays de Galles et servant à alimenter les navires et les usines de la Société. L'entreprise possède des terrains entrepôts à La Rochelle à proximité du bassin extérieur et à La Pallice une fabrique de boulets obtenus avec les déchets et poussiers inutilisables dans les chaudières des navires. Placé en bordure du quai Nord du bassin extérieur, c'est-à-dire à quelques mètres à peine de l'endroit où accostent les navires, le service de réparation comprend l'outillage moderne (forges, menuiserie, voilerie, ateliers d'ajustage) permettant la réparation rapide de toutes les avaries survenues aux navires. En même temps, ces ateliers travaillent pour tous autres bateaux.

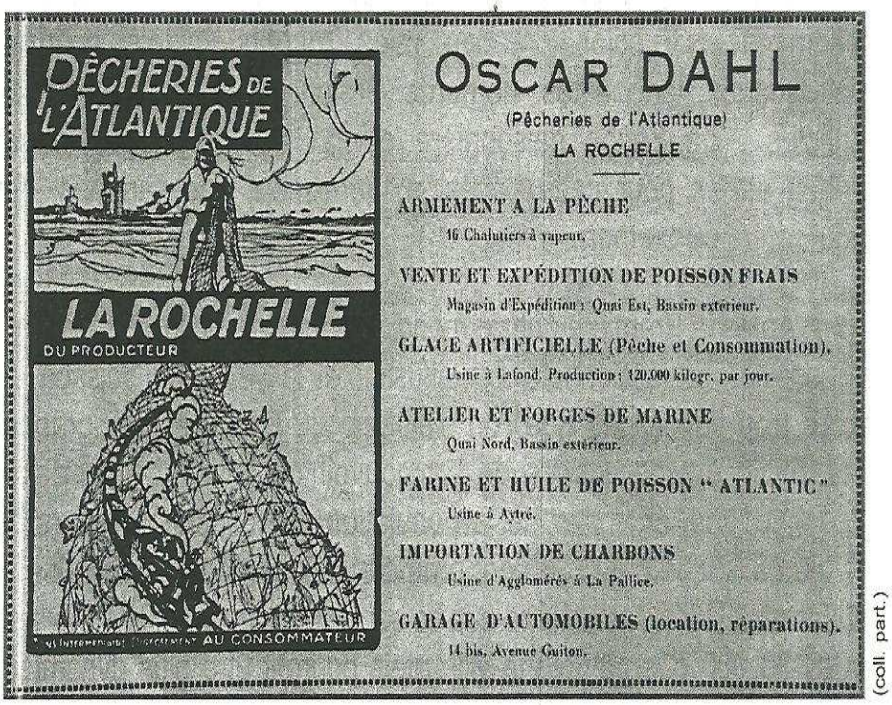
Figure 19 - Plaquette publicitaire des Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl

---

[637] VACHÉ R., *La Rochelle Ier port de pêche de France sur l'Atlantique*, *op. cit*., p. 101-102.

[638] AD 17, 41 ETP 928, *Réponse au questionnaire de l'Ingénieur en Chef Verrière*, Affaires maritimes, 1925, p. 6-7.

[639] DE SUYROT Gérard, gendre d'Oscar Dahl et ancien gérant d'Oscar Dahl et Cie, *entrevue à son domicile,* Saint-Michel de Clouey (85), 14 janvier 2013.



Source : MAHÉ J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise, op. cit*, p. 83

Par ailleurs, les Pêcheries de l'Atlantique disposent d'une glacière équipée de trois machines capables de produire 120 t de glace par 24 h. Eté comme hiver, l'usine tourne 24 heures sur 24. Cette glacière produit la glace nécessaire à la conservation du poisson à bord des navires de la Société pendant l'expédition et approvisionne en glace alimentaire plusieurs établissements de la ville[640]. Elle produit elle-même son électricité au moyen d'une puissante machine à vapeur Sulzer et de deux chaudières monumentales[641] . Sur la commune d'Aytré jouxtant La Rochelle, O. Dahl monte en 1912 une usine en plein champ pour le traitement des sous-produits de la pêche, en transformant les poissons invendables (espèces non comestibles, avariées ou abîmées par les filets) en farine de poissons pour l'alimentation animale[642]. Des foies, l'on extrait de l'huile pour le traitement des cuirs (peausserie, peaux de chamois, cuirs fins pour la ganterie, chaussures, etc. Une machine à vapeur produit l'électricité nécessaire ; la chaudière sert également à la production de vapeur pour la cuisson et la réduction du poisson en farine[643]. Dans les années 1920, l'armement dispose d'une trentaine de camions qui

[640] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique*, *op. cit*., p. 103-104.
[641] Musée maritime de La Rochelle, GUBLER Jean, *Témoignage écrit du petit-fils d'Heinrich Gubler, directeur de la glacière*, transmis au Musée en janvier 2012.
[642] MAHÉ Jean-Louis, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, éd. par ses soins, 2003, p. 81-83.
[643] A cette époque florissante, O. Dahl décide d'installer une deuxième usine de transformation à Douarnenez, selon le témoignage de GUBLER J., déjà cité.

transportent le charbon, la glace et les autres matières premières et livrent le poisson dans cinquante-deux succursales réparties essentiellement dans la moitié sud de la France. En outre, ces camions effectuent tous autres transports pour des particuliers. Une fabrique de caisses, enfin, construit des emballages destinés au transport des poissons. Ainsi cette société comprend « un ensemble de services [qui constitue] bien l'intégration la plus parfaite que l'on puisse imaginer dans l'industrie de la pêche maritime. […][644] ».

L'autre grande société du port, les Chalutiers de La Rochelle que dirige F.J. Castaing, réunit sous une même direction l'armement des chalutiers et la vente de la pêche. Selon ses statuts, la société, créée en 1919, a elle aussi dès le départ de fortes ambitions industrielles, non seulement dans le domaine de l'armement de chalutiers à vapeur mais au-delà dans les activités annexes, expression d'une stratégie de diversification des activités de l'entreprise, dans le sens d'une concentration verticale :

> « La Société a pour objet : la pêche du poisson de mer au moyen de bateaux ou d'engins à vapeur ou tout autres moyens actuellement connus ou qui pourraient être ultérieurement découverts, et ce en tous lieux ; la vente du poisson, soit au port, soit sur les marchés, directement ou indirectement ; la conservation du poisson frais ou autre, au moyen de tous appareils ; la location, l'acquisition, l'installation et l'exploitation de tous usines, ateliers ou magasins nécessaires à pareille industrie ; l'achat, la vente, la construction et l'affrètement de tous bateaux et engins de pêche à vapeur ou autres, et de tout ce qui se rattache à cet objet ; l'obtention, l'acquisition, la cession et l'exploitation de tous brevets concernant tous appareils et engins naturels ou fabriqués dans ladite industrie ; toute opération de transports maritimes et fluviaux ; le remorquage et le sauvetage de tous navires, embarcations et marchandises divers ; toutes opérations mobilières, immobilières, commerciales, industrielles et financières se rattachant à pareille industrie ; la création de toutes sociétés françaises ou étrangères, la participation et la fusion avec toutes sociétés, à objet similaire ; […][645]».

Dans les années 1920 cette société intègre ainsi des activités annexes à l'exploitation de chalutiers. Elle crée son propre mareyage, une fabrique de glace, une chaudronnerie pour les panneaux et le matériel de pêche, un atelier de mécanique et son atelier menuiserie quai de Marans à La Rochelle. En 1926, la partie mareyage et fabrication de caisses en bois s'installe

---

[644] VACHÉ R., *La Rochelle Ier port de pêche de France sur l'Atlantique*, *op. cit.*, p. 103-104.
[645] AD 17, 5 P 2234, Dossier du chalutier *Damier*, *Statuts de la SA des Chalutiers de La Rochelle*.

dans une pêcherie construite sur le quai est du bassin des chalutiers, comme les autres armements[646]. Entre les deux guerres, son armement possède jusqu'à vingt chalutiers qui portent des noms d'oiseaux : *Avocette, Bartavelle, Bernache, Casoar, Damier, Eider, Harle, Héron, Hirondelle, Imbrim, Palombe, Pélican, Picorre, Pingouin, Tadorne,* … Mais les navires d'occasion achetés par l'armement ne sont pas débaptisés *: Cap Saint-Jean, Esperanza*, Les *Frères Coquelin, Ginette*, le *Joselle, Menhir, Myrus.* Avec trois autres armateurs, R. Maubaillarcq (ARPV), H. Véron et C. de Peyrecave (PARO), il constitue la Société des Études Industrielles Rochelaises et envisage en 1927 de bâtir une usine d'huile de poisson sur un terrain de 24 000 m² situé sur l'ancien bastion Saint-Nicolas près du port. Fabriquée à partir des foies de poisson frais, cette huile est très demandée par les industriels du cuir. Mais les riverains se plaignent à la municipalité ; afin de les apaiser, le projet est reconverti en usine de farine ou guano de poisson. Cette industrie est considérée comme dangereuse et dégageant des odeurs désagréables ; le maire s'oppose violemment au projet et obtient le dernier mot. En juin 1928, trois des quatre armateurs, Castaing, De Peyrecave et Maubaillarcq, constituent la TIPO (Société de Traitement Industriel des Produits de l'Océan) au capital de 150 000 frs pour exploiter une usine de traitement des déchets de poisson des trois maisons d'armement et d'autres résidus animaux et végétaux, afin de les transformer en produits alimentaires, pharmaceutiques, industriels ou agricoles[647].

Le port de Lorient, rival de La Rochelle, connaît un phénomène semblable avec Émile Marcesche importateur de charbon[648] et exportateur de poteaux de mines. Celui-ci décide en 1904 de créer la Compagnie Lorientaise de Chalutage à vapeur, qui devient la plus puissante de Lorient[649]. Pour développer le marché du poisson frais, il estime que les compagnies d'armement peuvent faire elles-mêmes leurs expéditions, ce qu'il réalise par la suite[650]. Le développement du chalutage, dit-il, doit favoriser le développement des autres industries

---

[646] CASTAING Élian, *Entrevue*, 3 novembre 2011. Son arrière-grand père avait aussi à cet endroit son jardin potager. A l'époque, dit-il, cet emplacement jouxtait le bief qui reliait le fond du bassin des chalutiers au Canal de Marans. Ce bief servait pendant longtemps de piscine au Club des Canards rochelais. L'eau était alors réchauffée par l'eau servant au refroidissement de l'usine à glace.

[647] CASTAING Élian, *Entretien*, 3 novembre 2011, *déjà cit.*

[648] Contrairement à la pêche industrielle lorientaise, la création de celle de La Rochelle n'est pas le fait d'importateurs de charbon. Certes, en 1874, l'armement de l'anglais Craggs est racheté par la Société A. D'Orbigny et E. Faustin importatrice de charbon, mais l'expérience ne dure que quatre ans à La Rochelle. O. Dahl, quant à lui, se fixe à Cardiff chez un cousin importateur de charbon, avant de gagner La Rochelle en 1895.

[649] BOISSON Pascal, *Émile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, Thèse d'histoire, sciences humaines et sociales, Lorient, Université de Bretagne Sud, 2010, p. 131.

[650] *Ibid,* p. 136.

maritimes, dont l'intérêt est de favoriser l'essor de la pêche à vapeur. É. Marcesche met ainsi en synergie ses propres affaires comme importateur de charbon pour alimenter les chalutiers et comme négociant en bois, qui sert à la fabrication des pontons[651]. Il crée aussi une usine complémentaire pour le traitement des déchets du poisson, la SPAK (Société des Produits Alimentaires de Kéroman), opérationnelle en 1928.

Pour faire face aux risques exceptionnels de la navigation, les armateurs rochelais s'associent dans d'autres domaines, telle l'assurance. Ils forment l'Assurance Mutuelle des chalutiers à vapeur pour une durée de quinze ans[652]. Tout propriétaire de chalutier à vapeur ayant son port d'attache à La Rochelle peut adhérer. Chaque adhérent signe un engagement et souscrit à l'ordre de l'association une reconnaissance dont le montant est égal aux deux-dixième des sommes qu'il veut assurer. C'est à cette somme qu'est limitée la responsabilité de chacun (art. 24 de la police d'assurance). Un fonds commun de prévoyance et un fonds de réserve sont prévus par l'article 29 du décret ministériel du 22 janvier 1868, constitué par l'ensemble des reconnaissances souscrites par les adhérents. Afin de faire face aux frais incombant à la société pour réparer une avarie de navire, les mutualistes versent d'avance tous les mois le douzième du montant des primes annuelles souscrites. Ces versements forment le fonds de prévoyance (art. 26). Le fonds de réserve destiné à parer aux insuffisances du fonds précédent est alimenté par la totalité de la portion laissée libre du fonds de prévoyance après les paiements des sinistres et de toutes les charges sociales, la capitalisation des revenus de l'association et toutes autres ressources disponibles. Les excédents sont distribués sous forme de ristourne (art. 27). Le fonds de réserve est réparti entre tous les navires au prorata des sommes versées comme prime, d'où la création d'un compte particulier du bateau, la somme versée à ce compte produit l'intérêt fixé par le conseil d'administration chaque année et qui est rajouté au compte particulier. Tout adhérent voulant faire entrer un ou plusieurs bateaux doit constituer le compte particulier de chaque navire qu'il veut assurer, soit en versant au fonds de réserve une somme égale à celle figurant au compte particulier d'un navire de même valeur, soit en souscrivant à l'aide de la société une reconnaissance pour cette même somme (art. 29)[653].

Un autre facteur joue un rôle tout aussi déterminant dans le développement de la pêche locale que la concentration des armements, c'est la relation privilégiée du port par voie ferrée

---

[651] *Ibid,* p. 137.
[652] VACHÉ Rémy, *La Rochelle premier port de pêche français sur l'Atlantique, op. cit.,* p. 96.
[653] *Idem*, p.97-99.

avec Paris et le reste de la France[654]. En effet, « c'est seulement quand le génie de la civilisation nous donna les chemins de fer que la pêche maritime prit une très grande extension et que le poisson frais provenant de la mer put commencer à pénétrer dans les villes de l'intérieur[655]». L'augmentation de la consommation du poisson, denrée périssable par excellence, se trouve en effet liée à la rapidité des transports, à une bonne conservation par le froid et à un approvisionnement régulier. Cependant, la disposition des voies ferrées qui convergent vers Paris a nui longtemps au ravitaillement du centre du pays, voire aux relations avec la Suisse et l'Italie. Depuis quelques années, les compagnies de chemin de fer, suivant l'exemple donné par la Compagnie du Nord avec sa ligne Boulogne-Paris, font des efforts méritoires. C'est le cas du Réseau de l'État qui permet, par la multiplication des trains et l'accélération de leur vitesse dans les années 1920, d'approvisionner les grands centres de l'intérieur et au-delà. D'autant qu'une active propagande est entreprise par différents moyens dont un train spécial qui, au printemps 1930, parcourt les différentes villes du réseau, offrant des dégustations gratuites, des brochures pour faire connaître la valeur alimentaire des produits de la mer et les nouveaux procédés de conservation[656]. Depuis 1918, 1 500 wagons en très grande majorité isothermes et à ossature en bois rendus par l'administration militaire au réseau civil, forment le premier parc de wagons frigorifiques des compagnies[657]. L'administration des Chemin de fer de l'État décide d'abord d'exploiter directement les wagons mis à sa disposition, tandis que les réseaux privés préfèrent les confier à des sociétés sous-traitantes. Ainsi en 1919, le réseau Paris-Orléans crée la Compagnie de Transports Frigorifiques tandis que les réseaux PLM, du Nord et de l'Est, auxquels se joint par la suite le réseau d'Alsace-Lorraine, contribuent en 1920 à la constitution de la Société Française de Transport et Entrepôts Frigorifiques. En 1927, l'administration des Chemins de Fer de l'Etat confie à son tour son matériel frigorifique à la Société d'Exploitation des Wagons Frigorifiques du Réseau d'Etat. En accord avec les compagnies, ces sociétés adaptent leurs matériels aux besoins du trafic français des diverses denrées. En 1920, le parc de wagons frigorifiques atteint 2 200 unités. A partir de cette date sont créés de vastes entrepôts frigorifiques dans les gares des principaux centres de consommation.

---

[654] Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Y., « Le port de pêche de La Rochelle », *La Documentation française illustrée*, n° 31, 6/1949, p. 8.

[655] AD 17, 41 ETP 897, dossier IV-163, Fonds CCI, *Rapport national de la Marine marchande*, non daté (début des années 1922-1923, à l'époque « actuellement […] d'une invention : le chalut Vigneron-Dahl » dont le brevet est déposé en novembre 1921). Voir, sous-chapitre 1/1 point E, l'analyse de l'évolution des conditions nationales en matière de transport ferroviaire du poisson frais.

[656] VACHÉ R*., La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique*, *op. cit.,* p. 121-122.

[657] KERZONCUF J., *La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger*, Paris, Challamel, 1917, p. 232.

Reconnaissant la nécessité d'une organisation d'ensemble des transports et du stockage, les pouvoirs publics par arrêté ministériel du 20 juillet 1919 décident de créer une commission pour étudier les besoins et réfléchir à des solutions. C'est sur ses recommandations, écrit Étienne Delaire, que plusieurs compagnies ferroviaires - PO, PLM, Nord, Etat, Est – créent la Compagnie des Transports Frigorifiques (la CTF) et la Société de Transports Européenne Frigorifique (la STEF), chargées de gérer les wagons spéciaux, isothermes ou réfrigérants, appartenant aux différents réseaux. Un concours est lancé le 19 janvier 1920 entre tous les constructeurs de matériel frigorifique pour concevoir l'équipement d'un wagon d'une capacité de 10 t au moins, muni d'une machine frigorifique pour le transport à toute distance de divers denrées périssables et notamment du poisson frais. De nombreuses réalisations suivent. Les wagons changent. Jusqu'en 1925, ils ont la forme d'une caisse en bois donnant lieu à des déformations fréquentes, fort nuisibles à la qualité de l'isolation et à la régularité d'emploi du matériel qui doit souvent subir des entretiens aux ateliers de réparation. En 1931, les premières structures métalliques sont mises en œuvre à la faveur des études faites à la demande de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour la mise au point d'un wagon réfrigérant d'une surface utile de 18 m² environ et dont la capacité des récipients de glace est portée à deux tonnes en 1932. La Compagnie de Transport Maritime réalise alors un wagon frigorifique muni de machines. En 1933, commence l'exploitation des premiers wagons réfrigérants à gabarit anglais destinés à assurer le transport en Angleterre sans transbordement d'un train à un autre, avant même la mise en service en 1936 du ferry Dunkerque-Douvres. En 1938, l'ensemble des parcs exploités en France comprend 3 000 wagons contre 2 200 en 1920, soit une progression de 36 %, qui assurent le transport de 620 000 t. C'est à cette époque que l'Etat, par la création de la SNCF, décide de prendre le contrôle de l'ensemble des transports réalisés par les trois sociétés frigorifiques : la STEF, la CTF et la SEF[658].

La Rochelle par sa situation géographique est le port français le mieux placé en terme de distance kilométrique face aux ports concurrents sur la côte atlantique que sont Lorient et Arcachon, pour approvisionner tout le centre de la France, le Midi, la région méditerranéenne grande consommatrice de poisson et qui en recueille peu et, au-delà des frontières, la Suisse (vers Genève) et l'Italie. C'est aussi le cas pour Paris (tableau 52). Les expéditeurs rochelais

---

[658] *DELAIRE É., Le rôle structurant du froid dans le milieu de la pêche en France : 1850-1960*, Thèse d'histoire des sciences et techniques, Université de Nantes, 2008, p. 143-145.

ont aussi une clientèle non négligeable en Belgique et en Espagne[659]. La diversité des produits de la pêche rochelaise permet de satisfaire les demandes les plus variées de l'étranger : crustacés et poissons fins de prix élevés (soles, turbots, barbus, plies, merlans) sont très appréciés sur les marchés suisses, belges et allemands, alors que les produits « plus gros » et de valeur moindre (les merlus, les pocheteaux qui sont une espèce de raie, le chiens de mer) conviennent aux populations italiennes et espagnoles[660].

Tableau 52 - Distances entre ports de l'Atlantique et grands centres consommateurs (km)

Ports/Villes	Paris	Lyon	Genève	Modane
La Rochelle	466	604	761	846
Arcachon	633	645	802	872
Lorient	615	820	914	1 029

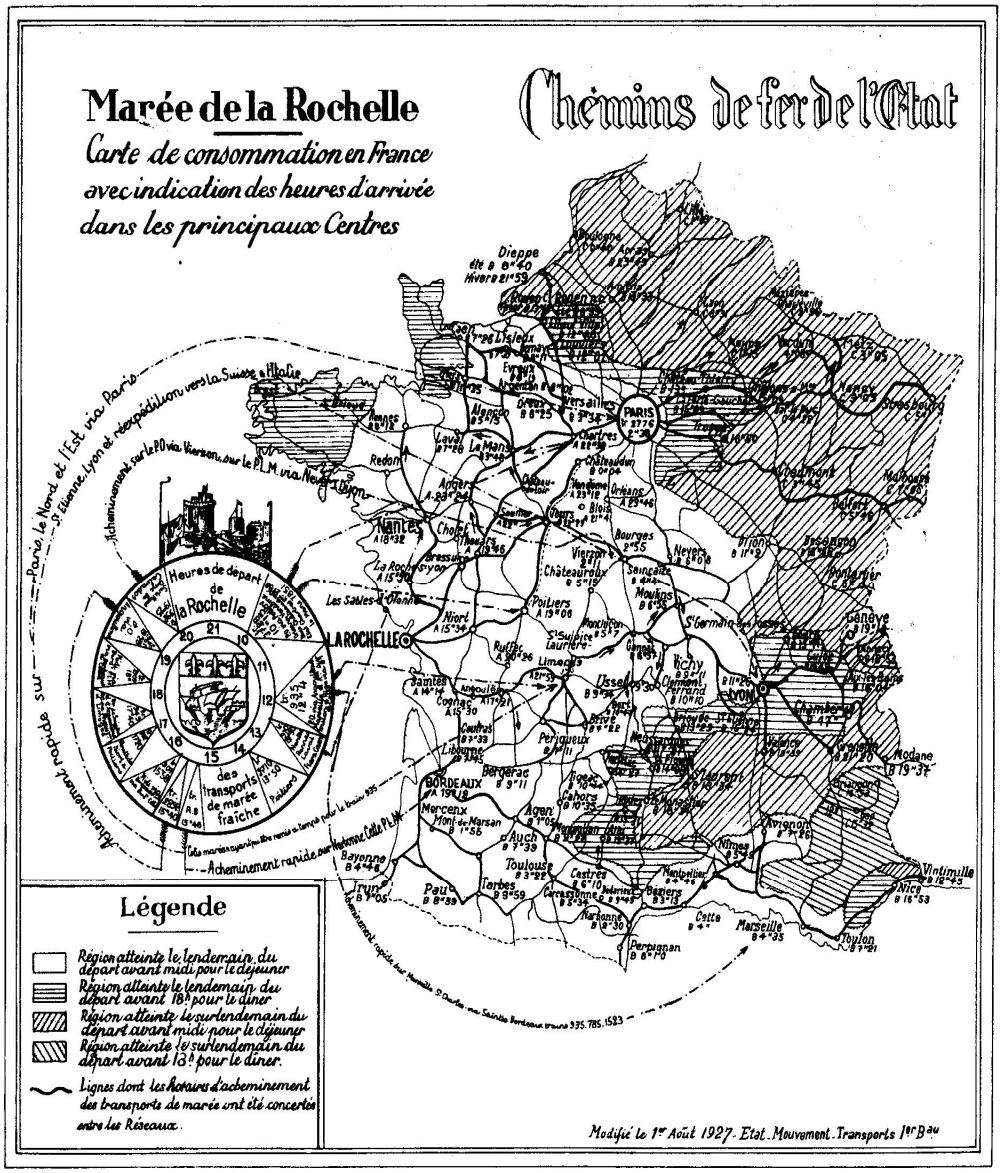
Sources : BELLOCQ G. et al., « Les ports de pêche du littoral français de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique », *Manuel des pêches maritimes françaises fasc. 3, op. cit*., p. 130.

La Rochelle peut donc fournir le poisson frais plus rapidement et à plus bas prix que ses concurrents immédiats, d'autant que le grand port de la mer du Nord, Boulogne, se place sur un autre créneau que celui des poissons frais à chair blanche qui peuplent les fonds halieutiques du golfe de Gascogne et, au-delà, ceux des côtes espagnoles et portugaises. Hareng, merlan et maquereau représentent 90 % des apports des chalutiers boulonnais, alors que les poissons à chair blanche, merlu, raie, sole, n'en représentent que 4 %[661]. La carte de distribution de la marée au départ de Boulogne (annexe 21), permet de voir que le poisson frais est distribué le lendemain de son expédition dans la plus grande partie de la France grâce à une organisation efficace qui est le fait de la Compagnie du Nord. Boulogne expédie chaque année plus de 100 000 t de marée fraîche. La carte horaire de distribution de la marée rochelaise éditée par le Réseau de l'Etat indique que Paris, Orléans, Vichy, Limoges, Avignon, Perpignan, Toulouse, Tarbes, Bayonne, Bordeaux, sont atteints dès le lendemain matin de la mise en gare à La Rochelle et que, pour Genève, Lyon, l'Alsace-Lorraine, le Jura, la Savoie et la côte d'Azur, les colis parviennent sur les marchés le surlendemain du départ (carte 8). La marée est acheminée à Marseille en un temps record : partant de La Rochelle à

[659] BELLOCQ G. et al., *art. cit*., *Manuel des pêches maritimes françaises fasc. 3*, p. 130.
[660] VACHÉ R., *La Rochelle premier port de pêche de France sur l'Atlantique, op. cit*., p. 126. Voir annexe 20.
[661] BELLOCQ G. et al., *art. cit., Manuel des pêches maritimes françaises fasc. 3*, p. 79.

12 heures, elle y parvient le lendemain à 4 heures : c'est le transport le plus rapide de France sur un trajet de 830 km.

Carte 8- Carte horaire de la distribution de la marée à partir de La Rochelle (1927)



Source : BELLOCQ G. et al., *art. cit.*, *Manuel des pêches maritimes françaises fasc. 3*, p. 129

Aussi le tonnage des expéditions de marée effectuées à partir de La Rochelle connaît-il une forte progression : de 13 883 t en 1919, il atteint un niveau record en 1928 avec 35 796 t, soit une progression de 157 % (tableau 53). La baisse de 1925 est conjoncturelle, liée à une

grande grève des marins pêcheurs[662]. La crise se fait sentir à partir de 1929 (31 511 t) et surtout 1930 (avec 27 602 t).

Tableau 53 - Tonnage des expéditions de marée effectuées par la gare de La Rochelle (1912-1930)

Années	**Tonnage**	**Années**	**Tonnage**
1912	12.634	1922	28.298
1913	14.801	1923	33.844
1914	13.213	1924	35.721
1915	7.285	1925	(29.551)
1916	6.737	1926	35.637
1917	5.902	1927	33.554
1918	7.654	1928	35.796
1919	13.883	1929	31.411
1920	17.939	1930	27.602
1921	24.177		

Source : AD 17, 41 ETP 841, Fonds CCI XIXe s, *Statistiques du port de La Rochelle, 1911 à 1921*

3.1.5 La Rochelle à l'avant-garde des innovations

D'autres progrès déterminants se font jour à La Rochelle qui contribuent à l'essor national et local de la pêche hauturière : la mise au point de nouvelles techniques de pêche avec l'invention du chalut Vigneron-Dahl et les progrès décisifs des techniques de conservation par le froid du poisson à bord. « Les armements rochelais se distinguent par leur remarquable esprit d'initiative dans toutes les questions intéressant le perfectionnement des engins de pêche et l'équipement des navires » écrit Robert de Loture[663]. La chambre de commerce se félicite que La Rochelle apparaisse à l'avant-garde du progrès, faisant référence au *Pen-Men* de l'armement Dahl et Cie, pourvu en 1931 d'une installation qui lui permet, en appliquant un nouveau procédé de conservation conçu et réalisé à La Rochelle, de rapporter

[662] En 1925, les marins pêcheurs des chalutiers industriels font une grande et longue grève.
[663] LOTURE (de) Robert, *Les pêches maritimes modernes*, Paris, Sté d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1946, p. 111.

au port un poisson en parfait état de fraîcheur, sans utilisation de glace et sans congélation[664]. Les armateurs rochelais se hissent à la hauteur de leurs confrères boulonnais, non seulement pour l'innovation mais aussi pour la prospection de nouvelles zones de pêche, en particulier au large de l'Afrique.

La voie est ouverte par O. Dahl en soutenant financièrement l'ingénieur Jean-Baptiste Vigneron, qui dépose en 1912 le brevet du chalut à panneaux divergeants et cherche un appui pour sa mise en application[665]. Certes, l'utilisation du chalut à panneaux ottertrawl à la fin du XX^{e} siècle a constitué, avec la propulsion à vapeur dans la période précédente, une des clés du succès de la pêche hauturière industrielle. Les traicts de chalut par 200 à 300 m de fond ont permis d'atteindre une productivité dix fois supérieure au coup de drague d'un voilier dundee[666]. Avant la Grande Guerre, J.-B. Vigneron est armateur à Sète, où son chalutier *La Mouette* pratique la pêche au bœuf (chalut bœuf ou gangui*) qui exige deux navires pour traîner un seul chalut[667]. Conscient de la qualité de cette technique, mais aussi de son coût élevé, il observe les différentes pêches qui se pratiquent tant en Méditerranée que dans d'autres mers et cherche, dès 1910, à inventer un nouveau système. Il a d'abord l'idée d'utiliser deux petits bateaux sans équipages remorqués par un troisième armé normalement. Mais cette installation compliquée, dont le mérite est d'économiser un équipage, s'avère délicat à manœuvrer et dangereuse par gros temps. Il songe ensuite à utiliser des prismes à faible profondeur semblables à des engins utilisés pendant la guerre pour draguer les mines. Finalement, il aboutit à un compromis entre la technique de la pêche aux bœufs et celle de l'ottertrawl : des panneaux sont disposés le long des câbles de traction mais à une certaine distance de la gueule du filet, lui garantissant une large ouverture et l'engin est tiré par un seul bateau. Le ballonnement du filet est assuré grâce à de nouveaux flotteurs en verre, dont J.-B. Vigneron a l'idée après avoir observé la résistance à la pression des bouteilles d'eau de Seltz alors très en vogue. La guerre met un frein à ses premiers travaux. Il reprend son activité en 1918 cherchant à améliorer le système de fixation des panneaux. C'est en 1920 qu'il rencontre l'armateur rochelais O. Dahl. L'association des deux hommes vient à point nommé sauver le chercheur de sérieuses difficultés financières, compte tenu du coût des immobilisations

---

[664] AD 17, 41 ETP 897, Fonds CCI, IV 163, chemise 5 (1931-1957): *note non signée*, datée de 1931, par recoupement.
[665] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, op. cit*., p. 533.
[666] BUTI G., « Les mutations économiques : un bilan mitigé », dans A. CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PÉRON F., *Les français la terre et la mer XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 493.
[667] BIARD Vaillant, « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », *Le Chasse Marée*, n° 52, octobre 1990, p. 12.

nécessitées par ses recherches. O. Dahl emploie déjà les services d'un ingénieur anglais, William Black. Ce dernier, vivement intéressé par les résultats obtenus par J.-B. Vigneron, entreprend durant l'hiver 1920-1921 un voyage en Espagne pour y étudier les techniques de la pêche aux bœufs alors très mal connues à La Rochelle. Il observe, par exemple, que les prises des chaluts-bœufs sont trois fois plus importantes que celles des autres types de pêche jusqu'à 150 brasses* de profondeur et inversement au-delà[668].

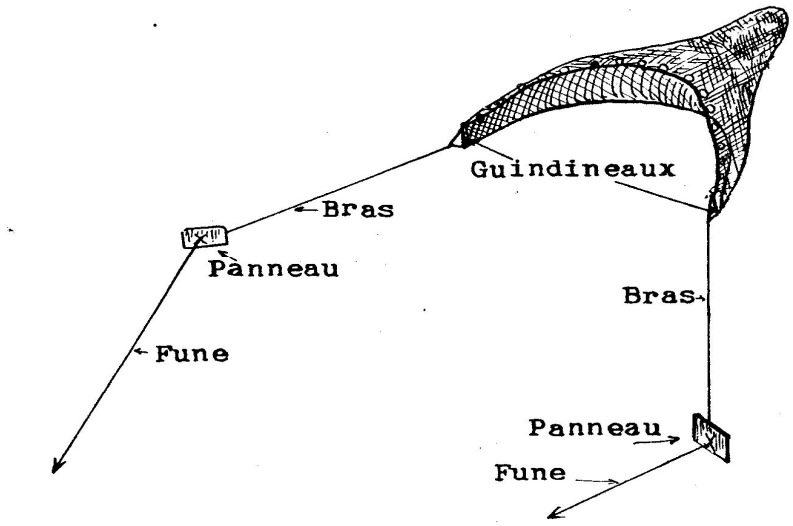
Main dans la main, le trio Vigneron-Dahl-Black se met avec acharnement au travail, à partir des résultats obtenus en Méditerranée par J.-B. Vigneron. Les essais sont menés au cours des années 1921-1922 sur plusieurs chalutiers, en particulier le *Verdon* et le *Pen-Men.* Les équipages étant en général payés à la part* du résultat de la pêche, l'armateur O. Dahl prend l'engagement, dès le départ, d'une paie mensuelle garantie pour ceux-ci. Les pêches sont suivies minutieusement et, avec un code convenu, les résultats de chaque trait sont communiqués à l'armement par l'intermédiaire de la TSF qui fait ses débuts à bord. A chaque retour, le patron rédige un rapport méticuleux[669]. Les ateliers de l'armement se mettent au travail de nuit comme de jour pour effectuer les modifications et les améliorations demandées par les ingénieurs. Ces recherches coûtent très cher : le total est estimé à la fin de 1921 à plus de 1 million et demi de frs, les frais mensuels d'un chalutier à vapeur s'élèvant alors de 70 000 à 80 000 frs[670].

Dans ce modèle, les panneaux ne sont plus fixés directement sur les côtés de l'ouverture du filet mais en avant ; ils sont reliés au filet par des « bras » (filins) qui prennent appui sur des « guindineaux », sortes de courtes tringles métalliques verticales qui ont pris, sur les côtés de l'ouverture du filet, la place laissée vacante par les panneaux (figure 20). Par ailleurs, le système de flottage de la corde de dos a été amélioré pour qu'il forme plus nettement une voûte, et le bourrelet de ventre a été allégé et reculé. Un tel filet, dont l'ouverture peut être sensiblement supérieure à la longueur du navire, a été conçu pour prendre les nombreux poissons qui nagent un peu au-dessus du fond et non pas seulement, comme la première formule du chalut ottertrawl, ceux qui y sont collés[671].

---

[668] *Ibid.* p. 13.
[669] Archives privées VÉRON F*., Rapport de Monsieur Lalande sur l'essai du chalut de Monsieur Marty*, août 1921.
[670] BIARD V., « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », *Le Chasse Marée*, *loc. cit.*
[671] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, op. cit*., p. 343.

Figure 20 - Le gréement du chalut Vigneron-Dahl (1921)



Source : BELLOC G., DESBROSSES P., LE GALL J., « Le chalutage », LE DANOIS Ed. (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 2, Paris, ISTPM, 1935-36, p. 33.

Un brevet d'invention est déposé le 26 novembre 1921. Le dispositif qui fait l'objet du brevet français n° 452 075 et ses additions est un procédé intermédiaire entre la pêche aux bœufs et celle de l'ottertrawl. L'expérience a démontré, qu'avec ce dispositif nouveau, on obtient un rendement bien supérieur, une usure beaucoup moindre et un fonctionnement plus normal en employant un nouveau type de filet qui motive le présent brevet[672] . Une société anonyme est créée pour l'exploitation des brevets et procédés Vigneron-Dahl le 10 novembre 1921[673]. Les brevets sont déposés en France et dans la plupart des pays étrangers. Mais F.-J Castaing et ses amis armateurs découvrent, dans la bibliothèque de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes à Paris, un opuscule rédigé par un certain Eric Fischer et intitulé *Die Ostsee Fischerei in threr jetzigen Lage*, publié par And. Fred Host à Copenhague en 1905, qui décrit précisément une senne (*zeese*) à panneaux manœuvrée par un cotre* ponté utilisé en Poméranie orientale ; chaque extrémité de ce filet, dont l'ouverture est munie sur la corde de dos, de morceaux de liège et lestée de plomb, est fixée à un guindineau de 50 cm de haut. Les bras sont munis de touffes de paille qui contribuent à attirer le poisson vers le filet et sont lestés de pierres. Enfin, la face externe des panneaux est dotée de pattes d'oie à quatre

[672] Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Yves, *Brevet d'invention n° 547.913* déposé par la Société Vigneron, Dahl et Cie résidant en France (Charente-Inférieure) auprès de l'Office National de la Propriété Industrielle, Marseille. Brevet déposé le 26 novembre 1921, délivré le 6 octobre 1922 et publié le 28 décembre 1922 (Annexe 22).

[673] *L'Echo rochelais, Journal des Charentes*, 1er janvier 1927, publie l'intégralité des statuts de la société, dont le siège social est fixé à La Rochelle, quai Valin, n° 29.

branches dans les anneaux desquelles sont fixées les funes. Cette information rendue publique, la stupeur et le désarroi gagnent l'équipe de J.-B. Vigneron, d'autant qu'un certain Peterson leur a envoyé peu de temps auparavant une longue description d'un filet à peu près identique utilisé aussi en Scandinavie : le filet-pelle[674].

L'exploitation commerciale de ce brevet provoque alors des procès et appels retentissants entre 1923 et 1925 que la Société Vigneron-Dahl finit par perdre[675]. La Société Maubaillarcq et Cie, détentrice d'une licence à l'effet d'exploiter le brevet Vigneron-Dahl, conteste le principe d'une redevance pour de tel brevets[676]. Le 20 juillet 1923, le tribunal de commerce de La Rochelle, saisi par Vigneron-Dahl et Cie, déclare Maubaillarcq et Cie « contrefacteurs » des deux brevets d'invention de la Société Vigneron et Cie, décide de leur « confisquer les engins prohibés », de les condamner « à payer des dommages et intérêts » et de prononcer la résiliation de la licence pour défaut de paiement du prix stipulé[677] ». Saisie, la cour d'appel de Poitiers, dans son arrêt du 2 juin 1924, déclare que le premier brevet doit être annulé faute d'un apport réel de celui-ci, compte-tenu des moyens utilisés et déjà connus :

> « […] Attendu en réalité que les avantages indiqués [par ce brevet] tiennent simplement à la constitution du filet bœuf et n'ont aucun rapport avec le mode de traînage, que si la prétention de Vigneron-Dahl que les ailes du filet bœuf restreignent la répercussion pouvant diminuer la puissance de pêche de l'engin était justifiée, ce qui n'est pas démontré, cette disposition serait propre à ce filet et non à la prétendue combinaison.
>
> Qu'on ne peut s'arrêt[er] au prétendu résultat tiré de ce que le filet bœuf a une trappe de recouvrement ; qu'il s'agit là d'un avantage qui existerait, d'ailleurs avec d'autres filets, et qui reste, s'il y a lieu, propre à la structure du filet quel qu'il soit, qu'il soit traîné par deux bateaux ou par le procédé des panneaux.
>
> Attendu enfin que les mouvements de ballonnement du filet décrits au brevet et annoncés comme se produisant à toutes profondeurs, paraissent surtout dus à l'emploi

---

[674] BIARD V., « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », *Le Chasse Marée*, *art. cit*., p. 13.
[675] *Ibid*, p. 11-18.
[676] D'autres armements rochelais contestent aussi les prétentions de la Société Vigneron-Dahl : Veron et Cie, Bousquet, Darde, Marty, De Peyrecave, Castaing et le Corre (Archives privées VÉRON F, GARRIGUES Ch., *Affaire Castaing et Le Corre, Arrêt de la Cour d'Appel* de Paris, 2 juin 1924).
[677] Archives privées VÉRON F., *Audience publique de la cour de cassation,* 26 mai 1925.

de flotteurs en verre, depuis longtemps dans le domaine public et qui, d'ailleurs, sont utilisés dans les divers systèmes de filets employés pour la pêche au chalut.

Qu'en fait, Vigneron et Dahl en se servant du système de remorquage depuis longtemps en usage au Danemark n'ont fait que mettre le filet gangui à la place du filet Skolwaad, et cela sans créer un résultat différent de ceux produits par ces éléments envisagés séparément.

Que le brevet 452 075 doit être annulé ainsi que ses trois additions qui suivent le sort du brevet initial[678] ».

Quant au second brevet Vigneron-Dahl, la cour d'appel de Poitiers juge que le filet n'est « qu'un ottertrawl agrandi et mis en rapport avec les nécessités du chalutage moderne ; que son ballonnement […] est celui de l'ottertrawl ; que l'emploi de panneaux plus petits que celui de l'ottertrawl n'est pas caractérisé, que le rabattage du poisson par les funes est celui de l'ottertrawl et du Skolwaad [danois], que l'emploi d'un fil plus ou moins fort n'est pas brevetable ; que la disposition de la corde de dos et du bourrelet se retrouve dans l'ottertrawl […][679] ». Pour ces motifs la cour déclare lui aussi nul ce deuxième brevet. La cour de cassation, saisie à son tour par la société Vigneron-Dahl, confirme l'arrêt de la cour d'appel. Elle déclare, le 10 février 1925, cette société « non recevable en la requête civile qu'elle a formée le 14 novembre 1924 contre l'arrêt rendu par la cour d'appel de Poitiers le 2 juin 1924 lequel arrêt continuera a être exécuté suivant sa forme et teneur. Déboute en conséquence ladite société de toutes ses demandes, fins et conclusions. La condamne à l'amende fixée par l'art. 494 du code de procédure civile et 150 frs de dommages-intérêts envers chacune des parties défenderesses […] ». Donc cette technique de chalutage peut être exploitée sans versement de redevance.

La conservation par le froid à bord des chalutiers constitue un autre des progrès, auquel contribue fortement La Rochelle. L'entre-deux-guerres constitue de ce point de vue une période décisive grâce à deux progrès majeurs. D'une part, se développe la réfrigération par l'utilisation de la glace pour refroidir le poisson pêché et le conserver à une température voisine de 0° C. D'autre part, la congélation permet de refroidir énergiquement le poisson par immersion du poisson dans une saumure froide, pour le conserver à -18° ou -16°.

La réfrigération depuis la fin du XIX^{e} siècle se traduit par l'embarquement de glace à bord et son utilisation pour conserver le poisson. Les chalutiers demandent à employer le

---

[678] Archives privées VÉRON F., *Arrêt de la cour d'appel de Poitiers du 2 juin 1924*, p. 8-9.
[679] *Ibid*, p. 13.

système des appareils frigorifiques utilisés par les pêcheurs américains, constitués essentiellement par des boîtes à double parois entre lesquelles on entasse des blocs de glace. Cette méthode fournit d'assez bons résultats quand on ne veut garder le poisson que deux ou trois jours à bord, mais elle s'avère fort défectueuse pour une plus longue conservation. A l'arrivée au port, le poisson est, en effet, débarrassé de sa couche de glace, lavé de nouveau avant de le remettre en glace pour la vente. Entres autres inconvénients, la glace présente celui de délaver et quelquefois de meurtrir un peu le poisson[680]. A La Rochelle, les besoins en glace des pêcheurs sont assurés en majeure partie par la fabrique de la Société des Grandes Glacières Rochelaises qui peut fournir une production moyenne de 120 t par jour[681]. Quatre compresseurs employant de l'anhydride sulfureux (ou dioxyde de souffre) sont actionnés par des moteurs électriques d'une puissance de 400 cv. Des bacs de congélation sont composés de trois compartiments contenant chacun 2 400 mouleaux (appareils de moulage) permettent de façonner des blocs de glace de vingt-cinq kg chacun. Ces bacs sont réunis dans une seule salle établie au-dessus d'une cave dans laquelle peuvent être mises en réserve 1 000 tonnes de glace. Des broyeurs placés au niveau de la salle des bacs permettant le chargement rapide des camions utilisés. En septembre 1924, F.J. Castaing entreprend la construction de sa propre fabrique de glace d'une capacité moyenne de 120 t par jour, destinée à assurer le ravitaillement en glace concassée des chalutiers de cette société et au-delà d'autres chalutiers locaux[682].

Un nouveau procédé de réfrigération voit le jour au début des années 1930. Pour éviter de le délaver, voire de le meurtrir, le poisson est placé dans des caisses en bois garnies de glace pulvérisée, que l'on conserve dans des cales refroidies par une petite machine frigorifique. La température de la cale doit être tout juste assez basse pour empêcher la fusion de la glace. Toutes les manutentions se font ainsi avec les caisses elles-mêmes, sans avoir besoin de toucher au poisson. F.J. Castaing utilise avec succès cette technique depuis quelques années[683]. Le procédé assure la conservation du poisson pendant un temps suffisant pour permettre à un chalutier ainsi équipé d'aller pêcher sur les côtes du Maroc. Mais l'utilisation de la réfrigération du poisson par contact direct avec de la glace n'est pas exempte

---

[680] SCHVINTE Jean, « L'application du froid à l'industrie de la pêche », É. Le Danois (dir.*), Manuel des pêches maritimes françaises, op. cit.* , fasc. 4, p. 40.
[681] DELAIRE Etienne, *Le rôle structurant du froid dans le milieu de la pêche en France 1859-1960*, *op. cit*., p.173-174.
[682] *Ibid, loc. cit.*
[683] SCHVINTE J., *art. cit.*, p. 40

d'inconvénients, si l'on ne prend pas de précautions particulières. Le système de bac à glace est utilisé pour permettre le refroidissement de chambres de stockage.

Divers autres procédés sont imaginés pour remplacer la glace. Le procédé Larsen expérimenté méthodiquement en 1919 à Lorient par É. Le Danois de l'OSTPM consiste, d'après le brevet de l'inventeur, en une opération de lavage et de refroidissement du poisson avec de l'eau dont la température est d'environ 0°, effectuée dans le plus court délai possible après que le poisson ait été pêché, saigné et, le cas échéant, éventré[684]. Le liquide prévu pour l'immersion est de l'eau de mer, qui peut être remplacée par une saumure faible (40 à 50 gr. de sel par kg), ayant un point de congélation de – 4° C. La température du bain est de – 2° à - 3° C. Le poisson disposé sur des casiers en fil de fer ou en bois est immergé un temps assez court mais néanmoins suffisant, à l'appréciation de l'opérateur, pour que le poisson soit non seulement nettoyé, mais aussi entièrement refroidi à environ 0°. Pratiquement cette durée varie d'une demi-heure à deux heures suivant la forme et la taille du poisson. Celui-ci est placé en caissettes dans la chambre froide à – 2° ou – 4° C. D'après ces essais, la limite de consommation du poisson ainsi traité peut varier de 15 jours (raies, sardines) à 40 jours et plus (lotte, flétan, thon).

Au début de l'année 1931, l'idée de la réfrigération sans glace est expérimentée aux frais du Comptoir Rochelais d'Armement à la Pêche et avec le concours de la Glacière de France, qui permet l'utilisation de ses installations frigorifiques. Hugues de Méric De Bellefon, gendre de l'armateur rochelais R. Maubaillarcq, y obtient des résultats satisfaisants en immergeant du poisson dans de l'eau de mer refroidie à une température de – 2° C [685]. La conservation est bonne, mais des phénomènes d'osmose se produisent ; le poisson, qui flotte au moment où il est mis dans la baille d'eau de mer refroidie, coule au fond au bout de quelques jours suite à l'augmentation de sa densité, sa chair prend une saveur salée assez prononcée et les couleurs vives s'altèrent. Ce moyen de conservation n'est pas poussé plus loin, mais on trouve dans cet essai deux des caractéristiques essentielles du procédé Bellefon-Folliot : soustraire le poisson à l'action de l'oxygénation de l'air et utiliser une température de – 2° C. Les essais se poursuivent au Comptoir Rochelais avec le concours de Folliot. Cette recherche débouche sur la mise au point de ce procédé Bellefon-Foliot qui consiste à mettre le poisson tel qu'il est, vidé ou non, entier ou tranché, en couches serrées dans des casses

---

[684] *Ibid*, p. 41.

[685] DELAIRE E., *op. cit., note*, p. 229. H. de Bellefon est le gendre de l'armateur rochelais R. Maubaillarcq. Ancien officier d'artillerie, il devient directeur du *Comptoir Rochelais d'Armement à la Pêche*.

métalliques. Ces caisses ont la forme de tronc de pyramide afin de pouvoir, vides, s'emboîter les unes dans les autres. Elles sont munies d'une gouttière logeant un joint de caoutchouc qui, comprimé par le couvercle maintenu par des agrafes, assure l'étanchéité de l'ensemble. Ces caisses de cinquante kg, manipulables facilement par deux hommes, sont rangées dans la cale d'entreposage où elles sont aspergées de saumure froide (– 2° à – 3° C). A la fin de 1932, une petite installation est réalisée sur le *Beaulne-Verneuil* de l'armement Maubaillarcq, laquelle permet de traiter simultanément trois caisses soumises à un arrosage constant d'une saumure à – 2,5° C environ. Les résultats sont excellents et confirmés par constat d'huissier en date du 5 janvier 1933[686]. Le brevet rochelais s'exporte à en Allemagne et en Grande-Bretagne.

C'est alors que la Société des Moteurs à Gaz et d'Industrie Mécanique s'intéresse à ce procédé et assure la réalisation de la première installation commerciale à terre chez le mareyeur rochelais Brothier : un petit entrepôt frigorifique est construit dans le port, permettant de stocker 50 t de poissons, soit environ 1 000 caisses[687]. Le mareyeur peut ainsi conserver le poisson invendu, constitué le plus souvent par du poisson frais débarqué par des pêcheurs côtiers, et éviter de perdre une denrée très périssable. Au début de 1932, une installation de ce genre est montée sur le chalutier *Fismes*[688] de l'armement R. Maubaillarcq et donne des résultats satisfaisants. Cette innovation est installée sur ce chalutier qui comporte une cale aménagée pour recevoir 30 t de poisson, réparti en 600 caisses. Une machine frigorifique de 15 cv suffit à refroidir journellement, à – 3° C, 200 caisses de poisson (10 t) même dans des conditions défavorables (température extérieure de + 40° C et eau de mer à + 25° C), permettant d'envisager l'utilisation de ce chalutier sur les côtes du Maroc. Il comporte des aménagements nouveaux dans un contexte de début de crise halieutique.

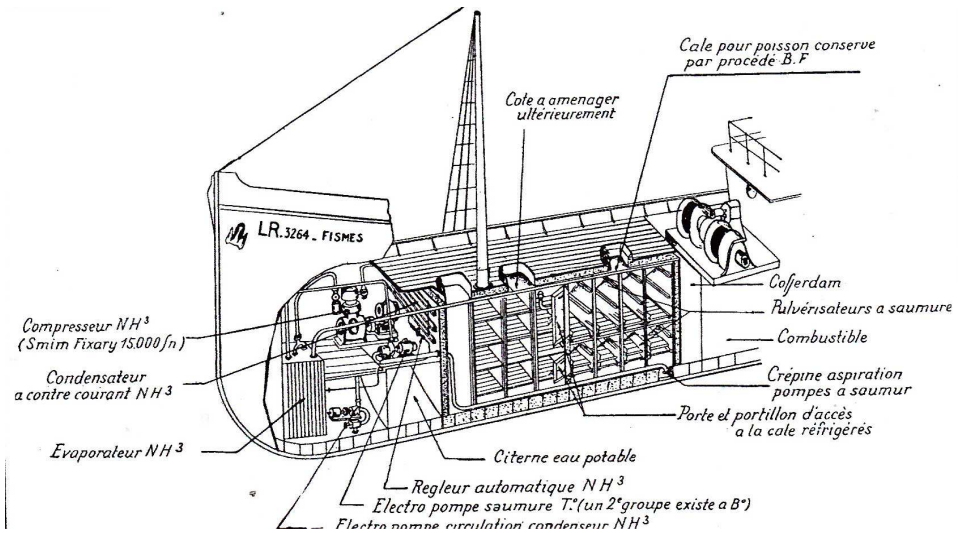
> « Le nouveau chalutier *Fismes* a été baptisé jeudi matin avec tout le cérémonial et selon les rites de circonstance. Mr Maubaillarcq, l'armateur a prononcé une délicate intervention […]. Le but que les armateurs (Société René Maubaillarcq et Cie) ont cherché à atteindre est d'adapter le type « Castle[689] » qui a fait ses preuves depuis longtemps, aux progrès nouveaux et aux besoins actuels de la pêche : neuf, Fismes évitera les dépenses importantes et coûteuses des vieux chalutiers en service et

---

[686] *Ibid,* p. 233. Le constat d'huissier est celui de Maître Grandserre, rue Chef de Ville, La Rochelle.
[687] *Ibid*, p. 234-235.
[688] Nouveau bâtiment mis à l'eau par l'armement Maubaillarcq, le chalutier *Fismes* est construit en 1932 sur un chantier *de South Bank à Middlesbrough* (Grande-Bretagne). Sa jauge est de 321 tjb.
[689] Chalutier de type Castle, nom du chalutier britannique *Raglan Castle* construit en 1915, choisi par la Royal Navy pour servir à la conception de chalutiers pouvant, en temps de guerre, servir au dragage de mines.

avec une régularité plus grande dans son travail : navire à moteur, il dépensera moins en combustible que les bateaux à vapeur. En outre, son rayon d'action sera plus grand et il pourra chercher le poisson dans des parages plus lointains. La forme nouvelle de la coque de ce chalutier de 40 m de long sur 7,30 m de large, muni d'un moteur de 550 cv permet de gagner ainsi quelques heures sur les lieux de pêche à chaque marée. Le treuil électrique, très puissant, peut enrouler 1 200 brasses de funes* (1 944 mètres) et travailler dans de grandes profondeurs où se cache parfois le poisson et où ne peut atteindre notre treuil actuel. Le logement de l'équipage, avec cuisine attenante pour n'avoir pas à sortir sur le pont, est plus soigné que nos postes actuels, pour donner à des équipages appelés à faire de très longues marées, le bien-être dont ils peuvent avoir besoin […][690] » (figure 21).

Figure 21 - Installation du procédé Bellefon-Folliot sur le chalutier rochelais *Fismes* (1932)



Source : SCHVINTE J., *art. cit*, p.42.

L'isolation de la cale du *Fismes* a été étudiée de façon à permettre ultérieurement une installation frigorifique et peut être agrandie pour accueillir jusqu'à soixante-dix tonnes de poisson. Fin 1933, le navire est transformé par les Chantiers navals Delmas-Vieljeux et l'installation frigorifique montée par la Société de Moteurs à Gaz et d'Industrie Mécanique[691]. L'accueil fait au produit de ses premières pêches par les mareyeurs locaux, en janvier et février 1934, met en évidence la qualité du poisson rapporté à l'aide de ce nouveau procédé. Il rapporte régulièrement 50 à 60 tonnes de poisson des côtes de Mauritanie, mais

[690] *Le courrier de La Rochelle*, 01 juillet 1932, p.3, cité par DELAIRE E., op. *cit*., p. 237-238.
[691] *Ibid,* p. 238-239.

également des eaux européennes, sur le prolongement du plateau continental du Golfe à l'ouest des Îles Britanniques et des cotes espagnoles. Le domaine de pêche des chalutiers les plus modernes va ainsi du Portugal à la mer du Nord grâce à la congélation à bord et au nouveau mode de propulsion à l'huile lourde.

Dans le domaine de la congélation, des procédés ont donné lieu en France à un certain nombre d'essais[692]. Parmi ceux-ci on peut citer dès 1914 une démonstration de congélation effectuée à Boulogne par la société danoise *Ottensen.* Ce procédé basé sur l'immersion des denrées dans une saumure de forte concentration (210 gr de sel par kg) et de très basse température (point de congélation à – 17° C) est perfectionné, réessayé, contrôlé par une commission scientifique en 1926. Un dernier essai a lieu en 1931 aux Sables-d'Olonne. Des sardines, congelées dans la saumure à – 16° C après lavage, puis glacées par passage en eaux douce, sont susceptibles d'être conservées à – 14° C pendant deux à trois mois. Mais la crise des années 1930 ne permet pas une exploitation pratique de ces résultats très intéressants.

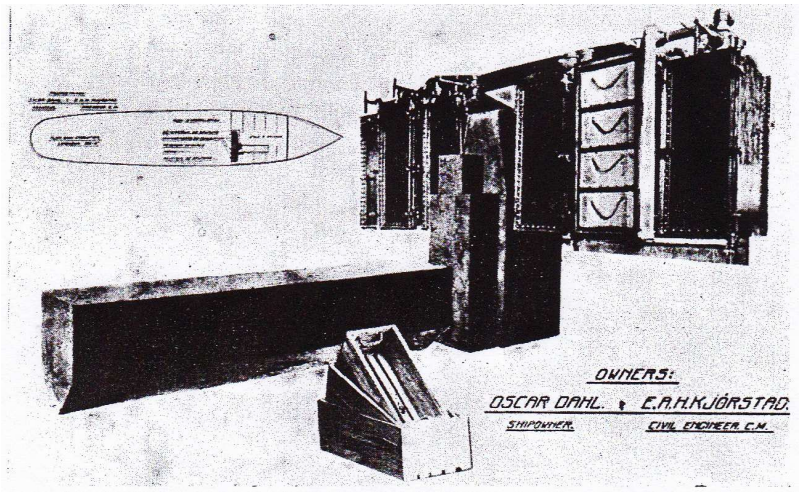
Des initiatives de congélation à bord de chalutiers ont lieu vers 1911, à partir d'un procédé mis au point par un exportateur norvégien de Trondhjem, Nikolaï Dahl, pour la congélation à terre du hareng. De proche parenté avec l'exportateur norvégien, l'armateur rochelais O. Dahl utilise ce procédé sur ses propres navires[693]. Le 21 novembre 1927 avec son associé Kjorstad[694] il tente un essai de congélation sur l'un de ses chalutiers, le *Pen-Men*[695]. Celui-ci ramène à La Rochelle une cargaison en parfait état de consommation après décongélation. La saumure réfrigérante est obtenue par un mélange de glace et de sel, comme dans le procédé de Nikolaï Dahl. Cette saumure circule sous pression dans un appareil extrêmement simple, à l'aide d'une petite pompe centrifuge de deux cv mue par la dynamo du navire (figure 22). Cette pompe est la seule partie mécanique de l'appareil dont le fonctionnement ne dépend pratiquement que de la force statique de la saumure, le renouvellement constant étant assuré automatiquement par une pompe[696]. Le poisson après sa sortie du chalut sur le pont est trié, lavé et mis directement dans des caisses en bois à claire-voie (30 à 50 kg de poisson par caisse). Celles-ci sont descendues dans la cale et placées dans

---

[692] SCHVINTE J., *art. cit.*, p. 41.
[693] *ibid,* p.43-48.
[694] En août 1929, la Société en commandite simple O. Dahl et Cie est transformée en société anonyme sous la même appellation, avec un capital porté de 455.000 à 2.455.000 frs, divisée en 24.550 actions dont 20.000 sont allouées à O. Dahl en équivalent de ses apports en nature chalutiers, équipements, …), qui demeure l'administrateur unique.
[695] DELAIRE E., *Le rôle structurant du froid dans le milieu de la pêche en France 1859-1960, op. cit.*, p. 241.
[696] *Ibid,* p. 242.

l'appareil congélateur constitué de plusieurs compartiments, fermés par des portes étanches et pouvant contenir chacun quatre caisses. Quand le poisson est congelé (2 h. 30 à 3 heures pour le gros merlu par exemple) les caisses sont retirées de l'appareil et le poisson est de nouveau soigneusement lavé. La mince couche d'eau de mer qui adhère à la peau se transforme immédiatement en couche de glace. Le poisson est conservé dans une cale dont une petite machine frigorifique (5 à 6 cv) assure le refroidissement. O. Dahl va alors aviser le ministre des Travaux publics et la direction de l'OSTPM, qui envoient Gérard Belloc, responsable de l'antenne de l'OSTPM de La Rochelle, à bord du bateau pour valider la qualité du poisson. Un brevet est déposé le 8 janvier 1931[697]. D'autres armements rochelais, telle l'ARPV, l'exploitent. Cette technique, qui n'exige qu'une consommation réduite de force motrice (1 à 1,5 cv pour la pompe et éventuellement 5 à 6 cv pour la machine frigorifique), est donc particulièrement applicable à la modernisation d'anciens chalutiers[698].

Figure 22 - Appareil de congélation Dahl-Kjorstad utilisé par O. Dahl à La Rochelle



Source : cliché O. DAHL, publié par SCHVINTE J., *art. cit*., p. 44

La Société Anonyme de Conservation industrielle du Poisson (SACIP)[699] expérimente un procédé de congélation en saumure en 1929 sur un chalutier de 38 mètres, le *Sacip*, qui appartient à l'armement rochelais PARO. Le *Sacip* est le premier navire dans le monde qui peut pratiquement congeler le poisson à la sortie du filet[700]. En fait, ce navire fait ses essais à partir du port de Boulogne qu'il quitte le 13 mars 1929 pour une première marée de quinze

[697] Brevet n° 388.353 de la Société *Le Givre* qui exploite ce procédé Dahl-Kjorstad, dont le siège social est situé 24 place Vendôme, à Paris.
[698] SCHVINTE J.*, art. cit.*, p. 44.
[699] SACIP, société parisienne, dont le siège social est situé 1 rue Lavoisier et qui appartient à P. Etournaud, industriel à Paris, et la PARO (Note d'E. DELAIRE).
[700] AD 17, 41 ETP 897, IV 163, chemise 5 (1931-1957), *op. cit.*.

jours et rapporte treize tonnes de poisson congelé à cœur, en parfait état[701]. Après plusieurs marées, le 9 juillet 1929 les résultats du *Sacip* reçoivent le contrôle officiel de délégués du ministère de la Marine Marchande, de l'OSTPM et du Muséum d'histoire naturelle. Trois faits se trouvent ainsi définitivement vérifiés[702] . D'abord le poisson très frais soumis à une congélation rapide et congelé à cœur, se trouve après sa décongélation dans l'état exact où il était avant sa congélation. Ensuite le poisson ainsi congelé, maintenu à une température convenable en chambre froide, peut se conserver d'une façon pratiquement illimitée. Enfin à la dégustation après cuisson il est impossible de distinguer un poisson convenablement frigorifié depuis plusieurs mois d'un poisson frais. Par ailleurs la robustesse, l'absolue sécurité des appareils et la simplicité de manœuvre permettent de suivre la pêche par tous les temps. Cette congélation n'exige aucune manœuvre, ni surveillance spéciale. L'encombrement des appareils est compensé par des avantages du même ordre : leur fonctionnement ne demande pas un seul homme d'équipage de plus, ni un surcroît de travail pour l'ensemble. A la sortie du filet le poisson est déversé dans l'appareil congélateur. Le fonctionnement des appareils est automatique ; après la congélation dont la durée est proportionnelle à la grosseur, le poisson est déversé dans un emballage spécial et emmagasiné dans les cales froides. Le poids du matériel des installations spéciales est d'environ vingt tonnes pour une production de dix tonnes de poissons congelés par jour. Les dépenses en matières consommables spéciales sont négligeables. L'économie de la glace suffit amplement à couvrir toute dépense spéciale, y compris l'amortissement des installations. Il est facile de voir l'intérêt que représente l'exploitation de chalutiers capables d'aller à 3 000 milles de distance et plus, de congeler aisément par jour jusqu'à 50 t de poissons et de ramener au port 500 à 600 t. Pour Boulogne c'est la mise en place d'une filière technique complètement nouvelle qui est réalisée en 1929.

Une perspective s'ouvre en France pour l'industrie de la conservation du poisson par le froid, puisque la consommation de cet aliment est bien loin d'avoir atteint son point de saturation. En effet remarque J. Schvinte, si la consommation du poisson par habitant et par an s'élève pour certaines villes très peuplées comme Paris à 15 ou 16 kg ou même au double pour d'autres proches du littoral comme Rouen, la consommation moyenne pour la France n'atteint que cinq à six kg en 1929. Elle tombe au dixième de cette valeur dans les campagnes. Ces différences proviennent de la difficulté d'assurer la diffusion de la marée dans des villes

---

[701] DELAIRE E., *op. cit.,* p. 250-256.
[702] *Ibid,* p. 252.

peu importantes, éloignées des grands centres alimentés régulièrement en poisson par les trains de marée. Et de suggérer alors la constitution d'entrepôts régionaux d'importance moyenne et bien répartis, approvisionnés en poisson congelé qui pourrait être facilement distribué dans les agglomérations voisines par les moyens ordinaires de transport de marchandises.

3.2 Des marins pêcheurs nombreux, sédentarisés autour du port

Loin de diminuer avec le progrès technique dans les domaines de la navigation et du chalutage, le nombre de pêcheurs rochelais augmente de 135 % entre 1920 et 1930, passant d'un effectif total de 1 168 à 2 494, tous types de navires de pêche confondus[703]. Ce nombre continue à augmenter jusqu'en 1931, atteignant alors 3 121, avant de décliner avec la crise (tableau 54).

Tableau 54 –Evolution du nombre de marins pêcheurs embarqués à La Rochelais (1920-1930)

Années	**1920**	**1921**	**1922**	**1923**	**1924**	**1925**	**1926**	**1927**	**1928**	**1929**	**1930**
Pêcheurs	1 168	1 190	1 236	1 590	1 343	1 452	1 724	1 847	1 896	1 915	2 494

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes,* 1918 à 1938

La décomposition de ce nombre total en métiers et qualifications permet de mesurer l'évolution de la structure des équipages, particulièrement ceux des grands chalutiers dont le nombre moyen est de 12 hommes, alors que les chalutiers plus petits n'embarquent que 6 à 8 hommes et les voiliers 3 à 4. L'augmentation du nombre de navires armés à La Rochelle, 354 en 1920, 436 en 1925, 632 en 1930, implique plus de capitaines, de patrons de pêche et de matelots. Mais le développement de la flotte de grands chalutiers à vapeurs et à propulsion mécanique nécessite plus d'hommes qualifiés dans le domaine de la propulsion : mécaniciens et chauffeurs. Apparaissent aussi des soutiers à charbon, chargés d'approvisionner les chaudières à charbon à partir de 1930 (tableau 55).

Tableau 55 – Métiers et qualifications des marins pêcheurs de La Rochelle (1920 à 1930)

[703] Selon la réponse au questionnaire de l'Ingénieur en chef Verrière, *op. cit.,* une autre estimation, en 1925, fait état de 1 000 à 1 100 marins embarqués sur les chalutiers à vapeur et 2 000 à 2 500 sur les voiliers.

Années	Capitaine et patron	Second	Officier	Matelot	Novice	Mousse	Méca-nicien	Chauffeur	Soutier
1920	354	38	2	324	169	121	40	120	-
1921	360	40	4	347	156	123	40	120	-
1922	379	46	4	340	163	128	44	132	-
1923	399	53	4	614	156	160	51	153	-
1924	435	60	-	459	37	62	116	174	-
1925	436	69	-	495	44	69	132	207	-
1926	476	81	1	656	56	74	102	278	-
1927	546	81	-	714	95	67	91	253	_
1928	553	85	-	738	91	76	94	259	-
1929	568	81	-	742	93	79	90	262	-
1930	631	82	22	1.073	116	102	134	302	32

Source : AD 17, 41 ETP 934, CCI La Rochelle

Les marins pêcheurs des grands chalutiers prennent conscience de leur situation collective et de la nécessité de se regrouper pour exprimer leurs demandes. Les premiers signes ont lieu en mai 1919 quand une centaine de marins se réunissent pour élaborer un cahier de revendications salariales et créer leur syndicat, affilié à la CGT[704]. Brégent et Le Roux en sont les dirigeants pendant les années 1920. Leur cahier exprime la demande des marins de contrôle des produits vendus et une revalorisation de la partie fixe de leur salaire, qui en comprend une deuxième sous forme d'un complément de salaire en pourcentage de la vente de poisson. Ils exigent aussi un repos de vingt-quatre heures après chaque marée. Enfin, ils demandent le droit à une chaudrée* de poissons à toutes les marées[705]. Le contrôle des produits est une question majeure. Les bateaux armés pour la pêche artisanale vendent leur

[704] VIAUD Ronan, *Le syndicalisme maritime français*, Rennes, PUR, 2005, p. 81. En 1921, après le congrès de Tours de la SFIO (1920), il y a scission entre ceux qui souhaitent adhérer à la 3e Internationale et ceux qui s'y opposent. Le congrès de Lille de la CGT, en juillet de la même année, évite la scission dans le syndicat, où majoritaires et minoritaires sont au coude à coude, mais la division est consommée en décembre. Suite à l'exclusion de la Fédération des cheminots, les révolutionnaires quittent la CGT et créent la CGTU (Confédération générale du travail unitaire). La CGT est dirigée par les « réformistes » qui dominent le syndicat CGT des marins pêcheurs de La Rochelle (*Ibid*, p. 86).

[705] BIARD Vaillant, « La grève de 1925 », *Le chasse-marée*, n° 52, octobre 1990, p. 19.

produit à l'encan à des mareyeurs, c'est-à-dire aux enchères sur le marché municipal ; un registre est tenu et les marins peuvent savoir les quantités vendues et leurs prix pour déterminer leurs rémunération, tous frais déduits. Les chalutiers industriels, quant à eux, confient leur produit aux pêcheries de leurs compagnies qui traitent le poisson et le vendent elles-mêmes. Il n'y a pas de vente publique et contrôlée. Les marins de ces grands chalutiers ne peuvent donc pas savoir quel est réellement le produit de leur travail pour apprécier leur rémunération. Seul l'armateur le sait.

A l'époque un matelot gagne en moyenne 550 frs par mois, un second de machine ou de pont 700 frs, un chef-mécanicien 1200 frs et un patron de pêche 2000 frs. Cependant pour prendre l'exemple d'un matelot, son salaire fixe est de 345 frs par mois, auquel s'ajoute 5/1000ème du bénéfice. Il réclame aux armateurs un salaire fixe de 419 frs + 7/1000ème du bénéfice, ainsi qu'un salaire minimum garanti de 690 frs et une indemnité mensuelle en cas de maladie. Des témoignages expriment la dureté des conditions de vie des marins à bord des chalutiers rochelais, alors que les armateurs dégagent des marges importantes :

« Le marin pêcheur mène une existence de paria, il n'est pas rare de trouver des pêcheurs qui, depuis un an, n'ont pas vécu 15 jours en tout la vie de famille. Les chalutiers attachés au port de La Rochelle font la pêche dans le golfe de Gascogne, sur les côtes du Maroc ou celles d'Irlande. Pour le golfe et les côtes d'Irlande, le séjour en mer est de 15 à 18 jours, pour le Maroc 25 jours environ. Tous les vivres, pain compris - ces bateaux n'ayant pas de boulangerie à bord - sont donc embarqués pour toute la durée de la pêche, aussi il s'en suit que la nourriture laisse fortement à désirer, des camarades nous déclaraient qu'à partir du douzième jour on est au régime du pain moisi. Pour des hommes astreints à un labeur extrêmement dur, à une existence de lutte contre les éléments, ce n'est guère réconfortant. A la mer, le pêcheur ne peut se reposer plus de 4 heures, car les appareils sont remontés du fond toutes les 4 ou 5 heures, et si les filets sont déchirés alors, que ce soit le jour ou la nuit, tout le monde doit être sur le pont et au travail. Il est des réparations qui exigent 12 heures pendant lesquelles et sous aucun prétexte personne ne peut prendre le moindre repos. Des marins restent ainsi parfois 48 heures sans sommeil par des mers démontées. Dans les machines le repos est un peu plus régulier, cependant les chefs de quart dont fait partie le chef mécanicien font 12 heures de travail par jour, les chauffeurs font les trois quarts, c'est-à-dire 8 heures par jour. Pendant ce temps, les armateurs font des bénéfices scandaleux et s'offrent des

limousines de 130 000 francs, ce qui ne les empêche pas de crier à l'exagération lorsque les artisans de leur fortune réclament de meilleures conditions de travail et de salaire[706] ».

En 1925, éclate une grande grève qui dure plus de trois mois, du 6 mai au 14 août. Divers incidents en sont à l'origine, faisant monter la pression. C'est particuluièrement le cas d'une plainte en désertion déposée contre deux matelots du chalutiers Les *Barges* par l'armement O. Dahl pour avoir par leur retard fait perdre deux heures à l'appareillage du navire. A leur arrivée à bord, l'accueil est plutôt froid de la part du patron de pêche, si bien que l'un des deux matelots, Gloaguen, décide de redébarquer aussitôt. Le chalutier ne peut partir. Plainte est déposée contre Gloaguen. Incarcéré, il est relaché après intervention du syndicat. Il n'est finalement pas poursuivi mais cette affaire fait jaillir les revendications des équipages. Très vite la grève éclate. Dès le 6 mai, quatre unités restent à quai[707]. D'autres équipages suivent le mouvement les jours suivants. Le 15 mai, les équipages de la Société des Chalutiers de La Rochelle de l'armateur Castaing se mettent en grève (annexe 23). La réception de charbon se trouvera d'autant retardée de la durée de la grève, écrit l'armateur[708]. A cette date, on compte 1 100 marins pêcheurs grévistes**.** Un mois après, la grève se poursuit et sur quarante-sept chalutiers rochelais, trois seulement sont encore en mer et, s'ils revenaient au port, refuseraint certainement de repartir[709]. Le 25 juillet, la grève continue et certains la voient d'une mauvais œil, la jugeant « sans espoir d'issue pour le moment. Déjà on nous annonce que l'armateur O. Dahl vient de vendre à une maison espagnole deux de ses chalutiers *Les barges* et la *Banche*. Il est à craindre que cette funeste grève incite les armateurs à vendre de nombreux bateaux. C'est avec tristesse que les Rochelais voient péricliter leur principale activité[710] ». Les revendications de l'Union syndicale des marins pêcheurs portent sur les salaires fixes, le pourcentage et les conditions de travail. Les armateurs estiment la dépense qui en résulterait à environ 50 000 frs par bateau et par an et jugent qu'il leur est impossible de l'accepter[711]. Regroupés dans leur syndicat dirigé par F.J. Castaing depuis 1922, ils restent donc sur leurs positions.

Au bout de trois mois de grève dure, durant laquelle 65 chalutiers sont désarmés et 975 marins cessent le travail[712], le conflit s'enlise. Des incidents éclatent, de plus en plus

---

[706] *L'Humanité*, « La grève de 1925 », 21 juin 1925.
[707] BIARD V., « La grève de 1925 », *Le chasse-marée*, *art. cit*., p. 19.
[708] AD 17, Fonds privé 164 J, Dossier Ed. Belloir et J. Bouffard*, Lettre de F. Castaing à J. Bouffard, 16 mai 1925.*
[709] *Ibid, Lettre de F. Castaing, armateur, à Ed. Belloir, 3 juin 1925.*
[710] Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Yves, Revue *Le yacht*, 25 juillet 1925.
[711] AD 17, 14 M 2/8*, Lettre de l'Administrateur Principal de l'Inscription Maritime au Préfet,* 16 mai 1925.
[712] BIARD V., « La grève de 1925 », *Le chasse-marée*, n° 52, *loc. cit.*

nombreux, de plus en plus violents. Le 12 août, une réunion entre armateurs et syndicats est convoquée à Paris par le gouvernement pour négocier. Les marins grévistes apprennent que la suprême tentative de conciliation faite par Danielou, sous-secrétaire d'État à la Marine Marchande a échoué[713]. Les rancoeurs et les haines sont aiguisées. Le retour des armateurs depuis Paris est dramatique. Les armateurs Dahl, Véron et Denimal échappent de peu au lynchage, à leur retour de Paris, dès leur descente du train. Ils auraient même été jetés dans un bassin sans l'intervention du député de La Rochelle, André Hesse[714]. Castaing est assiégé dans une maison et ne doit son salut qu'à l'intervention personnelle du préfet.

« Cependant au cours de la matinée [du 14 août], une brusque détente se produisit dans la situation. Ne venait-on pas d'apprendre soudainement que la grève était terminée. M. André Hesse ministre des Colonies et député de la Gironde, en effet, avait reçu à la préfecture des armateurs et les inscrits et les avaient amenés à une entente. A 15h 30, leurs délégués se réunissaient et signaient un accord comportant un essai loyal de quatre mois qui entraîne l'application de tous les taux réclamés par les marins en ce qui concerne le salaire fixe, le salaire de base et le salaire [en cas] de maladie[715] ». Les choses sont alors rondement menées et le 14 août le responsable syndical des marins appelle à la reprise du travail devant une salle réunissant plus de 900 personnes. Le 17 août, à la demande des représentants des inscrits, une nouvelle réunion a lieu. Un accord est signé avec les armateurs, répondant favorablement à la demande des marins de percevoir une avance au moment de l'embarquement. L'engagement porte en principe sur quatre marées et le règlement définitif sera fait après celles-ci (annexe 24). Les marins pêcheurs n'obtiennent cependant pas satisfaction sur le contrôle du produit de la pêche. « Par conséquent, les armements continuaient de prospérer et les marins devaient se contenter d'un salaire insuffisant. A la fin du mois, on leur attribuait tel poids et telle vente, et ils étaient incapables de prouver le contraire. Cela allait durer longtemps encore[716] ».

Cette longue grève est très significative d'un monde en pleine mutation. « Au fond, le marin des chalutiers industriels est un peu dans la même situation que l'ouvrier des villes : il n'est plus maître de sa vie, il n'est plus maître de la mer. Désormais, c'est la machine et l'économie qui règnent sur les océans et c'est bien là le drame[717] ». Ils deviennent des salariés de la mer. Leur activité quasi-permanente entraîne toute les familles dans leur

---

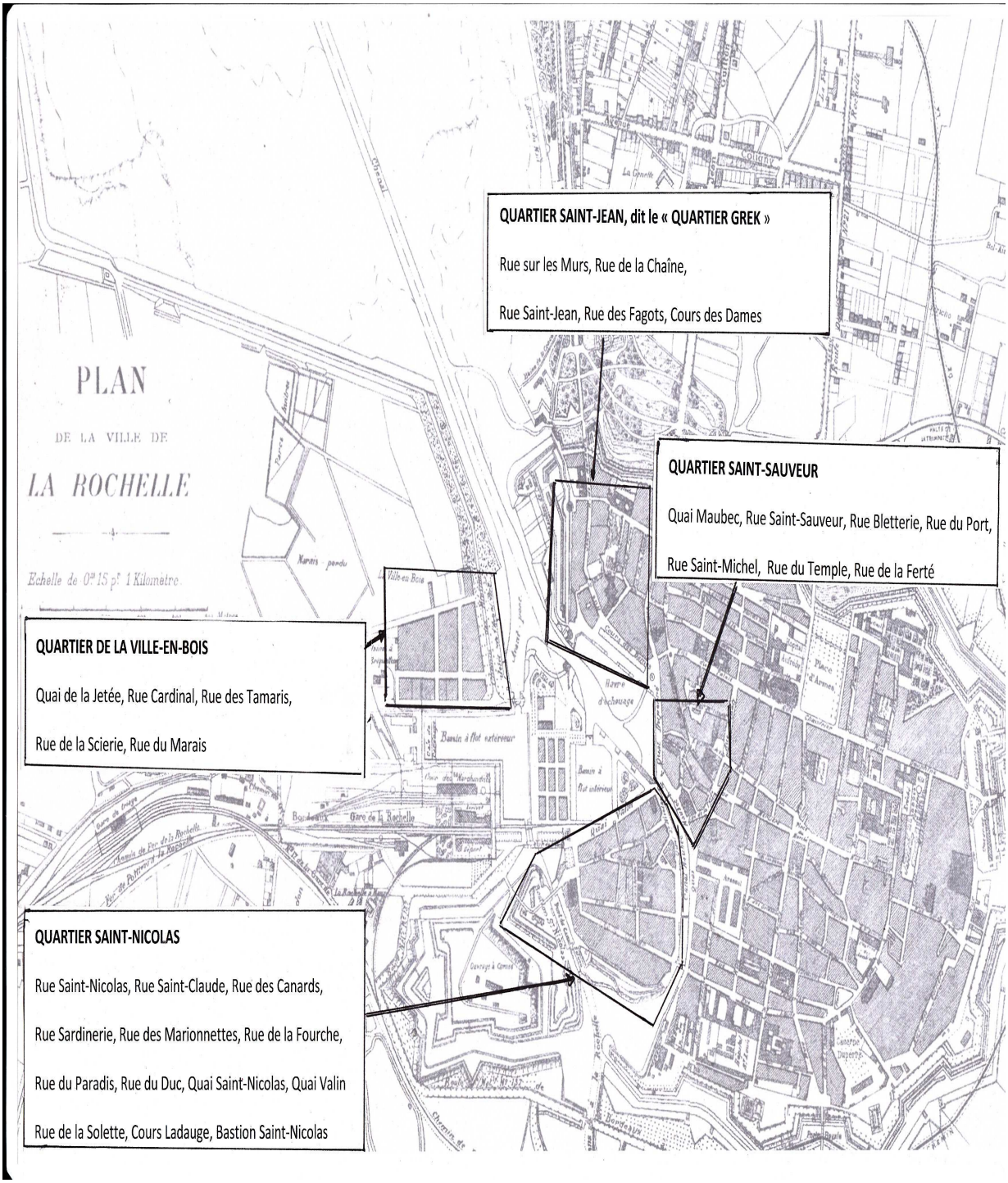
[713] AD 17, 164 J, 14 M 2/8, op. cit., "La grève de La Rochelle est terminée après quelques sérieux incidents*", Le matin*, 15 août 1925.
[714] BIARD V., « La grève de 1925 », *Le chasse-marée*, n° 52, *loc. cit*
[715] *Ibid, loc. cit.*
[716] CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, Paris, Pen Duick, 1979, p. 52.
[717] BIARD V., « La grève de 1925 », *Le chasse marée*, n° 52, *loc. cit.*

sillage. Elles viennent vivre dans les quartiers situés autour du port, dépeuplés à la suite de la guerre avec l'Angleterre sous l'Empire.

L'Angleterre s'était en effet assuré après 1809 la maîtrise des mers, paralysant le trafic portuaire rochelais. Le port commença à péricliter. Le blocus continental, alors imposé par l'empereur Napoléon Ier, obligea les Rochelais à détruire par le feu les marchandises de provenance anglaise. Un recul très important du commerce maritime rochelais s'ensuivit qui ruina la cité[718]. Malgré quelques signes d'un redressement à partir de la Monarchie de Juillet, la « malheureuse cité », comme le dit son maire en 1825, se trouva dans une situation désolante : « 600 maisons ont été démolies dans son enceinte, 600 autres restent inoccupées ; sa population est réduite presque à la moitié[719] ». Des quartiers entiers, autour du port, devinrent sous-peuplés, des immeubles étroits et vétustes souvent désertés dans ces lieux. Les marins pêcheurs, Bretons pour l'essentiel, se fixent avec leurs familles dans ces quartiers proches du port (figure 23). L. Papy estimait qu'à la fin du XIX^{e} siècle, il y avait déjà, avec les femmes et les enfants, environ 3 000 Bretons établis dans les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Sauveur. Ils prenaient aussi possession du cours des Dames et du quartier qui le jouxte, le quartier Saint-Jean. Les propriétaires de ces quartiers s'avisent que leurs vieux immeubles peuvent les intéresser. Garnis et meublés se mettent à proliférer, pour des célibataires peu exigeants, satisfaits de pouvoir fuir la promiscuité du bord. Aux beaux jours, les patrons de pêche les plus prospères louant les plus belles chambres, font venir leurs épouses à La Rochelle. Nombre d'hommes d'équipage bretons font eux aussi venir leurs épouses à La Rochelle, qui vivent en permanence dans la cité, attendant leurs époux, s'occupant des enfants et de toutes les affaires de la maison (figure 24)[720]

Figure 23 - Quartiers habités par les marins-pêcheurs bretons à La Rochelle (années 1920)

[718] *Ibid*, p. 243.
[719] DELAFOSSE Marcel, *Histoire de La Rochelle,* Toulouse, 1985, Privat, p. 246.
[720] BOUCARD Jacques, VEILLOT Thierry, GAUBERT Yves, POITEVIN Benoît, TOUCAS Patricia, ROUSSEL Jean-Pierre, *op. cit.*, p.44



Source : plan de La Rochelle réalisé à partir d'un document de 1900, AM La Rochelle.

Figure 24 - Les Bretonnes sur le cours des Dames, quartier Saint-Jean (années 1920)

Source : AM La Rochelle, 5FI 2020

La pêche prospère, la ville se développe et la misère est moins épouvantable qu'en Bretagne, attirant massivement cette population, particulièrement dans les années 1920-1925, témoigne Yves Joncour patron de pêche connu sur le port et né dans une famille bretonne habitant le quartier Saint-Jean[721]. Ainsi le groupe scolaire Bonpland, dispensant l'enseignement primaire et le cours complémentaire pour les garçons[722], est l'un des établissements qui reçoit les fils de marins pêcheurs. Leur proportion augmente dans les années 1925 à 1932, atteignant ou dépassant 10 % des effectifs, en pleine période d'essor de la pêche industrielle locale. Dans cette même période, une partie non négligeable de ces garçons sont nés en Bretagne. Tout indique que leurs familles viennent s'installer, après leur naissance, à La Rochelle (tableau 56).

Tableau 56 - Inscriptions nouvelles de fils de marins pêcheurs à l'école Bonpland (1921-1940)

[721] Musée maritime de La Rochelle, JONCOUR Yves, « Je suis né dans le quartier grek », *Histoires maritimes rochelaises*.
[722] Les filles fréquentent l'école élémentaire et complémentaire Valin, cours Ladauge, quartier Saint-Nicolas.

Années scolaires	Inscriptions	Fils de marins (pêcheurs)		Lieux de naissance	
		Nombre	%	La Rochelle	Bretagne
1921-1922	199	14	8,4	8	4
1922-1923	154	10	6,5	6	1
1923-1924	285	14	4,9	3	9
1924-1925	183	14	7,6	3	7
1925-1926	205	22	10,7	11	9
1926-1927	241	32	13,2	19	12
1927-1928	227	30	13,2	9	15
1928-1929	204	20	9,9	7	10
1929-1930	175	28	16	11	14
1930-1931	273	26	9,5	5	6
1931-1932	225	30	13,3	?	?
1932-1933	275	24	8,7	11	5
1933-1934	143	11	7,7	2	8
1934-1935	253	23	9,0	15	8
1935-1936	293	27	9,2	9	7
1936-1937	150	21	14,0	10	8
1937-1938	134	20	14,9	10	6
1938-1939	191	19	9,9	10	8
1939-1940	134	27	20,1	12	9

Source : AD 17, 1 T 1151 ET 1152, Registre d'inscription de l'école Bonpland, primaire et cours complémentaire, années 1907-1920 et 1921-1956, synthèse,

Les familles de ces élèves bretons demeurent surtout dans les quartiers du port côté ville, le dernier, la Ville-en-Bois, étant situé derrière le port. Saint-Nicolas est le plus important, regroupant près de 60 % des familles des élèves de Bonpland (tableau 57).

Tableau 57 – Quartiers d'habitat des familles de marins pêcheurs des garçons de l'école Bonpland

Quartiers rochelais habités par les familles bretonnes	Nombre de familles de marins pêcheurs ayant un fils inscrit
Saint-Jean	33
Saint-Sauveur	76
Saint-Nicolas	172
La Ville-en-Bois	9

Source : AD 17, 1 T 1151 ET 1152, *op. cit.*, tableau synthétique.

Saint-Nicolas est traversé par la rue du même nom. Les témoignages recueillis par Paroles de Rochelais parlent d'un quartier à l'écart, peuplé des Bretons de différentes contrées. « C'était une île, l'eau faisait tout le tour. Traverser le pont, c'était difficile, les gens même n'aimaient pas beaucoup aller puis venir ; il fallait traverser le pont ». C'est un quartier « plus mélangé avec des Douarnenistes, des Tréboulistes[723] et Morbihannais[724]. Il y avait, je ne sais pas, peut-être cinq mille habitants, là-dedans. Maintenant il faut trois chambres pour une personne, là, on était trois dans la même chambre, c'était l'inverse ». « Les frères et puis les beaux-frères, ça formait des clans. Parfois, dans une maison, les trois quarts étaient de la même famille (…) »[725]. Chaque communauté bretonne tend à s'y regrouper. Ainsi, selon Claude, un patron de pêche retraité[726], la rue des Canards où il habite alors, est la rue de « ceux qui viennent de Carentec » (Côtes-du-Nord). Il se souvient de « bagarres entre « Greks » et *Penn kar* [727]. Mais dans l'ensemble l'ambiance était bonne ». Georges, lui aussi patron de pêche retraité, habite alors rue du Paradis, dans ce même quartier Saint-Nicolas, « le coin des Sarzeautins », dit-il, celui des Bretons issus de Sarzeau, port situé sur le golfe du Morbihan (tableau 58).

Tableau 58 – Quartier Saint-Nicolas : familles de marins pêcheurs bretons par lieux d'habitation

Rues	Nombre de familles	Rues et autres lieux	Nombre de familles

[723] Bien que situés à proximité immédiate en Bretagne, Douarnenistes et Tréboulistes ne s'entendent pas. Au début du XXe siècle, Tréboul est un village, une commune indépendante, qui est rattachée à Douarnenez en 1945 (Note de Michel Perrin, Professeur à l'Université de Picardie).

[724] Selon Louis Papy, ces Morbihannais sont issus d'Auray, ce qui corrobore l'analyse des rôles d'équipage des chalutiers de pêche industrielle, mettant en évidence le fort pourcentage de marins inscrits maritimes venant d'Auray et de Vannes, à La Rochelle.

[725] Collectif, Paroles de rochelais, *Le Monde de la pêche*, La Rochelle, 2006, témoignages d'anciens marins-pêcheurs, p. 15-16.

[726] AUDRAIN Emmanuel, *Projet « Littoral », op. cit*, p. 5.

[727] *Kar* signifie en breton le parent et *karr* la charrette ou la voiture (note de Michel Perrin, ancien Professeur de langue bretonne, conseiller auprès des Ecomusées d'Etel et de Groix).

Sardinerie	41	rue du Duc	6
Saint Claude	12	quai Saint-Nicolas	11
des Canards	16	rue du Paradis	6
Saint-Nicolas	58	quai Valin	8
des Marionnettes	3	bastion Saint-Nicolas	1
de la Fourche	5	rue de la Solette	3

Source : AD 17, 1 T 1151 ET 1152, *op. cit.*, tableau synthétique

Situé plus à l'entrée du port, près des deux tours, Saint-Jean est plutôt fréquenté par une population plus mouvante et moins nombreuse, composée de Douarnenistes venus à la saison « faire la sardine » ou « travailler à l'usine », mais aussi d'Étellois, de Groizillons et de Sablais chalutant l'hiver avant de partir à la pêche au thon sur les voiliers[728]. Ce secteur est appelé traditionnellement le quartier grek, en raison du surnom donnée aux Bretons issus de l'Ile de Groix, les Groizillons ou Greks. Ceux-ci y sont les plus nombreux[729] ; les Groisillonnes sont réputées faire une grande consommation de café, en utilisant la « greg », qui désigne en breton une cafetière en métal émaillé. Ces Greks, écrit Louis Papy, sont « de rudes gars, et dont le patriotisme local est resté vivace ». Situé principalement autour de la place de la Chaîne, lieu où naquit en 1929 Yves Joncourt, il regroupe un ensemble de maisons vieillottes, dit ce dernier[730] (tableau 59). Saint-Jean compte l'Abri du Marin et cinq à six tavernes, endroits où les marins trouvent une certaine convivialité. Il « s'y sent chez lui, il est écouté, peut lire, écrire, recevoir son courrier, se laver sans restriction à l'eau douce, parfois disposer d'une chambre, boire un dernier verre avant le départ à la mer pour se donner du courage. Les comptes de vente du poisson frais de la marée sont établis devant tous et les salaires sont distribués à l'équipage réuni pour l'occasion[731] ».

Tableau 59 - Quartier Saint-Jean : familles de marins pêcheurs bretons par lieux d'habitation

Lieux	Nombre de familles
place Foch	2

[728] LE BOURDIEC Emile, Les Bretons à La Rochelle, *Chasse - Marée*, n°52, 10-1990, p. 20.
[729] PAPY L., *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde,* Thèse *op. cit*., p. 145. Il estime que les Groizillons représentent « plus de la moitié certainement » des Bretons à La Rochelle.
[730] Musée maritime, fonds Yves JONCOUR*,* « Je suis né dans le quartier grek ». *art. cit*. Son père était originaire de Douarnenez.
[731] *Ibid*.

rue sur les murs	10
rue de la Chaîne	10
rue Saint-Jean	5
rue des Fagots	2
cours des dames	3
rue des Carmes	1

Source *: Idem*

Le troisième est Saint-Sauveur, situé à proximité de l'Église Saint-Sauveur (tableau 60). Le quai Maubec, ainsi que d'autres rues plus à l'intérieur de la ville, vers l'Hôtel de Ville : Mariettes, Dupaty, Saint-Yon, des Merciers, Gambetta, Saint-Louis, Amelot.

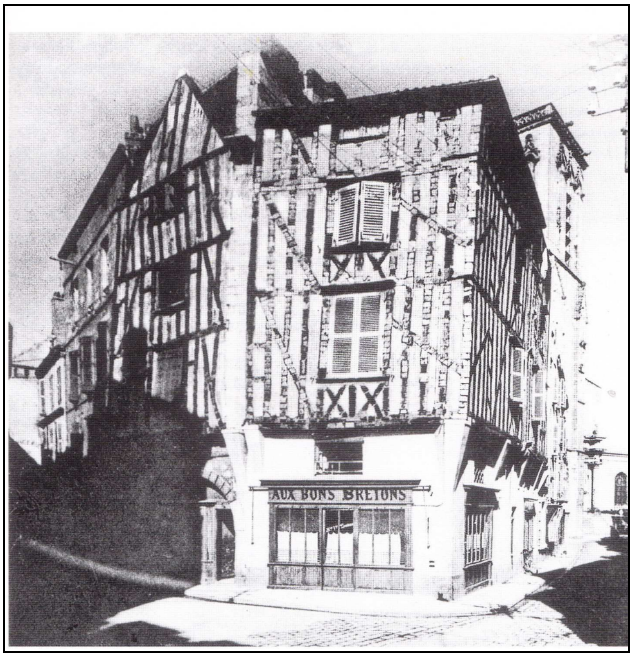
Tableau 60 – Quartier Saint-Sauveur : *familles de marins pêcheurs* par lieux d'habitation

Lieux	**Nombre de familles**
petite rue du Port	8
quai Duperré	2
rue Saint-Sauveur	19
rue Bletterie	35
rue du Temple	6
rue de la Ferté	4
rue Saint-Michel	2

Source : *Ibid*

D'autres familles habitent aussi plus loin à l'intérieur de la cité : rue des Cloutiers, du Cordouan, du Brave Rondeau, rue Thiers, rue Alcide d'Orbigny. Deux cafés symbolisent la Bretagne dans le quartier : « Au bon Breton » (figure 25) à l'angle des rues Bletterie et Saint-Sauveur, « La ville de Vannes » dans la rue Bletterie.

Figure 25 – Le café « Aux bons Bretons », rue Saint-Sauveur, années 1920



Source : Coll. personnelle ANDRÉ M.[732]

Le dernier est celui de la Ville-en-Bois, face à la vieille ville, de l'autre côté du chenal d'accès au port (tableau 61). Les marins-pêcheurs y sont moins nombreux. D'autres professions les côtoient.

Tableau 61 – Quartier de la Ville-en-Bois : familles de marins pêcheurs par lieux d'habitation

Lieux	**Nombre de familles**
quai de la Jetée	1
rue Cardinal	1
rue des Tamaris	2
rue de la Scierie	5

Source : *Ibid*

Les Bretons sont des gens bruyants, mais courageux. L. Papy écrit que « dans les rues les plus paisibles de la cité protestante, il arrive que leurs cris troublent la tranquillité des bourgeois. Qu'une trop grande partie de leur budget de dépenses fasse prospérer les cabarets, la chose n'est pas niable. Mais les taudis infects, qu'on leur loue à trop haut prix, et où s'entasse leur famille, dans les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Sauveur, aux rues sombres et

[732] BOUCARD Jacques et al., *Les marins de La Rochelle*, *op. cit.*, p. 45.

étroites, aux courettes qui ne voient jamais le soleil, sont peu faits pour les attirer au retour d'une campagne de pêche. Ces marins, prompts à la colère, violents après boire, mais pas mauvais diables, sont à la mer courageux et dociles[733] ». L'activité portuaire, la concentration des marins pêcheurs bretons et de leurs familles dans les quartiers qui entourent le port, les formes de loisir de ces marins à leur retour à terre se traduisent par un sentiment de distance, d'ignorance entre les Rochelais de souche, qui ne s'aventurent pas sur le port et dans les quartiers bretons qui le jouxtent, et les marins pêcheurs et leurs familles. Nous sommes alors considérés comme des « étrangers » dit Serge Rebigo, mais « on n'en souffrait pas[734] ». Ces Bretons installés à La Rochelle font vivre, avec force, leur culture. Leur concentration dans les quartiers, ajoutée à leur présence massive, peut expliquer le phénomène durable observé par L. Papy : un port « où ces étrangers au pays », « qui ont conservé les mœurs, les costumes, le parler de Bretagne », forment « un petit monde à part »[735].

Ainsi, grands armateurs et marins pêcheurs bretons mêlent leurs capitaux et leur travail pour faire de La Rochelle le grand port de pêche de la façade atlantique française. Son avenir prend une dimension nationale, dont se saisit l'État pour proposer d'y construire un nouveau port de pêche, en complément de celui projeté à Lorient-Kéroman. Ce projet va aboutir à Lorient et échouer à La Rochelle. Pour autant, ce dernier va connaître d'autres transformations souhaitées par les armateurs.

3.3 L'échec du projet de nouveau port et la réalisation de pêcheries

Au lendemain de la Grande Guerre, le 19 juin 1920, le gouvernement fait voter une loi de modernisation de la pêche. G. Clemenceau, avec son cabinet de guerre formé le 16 novembre 1917, confie à Fernand Bouisson, député socialiste des Bouches-du-Rhône, le commissariat aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, poste qu'il occupe par deux fois en 1918 et 1919. Sur sa proposition, en novembre 1918, le gouvernement dépose un projet de loi pour le développement de la flotte de pêche et l'organisation de la pêche maritime. En octobre 1919, la commission de la marine marchande adopte un nouveau projet déposé par le gouvernement, proposant d'ouvrir un crédit de 200 millions de frs destinés au développement de la pêche maritime. La chambre des députés, le 17 octobre 1919, puis le sénat le 8 juin 1920 votent en première lecture un projet de loi portant « autorisation

[733] PAPY L., *idem*, p. 246.
[734] REBIGO Serge, témoignage, *Littoral, France 3 Ouest*, *op. cit.*
[735] PAPY L., *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde, op. cit.*, p. 243.

d'engagement de cette dépense de 200 millions de francs applicable au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime[736] ». Sur ce crédit, 115 sont affectés aux infrastructures portuaires. Cette politique d'investissement de l'État, pour doter la France de grands ports hauturiers, est appuyée par le lobbying des élus lorientais occupant des postes ministériels. Il permet la création d'un grand complexe portuaire dans l'anse de Kéroman[737]. Pour l'État, la France doit se doter d'un grand port sur la façade atlantique en complément des autres ports situés à Boulogne sur la mer du Nord, La Rochelle sur l'Atlantique et Sète sur la Méditerranée, et faire face à la puissance des grands ports étrangers tels Grimsby en Angleterre, Aberdeen en Ecosse, Geestemünde et Altona en Allemagne, Ostende en Belgique, Yjmuiden aux Pays-Bas, San-Sébastian en Espagne. La France doit être en capacité de proposer aux consommateurs de très grosses quantités de poissons sur le marché, à des coûts les plus avantageux possible. Or les ports français ont des équipements inadaptés, alors que les grands ports européens exploitent de manière industrielle les ressources de la mer grâce à des installations performantes[738].

La situation de Lorient est la plus favorable de l'Atlantique. Géographiquement, elle est située à proximité des fonds poissonneux qui sont à la fois parmi les plus riches et les moins exploités sur plus de 500 000 km², s'étendant du golfe à l'entrée de la Manche. Le merlu se pêche en hiver au large d'Arcachon, le long des côtes espagnoles, jusqu'au Maroc, au printemps au large de la Cornouaille, en été au large de la côte sud de l'Irlande à la Grande Sole. Lorient occupe une position centrale pour équilibrer la durée de ces différentes campagnes de pêche[739]. En outre, pour conserver en été la fraîcheur du poisson, il y a intérêt pour un port à ne pas occuper sur le littoral français une position qui le mette à une trop grande distance de la Grande Sole. Les marées moyennes – on désigne ainsi la durée de la pêche - sont de dix jours à Lorient ; les habitudes rochelaises l'allongent à quinze jours ; quant à Boulogne, la proximité de la mer du Nord la réduit à une semaine environ. Au total, à être obligé d'entreprendre des pêches si lointaines et cela plusieurs fois par mois, on devine déjà l'importance des besoins en charbon[740] . En outre, Lorient peut pratiquer plusieurs types de pêche : pêche hauturière de poissons communs ou fins, pêche au thon, pêche côtière du

---

[736] BOISSON Pascal, *Émile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, Thèse d'Histoire, Université de Bretagne Sud, 2010, Tome 1, p. 277-278.
[737] BUTI G., LE BOUËDEC G., « Les mutations économiques : un bilan mitigé », CABANTOUS A. et al., *Les Français la terre et la mer (XIIIe-XXe siècle*), p. 494.
[738] *Ibid*, p. 281-282.
[739] *Ibid,* p. 282.
[740] ROBERT-MULLER C., « Le nouveau port de pêche de Lorient, chalutage et charbon », *Annales de géographie*, n° 201, vol. 36, n° 201, 1927, p. 196.

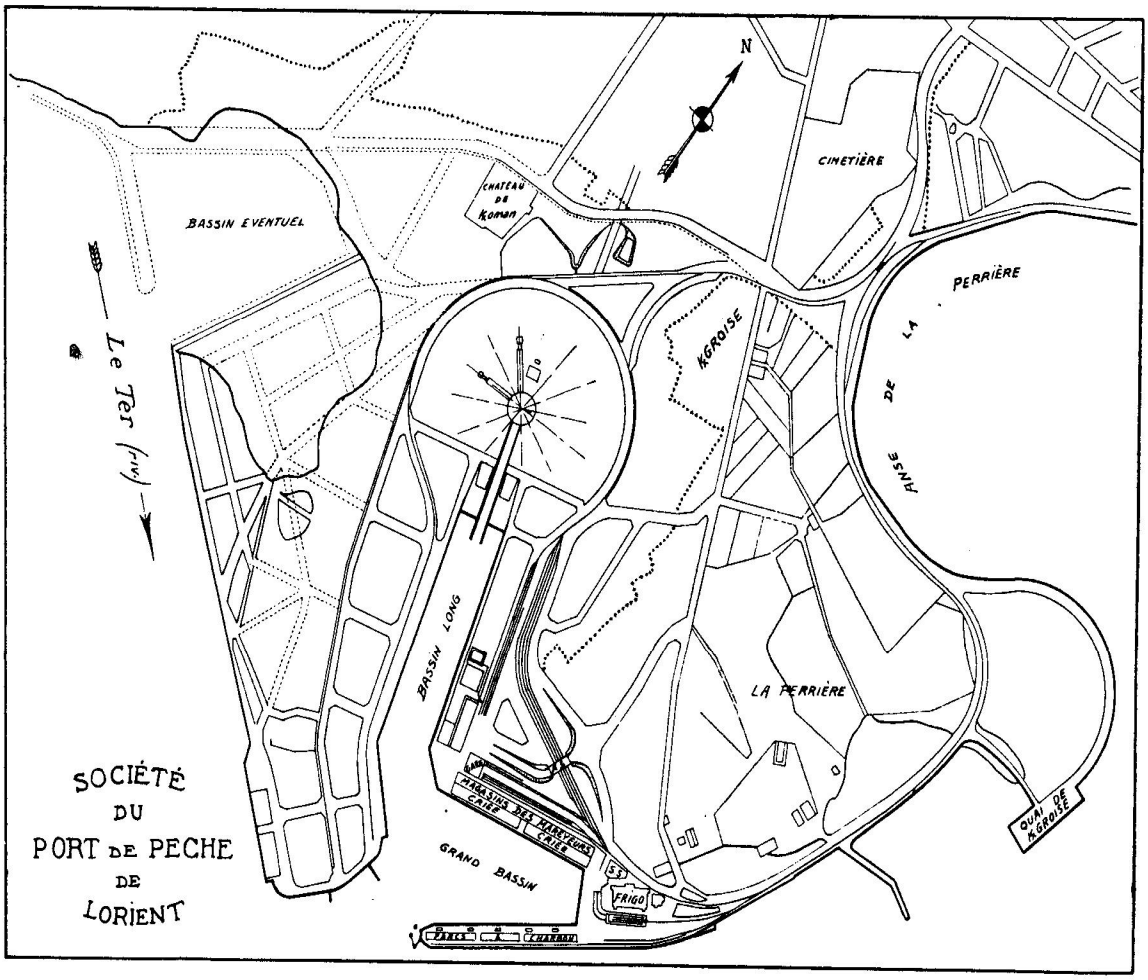
maquereau, de la sardine, du sprat, des crustacés, mais aussi pour aller pratiquer la grande pêche, en Islande, à Terre-Neuve ou au Maroc. Par ailleurs, Lorient est choisi comme port de chalutage car il permet d'accueillir des navires à fort tirant d'eau comme les chalutiers à vapeur[741]. Lorient se hisse à la troisième place des ports de pêche de France, derrière Boulogne et La Rochelle, grâce aussi à la politique commerciale mise en place par la Compagnie des chemins de fer Paris-Orléans avec les trains spéciaux de poissons vers les centres de consommation. D'autant que s'y ajoutent les importantes expéditions de tous les autres ports de pêche de Douarnenez à Concarneau, sans compter l'appoint fourni par les ports à l'est de Lorient jusqu'à Quiberon[742].

Jusqu'en 1927, les chalutiers lorientais débarquent leur pêche à l'entrée du port de commerce au quai de l'Estacade, dans un bassin peu profond qui oblige l'équipage à attendre en rade l'heure de la pleine mer[743]. La construction de Kéroman à partir de 1920 est un gigantesque chantier qui dote Lorient d'un complexe portuaire à la pointe du progrès, à l'image des grands ports de pêche européens tel Grimsby. Le projet est élaboré par un ingénieur des Ponts et Chaussées, Henri Verrière[744]. Le nouveau port entre en service en 1927. Il offre la particularité, unique en France, d'avoir été financé par l'État et d'être exploité par une société concessionnaire. L'exploitation de la Société du Port de Pêche est régie par un cahier des charges approuvé par décret ministériel. Construit à la pointe de Kéroman, le port comprend un grand bassin et un bassin long. Ces bassins sont séparés de la rade de Lorient par un môle sud-est construit sur pilotis qui sert de quai à charbon, et de la rivière du Ter par un môle sud-ouest formé de terrains remblayés. Le grand bassin est ainsi limité par le quai à charbon et, au nord, par le quai d'accostage des chalutiers, le long duquel se trouvent les halles de vente. Près du quai nord-est du grand bassin a été construit le frigorifique. Le bassin long, perpendiculaire au précédent, se termine au nord par un slipway. Des magasins et diverses usines sont répartis en bordure de ces bassins et sont desservis par des voies ferrées (figure 26).

Figure 26 – Plan du port de pêche de Lorient, mis en service en 1927

---

[741] BOISSON Pascal, *Émile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, *op. cit.,* p. 283.
[742] ROBERT-MULLER C., « Le nouveau port de pêche de Lorient, chalutage et charbon », *Annales de géographie, op.cit.,* p.202-204.
[743] DESBROSSES P., « L'Atlantique, la côte sud de Bretagne », LE DANOIS Ed. (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises, fascicule 3*, Paris, ISTPM, p. 107-108.
[744] BOISSON Pascal, *Émile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, *op. cit.,* p. 293.



Source : DESBROSSES P. « L'Atlantique. La côte sud de Bretagne », LE DANOIS Ed. (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises,* fascicule 3, *op.cit*., p. 108.

Les chalutiers entrent au port à toute heure, quelle que soit la marée, et accostent directement au quai où s'opère le débarquement du poisson. Un employé de la Société du Port est présent de jour et de nuit et indique à chaque patron l'emplacement que doit occuper son navire, en notant l'ordre d'arrivée. Dès 5 heures du matin, les équipes de débarquement de la Société se mettent au travail dans l'ordre d'arrivée des bateaux. La Société s'engage à terminer avant midi et quart le déchargement de tous les navires accostés avant 5 heures du matin et dont l'arrivée a été annoncée la veille avant midi. Les autres sont déchargés après[745].

Pourtant, le port de pêche de Lorient-Kéroman apparaît comme insuffisant pour répondre au développement de la pêche depuis la fin de la Première Guerre mondiale. La

[745] DESBROSSES P., « L'Atlantique, la côte sud de Bretagne », LE DANOIS Ed. (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises,* fascicule 3, *op. cit*., p. 108.

Rochelle est retenu par la commission des ports auprès du ministre des Travaux Publics pour être le second port de l'Atlantique[746].

> « Il est apparu que le port national de pêche en construction à Lorient-Kéroman, même en tenant compte des agrandissements ultérieurement réalisables, ne pourra guère desservir un trafic annuel de plus de 50 000 tonnes de poissons. Il ne suffira donc pas, avec les petits ports et structures de pêche, à tirer tout le parti possible des ressources que le développement de la pêche sur la côte française de l'Atlantique peut et doit procurer au ravitaillement du pays. […]. Or La Rochelle est un point d'atterrissage remarquablement facile, voisin de rades sûres et de bancs poissonneux, bien placé pour les expéditions par voie ferrée. Déjà ce port est, après Boulogne, le plus important centre de pêche de France, avec 470 bateaux, dont 434 à voile et les industries annexes de la pêche y ont pris un développement qui s'est accentué même pendant la guerre […][747] ».

Ainsi, pour La Rochelle, tout semble démontrer le bien-fondé d'un projet de nouveau port de pêche. Dès 1917, ville et chambre de commerce ont conscience qu'il faut créer de nouvelles installations portuaires pour accueillir commodément les navires et pour traiter le poisson. Les deux partenaires examinent deux projets : l'un au Marais Perdu et l'autre à Port-Neuf dans le marais de Vaugouin[748]. Le 11 février 1920, le sous-secrétaire d'État aux Ports, à la Marine et aux Pêches décide que le deuxième port national de pêche de l'Atlantique sera établi à La Rochelle, sur la rive nord de la baie, dans le marais de Vaugoin[749].

> Le projet comprendrait un avant-port de 32 ha ; un bassin de mi-marée de plus de 15 ha, présentant un développement de quais de 1 600 m ; un accès par un chenal de 80 m de largeur. Le port serait doté des aménagements et de l'outillage le plus moderne pour le déchargement, la conservation, l'emballage et l'expédition du poisson. Les voies ferrées et la gare de marée spéciale le desservant seraient reliées à la ligne du port de commerce de La Pallice à La Rochelle. Enfin, de vastes terrains de plus de 80 ha de superficie seraient réservés autour du port pour l'installation d'usines et d'industries connexes de la pêche.

---

[746] AD 17, 41 ETP 879, *op. cit*., *Le génie civil*, revue générale hebdomadaire des industries françaises et étrangères, n° 2 198, 27 septembre 1924, p. 265 à 269.
[747] AD 17, 41 ETP 879, « Port de pêche : création d'un deuxième grand port national », *Rapport de la CCI,* 19 février 1920.
[748] CCI de La Rochelle, « La pêche rochelaise, la relance permanente », *Aunis Éco*, n° 90, mai juin 1994, p. 16.
[749] AD 17, 41 ETP 879, Fonds CCI XIXe s, *Dossier Travaux du port de La Rochelle, création d'un port de pêche national à La Rochelle,* 19 janvier 1921.

La dépense est évaluée à 52 millions. Une commission nautique, réunie le 4 août 1920, donne à l'unanimité un avis favorable[750].

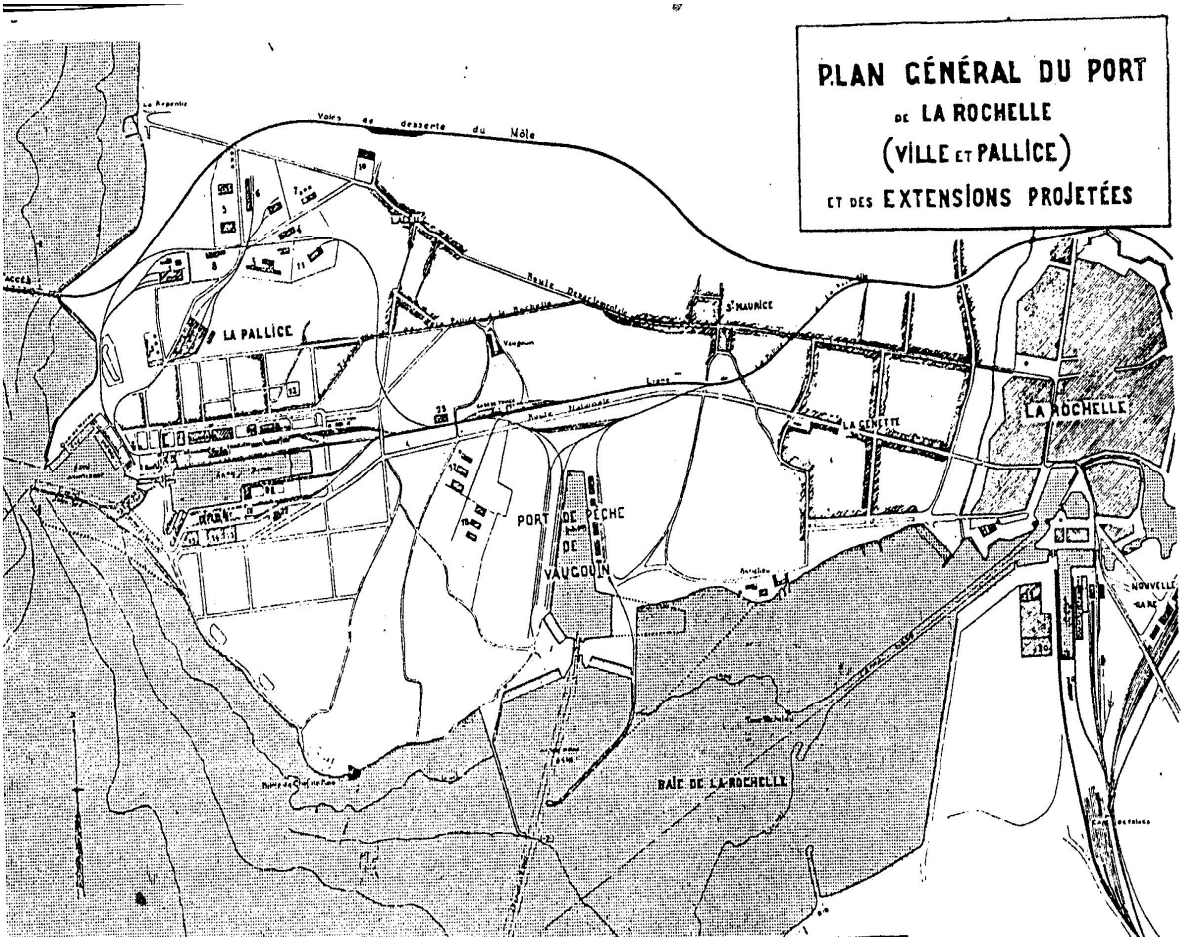
En attendant sa construction et sa mise en service, il est reconnu indispensable de prendre des mesures pour donner rapidement de nouveaux postes à quai aux chalutiers à vapeur dont le nombre croît sans cesse, pour atteindre quarante unités en 1921. L'allongement de 200 m du bassin à flot extérieur est ainsi décidé par le ministère des Travaux Publics en 1922 et achevé en 1928, permettant au quai est d'atteindre 400 m de longueur réservés aux chalutiers[751]. Des magasins d'une surface de 7 500 m² sont construits sur le quai Est, affectés aux chalutiers et mis à la disposition des diverses sociétés d'armement[752].

Lors d'une conférence publique à La Rochelle le 4 juin 1924, Christian Mörch, président de la chambre de commerce et favorable au projet, précise que la création du nouveau port, contrairement à une idée assez répandue, n'intéresse pas que les chalutiers à vapeur. Il est devenu, affirme-t-il, absolument indispensable de donner au chalutage à voile les améliorations si nécessaires qu'il réclame depuis bien des années. Plus de 600 voiliers fréquentent régulièrement le port de La Rochelle, le tonnage des navires augmente constamment, les dundees de Groix, notamment, dépassent déjà 50 tx[753]. Il est aussi indispensable pour éviter aux chalutiers à vapeur, dont le nombre croît rapidement, les longues attentes à l'entrée et à la sortie du bassin des chalutiers. Les dimensions restreintes de ce bassin font qu'on ne peut y admettre ni chalands pour assurer le charbonnage rapide des chalutiers, ni dock flottant qui permette le carénage de ces navires à moindre frais et rapidement. L'emplacement du marais de Vaugouin est le seul emplacement suffisamment vaste pour répondre à tous les besoins d'un grand port de pêche, la cote des accès permettant aux navires d'entrer et de sortir presque à toute heure, cote qui ne pourrait être atteinte au Marais Perdu, l'autre site qui avait initialement été envisagé (figure 27).

Figure 27 - Site projeté du nouveau port de pêche entre le port de La Pallice et le vieux port

---

[750] AD 17, 41 ETP 879, Fonds CCI XIXe s, *Dossier Travaux du port de La Rochelle, Création d'un port de pêche national à La Rochelle*, *op. cit.,* 19 janvier 1921.
[751] *Ibid.*
[752] *Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Yves,* « La nécessité du port de pêche de Vaugoin pour La Rochelle », correspondant particulier de *La Pêche Maritime,* 1924, p. 1.
[753] Musée maritime La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Yves, Correspondant particulier, « La nécessité du port de pêche de Vaugouin pour La Rochelle », *La Pêche Maritime*, Paris, 15 juin 1924, p. 1.



Source : Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Y., « La nécessité du port de pêche de Vaugouin pour la Rochelle », *La pêche Maritime*, 15 juin 1924, p. 3.

Un premier débat achoppe sur le financement du nouveau port et oppose le conseil municipal et la chambre de commerce, tous deux favorables par ailleurs au projet. Le 19 décembre 1917, le maire de La Rochelle provoque une réunion en mairie, invitant délégués du conseil municipal, de la chambre de commerce, armateurs de chalutiers à vapeur, membres du bureau du Syndicat des armateurs à la voile et délégués du Syndicat des mareyeurs. L'ordre du jour porte sur la création d'un grand port de pêche au Marais perdu et les questions qui en découlent[754]. Lors de sa séance du 13 janvier 1920, le conseil municipal en demande la construction et accepte de participer à la dépense. Après la décision ministérielle de création, Eugène Decout, maire, fait part le 22 juin 1920 de ses démarches auprès du ministre des Travaux Publics et déclare en réunion de conseil que, sur les 200 millions votés pour les ports

[754] Musée maritime La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Y., *Lettre invitation du Maire de La Rochelle*, 15 décembre 1917.

maritimes, 115 doivent être affectés aux ports de pêche, dont 80 millions pour la construction de ces ports de Lorient et La Rochelle[755]. Par délibération du 5 juillet 1920, les conseillers prennent l'engagement de participer pour un tiers à la dépense[756]. Mais le 15 septembre 1921, la chambre de commerce juge inacceptable la proposition que lui fait la ville d'abandonner à son profit les taxes instituées sur les chalutiers, ainsi que toutes les taxes frappant actuellement les navires et marchandises, lorsqu'ils utiliseront le nouveau port de pêche[757]. Après avis unanime des délégués consulaires, la chambre se déclare disposée à examiner si elle peut réaliser elle-même la construction du port.

Le débat achoppe surtout sur la nécessité même de réaliser le nouveau port, opposant armateurs et mareyeurs. En effet, le Syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur décide, dès le 16 novembre 1921 à l'unanimité de ses membres, « ne vouloir participer en rien aux frais de construction du port, dont le besoin ne se fait aucunement sentir aujourd'hui[758] ». Le syndicat considère que « l'allongement du quai du bassin extérieur donnera aux chalutiers toute la place dont ils peuvent avoir besoin, que la taxe envisagée aujourd'hui pour ces travaux grèvera les chalutiers de sommes considérables [..] » et que par suite, les chalutiers seraient incapables de supporter une taxe nouvelle. Le 21 juillet 1926, l'assemblée générale du Syndicat met l'accent sur les difficultés d'ordre financier qui empêchent l'achèvement du port de Lorient-Kéroman et la réalisation du projet de port à créer à La Rochelle-Vaugoin. Elle souhaite que les fonds disponibles sur ces crédits d'État soient affectés aux travaux indispensables réclamés par les ports intéressés, notamment Lorient et La Rochelle. Il est nécessaire, propose-t-elle, de doter le port de pêche du complément d'aménagement que nécessitent à l'heure actuelle les nouvelles installations du bassin extérieur et l'augmentation continue de sa flotte de chalutiers à vapeur[759]. Le Syndicat refuse que ces compléments d'aménagement au bassin des chalutiers soient mis à la charge des armements, qui supportent déjà l'amortissement et le remboursement d'un emprunt de 2 500 000 frs pour l'allongement du bassin des chalutiers et un loyer annuel de 300 000 frs pendant 15 ans pour les magasins de marée. Et de conclure : « Considérant que sans être hostile au principe de la création d'un

---

[755] AD 17, Fonds 164 J, projet de nouveau port de pêche, *compte-rendu analytique du Conseil Municipal*, séance du 22 juin 1920.

[756] AD 17, 41 ETP 879, *Dossier travaux du port de La Rochelle*, *Création d'un port de pêche national à La Rochelle*, 19 janvier 1921.

[757] AD 17, 41 ETP 879, *Rapport de la CCI pour l'année 1921*, 15 septembre 1921, p. 405.

[758] AD 17, 41 ETP, *Déclaration du Président de la CCI faisant part à la Chambre de la délibération prise par le Syndicat des Armateurs de chalutiers à vapeur*, 1er décembre 1921.

[759] AD 17, 41 ETP 879, *Déclaration du Syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur de La Rochelle*, réuni en assemblée générale, 21 juillet 1926.

nouveau bassin de pêche à La Rochelle, les armateurs sont unanimes à reconnaître que cette création ne s'impose pas à l'heure actuelle ». Les mareyeurs tentent de faire pression en sens inverse. Ils sont, depuis le début, tout-à-fait partisans de la création de ce port, seule solution pouvant permettre le développement normal de leur commerce. « Nous estimons, […], que la construction de ce port doit être poursuivie avec la plus grande célérité[760] » écrivent 56 d'entre eux le 20 novembre 1926 à André Tardieu ministre des Travaux Publiques, de la Marine Marchande et des Pêches, venu quelques jours auparavant à La Rochelle à titre privé. Cette visite fait d'ailleurs réagir, ensemble, la grande majorité des professionnels de la pêche y compris des mareyeurs :

> « Le Syndicat des Armateurs des Chalutiers à Vapeur, le Syndicat des Armateurs à la Voile, les trois quarts des mareyeurs, un grand nombre de commerçants et industriels s'occupant des industries de la pêche ont appris, par la voie de la presse, la venue le dimanche 14 novembre 1926, de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, de la Marine Marchande et des Pêches. Ils regrettent profondément que le ministre soit venu certes incognito dans leur ville, sans qu'ils aient été à même de lui donner directement toutes explications utiles sur les questions intéressant une industrie nationale qui se débat aujourd'hui dans les plus grandes difficultés. Pour éviter tout malentendu à l'avenir, ils déclarent solennellement ne vouloir, à aucun prix, contribuer à une dépense quelconque pour le port dit de 'Vaugouin' et demandent instamment à monsieur le ministre d'abandonner un projet néfaste dont ils déclarent, à l'unanimité, que le maintien nuirait absolument au développement de la pêche à La Rochelle et à la prospérité de la ville, et qui aurait en outre pour conséquence de rendre possible le départ d'unités dont les armateurs ne voudraient pas supporter les taxes inévitables que l'on leur imposerait. Ils sont prêts à contribuer à toutes les améliorations nécessaires au port actuel, qui est leur création propre, et à vous fournir toutes explications que vous jugerez utiles à ce sujet […][761]».

Le projet de port est donc fortement remis en cause par cette déclaration des professionnels, qui fait écho à celle du ministre des Travaux Publics dans le journal *La petite Gironde* à propos du projet de port de Vaugouin : « […] sa création paraît plus difficile, car, en plus des millions qu'elle exigerait, les vues des organismes intéressés ne coïncident pas

---

[760] AD 17, 41 ETP 879, *Lettre pétition des mareyeurs de La Rochelle au ministre des Travaux Publics*, accompagnée de cinquante-six signatures de mareyeurs, 20 novembre 1926.
[761] AD 17, 41 ETP 879, DE VITTRÉ Hélian, « La fin d'un cauchemar », *L'Écho rochelais*, 19 novembre 1926.

encore très exactement. Quant à la décision que je dois donner, elle ne peut être prise à la légère, et étant donné l'importance des travaux envisagés et les capitaux nécessaires, elle demandera de ma part un examen minutieux, c'est-à-dire assez long[762] ». Le 31 octobre 1930, par une dépêche adressée au préfet de la Charente-Inférieure, le ministre fait connaître son sentiment négatif. Selon C. Mörch, président de la chambre de commerce, « vous avez [M. le ministre] fait connaître que vous ne croyiez pas devoir donner suite au projet de création d'un nouveau port de pêche à La Rochelle, et vous avez prié M. le Préfet d'en informer la Chambre de Commerce ». C. Mörch proteste fermement contre cette décision négative, motivée, souligne-t-il, par « un avis de M. le Ministre du budget et par l'opposition formelle au projet en question, appuyée d'une menace de grève, de certains armateurs de chalutiers à vapeur[763]».

Les armateurs disposent de magasins à poissons depuis le début du siècle : celle de la coopérative initiée par F.J Castaing est la première en 1909 ; celle des Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl s'ouvre en 1912 ; celle de l'ARPV en 1913. Ces différentes pêcheries sont installées en plusieurs lieux de La Rochelle plus ou moins éloignés du bassin des chalutiers, telle celle de l'ARPV située rue de la Fabrique ou celle d'O. Dahl au Gabut[764]. De nouvelles installations s'imposent rapidement alors que l'horizon de la réalisation du nouveau port de pêche à Vaugouin, décidée le 11 février 1920, est initialement fixé à dix ans. Les armateurs ne peuvent attendre. Ils demandent des solutions urgentes. En novembre 1922, C. Mörch, au nom de la chambre de commerce, rappelle au ministre des Travaux Publics Yves Le Troquer, en visite à La Rochelle, que sa compagnie a toujours estimé qu'il était de son devoir de faciliter dans la plus large mesure possible le développement d'une industrie particulièrement intéressante au double point de vue local et national, le chalutage à vapeur. Or le bassin extérieur de La Rochelle-ville est devenu insuffisant pour satisfaire aux besoins grandissants de cette industrie qui, autrefois, était représentée dans notre port par quelques unités et qui, à l'heure actuelle, compte 46 chalutiers (8 en 1905). En attendant la réalisation du grand port de pêche projeté, la chambre veut tout mettre en œuvre pour procurer au chalutage à vapeur les facilités auxquelles il a droit et qui lui font défaut à La Rochelle-ville. C'est pourquoi C. Mörch demande l'allongement du bassin extérieur. Il affirme aussi que ces quais ont une largeur de vingt-cinq mètres insuffisante, compte tenu de l'importance de

---

[762] *Ibid, loc. cit.*

[763] AD 17, 41 ETP 879, MÖRCH C., président de la chambre de commerce, Lettre au ministre, 22 novembre 1930, *Courrier de La Rochelle*, 24 novembre 1930.

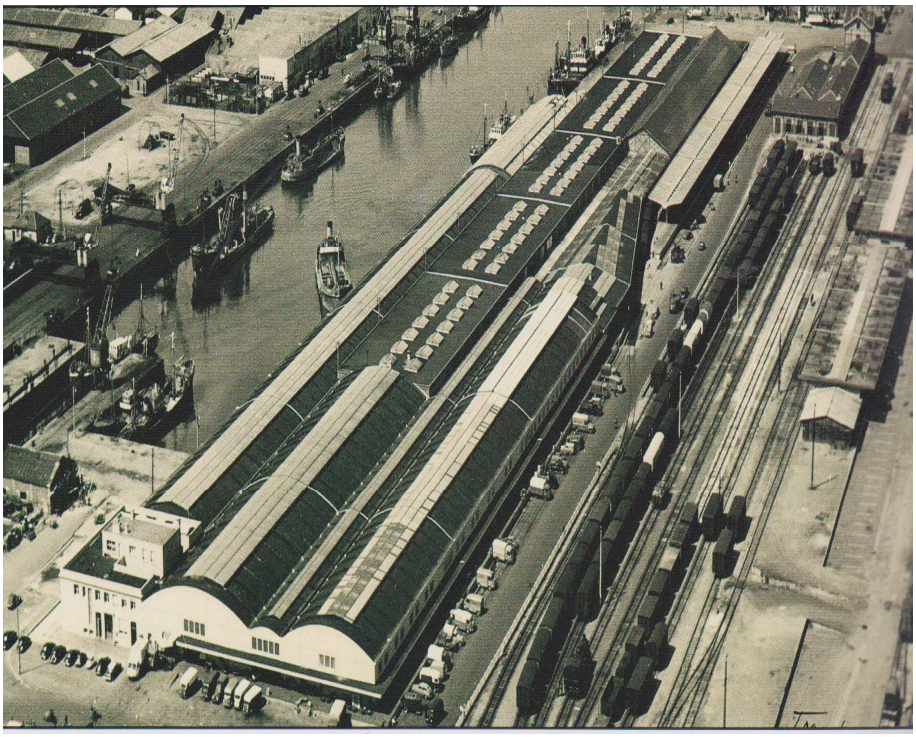
[764] Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, BERTAUD Christophe, « Les magasins à poissons », *Traces,* p. 1.

l'activité, et reconnaît la nécessité d'élargir ce quai en utilisant certains terrains avoisinants. Il faut encore, dit-il au ministre, construire pour les armateurs et les mareyeurs des magasins situés et aménagés de telle façon que le poisson, une fois emballés, puisse passer directement dans les wagons sans avoir à subir de nouvelles manipulations .

La chambre étudie aussi la création de trois magasins destinés à être loués aux trois armements qui possèdent des chalutiers à vapeur, ainsi qu'un magasin affecté à un usage commun pour les mareyeurs. La dépense est estimée à 1 500 000 frs. Suite à la sollicitation en 1924 d'un quatrième groupement d'armateurs de chalutiers, le projet est revu à la hausse et cinq magasins sont construits par la Société des Anciens Établissements Cardinal pour un montant de 2 350 000 frs, représentant 7 500 m² au total, sur 25 m de largeur et comportant 5 compartiments en rez-de-chaussée de 60 m de longueur chacun[765]. La chambre de commerce finance cet investissement par un emprunt gagé sur les recettes à venir par la location des magasins aux armateurs[766]. Un décret du 6 mars 1925 l'autorise à établir et à exploiter sur le domaine public maritime, à titre d'outillage public, ces magasins à poissons[767]. Le 3 août 1925, le président de la chambre annonce que le degré d'avancement des travaux qu'elle a lancés pour la construction des hangars est tel qu'il a la certitude que lesdits hangars pourront être mis en exploitation le 1er octobre prochain[768]. C'est effectivement en octobre 1925 que le site est opérationnel (figure 28).

Figure 28 – Les hangars des grands armements à la pêche, quai Est du bassin extérieur

[765] AD 17, 41 ETP 880, *Devis programme*, approuvé le 15 octobre 1924.
[766] BERTAUD Christophe, « Les magasins à poissons », *doc. cit*, p. 1.
[767] AD 17, 41 ETP 880, chemise Correspondance antérieure à la passation des baux, *Décret du 6 mars 1925*.
[768] AD 17, 41 ETP 880, Dossier installation du chemin de fer à la gare de La Rochelle-ville pour le service de la marée, *Lettre du Président de la Chambre de Commerce au Directeur Général des Chemins de fer de l'État*, 3 août 1925.



Source : AM et CCI de La Rochelle, *La pêche à La Rochelle des Carmes à Chef de Baie*, 1994, p. 21

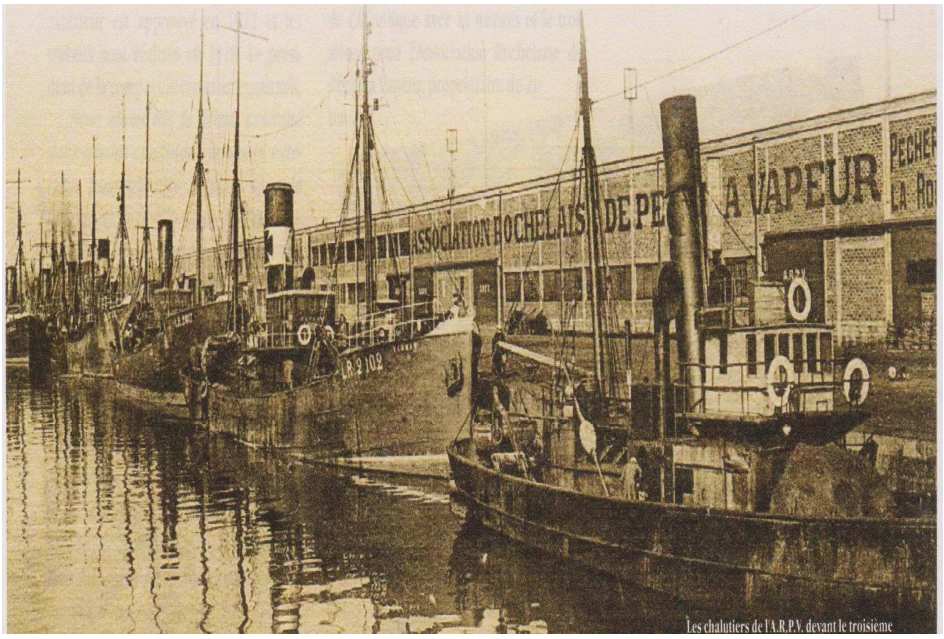
Six demandes de location sont déposées en septembre et octobre 1925, celles d'A. Marty sis 14 cours des Dames qui arme quatre chalutiers[769], des Chalutiers de La Rochelle de F.J Castaing, 13 chalutiers, les Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl, 15 chalutiers, l'ARPV, 20 chalutiers, la société Pêcherie et Armement de La Rochelle-Océan (PARO), 10 chalutiers, et enfin les Pêcheries Charentaises de chalutage à vapeur d'E. Moinet, fondateur.

Mais par suite de la grève de trois mois des équipages en 1925, les Pêcheries Charentaises se trouvent dans l'obligation de cesser complètement l'exploitation de leur pêcherie et de renoncer également au projet de comptoir de vente qui était en formation[770]. Les cinq armateurs et groupements d'armateurs qui maintiennent leur demande signent avec la chambre de commerce un bail de 15 ans, pour la période du 15 octobre 1925 au 15 octobre 1940[771]. Ainsi par exemple, l'ARPV loue le magasin n° 3 de 60 m de long et 25 m de large, soit 1 500 m² plus une galerie de 400 m² pour réception, manutention et réserve de poisson, pour un loyer de 60 000 frs par an. Ces installations au bord du quai Est du bassin des chalutiers leur permettent de faire passer directement le produit de la pêche des vapeurs dans les magasins puis aux quais d'expédition des chemins de fer de l'État (figure 29). Le poisson

[769] Les 4 chalutiers de cet armement sont : *Chauveau, Cordouan, Bois de Beaumarais, Henri Garrigues.*
[770] AD 17, 41 ETP 880, MOINET E., *Lettre à la Chambre de commerce*, 15 septembre 1925.
[771] AD 17, 41 ETP 880, *Bail de location des magasins de poissons*.

est débarqué, déchargé sur une table parallèle au quai et compartimentée, où se fait le triage. De là, le poisson est pris, lavé, mis en caisses. Il chemine dans les caisses étiquetées pour être chargé sur les wagons. Le déroulement simplifié et plus rapide des opérations permet une économie de main-d'œuvre[772].

Figure 29 - Chalutiers et pêcherie de l'ARPV, sur le quai Est du bassin extérieur



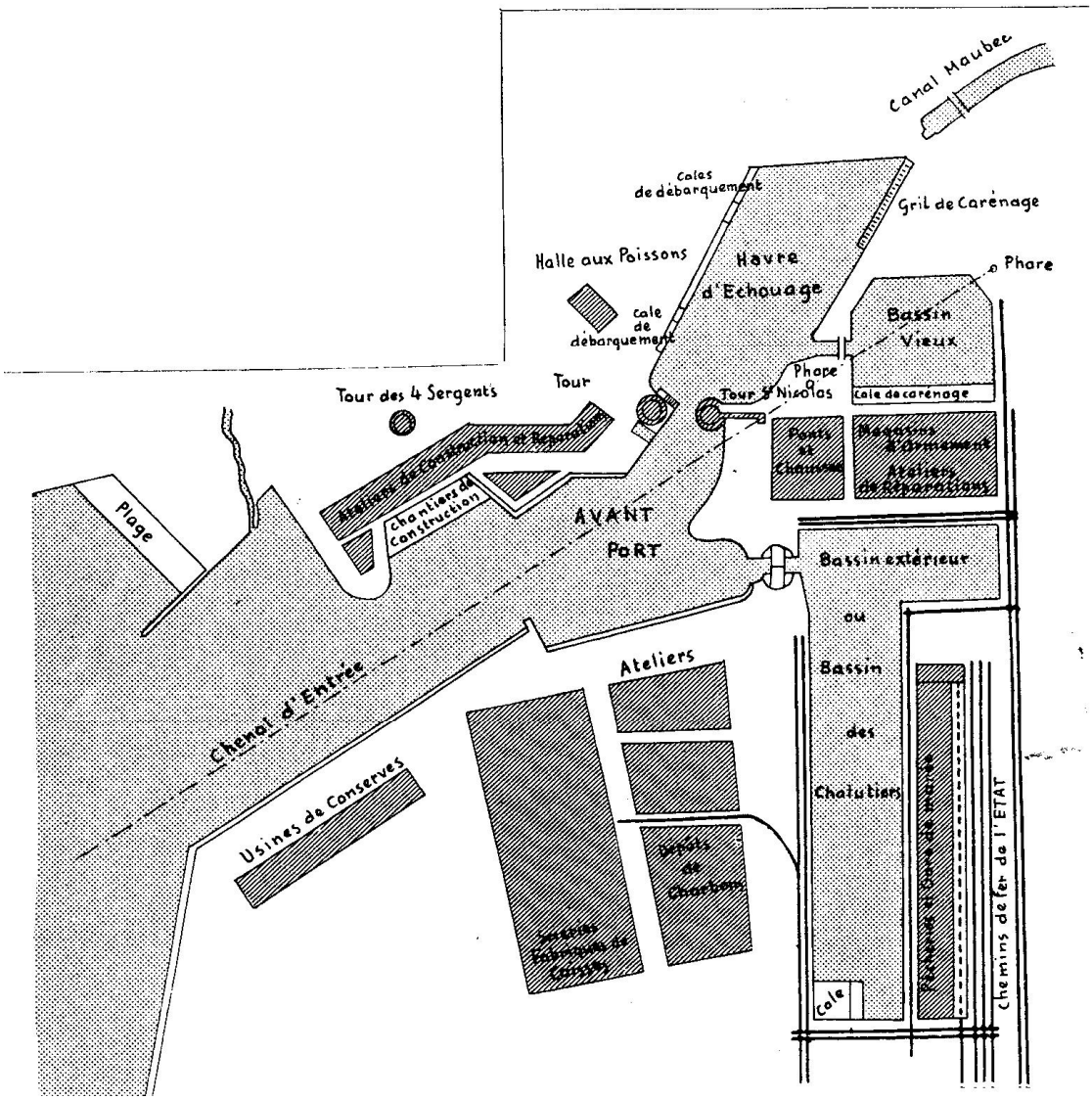
Source : AUBINEAU Claude, photographe, BERTAUD Christophe, « Les magasins à poissons », *Traces*, publication de la CCI

Enfin, le Réseau des chemins de fer de l'État établit un lien très direct avec les pêcheries, grâce à un raccordement spécial avec la gare pour le service de la marée[773]. Le projet est élaboré en 1924. Une décision ministérielle, en date du 14 février 1924, remet à la chambre de commerce une bande de terrain du Domaine maritime pour construire les hangars et permettre la modification des voies ferrées du port par la suppression de la partie des voies côté nord et la liaison avec d'autres voies[774]. Les travaux débutent en août 1925. Ils s'achèvent en octobre 1925, en même temps que la réalisation des hangars. Pour les armateurs, le succès de ces installations, faisant suite à l'allongement du bassin, rend inutile la réalisation du projet de nouveau port. Le port du centre-ville demeure et continue à accueillir les chalutiers (figure 30).

---

[772] LAURENS-CASTELET (de), « Exposé sur l'organisation de la vente du poisson à La Rochelle », *10e congrès des pêches et industries maritimes*, comptes-rendus des séances, Alger, 1927, p. 53-54.
[773] AD 17, 41 ETP 880, *chemise 4*, *Installation du chemin de fer à la gare de La Rochelle-Ville pour le service de la marée.*
[774] *Ibid, loc. cit.*

Figure 30 - Le port de pêche de La Rochelle-ville à la fin des années 1920



Source : BELLOCQ G. et al., *Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 3, art. cit.*, p. 128.

Conclusion du chapitre III

Après la Grande Guerre et la réduction de l'activité à cause de la réquisition des navires, la pêche industrielle connaît un grand essor en France, qui fait écho à un grand essor mondial. Dans ce contexte, le port de La Rochelle vit un développement unique en France de sa flottille qui progresse dans tous les types de bateaux, des voiliers aux chalutiers, avec une très forte augmentation du nombre de vapeurs qui résistent face à l'arrivée des chalutiers à motorisation diesel. Il devient le deuxième port de pêche de France derrière Boulogne-sur-Mer, rivalisant avec lui sur le plan des ventes grâce à la venue d'unités non rochelaises

débarquant leur poisson dans le havre aunisien, attirées par un marché rémunérateur, le premier de l'Atlantique devant Lorient et Arcachon.

La flotte industrielle locale est la plus concentrée de France sur le plan horizontal, avec un petit nombre de grands armements, quatre voire trois si l'on mesure les difficultés croissantes de la PARO. Elle l'est aussi en terme de concentration verticale, grâce à une intégration forte d'activités en mer et à terre au sein des armements, en particulier avec les Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl. Elle profite d'un avantage appréciable dans le domaine des liaisons ferroviaires. La Rochelle, grâce à sa position géographique, bénéficie d'un avantage kilométrique, mieux placée que Lorient et Arcachon pour desservir une grande partie de la France et des pays voisins, Espagne, Italie et Suisse. Elle est à l'avant-garde des innovations pour la pêche, tant avec la mise au point du chalut Vigneron-Dahl que de procédés de conservation du poisson par le froid à bord des navires.

Cet essor attire les marins pêcheurs, Bretons pour le plus grand nombre, qui tendent à se sédentariser avec leurs familles, dans les quartiers qui entourent le port, dans des conditions souvent précaires. Ces difficultés sont aussi leur lot en mer : conditions de vie et de travail dures, pour une rémunération limitée. Prenant conscience de leur force, ils créent un syndicat, revendiquent de meilleures conditions de vie et de salaire, font grève, en particulier en 1925.

La Rochelle passe cependant à côté du projet de l'État de réaliser un grand port moderne de pêche à Vaugouin en complément de celui de Lorient-Kéroman, devant l'opposition des armateurs et le manque de crédits publics. Elle bénéficie malgré tout d'une extension de 200 m du bassin extérieur des chalutiers, de la réalisation de pêcheries pour les grands armements sur le quai Est de ce bassin, reliées directement au réseau ferroviaire. L'absence d'un nouveau port en eau profonde accessible à toute heure et mieux aménagé à La Rochelle, à la différence de Lorient, ne crée pas les meilleures conditions pour un essor durable de sa pêche. La crise économique des années 1930 va contrarier cet essor.

CHAPITRE IV

L'ESSOR CONTRARIÉ : DE LA CRISE À L'OCCUPATION (1932-1945)

Introduction

Après une période d'essor des pêches maritimes, particulièrement de la pêche industrielle, tout au long des années 1920, celles-ci n'échappent pas à la crise économique des années 1930. Cependant, des causes maritimes spécifiques touchent aussi cette activité, en particulier le dépeuplement des fonds de pêche. **«** Les pêches maritimes, industrielles ou familiales, n'échappèrent pas à la crise économique des années 1930. Tout comme l'agriculture, ce secteur avait auparavant connu des crises dues jusqu'alors à la raréfaction du poisson. En revanche pendant la décennie antérieure à la Deuxième Guerre mondiale, l'effondrement des cours, la mévente, coïncidant avec le dépeuplement halieutique des fonds du golfe de Gascogne et à la hausse des frais d'armement, firent entrer l'industrie des pêches maritimes dans une phase de marasme qui dura plus de dix ans[775] ». Certes, la grande crise économique de cette décennie 1930 n'a pas ralenti l'essor global des pêcheries. Le poisson est et demeure une source de protéines animales de moins en moins coûteuse, au fur et à mesure que les techniques de capture gagnent en efficacité[776]. Mais la crise économique globale et la raréfaction du poisson provoquent une phase prolongée d'anémie de la pêche. La Rochelle n'échappe pas à cette double dimension des difficultés et connaît une grave crise de sa flottille de chalutiers à vapeurs.

En outre, la Guerre d'Espagne, puis la Seconde Guerre mondiale, constituent une rupture majeure de l'activité des armements dont les navires sont réquisitionnés. L'état de guerre et l'occupation allemande prolongent et accentuent la faible activité de pêche. Ce

---

[775] VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », MOLLAT M., *Histoire des pêches maritimes françaises, op. cit*., p. 282.
[776] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe, op. cit*., p. 525.

contexte troublé se traduit aussi par une collaboration économique d'armateurs rochelais, pendant que d'autres, dont des marins, s'organisent dans les réseaux de résistance.

4.1 Les difficultés des pêches françaises et rochelaises

Des difficultés apparaissent dans la pêche française à partir de 1932 : baisse du nombre de marins et de chalutiers à vapeurs, réduction de la valeur du produit des pêches. Pour autant, faut-il parler de crise nationale de la pêche industrielle ? Ne s'agit-il pas plutôt d'un marasme, comme le souligne C. Vauclare[777] ? Dans ce contexte national, le port de La Rochelle subit cependant une véritable crise de ses armements industriels, plus aiguë que dans les ports concurrents.

4.1.1 Un marasme national

L'évolution du nombre de marins pêcheurs et de bateaux de pêche, mais aussi celle de la valeur et des quantités débarquées constituent des indicateurs de ce marasme. Le nombre de marins pêcheurs embarqués diminue assez régulièrement dès 1928, passant de 85 721 à 71 341 hommes, soit une baisse de près de 15 %. Mais cette réduction sur dix ans est marquée par une diminution plus faible, si l'on excepte l'année 1938 marquée par une chute de 7,4 % en cette seule année, et régulière. Le nombre total de bateaux de pêche reste assez stable entre 1927 et 1936, oscillant autour de 24 000 unités. L'année 1938 marque, là aussi, une baisse plus sensible de près de 6 % en un an. Plus sensible est la chute du produit de la pêche en valeur. Celle-ci passe de 1 233 milliards de frs en 1930 à 761 milliards en 1935, soit une réduction de 38,3 %. Cependant, à partir de 1936, cette valeur globale du produit remonte fortement, dépassant, en 1938, le chiffre de 1930 (tableau 62).

Certes, le perfectionnement des techniques de pêche, les années précédentes, favorise cette reprise grâce à une meilleure détection des bancs de poisson, avec l'utilisation de l'appareil de sondage par le son et d'autres outils, et en élargissant les zones de pêche. Mais surtout, les chalutiers espagnols laissent le champ libre aux Français dans cette période de la Guerre d'Espagne qui ensanglante le pays entre juillet 1936 et fin mars 1939. La pêche espagnole s'effondre dans le golfe. Très nombreux sont les républicains espagnols obligés de fuir vers la France, le sud-ouest et La Rochelle, notamment par la mer sur des bateaux de pêche, devant l'avancée des troupes franquistes. Ainsi, le 24 juillet 1937, le chalutier français

---

[777] VAUCLARE C., « La naissance d'une industrie », MOLLAT M., *Histoire des pêches maritimes françaises, op. cit.*, p. 282.

La Coubre des Pêcheries de l'Atlantique de La Rochelle rentre au port de La Rochelle-Pallice, avec à son bord 37 Espagnols, dont 27 républicains proscrits et 10 marins. Ils se sont enfuis de Vigo avec le petit chalutier *Ramon* qui est pris en remorque par le chalutier français[778]. En août 1937, le gouvernement basque républicain fait demander à l'État français, pour une vingtaine de chalutiers de Saint-Sébastien et de Bilbao, la permission de pêcher dans les eaux territoriales françaises du golfe de Gascogne et de débarquer leurs prises en franchise, soit à La Rochelle, soit à Arcachon. Après enquête dans les régions intéressées et vu notamment la crise qui sévit dans l'industrie de la pêche, le sous-secrétaire d'État à la Marine Marchande fait demander aux ministres des Affaires étrangères d'opposer courtoisement à cette requête une fin de non-recevoir[779].

Tableau 62 - Évolution de la pêche en France (1926-1938)

Années	**Nombre de pêcheurs en bateau**	**Nombre de bateaux**	**Valeur totale des produits de la pêche (milliards francs)**	**Indice des produits de la pêche (base 100 1913)**
1926	85 298	22 734	1 058	674
1927	85 721	23 860	1 039	662
1928	84 076	23 626	1 071	682
1929	83 275	23 652	1 215	774
1930	82 671	24 012	1 233	785
1931	76 973	23 978	1 142	727
1932	79 799	23 993	958	610
1933	79 015	24 089	927	590
1934	78 674	24 596	893	568
1935	77 136	24 204	761	485
1936	76 075	23 551	892	568
1937	76 989	22 051	1 157	738
1938	71 341	20 754	1 298	826

Source : Statistiques des pêches maritimes, dans VAUCLARE C., « Naissance d'une

[778] « Le chalutier rochelais La Coubre ramène à La Pallice 27 fugitifs et 10 marins du chalutier Ramon », *Charente Inférieure*, 25 juillet 1939.
[779] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, *Le Yacht* n° 2840, 23 août 1937, p. 483.

industrie », Mollat M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, *art. cit*., p. 279.

En 1937, les franquistes l'emportent au nord par la prise de Bilbao et Santander en septembre, de Gijon dans les Asturies en octobre. En janvier 1938, arrivent neufs chalutiers espagnols à Rochefort. En janvier 1938, la flottille de chalutiers de ce pays compte 59 unités réfugiées en Charente-Inférieure[780]. Au total, plus de 75 chalutiers et petits bâtiments espagnols se réfugient dans ce département, répartis dans différents ports du littoral charentais : La Rochelle, Saint-Martin de Ré, Marans, Rochefort (32 bateaux) et Marennes. D'autres sont dirigés vers les Sables-d'Olonne. Les pêcheurs espagnols désirent reprendre leur métier afin de se procurer des ressources. Les pêcheurs rochelais, les armateurs par la voix de la chambre de commerce, n'y sont pas favorables. Le ministre de la Marine Marchande fait traîner les choses en longueur, se décide en avril 1938 à des conditions telles que cela équivaut à un refus[781].

L'évolution du nombre de bateaux de pêche met en évidence une tendance profonde, plus qu'une crise de la pêche. Le nombre de chalutiers à vapeur se réduit régulièrement depuis 1930, passant de 574 à cette date à 325 en 1938, soit une chute de 43,4 % en huit ans. Dans le même temps, les navires à moteur diesel voient leur nombre progresser régulièrement et très fortement, passant de 3 570 unités en 1926 à 11 256 en 1938, soit une progression de 215 %. Le moteur diesel, plus économique et prenant moins de place utile dans les cales des navires, supplante la vapeur. Les voiliers, quant à eux, voient leur nombre diminuer de 27,2 % entre 1926 et 1938, mais leur nombre demeure élevé en 1938, avec plus de 14 000 embarcations (tableau 63). Les marins pêcheurs à la voile poursuivent leur résistance, grâce à l'économie du carburant, au maintien des avantages liés à leur statut d'inscrit maritime : monopole de la pêche côtière sur l'étendue du domaine de l'Inscription Maritime, l'exonération de la patente et de tous impôts même en cas de vente de leur poisson.

Au total, il s'agit d'une mutation structurelle des types de navire, plus que d'une crise globale de la pêche. Si crise il y a, c'est celle des chalutiers à vapeur, confrontés au coût du charbon nécessaire à leur navigation et qui prennent de plein fouet la forte hausse du prix des produits pétroliers importés à partir de 1936, à cause des dévaluations successives du franc, renforçant leur déclin dans tous les ports de France, plus particulièrement dans celui de La Rochelle.

---

[780] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, *Le Yacht*, n° 2861, 17 janvier 1938, p. 39.

[781] Musée maritime de La Rochelle, JONCOUR Y, GRIGNON M., *Drames de mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, p. 11. Citation du quotidien *La Charente Inférieure*, 8 avril 1938.

Tableau 63– Évolution des types de propulsion de bateaux de pêche en France (1926-1938)

Années	Propulsion à vapeur	Propulsion au diesel	Voiliers
1926	566	3 570	19 812
1927	570	4 674	19 745
1928	557	5 406	18 766
1929	574	6 396	17 720
1930	572	7 869	16 615
1931	565	8 737	15 688
1932	544	9 414	15 060
1933	543	10 184	14 421
1934	500	11 066	14 133
1935	474	11 388	13 403
1936	436	11 635	12 563
1937	401	11 066	11 427
1938	325	11 256	10 231

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, 1936 et 1938

4.1.2 La précocité de la crise des armements industriels rochelais

Les difficultés rochelaises se font sentir dès 1925-1926 et s'aggravent dès 1929. La PARO connaît de gros problèmes qui vont la conduire à sa liquidation. La société Véron et Cie et les armements associés avec elle au sein de l'ARPV sont confrontés, eux aussi, à de graves difficultés.

La Société des Pêcheries et Armements La Rochelle Océan, la PARO, ne survit pas longtemps à l'endettement pour jeu de son armateur-fondateur, C. de Peyrecave. C'est un joueur acharné, qui se ruine beaucoup dans les casinos des côtes de la Manche. Pour couvrir ses dettes, il émet pour 150 000 frs de chèques sans provision à Boulogne-sur-Mer, Wimereux et au Touquet-Paris-Plage. Devant l'ampleur du désastre, il s'enfuit vers 1928 au Canada. La

PARO, dont il est armateur, est mise en faillite. Les tribunaux de Boulogne et de Montreuil le condamnent en son absence[782]. Les chalutiers de la PARO sont vendus pour exploitation dans d'autres ports en France et à l'étranger : c'est le cas du *Marie-Jacqueline* (Norvège, mars 1935), des *Marie-Evelyne* et *Marie-Roselyne* (Espagne, 10 novembre 1936), *Marie-Mad* (Arcachon, décembre 1937). Le *Marie-Thérèse* et le *Marie-Gilberte* demeurent rochelais et sont vendus à l'ARPV, le 12 octobre 1938. Le *Marie-Yvette* est coulé par abordage en 1940. D'autres sont vendus pour démolition, tel le *Marie-Caroline* (février 1932)[783].

La Société H. Véron, quant à elle, est confrontée à ses premières difficultés de gestion dès le milieu des années 1920[784]. Dès son assemblée générale du 25 août 1926, H. Véron, gérant, « fait remarquer que même avec les mauvaises pêches des chalutiers […], notre société aurait obtenu l'exercice sans perte si des facteurs résultant de la politique gouvernementale n'avaient fortement grevé le chapitre impôts, charbon, matériel de pêche ». Il fait référence à l'attitude prise par les pouvoirs publics au cours de la grève des équipages, terminée le 18 août 1926 par un compromis portant la signature du préfet et du maire de La Rochelle, attitude « nettement hostile à l'armement » qui s'est vu contraint d'accorder des augmentations de salaires qui grèvent lourdement les comptes. Le vote par le parlement de la loi du 4 décembre 1925, rappelant 5 % d'impôts sur les bénéfices commerciaux de l'année, coûte plus de 40 000 frs supplémentaires. Enfin, la hausse continuelle du change de devises étrangères, qui a fait passer la livre sterling de 90 frs en juillet 1925 à 180 frs et plus en juillet 1926, implique un doublement du prix de nos charbons importés de la Ruhr, pendant la grève des mineurs britanniques.

Le compte d'exploitation de la Société H. Véron, au 30 juin 1926, ne fait apparaître pour ses quatre chalutiers, *l'Aunis, le Poitou, l'Ile de France et le Verdunois,* aucun versement de dividende aux sociétaires, un petit bénéfice pour l'*Aunis*, et des pertes pour les trois autres

---

[782] BONNET Élodie, *Mille ans à Bouhet*. Rentré en France, semble-t-il, en 1931, C. de Peyrecave fait appel devant le tribunal de Douai où il comparaît le 9 janvier 1932. Son avocat fait valoir les actes héroïques de son client pendant la guerre, pour obtenir l'atténuation de la sanction judiciaire envers son client. L'accusé est condamné à six mois de prison et 1000 frs d'amendes pour les chèques de Boulogne, quatre mois de prison et 1000 frs d'amendes pour ceux de Wimereux et un an de prison plus 1000 frs d'amendes pour ceux du Touquet. Mais, eu égard aux services rendus pendant la guerre par l'accusé, les peines sont confondues et transformées en sursis. C. de Peyrecave de Lamarque meurt peu de temps après, en juin 1932 à Dunkerque, à l'âge de 48 ans.

[783] Musée maritime La Rochelle, Fonds privé Y. JONCOUR, *op. cit., notes personnelles*.

[784] Fonds privé F. VÉRON, *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron.* Toutes les informations qui suivent, sur les résultats de la société, en sont issues.

chalutiers. L'*Aunis* voit ses frais augmenter en 1925-1926, par rapport au compte de 1924-1925 :

- gages d'équipage : 161 935, 75 frs contre 144 747, 45 frs (+ 11,8 %)
- charbon……: 266 318,13 frs contre 264 580,40 frs (+ 10 %)
- matériel de pêche : 81 693, 60 frs contre 66 107,10 frs (+ 23,5 %)

Mais ce qui pèse le plus sur ce compte de résultat, c'est la baisse très sensible des apports de poisson par le chalutier, donc des produits de la pêche passant de 823 478, 60 frs à 641 759,75 frs, soit - 22 %. C'est le cas pour les produits de ses trois autres chalutiers :

- *Poitou* …….. : - 23,4 %
- *Ile de France.*: - 21, 2 %
- *Verdunois*….. : - 17, 3 %

En 1926, l'ARPV, l'association d'armateurs dont fait partie l'armement H. Véron, se trouve confronté à un autre problème majeur à l'époque pour un armement exploitant essentiellement des chalutiers à vapeur, comme les autres armements rochelais, celui de la fourniture du charbon pour alimenter ces vapeurs. La grève des mineurs anglais engagée depuis mai 1926 le prive de toute importation du charbon habituellement consommé. Cela se traduit par une hausse du prix du combustible en France et des difficultés pour en obtenir en Ruhr allemande. La flotte est immobilisée quelques jours fin octobre 1926. La reprise de la pêche se fait avec des charbons de Sarre et Moselle « au prix formidable de 400 frs la tonne ». Le prix du charbon est douze fois plus élevé qu'avant guerre, alors que celui du poisson n'a augmenté que de sept à huit fois[785].

Dans ces conditions, les armements connaissent des difficultés de gestion, au moins conjoncturelle. Ainsi la Société H. Véron, dans son compte d'exploitation au 30 juin 1927, laisse apparaître des pertes pour trois de ses quatre chalutiers, malgré une hausse des produits des pêches pour les quatre : - 14 855,60 frs pour l'*Aunis*, - 34 746,24 frs pour le *Poitou*, - 167 268, 01 frs pour le *Verdunois*, mais un excédent de 177 534,86 pour l'*Ile de France*. Globalement, la société est en perte de 39 341, 07 frs. En débit, on constate une forte hausse des gages des équipages : + 46,5 % pour l'*Aunis* ou + 30,8 % pour le *Poitou*, après la longue grève de 1925 des marins pêcheurs et l'augmentation de leurs rémunérations. Mais ce sont les dépenses de charbon qui augmentent le plus : + 74 % pour l'*Aunis*, + *18 %* pour l'*Île de France*, + 23,7 % pour le *Verdunois*, seulement + *3,5* % pour le *Poitou*. Ces dépenses de

[785] AD 17, 106 J, Fonds privé MENU J.C., *Rapport du Conseil de surveillance pour le 2e semestre 1926*.

charbon représentent le premier poste de dépense des navires, soit 47 % pour l'*Aunis*, plus de deux fois plus que les gages des marins, 21,5 % des frais totaux du chalutier. Ce bond des dépenses de charbon est lié à la décision du chancelier de l'Échiquier Winston Churchill, le 28 avril 1925, de revenir à la convertibilité en or de la livre sterling. Celle-ci avait été suspendue en 1919, le pays, meurtri par la Grande Guerre, n'ayant plus les moyens de tenir son rang. La monnaie anglaise se trouve surévaluée pour retrouver son cours antérieur à 1919[786]. Le prix en monnaie française du charbon importé s'en trouve augmenté de façon mécanique.

Certes, l'année 1928 est meilleure car le prix du charbon diminue, avec la décision du gouvernement anglais de baisser les salaires des mineurs : 1 560 100, 95 frs en 1928, contre 1 902 739, 49 frs l'année précédente, alors que les produits de la pêche augmentent de 4 %. Dans ces conditions, lors de l'assemblée générale du 24 août 1928, chacun reconnaît avec plaisir que l'affaire est en bonne posture et que l'avenir reste bon. Il est institué sur l'exercice, dont le solde bénéficiaire net est de 359 115,07 frs, une somme de 84 400 frs seulement au titre des dividendes en juin 1928, car le gérant tient essentiellement à reconstituer un fonds de roulement indispensable à la sécurité de l'entreprise.

Mais dès 1929, la crise du chalutage à vapeur touche plusieurs sociétés rochelaises. « Les réserves [de la société] se reconstituent normalement bien que la crise du chalutage ait atteint nombre de sociétés rochelaises qui, fondées en 1924-1926, n'ont pas pu tenir le coup (Société des Pêcheries Rochelaises, Leroux, Association Angibaud) et ont dû liquider leurs navires […][787]». La Rochelle est donc touchée, dès cette année-là, deux ans avant les autres ports français qui le sont en 1931**.** Les effets ne se feront cependant sentir par une baisse des apports de poissons qu'en 1931 (graphique 2).

Le long processus de liquidation de la Société en commandite simple H. Véron, entre 1931 et 1939, est exemplaire de la crise de l'ARPV**.** Cette société est confrontée à un déficit à partir de 1932. Lors de son assemblée générale du 30 août 1932, les comptes clos le 30 juin font apparaître un déficit global de 182 976,05 frs lié à la perte enregistrée par trois des quatre chalutiers, l'*Aunis* étant seul bénéficiaire (annexe 25). Les produits de la pêche sont en baisse, se montant à 3 652 234,05 frs contre 4 102 663,95 l'année précédente, soit - 11,2%, et cela pour les quatre chalutiers. Les plus touchés sont surtout le *Poitou*, - 24,6 %, et *l'Ile de France*, - 32,9 %, alors que les dépenses d'exploitation ne baissent pas ou peu pour les trois chalutiers

---

[786] SAVÉS Joseph, « 28 avril 1925, Churchill surévalue la livre sterling », *Herodote.net,* 20 novembre 2013.

[787] Fonds privé VÉRON F., *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.,* assemblée générale du 24 août 1929.

déficitaires. En 1933, la situation est très grave au point de vue financier, relève le compte rendu de l'assemblée générale extraordinaire du 11 février 1933. Les événements se précipitent alors[788]. Est posée pour la première fois la question d'une possible liquidation de la société, lors de l'assemblée générale du 13 octobre 1934. L'assemblée générale du 11 mai 1935 adopte unanimement une motion présentée par Louis Véron demandant une expertise (annexe 26). Le gérant donne communication sous toutes réserves, à titre documentaire, d'un bilan de liquidation absolument provisoire à la date du 31 mars, qui ferait ressortir sur la base de vente des bateaux à 100 000 frs chacun un solde de 12 % environ du capital des commanditaires, chiffre qui serait amélioré par les résultats d'un mois d'avril bénéficiaire. Ensuite, il donne connaissance d'une base d'arrangement souscrite par les créanciers qui consentiraient à entrer dans l'affaire à titre d'actionnaires. Les dix-neuf créanciers et fournisseurs des deux sociétés, qui ont rédigé cette motion et qui ont déjà accordé leur confiance au gérant H. Véron, décident d'un moratoire des dettes de durée illimitée. Ceux-ci sont à 85 % des sociétés et des professionnels rochelais ; H. Véron, l'armateur, supporte plus de 54 % des dettes de ses sociétés, les autres étant pour l'essentiel des fournisseurs habituels de l'entreprise (tableau 64). Ils acceptent le principe de transformer leurs créances bloquées en actions nouvelles dans les deux sociétés fusionnées et transformées en société anonyme.

Tableau 64 - Liste des créanciers et fournisseurs de la Société H. Véron (1935)

M. Henri Véron, armateur, La Rochelle, 21 Rue Massiou…… 160 000 frs
M.M. Montousse Fils Frères, Bordeaux…… 3 250
M. Gaillard, La Rochelle. …… 750
Société Renaudin et Cie, Marseille. ……..... 750
M. Simon, La Rochelle. …… .1 000
M. Zinel, La Rochelle …… 3 500
M. Glagean, La Rochelle…… 2 750
Société Cousin et Dudognon, La Rochelle……. 7 000
M. G. Dupont, Arcachon…….. 11 000
Société La Glacière Française, La Rochelle…….. 9 250
M. Gaury, La Rochelle…… 1 250

[788] Fonds privé VÉRON F., *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.,* années 1932-1939, pour l'ensemble des références à ces assemblées.

Le Groupement d'achat[789]…… 5 750
M. Laurent, La Rochelle…… 2 750
M. Horassius, La Rochelle…… 500
La Société Roux et Cie, La Rochelle……. 33 500
M. Brissel, La Rochelle……... 34 500
M. Le Terrier, La Rochelle…… 1 000
M. Heusse, La Rochelle……..1 000
La Société des Chantiers Navals Delmas-Vieljeux, La Rochelle…… 13 500
Total…… 293 500

Source : Livres des comptes-rendus de la Société H. Véron, assemblée du 21 septembre 1935

Ces 293 500 frs représentent l'essentiel des dettes de la société H. Véron, ce qui correspond à 97 % des 302 750 frs de capital détenu par les premiers actionnaires, montrant ainsi l'importance de son endettement. Les nouveaux actionnaires reçoivent 1 174 actions d'une valeur nominale de 250 frs. L'assemblée générale extraordinaire du 21 septembre 1935 décide d'augmenter le capital, qui est porté de 432 000 frs à 432 500 frs par versement de 500 frs d'H. Véron. Sa part totale est ainsi portée à 137 500 frs. Après des résultats antérieurs déficitaires, le capital social est mis « en harmonie avec sa valeur vraie » ; il est réduit à 302 750 frs avec réduction proportionnelle de chaque associé. Les associés sont au nombre de vingt-sept, dont sept femmes (annexe 27). H. Véron, principal associé, gérant et président statutaire, possède 31,7 % des parts et Louis Véron 7,5 %. A eux deux donc, ils détiennent une minorité de blocage. Les six associés les plus importants détiennent 65 % du capital ; dix-sept associés possèdent des parts de moins de 10 000 frs.

L'assemblée générale du 21 septembre 1935 accepte la transformation de la société en commandite simple en une société anonyme[790], pour permettre l'augmentation du capital grâce à la prise d'actions par les créanciers. L'assemblée générale extraordinaire du 23 novembre 1935 approuve l'augmentation de capital : l'acquisition des deux navires *Guyenne* et *Gascogne* a été conclue pour une évaluation globale de 275 500 frs, contre remise à la Société en participation H. Véron de 550 actions de catégorie A ne jouissant pas du droit de vote. L'assemblée décide d'augmenter le capital social de la société anonyme, alors d'un

[789] Groupement d'achat de l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur, comme indiqué dans le compte-rendu de l'assemblée générale du 26 octobre 1935.

[790] Une société anonyme doit comporter au moins sept actionnaires. Le capital social doit être au minimum de 37 000 euros. Il est divisé en actions, titres négociables sur le marché.

montant de 596 250 frs, pour le porter à 226 050 frs[791]. La transformation des créances des fournisseurs en actions est décidée[792].

Le bilan de la société au 30 juin 1936 fait apparaître un déficit très important de 802 668,64 frs pour les six chalutiers (*Aunis, Poitou, Ile de France, Verdunois, Gascogne, Guyenne*) pour un actif de 1 338 312,36 frs, dont l'essentiel est constitué par la valeur des six chalutiers (780 000 frs) et l'estimation des pêches réalisées en juin pour le compte de l'ARPV (260 000 frs). Le passif se monte à 2 140 981 frs, dont les plus gros postes sont le capital pour 950 000 frs et surtout les fournisseurs pour 933 408,30 frs[793]. Le tribunal de commerce de La Rochelle est saisi d'une demande de dépôt de bilan de la Société Véron par son administrateur-délégué H. Véron. Dans un courrier du 2 juillet 1936 au président du tribunal, l'armateur déclare ne plus faire face aux opérations de la société. Il a le regret de présenter son bilan arrêté au 30 juin 1936. « En agissant ainsi, j'ai la certitude d'agir dans l'intérêt de tous les créanciers, ne pouvant plus faire face aux échéances de la Société et la situation ne pouvant s'améliorer dans les circonstances actuelles. Plusieurs membres de mon conseil d'administration sont démissionnaires, je ne peux donc quant à présent remplir d'autres formalités que celle du dépôt de bilan et de m'en reporter à la décision du tribunal […] ». Ce dernier, dans sa séance du même jour prononce la liquidation judiciaire[794]. Le juge-commissaire exprime alors son avis sur la suite à donner. « Considérant qu'il dépend de l'actif six chalutiers à vapeur qui vont être désarmés au fur et à mesure de leur entrée au port. Que cependant il serait opportun, non pas de continuer l'exploitation de ces bateaux par la liquidation elle-même, mais de rechercher les moyens de permettre la continuation de cette exploitation par un contrat de location […][795] ». C'est cette solution qui est choisie par le tribunal.

Pour la première fois, le nom de François Menu, principal créancier, importateur de charbon avec la Société d'Importation Charbonnière et Maritime (CICM) et nouveau locataire de chalutiers de l'armement H. Véron, apparaît dans le compte rendu de l'assemblée générale

---

[791] Cette augmentation du capital social se fait par la création de 1 102 actions de 250 frs chacune (550 actions A n'ayant pas de droit au vote double et 552 actions B identiques aux actions existant, les premières sont attribuées à la Société en participation H. Véron, en représentation de l'apport des deux chalutiers à vapeur *Guyenne* et *Gascogne*.

[792] Fonds privé VÉRON F., *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit*., assemblée générale extraordinaire du 23 novembre 1935.

[793] AD 17, art. 196, Tribunal de commerce de La Rochelle, *Bilan de la Société H. Véron, 30 juin 1936*.

[794] AD 17, 6 U 5, art. 196, Tribunal de commerce de La Rochelle, *Dossier de la liquidation de la Société H. Véron.*

[795] AD 17, 6 U 5, art. 196, Tribunal de commerce de La Rochelle, *Avis du Juge commissaire au Président du Tribunal,* 6 juillet 1936.

ordinaire annuelle du 28 septembre 1936[796]. L'assemblée souhaite voir étudié un projet de concordat à présenter aux créanciers de la société. Lors de l'assemblée générale extraordinaire du 16 janvier 1937, F. Menu expose qu'après nouvelle entrevue avec le juge-commissaire il a obtenu qu'il ne soit vendu qu'un des deux navires, cela afin qu'il reste un nombre d'unités suffisant pour la bonne marche de l'ARPV. Il propose un concordat prévoyant, en particulier, le versement aux créanciers de toutes les sommes actuellement disponibles, de celles à provenir du recouvrement des créances et de la vente éventuelle d'unités. L'assemblée générale retient ces propositions qui visent à régler la totalité des créances de la société, et décide de réduire le capital de la société de 80 % du chiffre actuel. Le capital de la société est porté par souscription en espèces à 500 000 frs, la SICM de F. Menu garantissant cette augmentation. Les bénéfices de la société réorganisée doivent servir à distribuer un intérêt de 5 % versé par privilège aux actions nouvelles, aussi longtemps que les créanciers ne sont pas complètement réglés et au maximum pendant un délai de cinq ans. Si de « super bénéfices » sont réalisés, 50 % seront versés aux créanciers et ce naturellement jusqu'à concurrence du paiement total aux créanciers du 100 % de leurs créances et au plus pendant un délai de cinq ans. Il est entendu que lorsque les créanciers auront été intégralement désintéressés et au plus tard après le délai de cinq ans, les bénéfices seront répartis également entre tous les actionnaires. Lors de l'assemblée générale extraordinaire du 8 mars 1937, F. Menu précise que la SICM, qui garantit l'augmentation du capital, est en mesure de verser immédiatement à la Société la totalité du montant des actions nouvelles à émettre et qu'elle le fera dès que ce sera utile**.**

La liquidation des actifs de la société est engagée pour permettre le règlement intégral des créanciers. Lors de l'assemblée générale extraordinaire du 3 juillet 1939, la vente des chalutiers *Verdunois* et *Guyenne* est actée. Décision est prise d'autoriser le conseil d'administration à renouveler, à partir du 1er juillet 1937, la location de la flotte à la SICM à raison de 5 000 frs par mois et 50 % des bénéfices. L'assemblée générale extraordinaire du 19 février 1938 adopte un rapport duquel il ressort le règlement intégral de tous les créanciers**.** Elle ratifie la vente faite par le conseil le 17 décembre 1937 des chalutiers *Gascogne* et *Poitou* à F. Menu. Elle donne mission au conseil d'administration de continuer l'exploitation dans les meilleures conditions, mais les résultats des pêches de l'*Aunis*, en juillet et août, sont décevants et déficitaires. Le patron du navire, malade depuis le début juillet, ne peut pas

[796] Fonds privé VÉRON F., *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.,* assemblée générale du 28 septembre 1936.

reprendre la navigation avant quelque temps. Il paraît alors indispensable de désarmer provisoirement l'*Aunis* jusqu'au mois d'octobre et de ne pas continuer ainsi les mauvaises pêches et le déficit d'exploitation[797]**.** L'assemblée générale du 17 juin 1939 est la dernière de la Société. Il devient impossible de continuer l'exploitation du chalutier *Aunis*, et le bateau a d'ailleurs été désarmé. D'autre part, et c'est là l'objet de la réunion, les deux principaux créanciers, Brisset et les Chantiers Naval Delmas Vieljeux, demandent que l'*Aunis* soit mis en vente. Le conseil d'administration tient à ce que l'assemblée se prononce. L'assemblée donne au conseil l'autorisation de vendre le chalutier *Aunis* à un prix minimum de 200 000 frs. Le dernier conseil d'administration, qui se tient le 23 octobre 1939, décide de vendre le chalutier l'*Aunis*. La Société n'a plus d'objet.

Tableau 65 – Soldes comptables des chalutiers de F.J. Castaing (1er décembre 1932)

Noms des bateaux	**Soldes débits au 1/1/1932**	**Soldes débits au 1/12/1932**	**Soldes crédits au 1/12/1932**	**Gains**	**Pertes**
Avocette	56 137,45	215 791,50			159 654,05
Bartavelle	52 164,30	22 890,50		29 273,80	
Bernache	60 639	112 507,20			51 868,20
Courbageau	51 077,45	102 010,85			50 933,40
Nord Caper	67 117	418 677,10			351 560,10
H. Garrigues	13 098	355 823,05			342 725,05
Harlé	61 040,65	81 431,15			20 390,50
Héron	39 002,20		156 148,90	195 151,10	
Imbrim	58 015,10		63 655,15	121 670,25	
Josette	58 924	19 381,60		39 542,40	
Palombe	51 483,15	365 308,80			313 825,65
Picorre	55 134,10	54 710,80		423,30	
Pingouin	56 535,10	8 438,60		48 096,50	
Tadorne	60 790,25	73 492,50			12 705,25
Total				434 157,35	1 303 059,20

[797] Fonds privé VÉRON F., *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.,* assemblée générale du 11 août 1938.

Source : AD 17, 164 J, S*ituations mensuelles de l'armement F. Castaing*, 1932

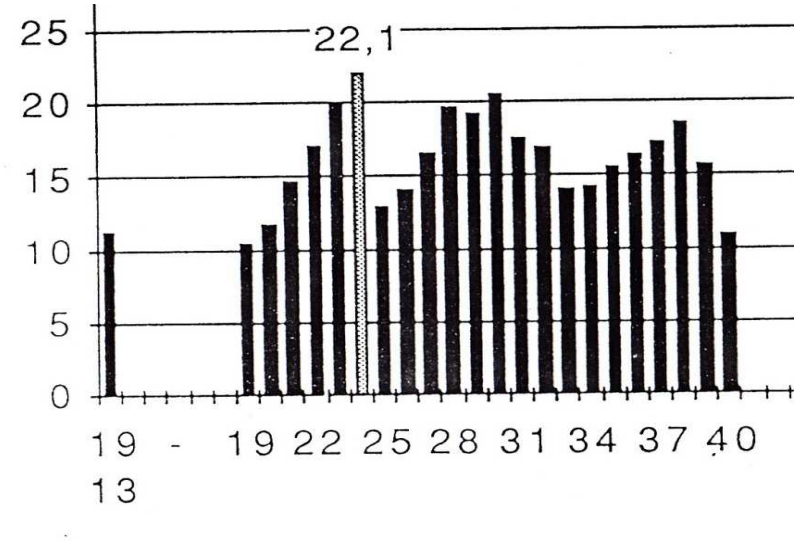
D'autres armements connaissent aussi des exercices comptables déficitaires dans les années 1930, sans pour autant disparaître. C'est le cas de l'un des plus grands armements locaux à la pêche industrielle, la Société anonyme des Chalutiers de La Rochelle de F.J. Castaing. En 1929, celui-ci ne croit pas à une perspective de crise profonde, à une diminution sensible des merlus. « Ceux-ci se réfugient, dit-il, dans des lieux où les chalutiers ne peuvent les pêcher[798] ». En 1930, l'exercice dégage encore un bénéfice brut de 1 096 104,43 frs permettant de distribuer 528 728,93 frs de dividendes, soit 51 frs par action de 500 frs, procurant plus de 10 % de rentabilité[799]. Mais l'exercice 1931 fait état d'une perte nette de 347 798 frs. Au 1er décembre 1932, la perte nette pour les quatorze chalutiers est de 868 901,90 frs (+ 150 % sur l'année précédente), huit navires accumulant une perte de 1 303 659,20 frs alors que les autre autres n'apportent que 437 157,35 frs de gains (tableau 65). Cet armement résiste cependant à la liquidation.

4.1.3 Une grave crise du chalutage à vapeur rochelais

Peut-on parler de crise de la pêche pour le port de La Rochelle ou simplement de marasme, comme au plan national ? La baisse des tonnages débarqués, importante, concerne une période limitée. Par contre, la réduction de plus de moitié du nombre de chalutiers à vapeur constitue un phénomène plus grave, qui peut être qualifié de crise des armements industriels exploitant des chalutiers à vapeur.

Graphique 2 - Tonnage de poissons débarqués à La Rochelle, en milliers de t. (1913-1940)

[798] AD 17,164 J, *Compte-rendu de la réunion de la sous-commission de l'OSTPM., op. cit*., 7 juin 1929.
[799] AD 17, fonds privé 164 J, Dossier Chalutiers de La Rochelle, *Rapport du CA* à *l'assemblée générale*, 23 avril 1931.



Source : *Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle* et AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches*

En effet, le tonnage de poissons débarqués par les chalutiers rochelais diminue entre 1930 et 1934, passant de 20 703 t à 14 409 t, soit un recul de 30,5 % (graphique 2 et annexe 28). Mais cette baisse ne dure pas et, dès 1935, le tonnage débarqué dans le port augmente un peu, jusqu'à atteindre 18 708 t en 1938. La Rochelle bénéficie de l'absence des chalutiers espagnols dans le golfe pendant la Guerre d'Espagne pour augmenter ses prises.

Dans le port aunisien, le nombre de chalutiers à vapeur demeure élevé en 1928. La pêche est rentable et les armateurs préfèrent ne pas investir dans des chalutiers neufs, à moteurs diesel. Mais ce nombre de chalutiers à vapeur chute de 57,5 % en dix ans, passant de 80 unités en 1928 à 34 en 1938 (tableau 66).

Tableau 66 - Évolution du nombre de chalutiers à vapeurs dans le port de La Rochelle (1928-1938)

Nombre de vapeurs	**1928**	**1938**
Sociétés, compagnies et armateurs	80	34

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, Ministère des Travaux Publics

Certes, entre 1932 et 1938, les apports de poisson à La Rochelle restent majoritairement ceux des chalutiers hauturiers des armements industriels qui disposent de leurs propres pêcheries, mais leurs apports diminuent, passant de 12 529 t à 9 323 t, soit - 25,6 % (tableau 67).

Tableau 67 – Tonnage et valeur des apports en poissons au port de La Rochelle (1932-1938)

Année	Pêcheries armements industriels	Encan municipal	Morue	Valeur totale (frs)
1932	12 529	3 878	4 934	101 319 135
1933	10 680	3 999	9 756	94 382 575
1934	8 895	4 095	5 348	83 917 725
1935	9 590	5 836	6 678	67 528 645
1936	8 764	7 309	4 928	69 332 745
1937	8 509	8 112	3 995	79 588 026
1938	9 323	8 222	2 180	85 385 340

Source : AD 17, 41 ETP 897, *Lettre du président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, op.cit.*

Par contre, les patrons pêcheurs et les petits armateurs, qui vendent à l'encan municipal, augmentent fortement leurs pêches. Elles passent de 3 878 t en 1932 à 8 222 t en 1938, soit une forte progression, de 112 % (tableau 67). La crise ne touche pas les petits armements locaux, dont l'activité est moins productiviste, qui pêchent moins loin et ont moins de coûts d'activité limités, en particulier par une consommation plus réduite d'énergie.

La crise de la flotte des chalutiers à vapeur, qui frappe donc particulièrement les grands armements industriels, se traduit surtout par l'arrêt des apports et la disparition de la PARO à partir de 1933, la diminution des pêches des trois autres grands armements restants jusqu'en 1937. Les apports de l'Association Rochelaise de Pêche à vapeur diminuent de 73,5 % entre 1928 et 1937, traduisant la crise de cet armement en liquidation, repris par F. Menu avec seulement trois bateaux. Leur poids dans le tonnage total débarqué diminue de manière très importante donc, passant de 77 % en 1928 à 23,35 % en 1937. Une certaine reprise des apports de la flotte de ces armements s'opère en 1938-1939, alors que les chalutiers espagnols ne pêchent plus dans le golfe, laissant libre cours aux chalutiers français.

Tableau 68 - Évolution des apports des grandes sociétés d'armement rochelaises en t (1928-1939)

Années	O. Dahl et Cie	PARO	ARPV	Chalutiers de La Rochelle	Total de ces armements	Pourcentage du tonnage total (%)
1928	4 318	3 366	5 528	3 807	17 021	**77**
1929	3 892	2 986	5 130	3 748	15 758	65,32

1930	3 699	2 527	6 601	3 482	16 310	46,54
1931	3 022	3 309	4 001	3 862	14 195	48
1932	2 917	2 460	1 948	2 983	10 309	47,57
1933	2 753		4 537	3 128	10 419	44,02
1934	2 481		3 561	2 724	8 879	45,98
1935	2 277		3 978	3 551	9 807	50,32
1936	2 187		2 895	3 677	8 760	41,56
1937	1 547		1 465	1 845	4 857	23,35
1938	3 570		2 291	3 449	9 311	47,33
1939	2 915		1 803	2 062	6 781	

Sources : SACRÉ Perrine, *op. cit*., p. 52. AD 17, 41 ETP 840 à 850, *Statistiques du port de la Rochelle*

Ainsi, si crise il y a à La Rochelle, c'est celle de la propulsion à vapeur de sa flotte de chalutiers. Entre 1930 et 1938, la pêche rochelaise est plus touchée que celle de Boulogne, Lorient ou Arcachon, perdant 58,6 % de ses vapeurs, contre 7 % seulement à Lorient et 20 % à Arcachon (tableau 68). Sa flotte, composée pour l'essentiel de chalutiers à vapeur, prend de plein fouet, plus que les autres, les conséquences des dévaluations du franc, augmentant le prix du charbon importé, déjà coûteux, ce qui grève les comptes d'exploitation des armements. Cependant le nombre d'unités à vapeur augmente très fortement à Boulogne passant de 66 à 102 unités (+ 54,5 %), alors que les navires à propulsion mécanique connaissent une progression limitée, passant de 63 à 66. Mais la proximité des zones de pêche de Boulogne, raccourcissant les délais de navigation vers celles-ci, limite les dépenses en combustible, comme c'est le cas pour Lorient, ce qui n'est pas vrai pour La Rochelle. Dans le même temps, à La Rochelle comme dans tous les autres ports, le nombre de chalutiers à propulsion au diesel augmente de 36 %, expression de la percée nationale de ces navires au détriment des vapeurs, lesquels diminuent aussi à Arcachon et à Lorient dans une proportion moindre cependant. Le nombre de voiliers, enfin, diminue partout de manière importante, face à la concurrence de la propulsion à l'huile lourde, sauf à Arcachon où la pêche dans le golfe avec de grands chalutiers est marginalisée, compte tenu de la difficulté à franchir la passe et de l'absence d'équipements portuaires et marchands, déjà évoqués (tableau 69).

Tableau 69– Comparaison des armements des quatre plus grands ports de pêche français (1930-1938)

Nombre Ports	Sociétés ou compagnies	Armateurs	Patrons-propriétaires	Navires à vapeur	Propulsion diesel	Voiliers
Boulogne	14 à 18	72 à 59	115 à 85	66 à 102	63 à 66	70 à 39
Lorient	6 à 11	17 à 32	185 à 165	70 à 65	16 à 78	247 à 138
La Rochelle	13 à 8	17 à 14	545 à 427	82 à 34	158 à 216	391 à 258
Arcachon	3 à 4	8 à 1	315 à 400	25 à 20	276 à 350	46 à 80

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, 1930 et 1938

Cette crise de la flotte des vapeurs rochelais a des répercussions sur le nombre de sociétés locales d'armement qui passent de treize à huit, traduisant une concentration accrue en particulier avec la disparition d'armements rochelais tels la PARO et les armements associés au sein de l'ARPV, alors qu'il augmente dans les trois autres ports. Signe des difficultés de la pêche et du processus de concentration des armements, le nombre de patrons-pêcheurs diminue assez fortement, lui aussi, à La Rochelle (- 20 %) comme à Boulogne (- 26 %), un peu moins à Lorient (-10 %), alors qu'il augmente à Arcachon où la pêche industrielle est marginalisée à côté d'une pêche artisanale toujours vivace et en augmentation (tableau 69).

Cependant, La Rochelle demeure le seul port de chalutage industriel de la circonscription maritime à disposer de sociétés d'armement. Les petits ports situés à proximité, sur les îles de Ré et d'Oléron, ne disposent pas de telles sociétés capables de financer de grands navires. Ces petits ports locaux font le choix de ne pas développer le chalutage à vapeur, d'autant qu'ils ne sont pas équipés pour recevoir de grands bateaux. La concentration à La Rochelle est d'autant plus possible que son marché au poisson est très dynamique et bien relié aux zones de ventes par le chemin de fer, attirant les pêcheurs. Le Château d'Oléron est en déclin. Les deux ports de l'île de Ré voient, certes, leur flotte à propulsion mécanique au diesel augmenter, alors que le nombre de leurs voiliers tend à diminuer. Mais ce sont des ports de petite taille, de pêche artisanale, où les navires appartiennent surtout à des petits patrons-propriétaires (tableau 70).

Tableau 70 - Comparaison des armements de La Rochelle et des ports de Ré et Oléron (1930-1938)

Ports	Sociétés ou compagnies	Armateurs	Patrons-propriétaires	Navires à vapeur	Propulsion au diesel	Voiliers

La Rochelle	13 à 8	17 à 14	545 à 427	82 à 34	158 à 216	391 à 258
St Martin de Ré	-	5 à 9	40 à 60	-	0 à 26	45 à 43
La Flotte en Ré	-	10 à 13	48 à 63	-	0 à 36	62 à 40
Le Château d'Oléron	-	8 à 0	271 à 136	-	135 à 102	156 à 20

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes, op. cit.*, 1930 et 1938

Si la pêche industrielle à vapeur rochelaise connaît une crise, elle n'est pas la seule. La pêche à la voile l'est elle aussi, alors qu'elle n'a pas les mêmes frais d'exploitation dans le domaine des gages des marins pêcheurs et surtout des dépenses d'énergie. C'est particulièrement vrai pour les voiliers venant d'autres ports. Cela met le commerce de la marée dans une « pénible situation » selon le mot de Christian Mörch, président de la chambre de commerce, en 1929[800]. Une conférence des industries intéressées est prévue pour y remédier. En effet, la pêche des voiliers, vendue à l'encan municipal, a puissamment contribué à la prospérité de l'industrie des mareyeurs rochelais dans les années 1920. La grande variété des poissons mis en vente à l'encan de la ville – soles, turbots, rougets, limandes, merlans, raies, céteaux, barbues, plies, etc - permettait aux mareyeurs de donner satisfaction à toutes les commandes provenant de toute la France et de certains pays limitrophes. Durant toute la saison d'hiver, jadis, les bateaux de pêche de Groix, de Lorient, de Noirmoutier, de l'île d'Yeu, de Douarnenez, des Sables-d'Olonne, des îles de Ré et d'Oléron venaient se joindre aux voiliers rochelais pour vendre à l'encan municipal les produits de leur pêche. Au total, on estimait à 600 environ le nombre de chalutiers à voile qui apportaient régulièrement leur pêche à La Rochelle. A l'heure actuelle, écrit le journaliste, ce nombre a fortement diminué. Cette insuffisance des apports de ces voiliers non rochelais sur le marché au poisson – voire une pénurie totale de certaines espèces de poissons fins qui font, jusqu'à ce jour, la renommée du port de La Rochelle - crée une situation particulièrement difficile pour le commerce de la marée. Celle-ci a certes des causes conjoncturelles. La grève des chalutiers à vapeur de Lorient contribue certainement à retenir dans ce port les voiliers de la côte bretonne. Le mauvais temps, qui s'est manifesté à plusieurs reprises l'hiver 1929, a dû avoir des répercussions. Mais cette situation a aussi des causes inhérentes à l'industrie de la

[800] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Le Petit Parisien*, « Une crise de la pêche à voile à La Rochelle », 30 décembre 1929 (archives remises fin 2013 aux AD 17).

pêche elle-même. La pêche à la voile subit la concurrence des bateaux mixtes à voile et à moteur. La plupart des armateurs de voiliers sont contraints de désarmer leurs navires l'hiver, faute de pouvoir couvrir leurs frais. Enfin, l'appauvrissement des fonds de pêche côtiers se fait sentir[801]. C'est ce qu'écrit la *Petite Gironde*, précisant que cet appauvrissement des fonds sur lesquels les quelques voiliers qui risquent encore leur chance sont, du fait de leur faible rayon d'action, obligés de pêcher ; aussi leurs apports sont-ils faibles, très faibles[802]. « La politique de l'autruche serait coupable en la circonstance » écrit le *Réveil économique*[803]. La pêche à vapeur dominante à La Rochelle traverse, depuis quelques temps déjà, une crise sérieuse. Ses apports sont insuffisants déjà pour répondre aux besoins de la clientèle. Le mareyage de l'encan a besoin de poissons fins que, seuls, apportent les voiliers. Or depuis quelques années, le nombre de voiliers non rochelais qui fréquentent le port pendant la saison d'hiver va diminuant, confirme cet autre journal. En 1929, il est presque nul.

Le marché rochelais du poisson est, cependant, toujours largement approvisionné en toute saison par les apports réunis des chalutiers hauturiers et côtiers rochelais. Le marché est bien achalandé en toutes espèces de poissons, y compris les crustacés, les moules, les coquillages, les huîtres. Il réalise un gros chiffre d'affaires en poisson, malgré une publicité extrêmement restreinte. Seules quelques foires-expositions retiennent l'attention du comité des armateurs : une par an environ[804]. L'encan accueille un groupe important de quarante-huit mareyeurs et expéditeurs en 1935. Ses installations sont exiguës. De ce fait, d'autres mareyeurs indépendants des pêcheries des grandes sociétés, au nombre de dix-neuf, sont installés à l'extérieur, surtout rue Saint-Jean, rue des Saints Pères et place de la Préfecture (annexe 29). C'est pourquoi des projets de construction d'une nouvelle halle à marée voient le jour. En novembre 1940, la ville de La Rochelle approuve un projet de nouvel encan à la place des hangars à poisson que possède la chambre de commerce sur le quai est du bassin extérieur[805]. La guerre le diffère.

A la veille de la guerre, le port s'organise donc toujours autour de deux pôles : l'encan public d'une part ; les pêcheries privées des armements industriels le long du bassin des chalutiers d'autre part. Ces dernières, qui bénéficient de la gare de marée contiguë, sont

---

[801] *Ibid*.
[802] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *La Petite Gironde*, « La Rochelle, la situation difficile du commerce de la marée », 7 janvier 1930.
[803] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle*, Le Réveil économique*, supplément, décembre 1929.
[804] AD 17, 41 ETP 897, *Lettre du Président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, 29 février 1939, p. 4.*
[805]ROCHEAU André, « Petite histoire de la halle à marée », *La pêche, un port de l'Atlantique : La Rochelle,* brochure d'accompagnement d'une exposition pédagogique*,* 1976, p. 20.

complétées par des parcs d'approvisionnement en charbon, de réservoirs de combustibles liquides et de glace[806]. Chaque société de chalutiers hauturiers reçoit, en effet, pour son propre compte des cargaisons de charbon destinées à sa flotte et dispose pour le stockage de ces cargaisons de parcs d'une superficie totale de 15 000 m² installés à proximité des pêcheries et loués à la chambre de commerce. Une société, l'Union des consommateurs d'hydrocarbures et dérivés, installée elle aussi à proximité du bassin extérieur possède trois réservoirs d'hydrocarbures d'une capacité totale de 2 425 m^3, dont un pour le mazout de 1 625 m3. De plus, cinq autres entreprises de La Rochelle-Pallice fournissent également le combustible liquide nécessaire à l'avitaillement des chalutiers[807]. Enfin, pour le froid, deux des trois grandes sociétés de pêche, la Société des Chalutiers de La Rochelle et celle des Pêcheries de l'Atlantique possèdent une fabrique de glace artificielle. La Glacière française alimente en glace d'autres sociétés de pêche et les mareyeurs de la ville. Son installation frigorifique, construite en 1918 en ciment armé, est installée sur les terre-pleins de la deuxième zone nord du port de La Rochelle-Pallice, à 80 m des quais. Le bâtiment principal d'une hauteur de 20 m, d'une longueur de 39 m et d'une largeur de 26 m, comprend un rez-de-chaussée avec chambre froide de 300 t et cinq étages avec chambres de 2 600 m3 de capacité chacune[808].

Tableau 71 – Compagnies d'armements à la pêche hauturière de La Rochelle (1938)

Armements	**Noms des chalutiers**	**Type de propulsion**	**Jauge (tjb)**
Chalutiers de La Rochelle	*Bernache*	chalutier à vapeur	357
F.J. Castaing	*Picorre*	«	257
(bassin extérieur)	*Palombe*	«	251
13 navires	*Joselle*	«	275
	Héron	«	275
	Harlé	«	265
	Pingouin	«	262
	Tadorne	«	262
	Bartavelle	«	251
	Henri Garrigues	«	247
	Nord Caper	«	418
	Menhir	«	328
	Casoar	chalutier diesel	581
Pêcheries de l'Atlantique	*Lavardin*	chalutier à vapeur	251
O. Dahl	*Les Baleines*	«	253
(siège : bassin extérieur)	*La Coubre*	«	253
12 navires	*Les Barges*	«	296
	La Banche	«	296
	Chanchardon	«	299

[806] *Ibid, p. 5*.
[807] Société pour l'approvisionnement des consommateurs d'huiles combustibles, Standard française des pétroles, Raffinerie du midi, Société Lille Bonnières et Colombes, Compagnie industrielle des pétroles.
[808] AD 17, 41 ETP 897, *Lettre du Président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, op. cit.,* p 5-6.

	Boulfar	«	299
	Penmen	«	253
	Les Illates	«	274
	Penfret	«	300
	Grouin du cou	«	297
	Antioche	«	300
Association Rochelaise de Pêche à Vapeur F. Menu (siège : bassin extérieur) 9 navires	*Renée-Gilberte*	chalutier à vapeur	286
	Marie-Yvette	«	286
	Marie-Simone	«	283
	Marie-Anne	«	286
	Marie-Thérèse	«	288
	Richelieu	«	279
	Beaulne-Verneuil	«	268
	Poitou	«	320
	Gascogne	«	303
M. Feydel (siège : le Gabut - LR)	*Président Briand*	chalutier à moteur	227
M.M. Veron et Cie (siège : rue Massiou - LR)	*Aunis*	chalutier à vapeur	242
	Île de France		321

Source : AD 17, 41 ETP 897, *Lettre du président de la chambre de commerce*, 29 février 1939

Ainsi, en 1938, La Rochelle ne compte plus que trois grands armements à la pêche industrielle qui ont résisté à la crise de la flotte des chalutiers à vapeur. Outre la Société des Chalutiers de La Rochelle gérée par F.J. Castaing, la plus importante avec treize chalutiers, deux autres grands armements existent toujours : les Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl avec douze navires et la nouvelle société de F. Menu toujours appelée Association Rochelaise de Pêches à Vapeur. Deux petits armements survivent : la société Véron et Cie qui ne possède plus que deux chalutiers et Feydel avec un seul. La crise du chalutage à vapeur n'a cependant pas fait disparaître les chalutiers motorisés au charbon. Ceux-ci constituent encore 95 % de la flotte du port en 1938. Ce sont des navires anciens. Seuls deux chalutiers à moteur diesel existent (tableau 71). C'est dans cette période 1930-1938 que Lorient dépasse La Rochelle, atteignant 33 066 t en 1938, contre 18 706 t pour le second (annexes 45 et 48).

Le marasme de la pêche française et la crise de l'armement industriel à vapeur rochelais trouvent leur source dans des facteurs plus globaux. La crise économique des années 1930, partie des États-Unis et de sa crise boursière et financière, touche aussi la France, son économie et sa population active. Avec les manipulations monétaires qui en résultent, cette crise a des répercussions sur la pêche.

4.2 Des effets de la crise sur les armements à la pêche

La grande dépression des années 1930 se propage dans le monde par le canal des banques, des bourses et du commerce extérieur. Elle ne touche pas les pays au même moment et avec la même force. La France n'est touchée qu'en 1931.

4.2.1. Une crise économique importée

La crise économique, en France, est tardive et moins brutale que pernicieuse. Elle se lit moins dans l'ampleur des dénivellations – production, chômage, niveau de vie – que dans l'impossibilité d'une reprise qu'une seule statistique évoque sèchement : en 1938, la production industrielle est inférieure d'au moins 20 % à ses sommets de 1929-1930. Seule, parmi les pays industriels européens, la France paraît condamnée à la stagnation, voire à la paralysie. Déclin économique et déclin démographique se conjuguent exprimant, au-delà des courbes de l'activité, la crise d'une société[809]. L'économie française se dégrade par paliers. A trois reprises, la conjoncture internationale cause le recul de la production, les distorsions progressives entre prix nationaux et étrangers. Pourtant, grâce à un protectionnisme renforcé, la France s'enferme dans un circuit économique artificiel, qui a ses avantages immédiats. En 1930, la production industrielle reste à son zénith de janvier à mai ; celle de janvier 1931 est encore peu distante de celle de janvier 1929. La France paraît à l'abri des catastrophes sociales qui touchent l'Allemagne et les États-Unis. Le nombre de chômeurs secourus ne dépasse pas 500 000 personnes au plus mauvais moment et son augmentation y est plus lente : la crête de la vague n'est atteinte qu'en 1934-1935. Les capitaux continuent à s'investir sur la place boursière de Paris, ce qui est une sorte d'hommage au franc-or[810]. La crise gagne cependant en 1931, commençant par un recul régulier de la production industrielle et des exportations. En 1932, la France paraît donc dépendante de l'évolution mondiale, enregistrant un creux d'activité au début de l'année, suivi de quelques indices de reprises ou du moins de stabilisation. Mais, contrairement au redressement inégal, oscillant, mais généralement amorcé dans les pays industriels, la rechute s'annonce en France comme dans les pays fidèles au Bloc-or[811]. Les indices de la production industrielle, qui passent par un petit sommet au printemps 1933, glissent à nouveau et très régulièrement jusqu'aux premiers mois de 1935,

---

[809] RONCAYOLO Marcel, *Le monde et son histoire, Nos contemporains, t. IX,* Paris, Bordas Laffont, 1968, p. 421.

[810] Franc-or ou franc-Poincaré : la valeur du franc, unité monétaire française depuis la loi du 7 Germinal an XI (28 mars 1803), est définie par rapport à l'or. Le 25 juin 1928, Raymond Poincaré décide la fin du franc germinal. Sa nouvelle valeur est divisée par quatre, soit une dévaluation de 4/5^{e} du franc par rapport à la livre sterling. Nettement sous-évalué, le franc favorise les exportations françaises, mais il demeure toujours dans une parité fixe avec l'or.

[811] Bloc-or : déclaration commune le 8 juillet 1936 des États voulant maintenir l'étalon-or et une entente entre leurs banques centrales (Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Pologne et Suisse).

date à laquelle on rejoint les minima de 1932. Les exportations industrielles tombent en 1935 à moins de 50 % de leur niveau de 1928. Si le déficit commercial est réduit, c'est que le volume des importations lui aussi s'affaisse, s'adaptant au rythme assoupi de l'activité française[812].

Aussi la crise de l'emploi s'aggrave-t-elle en 1934-1935 ; la pointe extrême du chômage est atteinte en février 1935. Les difficultés financières, de budgétaires deviennent monétaires. Les sorties d'or s'accélèrent en 1935, moins menaçantes pour la valeur de l'encaisse que pour la confiance internationale dans le franc. L'attachement au franc-Poincaré, dans un monde qui a généralement dévalué[813], paraît expliquer l'originalité française. Avec les dévaluations d'autres monnaies, en particulier la livre-sterling (près de 40 %) le 21 septembre 1931, les prix français sont exceptionnellement élevés sur le marché mondial, à plus de 20 % au-dessus des prix anglais, et découragent les exportations. Mais la dévaluation du franc est repoussée, car elle est impopulaire. Ainsi, à défaut de cette mesure, le gouvernement comprime les prix par des baisses autoritaires ou par une déflation systématique[814].

Cependant, il finit par y consentir. Trois dévaluations successives sont décidées. La première, le 1er octobre 1936, est absorbée par la hausse des prix de gros et de détail décidée par les entreprises pour récupérer les hausses de salaires acquises par les accords Matignon des 7 et 8 juin 1936. En 1937, le franc n'a plus de cours fixe vis-à-vis de l'or et il flotte librement au gré du marché des changes, ce qui conduit à une nouvelle dépréciation du franc de 30 % par rapport à la livre entre juin et décembre 1937[815]. Il est dévalué une troisième fois en 1938, lorsque la France abandonne l'étalon-or. Le franc et la livre flottent alors ensemble vis-à-vis du dollar, qui devient de fait le nouvel étalon monétaire mondial. Dès la première dévaluation, les effets se font sentir sur les armements à la pêche. Ceux-ci demandent à l'État de prendre des mesures de protection.

4.2.2 Baisse de la consommation et hausse des prix des importations

---

[812] RONCAYOLO Marcel, *Le monde et son histoire, Nos contemporains, t. IX, op. cit.,* p. 421-424.

[813] Affecté par la crise économique provoquée par le krach boursier d'octobre 1929 aux États-Unis, le Royaume-Uni dévalue la Livre-Sterling le 20 septembre 1931, sa convertibilité en or est suspendue. La spéculation sur la livre n'est plus possible, les spéculateurs se tournent vers le dollar qui est encore convertible en or. En 1933, Roosevelt décide à son tour de suspendre la convertibilité du dollar en or pour le dévaluer. Il le dévalue à nouveau en 1934.

[814] Déflation : politique d'ensemble visant à une contraction des grandeurs économiques normales : baisse des pris, des salaires, réduction de la masse monétaire.

[815] RONCAYOLO Marcel, *Le monde et son histoire, Nos contemporains, t. IX, op. cit.,* p. 441.

La crise économique et sociale influe sur la consommation des français, sur celle du poisson entre autre, qui se contracte, alors que les trois dévaluations du franc à partir de 1936 poussent à la hausse du coût de l'énergie et des biens importés. Ainsi, la consommation du poisson en France, contrairement à la Grande-Bretagne, ne suit pas le développement de la production, provoquant un tassement des prix moyens globaux. C'est le cas à la criée de Lorient. En francs constants, le prix moyen de 1935 est inférieur à celui de 1928 (tableau 72). Le kilo de colin décapité qui se vend aux halles de Paris, la première semaine de l'année 1930, entre 15 et 20 frs, voit son prix baisser entre 10 et 12 frs en 1935. Cette diminution sensible de la consommation de poisson frais ou en conserve est un phénomène national, en raison même de la crise intérieure sévissant sur les populations rurales et des petites villes qui vivent d'abord de leur autoproduction.

Tableau 72 – Évolution des prix moyens globaux à la criée de Lorient (1930-1935)

Années	Prix en francs courant à la criée
1930	3,03
1931	2,48
1932	2,59
1933	2,56
1934	2,24
1935	2,14

Source : CCI du Morbihan, *Dossier d'accompagnement d'une exposition pour le 60e anniversaire du port de Lorient-Kéroman*, juin-octobre 1987

Les dévaluations du franc ont des conséquences fortes sur les coûts de production. Selon F.J. Castaing, le président du Syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur de La Rochelle, « la situation particulièrement grave dans laquelle se trouve l'armement à la pêche vient encore de s'accentuer par suite de la dévaluation du franc, dont les conséquences immédiates ont été d'augmenter les frais généraux de l'armement dans la proportion de 35 à 40 %, sans compter l'augmentation due à l'application des lois sociales et du relèvement des salaires depuis juin dernier [1936][816] ». Son syndicat intervient, directement et par

[816] AD 17, 41 ETP, dossier 163, n° IV, chemise 5, CASTAING F.J., Président du syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur de La Rochelle, *Lettre au Président de la Chambre de commerce de La Rochelle*, 14 octobre 1936.

l'intermédiaire du Comité central des armateurs de France, pour signaler au ministre de la Marine Marchande l'extrême urgence qu'il y a à prendre des mesures en vue d'éviter un arrêt des chalutiers. Cependant, en appui à cette lettre, la chambre de commerce rochelaise émet un vœu qui, pour expliquer la crise dont souffre l'industrie de la pêche, ne met pas l'accent sur cette dévaluation du franc mais sur d'autres « causes principales » : d'une part, les charges sociales constamment accrues qui lui ont été imposées en ces dernières années ; d'autre part les frais considérables d'entretien qui résultent pour l'armement de l'état de vétusté des navires en service dont, pour la plupart, la construction remonte à plus de vingt ans, c'est-à-dire avant la Grande guerre. Mais avec la troisième dévaluation de 1938, la situation de la pêche maritime devient « critique » déclare le comité central des armateurs de France, qui affirme « qu'il était impossible à l'industrie de la pêche de vivre en période de dévaluation ». Ce comité rappelle combien les armements à la pêche ont souffert des fluctuations du cours du franc depuis 1920. Ainsi la flotte de pêche fraîche, qui comptait plus de 550 chalutiers en 1928, n'en compte guère que 360 au 1er janvier 1937. Depuis lors, ce nombre a encore diminué par suite d'arrêt d'exploitation et de ventes de navires à la démolition. Les armateurs renoncent à poursuivre une exploitation déficitaire, les perspectives d'avenir ne leur permettant pas d'escompter une récupération prochaine de leurs pertes[817].

Les trois dévaluations successives du franc rendent, en effet, plus coûteuses les importations de charbon en provenance du Pays de Galles, mais aussi le gazole, le cordage, les câbles d'acier et les cuirs de chalut, car les cours de ces matières sont cotés en livre-sterling. Ainsi, le charbon, qui valait à quai 90 frs la tonne en juin 1936, en vaut 205 frs en 1938 ; le gasoil, coté 275 frs en 1936, est vendu 600 frs la tonne 3 ans plus tard ; le cordage Manille est passé de 5 frs le kilo à 8 frs, les câbles d'acier de 4 frs à 6 frs le kg, les cuirs de chalut de 225 frs à 385 frs pièces. Et ces chiffres pourraient encore augmenter, craint alors le Comité central des armateurs ; il est alors impossible de faire des prévisions puisque les cours de ces matières sont cotés en livres-sterling[818].

Tableau 73 - Bilan d'exploitation d'un chalutier à vapeur de 300 tx (1936-1937), en francs courants

[817] AD 17, 164 J, Fonds du Syndicats des armateurs des chalutiers à vapeur, « La situation critique de la pêche maritime », *Mémorandum du comité central des armateurs,* 1937 (date non précisée), p. 1.
[818] *Ibid, loc. cit*.

CHAPITRE DE DÉPENSES	ANNÉE 1936	ANNÉE 1937	AUGMENTATIONS
Salaires	252.262	315.327	25 %
Congés payés		15.000	1/2 mois de salaires à terre
Loi de 40 heures		30.000	1 mois de salaires à terre
Invalides, prévoyance, Assurances sociales, Allocations familiales		28.694	20 %
Charbon (2.762 tonnes)	228.436	566.210	150 %
Glace (482 tonnes)	34.780	53.020	52 %
Agrès, avitaillement	87.179	174.358	100 %
Frais d'exploitation	387.740	531.512	20 %
Frais généraux (*sans amortissement*)	54.886		
Total des dépenses	1.045.283	1.714.121	64 %
Total des recettes	1.069.500	1.336.875	25 %
Profits et pertes	+ 24.217	— 377.246	

Source : AD 17, 164 J, Fonds du Syndicats des armateurs des chalutiers à vapeur, *Archives du comité central des armateurs, art. cit.,* p. 2.

Pour un chalutier à vapeur de 300 tx, armé pendant 340 jours en 1936, mais n'ayant navigué que pendant 300 jours, il ressort que la seule augmentation des prix d'importation des combustibles pèse très lourd dans les bilans des armements. L'augmentation des dépenses en combustibles, qui constituent 30 % des frais généraux d'exploitation, varie de 120 à 150 %. L'augmentation des charges sociales pour un navire de 300 tx est de 90 000 frs par an, ce qui pour 10 mois de navigation effective représente un franc par tonneau et par jour. L'augmentation générale des dépenses est de 64 %, alors que le produit de la pêche, avec la hausse du prix du poisson, ne progresse que de 25 %[819] (tableau 73).

Tableau 74 – Bilan d'exploitation d'un chalutier à moteur de 200 tx (1936-1937)[820], en francs courants

[819] *Ibid, loc. cit.*

[820] Ce bilan, comme celui du chalutier à vapeur ci-après, est celui d'une « exploitation ayant fonctionné 210 jours en 1936, révisé en tenant compte des augmentations en vigueur depuis le 1er juillet 1937 ».

CHAPITRE DE DÉPENSES	ANNEÉE 1936	ANNÉE 1937	AUGMENTATIONS
Salaires équipages	141.437	176.796	25 %
Congés payés	1.600	8.255	15 jours de salaires à terre
Invalides, prévoyance, Assurances sociales, Allocations familiales	2.813 974	16.091	
Loi de 40 heures		16.510	1 mois de salaires à terre
Gaz-oil (196 tonnes)	53.900	117.600	120 %
Glace	16.480	20.600	25 %
Agrès, avitaillement	57.605	115.210	100 %
Réparations, entretien	16.850	23.700	100 %
Frais de mareyage (débarquement poisson)	41.175		
Frais généraux	28.434		
Salaires des caliers	15.820	162.835	20 %
Matériel radio	15.975		
Impôts et patente	1.123		
Assurance	33.169		
Dépenses d'exploitation	427.355	657.597	
Amortissement	83.764	104.705	25 %
Total général dépenses	511.119	762.302	50 %
Recettes	525.570	656.762	25 %
Profits et pertes	+ 14.631	— 105.340	

Source : AD 17, 164 J, Fonds du Syndicats des Armateurs des chalutiers à vapeur, *Archives du Comité Central des Armateurs, art. cit.,* p. 2.

Le déficit touche aussi les chalutiers à moteur (tableau 74). Ainsi, pour un chalutier de 200 tx, les frais de gazole augmentent de 120 % en un an, de 100 % pour les agrès et l'avitaillement, l'entretien et les réparations. Les frais de personnel progressent de 20 à 25 %. Au total, les dépenses augmentent de 50 %, alors que les recettes de la vente de la pêche progressent pourtant de 25 %. Ainsi, en 1937, les deux types de chalutiers, à vapeur comme au diesel, présentent des bilans très déficitaires. « La pêche maritime ne peut vivre en période de dévaluation, car ses prix d'achat montent verticalement alors que ses prix de vente sont soumis à la concurrence des denrées agricoles dont les cours, sans être taxés d'une manière rigoureuse, sont néanmoins soumis à un contrôle qui tend à freiner leur hausse[821] ».

Ces conséquences des dévaluations du franc sur les comptes des chalutiers à vapeur, mais aussi à moteur diesel, se combinent à la mévente du poisson pour aggraver la situation. Les armateurs à la pêche demandent aux pouvoirs publics de prendre des mesures.

4.2.3 L'exigence de mesures de protection et de soutien à la pêche

Ces mesures portent sur les importations de poisson, par l'augmentation de leurs droits de douane et leur contingentement. Elles concernent aussi sur le financement des armements, par le biais du crédit et d'aides financières.

[821] *Ibid,* p. 3.

En 1931, la mévente du poisson en France conduit le comité central des pêches maritimes (CCPM), lors de sa séance du 13 octobre 1931, à mettre en cause les importations[822]. Déjà saisi du problème de ces importations massives de poissons étrangers en mai, il décide d'intervenir auprès du gouvernement. A la suite de cette action, les armements à la pêche obtiennent une augmentation sensible des droits de douane sur les poissons frais communs, par la loi promulguée le 11 juillet 1931, et la création d'un comité de propagande pour la consommation du poisson. Mais le relèvement des tarifs douaniers ne permet pas d'arrêter le mouvement des importations de certains poissons, notamment du hareng pelé, qui paraît devoir s'accélérer encore depuis la baisse de la livre sterling de près de 40 % en septembre 1931, constate le comité. Cette dévaluation de la livre et celle de la couronne norvégienne, qui la suit, portent la menace d'importations massives. Un arrêté interministériel du 9 décembre 1931 décide de contingenter les importations de conserves de poisson pour la période du 1er janvier au 29 février 1932. Sont concernés les sardines, pour 37 500 q et d'autres poissons pour 64 000 q. Les pays concernés par les importations de sardines sont surtout l'Espagne (9 400 q), le Portugal (27 000 q)[823]. Les autres poissons proviennent surtout des États-Unis (18 500 q) du Canada (16 600 q) et du Japon (16 000 q).

La mévente continue à sévir avec la consommation de poissons en berne et les importations accrues. A la suite de démarches du CCPM, la Banque de France est invitée par l'État à étudier, avec les établissements de crédit, les mesures qui peuvent être prises en faveur des armements à la pêche sérieusement atteints. Les décisions de principes proposent le report des échéances, l'ouverture de nouveaux crédits et la baisse des taux d'intérêts[824]. Le 16 février 1932, face à la crise persistante, le CCPM étudie d'autres remèdes. Les armateurs se rallient à la formule d'un crédit hypothécaire maritime qui permettrait de libérer les trésoreries des charges trop lourdes qu'elles supportent actuellement[825]. Ces facilités de crédit sont consenties par l'État avec l'objectif d'encourager « un effort dans le sens de la concentration » en vue de diminuer les frais généraux des armements[826]. Mais, malgré ces mesures, la situation de ceux-ci demeure précaire et les difficultés qui les affectent graves[827].

---

[822] AD 17, 164 J, Fonds du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, *Courrier du Comité central des pêches maritimes, Compte-rendu du conseil d'administration du 13 octobre 1931.*
[823] AD 17, 164 J, *op. cit*., *Lettre du CCPM du 21 décembre 1931*.
[824] AD 17, 164 J, *Compte-rendu du CA du CCPM du 12 janvier 1932*.
[825] AD 17, 164 J*, Compte-rendu du CA du CCPM du 16 février 1932*.
[826] AD 17, 164 J, Comité central des armateurs à la pêche (CCAP)*, Compte-rendu de la sous-section de la petite pêche*, 8 janvier 1932.
[827] AD 17, 164 J, *Compte-rendu du comité central des armateurs à la pêche*, 14 janvier 1932.

Le 27 septembre 1932, un arrêté interministériel, relatif à l'importation des poissons de mer, contingente à nouveau pour six mois, du 1er octobre 1932 au 31 mars 1933, les importations de poissons de mer frais ou conservés à l'état frais par un procédé frigorifique et celles des poissons secs, salés ou fumés (annexe 30).

La victoire du Front Populaire donne des espoirs aux marins pêcheurs. Au lendemain de son avènement, en juin 1936, on peut lire dans *La Voix du Marin* ces lignes *: «* Le gouvernement ne doit pas oublier les 80 000 pêcheurs français dont la situation est critique. Ils font confiance à Monsieur Tasso, nouveau sous-secrétaire d'État à la Marine Marchande, pour intervenir énergiquement et rapidement en leur faveur ». Énumérant les causes du marasme, les mesures à prendre à la vente ou à la production, en matière de politique douanière ou d'organisation professionnelle, le journal dresse un tableau précis de cette crise qui montre que les 36 000 petits pêcheurs côtiers sont ceux qui subissent la plus forte baisse des revenus. Leurs gains annuels sont descendus d'une moyenne de 8 000 frs à 12 000 frs en 1927, à celle de 1 000 à 3 000 frs en 1935. Parmi eux, beaucoup de petits patrons qui, dans les années de relative euphorie de l'après-guerre, ont emprunté auprès du Crédit Maritime, ne peuvent plus faire face à leurs engagements. Certains essaient, pour conserver leur statut d'inscrit maritime, d'accomplir leur temps de navigation au commerce. D'autres se casent comme ils peuvent, par exemple, dans les chemins de fer. En Bretagne, ils ne trouvent pas de travail dans les grandes fermes, dont le personnel est réduit au strict minimum depuis la crise agricole. Beaucoup sont contraints de chercher du travail ailleurs. Depuis le début de la crise, le littoral nord du Finistère a perdu le tiers de sa population maritime[828].

En 1938, le CCPM établit une situation critique de la pêche en mer et demande aux pouvoirs publics de prendre des mesures immédiates pour compenser la hausse des charges d'exploitation sous forme d'aide à l'achat du combustible déjà appliquée de 1922 à 1926, par l'attribution d'une prime d'achat de 75 frs par tonne de charbon et de 200 frs par tonne de mazout. Sa demande est la même pour la compensation de l'augmentation des charges sociales, afin de faire face à l'application des lois sociales - congés payés, loi des 40 heures, augmentation des salaires - en attribuant une allocation nette de un franc par tjb et par jour d'armement administratif des navires. Le CCPM souhaite aussi que la pêche soit assimilée à l'agriculture, afin de bénéficier des mêmes exonérations des dépenses résultant des lois

[828] Article cité par VAUCLARE C., « Naissance d'une industrie », MOLLAT Michel (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit., p. 282-283.*

sociales et du même régime de taxe à la production. Enfin, il formule l'idée d'une reconnaissance officielle des organismes professionnels chargés de rationaliser l'exploitation des navires de pêche, alors que les pouvoirs publics ont reconnu la nécessité de faciliter ces structures pour adapter l'exploitation des navires de pêche aux besoins du marché. Ces mesures immédiates devraient s'accompagner de la décision effective de la création d'un crédit hypothécaire maritime destiné à assurer le financement du renouvellement de la flotte de pêche, de la révision du régime de transport des produits de la pêche, notamment l'institution d'un bureau de coordination du transport du poisson, de la généralisation du transport par wagons isothermes et enfin de l'organisation d'une propagande en vue d'assurer le développement de la consommation du poisson dans les collectivités publiques contrôlées par l'État. Le gouvernement, mis au courant de la situation extrêmement grave des armements, est instamment sollicité par les armateurs pour prendre d'urgence les mesures qui s'imposent[829]. La montée des tensions diplomatiques en Europe crée une situation peu propice à de tels choix de l'État. D'autant que d'autres causes interviennent pour expliquer cette situation, des causes qui relèvent du champ plus spécifique de l'activité de pêche elle-même.

4.3 Des causes plus spécifiques au marasme de la pêche française

Les effets de la crise économique française, liées particulièrement aux manipulations des monnaies et aux politiques protectionnistes, ne peuvent masquer les difficultés plus particulières de la pêche : le vieillissement de la flotte des chalutiers et surtout l'épuisement des fonds de pêche traditionnels, dans le golfe de Gascogne comme en mer du Nord ou dans la Manche, phénomène qui fait débat. La pêche rochelaise en est une illustration.

Le vieillissement et les très mauvaises conditions de reconstitution de la flotte de pêche après 1918, les dommages de guerre étant calculés au plus juste, en constituent une première série de raisons.[830]. Un mémorandum du Comité central des armateurs de France précise que la flotte de pêche, dont toutes les unités mobilisables ont été réquisitionnées par l'autorité maritime pendant la guerre, a vieilli ou a disparu au service de l'État[831]. Or les chalutiers perdus sous réquisition n'ont pas été estimés le jour même de celle-ci, ils ont été remboursés aux armateurs à la valeur qu'ils avaient le jour de leur disparition compte-tenu de

---

[829] AD 17, 164 J, « La situation critique de la pêche maritime », *Comité central des armateurs de France.*
[830] CCI du Morbihan, *Dossier d'accompagnement d'une exposition pour le 60e anniversaire du port de Lorient-Kéroman*, juin-octobre 1987, p. 46.
[831] AD 17, 164 J, Comité central des pêches maritimes, *Mémorandum sur la situation de l'industrie de la pêche en France*, 10 juin 1932

leur âge. Cette valeur d'estimation, très inférieure à la valeur de remplacement, a été soldée en francs dévalorisés, alors que les armateurs ont dû reconstituer leur flotte en achetant des navires de toutes sortes et de seconde main, dont la valeur atteignait cinq à six fois la valeur d'avant-guerre en franc-or. D'autant que les chantiers navals français, détournés de leurs occupations normales par les besoins de la Défense Nationale, puis par la reconstitution urgente du tonnage de transport, furent incapables de fournir, entre 1919 et 1923, les 250 chalutiers nécessaires à l'industrie de la pêche. Ces chalutiers ont été fournis par l'Angleterre et le Canada lesquels, malgré la grosse quantité de navires qu'ils ont eu à vendre, en ont demandé un bon prix et ont pu ainsi se financer une flotte neuve aux dépens des armements français. C'est dire que la flotte de pêche nationale a été reconstituée dans des conditions déplorables pour les armateurs, qui ont travaillé avec un outillage très coûteux. Ils ont dû faire appel à des capitaux nouveaux, mais ils pensaient amortir, avec leurs bénéfices d'exploitation, une flotte surcapitalisée et la ramener peu à peu à sa valeur normale. Ces prévisions ne se sont pas réalisées et les armateurs ne purent effectuer que des amortissements insuffisants, le fisc n'ayant pas autorisé des amortissements supérieurs à 10 % de la valeur d'achat même dans les périodes courtes où ces amortissements pouvaient être exceptionnellement réalisés[832].

Mais l'appauvrissement des fonds de pêche paraît constituer une raison essentielle de l'affaiblissement de la trésorerie des armements industriels, renforcé par la diminution du rendement des chalutiers, ce qui les oblige à aller pêcher le poisson, devenu plus rare sur les fonds de pêche habituels, dans d'autres fonds plus éloignées au nord et surtout sur les côtes d'Afrique.

La période de guerre, pendant laquelle les fonds de pêche cessèrent d'être exploités, constituent une expérience grandeur nature de la question du peuplement des fonds. Les premiers chalutiers, après ce repos forcé, recommencèrent à pêcher dans la mer du Nord et le golfe de Gascogne et capturèrent un grand nombre de poissons, souvent énormes. Cet âge d'or n'eut qu'une courte durée et, deux ou trois ans après, la pêche se signala à nouveau par une diminution en nombre et en taille. Cela amena le Conseil international pour l'exploration de la mer, en 1924-1925, à demander la limitation de la pêche, mais il se heurta alors à des protestations des armateurs et des pêcheurs, uniquement préoccupés du gain immédiat[833].

---

[832] CCI du Morbihan, *Dossier d'accompagnement d'une exposition pour le 60e anniversaire du port de Lorient-Kéroman*, *op. cit*, p. 2.

[833] LE DANOIS É., « L'appauvrissement des fonds de pêche », *Revue des travaux de l'OSTPM*, vol. 4, *décembre 1931,* p. 412.

Alors même que l'on voit les frais généraux de pêche augmenter, on constate une diminution progressive des apports de certaines variétés de poisson et, par suite, une diminution des recettes[834]. Cette question de l'appauvrissement des fonds de pêche a été posée par les biologistes de très longue date et ceux-ci considèrent avec inquiétude le développement de la pêche, d'une part par suite de l'accroissement du nombre des navires, d'autre part par suite du perfectionnement des engins, écrit É. Le Danois, directeur de l'OSTPM, en décembre 193I[835]. Ce constat a donné naissance au Conseil International pour l'Exploitation de la Mer (CIEM) à Copenhague en 1885 qui a réuni des conférences, telle celle de 1897, où les délégués des nations riveraines de la mer du Nord s'assemblèrent pour envisager les conséquences possibles de l'extension du chalutage à vapeur.

Deux grandes thèses se sont opposées lors de cette ample discussion, rappelle É. Le Danois. La première soutenait que l'énorme réservoir vital que représente le monde marin était inépuisable. L'autre arguait que, si dans son ensemble la mer ne saurait être dépeuplée, il était cependant possible que certaines espèces localisées dans certaines régions puissent disparaître par suite d'une pêche trop intensive. Ainsi, F.J. Castaing, armateur rochelais et vice-président national de l'OSTPM, lors d'une réunion de commission de cet institut le 7 juin 1929, contestant le compte rendu de la précédente réunion, affirme « que si la crise signalée par certains armateurs existe, elle ne peut être que partielle. Je ne crois pas à une diminution sensible des merlus, attendu qu'on n'a jamais pêché autant de merluchons que depuis six ou sept mois […]. Il faut donc croire que le gros merlu traqué de toutes parts se réfugie là où le chalutier ne peut l'atteindre ». Le dépeuplement des fonds ne lui apparaît pas comme un problème. Les chalutiers de La Rochelle en ont livré jusqu'à plus de dix tonnes par marée, tous de taille marchande, puisque pêchés dans les grands fonds […][836] ». L'armateur envisage à la rigueur une modification des maillages des chaluts, mais il croit devoir mettre en garde la commission contre les conséquences de la suppression complète. Il serait bien difficile de faire respecter les interdictions par suite de l'affaiblissement de la surveillance, à cause de la suppression de bateaux gardes côtes, ainsi que de nombreux postes de douaniers, gardes maritimes et autres agents. Lors de cette réunion, le député Canu déclare, au contraire, que depuis longtemps, on constate la disparition du petit poisson. « Tout le monde est convaincu que l'intensification de l'industrie de la pêche a des conséquences destructrices. Cette

---

[834] CCI du Morbihan, *Dossier d'accompagnement d'une exposition pour le 60e anniversaire du port de Lorient-Kéroman*, *op. cit*.„ p. 3.
[835] LE DANOIS E., « L'appauvrissement des fonds de pêche », *op. cit.,* p. 411.
[836] AD 17, 164 J, *Compte-rendu de la réunion de la sous-commission de l'ISTPM*., *op. cit*, 7 juin 1929

industrie est avant tout extractive, elle ne remplace pas ce qu'elle a récolté ». Et de proposer une « sérieuse réglementation[837] ».

L'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur constate, dès 1926, la diminution anormale des quantités de poissons pêchés. Les tonnages varient de huit à dix tonnes fin 1926, contre vingt tonnes et plus en 1920. Alors que le prix du poisson diminue au second semestre 1928, le bilan de la société demeure créditeur de 69 581 frs, dont seulement 11 708,75 frs de bénéfice effectif. Elle pense trouver une solution en diversifiant son activité à terre : « Il n'y a pas lieu de s'alarmer outre mesure sur l'avenir des pêches, un vaste champ d'exploitation restant ouvert à l'utilisation de sous-produits appelés à compenser le fléchissement des apports en merlus (…)[838] ».

Mais d'autres interlocuteurs soulignent la gravité de cette surpêche, qui appauvrit les fonds. En 1930, Etienne Barraud, commerçant rochelais en voilerie met en cause la pêche côtière artisanale qui détruit des poissons miniatures en très grande quantité, en particulier la sole : « L'appauvrissement des fonds de pêche côtiers auquel il serait, de l'avis même de la presque totalité des pêcheurs, grand temps de remédier, provient exclusivement de l'emploi du chalut à petites mailles […][839] ». Éric Dardel affirme, lui aussi, que la question vitale qui domine toute l'économie de la pêche industrielle du poisson frais est bien celle de l'appauvrissement des fonds chalutables. Et de citer un important armateur de La Rochelle, O. Dahl, qui signale en 1934 (*La pêche maritime*, 1934) que, d'après les livres de son comptoir d'armement, le tonnage moyen par marée est tombé de 17 000 à 8 650 kg en dix ans, entre 1924 et 1934[840]. Il attribue cette raréfaction du poisson à la destruction des jeunes poissons dans les eaux côtières par des filets aux mailles étroites.

Pourtant, en octobre 1936, des armateurs à la pêche et la chambre de commerce rochelaise avancent d'autres raisons aux difficultés de la pêche que la raréfaction des poissons ou du moins de certaines espèces. Ils mettent en avant la dévaluation du franc en 1936, les frais d'entretien des navires, leur état de vétusté, mais aussi, voire surtout, les charges sociales avec la hausse des salaires des marins. F.J. Castaing, président du Syndicat des armateurs des chalutiers à vapeur, met aussi l'accent sur ces causes autres que la surpêche. Pour lui, « la situation particulièrement grave dans laquelle se trouve l'armement à la pêche vient encore de

---

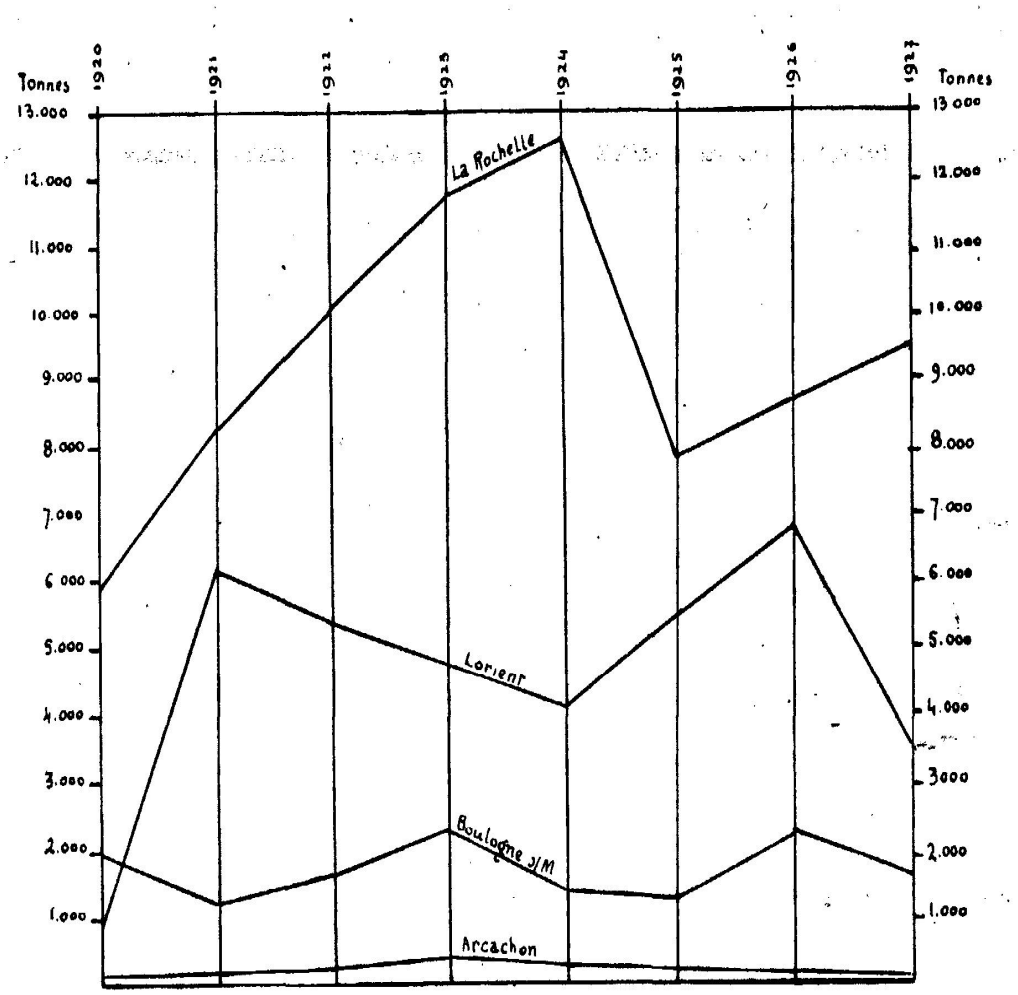
[837] AD 17, 164 J, *Compte-rendu de la réunion de la sous-commission de l'OSTPM.*, 7 juin 1929.
[838] *AD 17, 164 J, Rapport du Conseil de surveillance de l'ARPV du 2e semestre 1928.*
[839] AD 17, Archives privées du syndicat des marins de La Rochelle, BARAUD Étienne, fourniture en voile en Vendée, *Lettre au Président de la Chambre syndicale des mareyeurs de La Rochelle*, 17 janvier 1930.
[840] DARDEL Éric, *Les pêches maritimes*, Paris, PUF, 1946, p. 62.

s'accentuer par suite de la dévaluation du franc […] sans compter l'application des lois sociales et du relèvement des salaires depuis juin dernier [avec les Accords Matignon][841] ». La chambre de commerce considère, de même, que « la crise particulièrement grave dont souffre cette industrie [de la pêche] a pour causes principales d'une part les charges sociales constamment accrues qui lui ont été imposées en ces dernières années, d'autre part les frais considérables d'entretien qui résultent pour l'armement de l'état de vétusté des navires en service dont, pour la plupart, la construction remonte à plus de vingt ans[842] ».

L'exemple du merlu est particulièrement significatif, car le dépeuplement porte spécialement sur cette espèce dans le golfe. Sitôt après la guerre, les fonds du plateau continental atlantique fournissaient en abondance ce poisson noble recherché par les consommateurs, surtout celui de grande taille. Chaque chalutier, en huit jours de pêche, ramenait à terre de 12 000 à 20 000 merlus. Mais, dès 1921, la décroissance des prises commence, en particulier à Lorient. Elle concerne aussi Boulogne et La Rochelle en 1924-1925 et devient un phénomène global (graphique 3). Vers 1923, l'introduction du chalut Vigneron-Dahl apparaît comme un remède, mais l'augmentation des captures est surtout due à une prise plus intense des jeunes merluchons. Après les adultes, les jeunes disparaissent à leur tour et, à partir de 1927, le tonnage global descend définitivement, écrit É. Le Danois. Pour lui, seul un événement comme la guerre, par suite de l'absence de toute pêche, a causé un arrêt dans la courbe décroissante que marque le tonnage de captures des plies et dans la période récente, en ce qui concerne le merlu, la seule modification apportée temporairement est due à l'usage d'un nouvel engin. Certes, les races locales de merlus qui habitent le plateau continental à l'entrée de la Manche et dans le golfe de Gascogne peuvent obéir à des fluctuations naturelles, mais il n'en reste pas moins vrai que s'il n'y avait pas eu une pêche trop intense depuis la guerre, les captures d'après cette périodicité même auraient dû presque égaler les merveilleuses prises de 1921. Il y a donc une diminution certaine du stock[843].

Graphique 3 – Les apports de merlu dans les grands ports français, 1920-1927

[841] AD 17, 41 ETP 928, Pêches et produits de la mer, *Lettre de F.J. Castaing au Président de la Chambre*, 14 octobre 1936.
[842] AD 17, 41 ETP 928, Pêches et produits de la mer, *Vœux émis par la Chambre de commerce rochelaise,* séance du 22 octobre 1936.
[843] LE DANOIS É., « L'appauvrissement des fonds de pêche », *Revue des travaux de l'OSTPM*, *op. cit*., p. 413.



Source, BELLOC G., « Poissons de chalut, Etude monographique du merlu, Ière partie », Revue des travaux de l'Office des pêches, 1929, p. 154

Un naturaliste du service des pêches d'Angleterre, Hickling, démontre que les femelles du merlu demandent, pour se reproduire, d'avoir atteint une taille d'environ cinquante-deux centimètres. La destruction des gros merlus a donc, pour de longues années, porté préjudice à la vitalité des races locales du plateau atlantique, préjudice qui s'est accentué depuis que la pêche des merluchons s'est relativement accrue, car pour atteindre cette taille, la femelle du merlu met quatre années[844]. C'est ce constat qui amène le congrès national des pêches et industries maritimes de 1927 à émettre un vœu pour que les démarches soient poursuivies, en vue de réaliser une entente internationale pour la création en mer libre de cantonnements de pêche afin de permettre aux poissons de se reproduire[845].

Tableau 75 – Tonnage du merlu débarqué à La Rochelle (1925-1938)

[844] BELLOCQ G., *Note sur la croissance du merlu, variations ethniques et sexuelles*, *op. cit.*, p. 27.
[845] OSTPM, *Comptes-rendus du 10e Congrès des pêches et industries maritimes*, Alger, 1927, *op. cit.*, p. 161.

Années	Tonnage de merlu	Part du merlu dans la pêche rochelaise (%)
1925	7 812	59
1926	8 602	62
1927	9 270	56
1928	5 270	46
1929	7 646	40
1930	7 228	35
1931	6 793	38
1932	7 052	41
1933	5 415	38
1934	5 290	37
1935	4 602	29
1936	4 128	25
1937	4 700	27
1938	5 015	27

Source : AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes,* 1918 à 1938

A La Rochelle, le merlu est le poisson le plus pêché. Son tonnage débarqué connaît effectivement une baisse continue de 1927 à 1936, passant de 9 270 t à 4 128 t, soit une baisse de 55 %. Il en est de même pour la part de ce poisson dans l'ensemble de la pêche locale, qui passe de 62 % en 1926 à moins de 30 % dans les années 1935-1938 (tableau 75).

Une analyse plus détaillée du tonnage des principaux genres de poissons pêchés à La Rochelle montre que cette baisse de celui du merlu pêché est compensée par l'apport des poissons divers[846]. Il y a une sorte d'inversion du poids respectif des deux types entre 1920 et 1938 : le tonnage de merlu passe de 49,5 % des principaux apports à 25,9 %, alors que les autres poissons progressent de 30,8 % à 52,5 %. Par ailleurs, la baisse globale des apports se fait sentir avec force en 1934. Entre 1930 et 1934, alors que le tonnage total des principaux poissons pêchés chute de 56,9 % (de 34 822 t à 19 839 t), les apports en merlus diminuent de 27% (de 7 228 à 5 290 t) et ceux des poissons divers de 65,7 % (de 11 504 t à 6 809 t) (tableau 76). La pêche au merlu connaît la baisse la moins forte car les chalutiers le

[846] Autres poissons pêchés : congre, Saint-Pierre, bar, rouget, dorade, grondin, baudroie, vieille, mulet.

traquent, comme c'est aussi le cas pour la sole et la raie dont les apports progressent. Ce sont tous trois des spécialités recherchées du port aunisien.

Tableau 76 – Tonnage des principaux poissons pêchés par les Rochelais (1920-1938)

Poissons pêchés	**1920**	**1930**	**1934**	**1938**
Morue : - Terre-Neuve - Irlande	213	5 207 9 105	693 4 869	962
Merlus (colins)	5 908	7 228	5 290	5 015
Soles	191	297	547	195
Raies	1 468	1 114	1 345	2 672
Sardines	56	131	115	335
Thons	165	36	7	1
Poissons divers	3 680	11 504	6 809	10 189
Crustacés	259	196	162	18
Total	11 941	34 822	19 839	19 390

Source : AD 17 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes,* 1918 à 1938

Certes, si en tonnage la part du merlu dans le total des apports diminue de manière substantielle, en valeur marchande elle demeure cependant au-dessus de 50 % de la valeur totale des pêches, sauf en 1930 : 56,8 % en 1920, 41,6 % en 1930, 50,4 % en 1934 et 50,9 % en 1938 (tableau 77). Le prix du merlu reste en effet élevé, gonflant la valeur des ventes. Les poissons divers ont tendance à voir leur part en valeur augmenter faiblement, passant de 21 % en 1920, à 26,8 % en 1930 et 28,7 % en 1938, alors que leur tonnage progresse considérablement : 30,8 % en 1920 à 52,5 % en 1938. Ce sont des poissons moins recherchés, donc vendus à des prix plus bas que le merlu et les autres poissons à chair blanche, telles les soles et les raies.

Tableau 77 – Valeur des principaux poissons pêchés à La Rochelle, en frs (1920-1938)

Poissons pêchés	**1920**	**1930**	**1934**	**1938**

Morue : - Terre-Neuve - Irlande	620	9 374 18 138	931 7 839	2 407
Merlus (colins)	18 023	58 427	42 324	45 142
Soles	1 841	6 967	9 849	3 900
Raies	2 852	4 776	3 362	8 016
Sardines	151	659	346	1 677
Thons	627	258	39	7
Poissons divers	6 656	37 637	17 023	25 474
Crustacés	252	1 287	810	45
Total	31 725	140 154	83 817	88 520

Source : AD 17 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, 1918 à 1938

La réduction de la ressource, particulièrement les poissons à chair blanche comme le merlu, interroge sur ses raisons et sur la façon d'y répondre. L'appel est lancé aux scientifiques. Lors de la clôture du congrès des pêches et industries maritimes de 1927, le Professeur Pebard, président du comité exécutif du congrès affirme que, dans cette industrie de la pêche plus encore que dans l'industrie minière ou chimique, la recherche scientifique s'impose, car ici la matière première, au lieu d'être inerte, est vivante. Les animaux marins se déplacent, vivent, se reproduisent dans la vaste étendue des mers, d'après des lois qu'il faut connaître si on veut obtenir le maximum de rendement et pratiquer une pêche intensive, sans appauvrir trop les fonds[847]. Cette déclaration exprime tout le sens de la démarche de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (OSTPM), organisme public créé par la loi de finances du 31 décembre 1918[848], avec comme mission générale de "favoriser par les progrès de la science le développement des opérations industrielles se rattachant directement ou indirectement à l'exploitation des richesses de la mer[849] ». Cet organisme dispose de plusieurs antennes régionales, aux fonctions d'inspection et de recherche en laboratoire, telle celle de La Rochelle (carte 9). Cette structure rochelaise est créée en mars 1921 sur l'initiative

[847] OSTPM, *Comptes-rendus du 10e Congrès des pêches et industries maritimes, op. cit.*, p. 174.
[848] L'OSTPM remplace alors le service scientifique des pêches maritimes géré par le ministère des Travaux Publics
[849] Archives historiques de l'OSTPM, *Fiche de présentation de l'OSTPM*.

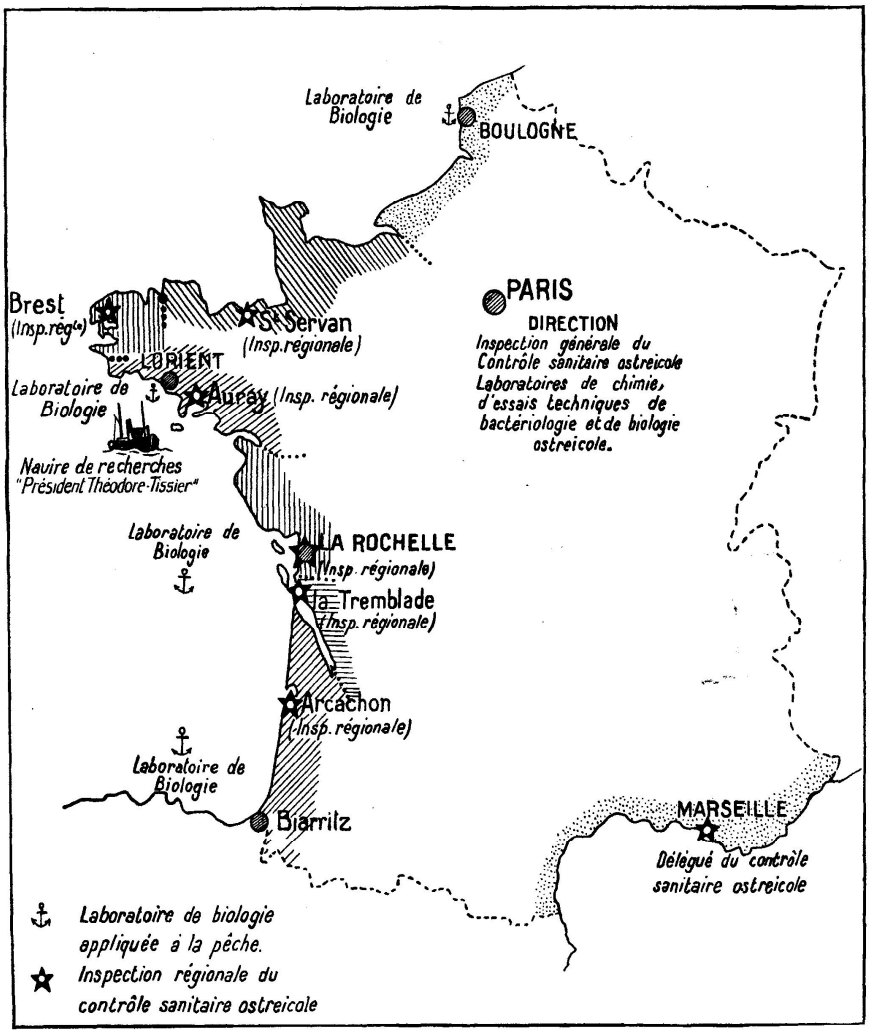
nationale de l'Office, en accord avec les armateurs locaux à la pêche hauturière industrielle Castaing, Dahl et Darde. G. Belloc en devient le chef[850]. La Rochelle ayant la première place pour la pêche au merlu, il est logique que ce port soit choisi pour être le centre d'étude sur ce poisson (graphique 4)[851].

Après la Première Guerre mondiale, deux chalutiers démobilisés, *La Perche* et *La Tanche*, sont affectés au service de la surveillance des pêches. Des travaux importants sont effectués à bord afin de les aménager, pour qu'ils puissent servir de navires de recherche. En 1920, ces deux navires prennent la mer[852]. En 1926, comme chaque année, le chalutier à vapeur *La Tanche* part du port de Lorient pour effectuer une croisière scientifique dans la région comprise entre l'Irlande et la côte nord de l'Espagne, en bordure du plateau continental du golfe. Son armement est complété, cette année-là, par un appareil particulièrement intéressant que l'ingénieur hydrographe Marti, son inventeur, est venu installer à bord. Il s'agit d'un sondeur, composé essentiellement d'un microphone, d'un amplificateur et d'un enregistreur. Il suffit de produire un choc à la surface de la mer pour lire immédiatement, sur l'enregistreur, la profondeur d'eau au-dessous du navire. Avec cet instrument, la mission se propose de rechercher en bordure du plateau continental des fonds de pêche accessibles au chalutage et d'en étudier la nature des eaux (salinité, température) et leurs ressources ichtyologiques*. Les recherches sur le merlu se poursuivent[853]. En 1932, un crédit de neuf millions, attribué au ministère de la Marine Marchande par la loi sur le perfectionnement de l'outillage national, permet la construction d'un navire destiné aux recherches océanographiques, spécialement affecté à l'OSTPM. Ce navire reçoit le nom de *Président-Théodore-Tissier*, en hommage à l'homme éminent qui a présidé aux destinées de l'Office. Le bateau est lancé en septembre 1933. Il est modifié, peu après, pour permettre l'embarquement d'une mission scientifique importante et l'aménagement d'espaces internes pour les laboratoires et les salles d'essais techniques[854].

Carte 9 – Implantation géographique de l'OSTPM

---

[850] OSTPM, « Le laboratoire de biologie marine de La Rochelle », *Revue des travaux de l'OSTPM*, t. XII, p. 45.
[851] BELLOC G., « Poissons de chalut, Etude monographique du merlu, première partie », *Revue des travaux de l'Office des Pêches*, 1929, p. 154.
[852] Archives historiques de l'OSTPM, *Fiche de présentation de l'OSTPM*, *op. cit.*
[853] Musée maritime La Rochelle, Fonds privé JONCOUR Y., RIVIERE Charles, « Une croisière scientifique », *La Petite Gironde,* 28 mars 1926.
[854] Archives historiques de l'OSTPM, *Fiche de présentation de l'OSTPM*.



Source : OSTPM, Revue des travaux de l'Office des Pêches, tome XII.

L'OSTPM développe ainsi son activité scientifique au service des armements. Il met à leur disposition les résultats de ses recherches pour mieux connaître les lieux de pêche. « Il n'a donc pas cessé d'amplifier les services que, dès l'origine, il a rendus à l'armement à la pêche. Il ne s'est pas borné à perfectionner par leur rationalisation les procédés de pêche ; il s'est appliqué au moyen de données scientifiques patiemment recueillies sur la migration des poissons, à mettre en quelque sorte les poissons à la portée des pêcheurs en guidant ceux-ci vers les lieux où la pêche a une chance d'être fructueuse[855] ». La sollicitude de cet établissement pour les intérêts de l'industrie de la pêche, qui travaille en partenariat avec les grands armements, contribue à la rationalisation et à l'intensification de la pêche hauturière, non sans accentuer le dépeuplement des fonds de pêche, faute de décisions politiques de protection des lieux de reproduction par la création de cantonnements.

---

[855] OSTPM, TISSIER Théodore, « Préface », *Revue des travaux de l'OSTPM*, t. XII, *op. cit.*, p. 10.

L'appauvrissement des fonds de pêche trop chalutés du golfe pousse les armements à envoyer leurs chalutiers, toujours plus puissants, pêcher plus loin vers le nord et la Grande Sole située à 400 milles du port, là où les bancs de poissons s'étendent sur 800 km au sud de l'Irlande, abondant en dorades et merlus durant l'été. En novembre 1931, de grands chalutiers propulsés par des moteurs diesel s'aventurent jusque sur les côtes marocaines où la campagne de pêche est très fructueuse. Depuis ce jour, les grands armements rochelais envoient chaque hiver, d'octobre à avril, quatre grandes unités balayer le plateau continental africain. Le *Casoar*, un grand chalutier à moteur diesel de 581 tx lancé en 1935, est spécialement destiné à cette pêche lointaine. A certaines marées, ses cales sont chargées de plus de 100 t de poisson[856].

En 1938, la situation est contrastée. La Rochelle connaît une forte réduction de 57,5 % de sa flotte de chalutiers à vapeur, dont le nombre en dix ans est passé de 80 à 34 (soit - 57,5 %)[857]. Le nombre de ses armements industriels est réduit à trois sociétés[858]. Mais l'apport de poissons tend à remonter à partir de 1934, sans retrouver son niveau des années 1920. Les chalutiers côtiers, de moins de trente tonneaux ne sont plus que quarante-cinq, appartenant à vingt-cinq armements dont les plus grands sont la Société Schneider (cinq unités), l'armement Gaury (trois), La pêche côtière, Lebon-Toublanc et les Armateurs Rochelais (deux unités chacune). Les voiliers tendent à disparaître. On en compte seulement trois immatriculés dans le port, deux appartiennent à Gaury et un à Scouarnec-Le Pen. La grande pêche morutière est encore présente avec la Compagnie Générale de Grande Pêche (La Morue Française), qui possède deux navires immatriculés à La Rochelle-Pallice. Mais l'essentiel de la flotte française de grande pêche est immatriculée à Bordeaux et surtout Fécamp. Une partie d'entre elle vient régulièrement, chaque année, décharger sa pêche à La Rochelle-Pallice[859].

La guerre éclate. La France est occupée par les troupes allemandes. La Rochelle l'est en juin 1940. L'activité de pêche est réduite, contrôlée par l'occupant. Cette période est troublée par des formes de collaboration économique.

4.4 Les années sombres de la pêche rochelaise (1939-1945)

---

[856] PAPY Louis, *La côte atlantique de la Loire à la Gironde*, t. 2, Bordeaux, Delmas, 1941, p. 159
[857] AD 17, 41 ETP 934, *Statistiques des ports maritimes, op. cit.*
[858] AD 17, 41 ETP 897, *Lettre du président de la chambre de commerce de La Rochelle, op. cit.*
[859] *Ibid, p. 2.*

Après trois années de Guerre d'Espagne (juillet 1936 - mars 1939), qui met en cause l'activité des chalutiers ibériques, le conflit mondial frappe la France, ses ports, sa pêche. Dès l'entrée en guerre contre l'Allemagne, La Rochelle n'est pas épargnée. Cependant la pêche continue pour certains armateurs, comme O. Dahl, dans le cadre d'une collaboration économique, alors que d'autres, dont des marins, entrent en résistance.

4.4.1 Une flotte de pêche réquisitionnée, en grande partie détruite

La Marine Nationale mobilise les marins pêcheurs, inscrits maritimes, à bord parfois de leur propre chalutier si celui-ci est réquisitionné comme navire auxiliaire de guerre. La Marine a tendance à réquisitionner beaucoup à La Rochelle : seize chalutiers à vapeur et quatorze à moteur. Si l'on ajoute les bateaux en réparation, les difficultés d'approvisionnement en fuel, la pêche en mer est alors quasi interrompue pendant trois semaines à un mois, au moment de la déclaration de guerre du 1er septembre 1939. A tel point que l'armateur Castaing doit aller à Paris pour obtenir du ministère de la Marine nationale des allégements de ces réquisitions. La pêche reprend au ralenti à la mi-octobre 1939[860]. Mais sur mer, la guerre fait rage. L'Allemagne cherche à perturber le plus possible le ravitaillement de la France et de la Grande-Bretagne en armes et en pétrole par les États-Unis. Des navires sont attaqués, tel le paquebot *Champlain* dont une mine allemande provoque le naufrage à La Pallice. Ce navire transportait des civils, mais aussi des moteurs d'avion. Les U Boots, sous-marins allemands, sillonnent l'Atlantique pour couler navires de guerre et de commerce. En novembre 1939, un premier chalutier rochelais à vapeur, *Les Barges II*, coule sous les coups de la marine allemande. Le rapport de mer du patron du chalutier, en date du 4 décembre 1939, en témoigne[861] :

> « Je, soussigné Joseph Allais, patron du chalutier à vapeur « Les Barges II », […] armateur M. O. Dahl et Cie, déclare : le chalutier « Les Barges II » a repris armement le 7 novembre 1939, […]. Départ à la mer de La Pallice le 12 novembre à 11 h 30 pour la pêche, cap au compas 80 sud-ouest. Le 13 novembre mis en pêche à 4 h et continué la pêche. Le 21 novembre par 45°35 latitude nord et par 235 mètres de fond, nous avons aperçu par tribord, à 12 h 10, un sous-marin venant vers nous. Après avoir mis nos pavillons, ignorant totalement sa nationalité. Arrivé à cent mètres de

[860] Musée maritime La Rochelle, JONCOUR Y. GRIGNON M., *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, *op. cit*., p. 17.
[861] *Ibid*, p. 19.

nous environ, nous sommant par une salve de mitrailleuse à blanc d'évacuer le bord, avons compris tout de suite que c'était un sous-marin allemand.

Avons pris immédiatement toutes dispositions pour évacuer. Il nous envoie une deuxième salve de mitrailleuse pour activer l'évacuation. Étant à environ 100 mètres du bord dans l'embarcation de sauvetage, après sept coups tirés dans l'espace de dix minutes, le chalutier « Les Barges II » coula. Le commandant du sous-marin nous fit signe de rejoindre un groupe de chalutiers espagnols qui se trouvait un peu plus au sud. Deux de ces bateaux se sont détachés pour venir nous prendre. D'après le témoignage des patrons espagnols, le sous-marin les avait priés de venir nous chercher. Avons été environ une heure dans l'embarcation avant d'être recueillis par les chalutiers. Pas[?] et Trobajo du port de Pasajes où nous sommes arrivés le 22 novembre à 11h.

En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport sincère et véridique dans tout son contenu me réservant le droit de l'amplifier si besoin.

Le patron, signé : Allais ; Le second, signé Dorho

La Rochelle le 4 décembre 1939 »

Cette attaque pose alors la question d'armer les chalutiers d'un canon pour pouvoir se défendre. F.J. Castaing soumet la question à la chambre de commerce locale le 23 novembre 1939, rappelant qu'au début de la Première Guerre mondiale les Allemands n'avaient pas hésité à attaquer sur mer des cibles civiles. Des chalutiers et des cargos, soit dix-huit voiliers, un cargo et plusieurs chalutiers, dont deux appartenant à sa société, furent alors attaqués et coulés. Après de nombreuses et pressantes réclamations, les armateurs finirent à l'époque par obtenir cet armement. F.J. Castaing rappelle que le chalutier *Phoque,* armé d'un canon, fut attaqué par un sous-marin allemand et put ainsi se défendre, puisque le submersible fut certainement soit coulé, soit endommagé, sinon il ne serait pas rentré indemne au port. Dès lors, aucun autre chalutier ne fut plus jamais attaqué. Le Comité central des armateurs de France appuie cette demande. Après une réunion en décembre, le ministère de la Marine refuse[862].

Dès leur arrivée à La Rochelle le 23 juin 1940, les troupes allemandes réquisitionnent douze chalutiers à vapeur et quatorze chalutiers à moteur pour les transformer en navires de guerre auxiliaires, dragueurs de mines et patrouilleurs. Les chalutiers reçoivent l'interdiction

---

[862] *Ibid*, p. 20.

absolue de détenir des postes de radio, afin d'empêcher la réception des émissions de radio anglaises. Dès juillet 1940, tous les bateaux de pêche doivent arborer un pavillon blanc d'au moins un mètre carré en tête de mât, couplé au pavillon national. Cependant les attaques allemandes continuent. Ainsi, le chalutier *Richelieu* armé par l'ARPV est-il mitraillé par un avion allemand le 12 juillet 1940, puis bombardé, mais sans être touché[863]. Il en est de même pour le chalutier rochelais *Joselle* qui le 13 juillet 1940, alors en pêche, reçoit d'un avion allemand une salve de mitrailleuse sans l'atteindre cependant. Cet avion se dirige aussi vers d'autres chalutiers. Le patron du *Joselle* décide de rentrer à La Rochelle, ainsi que les patrons d'autres unités[864].

Les Allemands exercent, pendant toute la guerre, un contrôle très étroit de tous les ports français. A La Rochelle, ils reprennent des dispositions analogues à celles du Moyen Âge où le havre d'échouage était fermé la nuit par une chaîne tendue entre les deux tours. Un bateau de pêche réquisitionné, le *Gaston Bouineau*, mouillant dans le chenal d'accès, ferme la nuit ce chenal avec un filin. Tout navire, de jour comme de nuit, est tenu de l'aborder pour vérification. Les capitaines et patrons de tous les navires doivent se présenter au bureau des autorités allemandes, à La Rochelle comme dans tous les autres ports, dès leur arrivée. Ils doivent prévenir de leur sortie, à 11 heures au plus tard, le jour de leur départ pour pouvoir obtenir une autorisation. Les bateaux qui font seulement des sorties à la journée n'y sont pas astreints. Les arrivages de poisson sont soumis à un contrôle très strict, ce qui est facilité par la réception des grosses unités de pêche au quai des pêcheries de trois sociétés importantes. Des prélèvements sur les tonnages pêchés sont effectués : un tiers pour la région parisienne, un tiers pour le ravitaillement de 38 grandes villes de province. Sur ce qui reste, les troupes d'occupation en retiennent la moitié. Cependant, la flotte de pêche a beaucoup diminué après les réquisitions allemandes. De plus, le mazout fait défaut. Un chalutier rochelais, *Lou Pescadou,* tente de s'équiper au gazogène avec une chaudière brûlant du bois, mais les problèmes techniques ne sont pas tous résolus et la solution ne peut se généraliser. Enfin, la navigation côtière n'est pas sans danger, en raison de la présence des mines et des combats dus au conflit anglo-allemand[865]. Nombre de chalutiers rochelais disparaissent durant la période 1939-1945. L'ARPV en perd six : réquisitionnés pour cinq d'entre eux, ils sont abordés, coulés ou s'échouent (tableau 78). L'armement O. Dahl en perd cinq, dont trois

---

[863] *Ibid,* p. 25, Rapport du patron du chalutier *Richelieu*.
[864] *Ibid*, Rapport du patron du *Joselle*, 14 juillet 1940.
[865] GENET Christian, MOREAU Louis, *Les deux Charentes sous l'occupation et la résistance*, Gémozac, La Caillère, 1987, p. 102.

réquisitionnés, perdus, coulés pour deux d'entre eux par des sous-marins allemands, un autre étant sabordé par les Italiens. Celui de F. Castaing en perd trois, dont deux sont réquisitionnés, tous perdus ou coulés (tableau 79). Enfin, l'armement O. Dahl en perd cinq, dont trois réquisitionnés, perdus, coulés pour deux d'entre eux par des sous-marins allemands, un autre étant sabordé par les Italiens (tableau 80). Dix-huit chalutiers à moteur, plus petits, propriétés de petits armements disparaissent aussi, dix coureauleurs et sardiniers, sans oublier neuf voiliers ayant subi les méfaits de la guerre, coulés par des sous-marins anglais, ou pour trois d'entre eux, partis en Angleterre pour permettre à des résistants de rejoindre le Général de Gaulle, perdus lors de tempête[866].

Tableau 78 - Chalutiers de l'ARPV disparus (1939-1945)

NOM	Matricule	Construction	Tonnage tx	Force Motrice CV	Armateur et renseignements
MARIE-YETTE	LR 2511	1918 SOREL Canada	286	480	François Menu Réquisitionné par la marine française Coupé en 2 par abordage le 7 mars 1940
POITOU	LR 2345	1912 Middlesbrough	309	510	François Menu Torpillé le 17 déc. 1942 en rade de Mazagan 18 disparus
MARIE-ANNE	LR 2049	1920 Port Arthur	284	550	François Menu Réquisitionné par les Allemands. Coulé rade de La Pallice après mitraillage
GASCOGNE	LR 2821	1918 Middlesbrough	303	500	François Menu Réquisitionné et torpillé le 7 janvier 1943 en Méditerranée
MARIE-THERESE	LR 2509	1919 Canada	288	480	François Menu Coulé le 12 août 1944 après réquisition allemande
MARIE SIMONE	LR 2408	1918 Port Arthur	282	550	François Menu Réquisitionné par les allemands échoué Baie d'Audierne au cours d'un combat naval le 23 août

Source : Musée maritime La Rochelle, JONCOUR Y. GRIGNON M., *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime, op. cit.*, p.116

[866] JONCOUR Y. GRIGNON M., *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime, op. cit.*, p. 115 à 122.

Tableau 79 – Chalutiers de l'armement F.J. Castaing disparus (1939-1945)

NOM	Matricule	Construction	Tonnage tx	Force Motrice CV	Armateurs et renseignements
LES BARGES II	LR 2880	1919 Oulton	295	480	O. DAHL Torpillé par un sous-marin allemand le 21 nov. 1939. Pas de victime.
LA COUBRE	LR 2046	1913 South Bank	273	470	O. DAHL Réquisitionné puis saisi par les Italiens en 1942. Coulé par un sous marin allié le 25 juillet 1943
PEN MEN	LR 2757	1917 South Bank	253	480	O. DAHL Réquisitionné en septembre 1939. Sabordé par les Italiens à Bizerte le 6 mai 1943
LES BALEINES	LR 2048	1913 South Bank	253	470	O. DAHL Perdu en août 1944
LAVARDIN	LR 1977	1911 Middlesbrough	251	425	O. DAHL Réquisitionné et perdu le 23 octobre 1945

Source : Musée Maritime La Rochelle, JONCOUR Y. GRIGNON M., *op. cit.*, p. 115

Tableau 80 – Chalutiers de l'armement O. Dahl disparus (1939-1945)

HERON	LR 2522	1918 Canada	274	520	Castaing Fut coulé à Bizerte en novembre 1942
JOSELLE	LR 2523	1919 Canada	274	520	Castaing Réquisitionné en août 1940 par les allemands Perdu en septembre 1944
HARLE	LR 2675	1913 Aberdeen	264	264	Réquisitionné et retrouvé coulé au sud de l'arsenal de Rochefort

Source : Musée Maritime La Rochelle, JONCOUR Y. GRIGNON M., *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, *op. cit.*, p.117

Ce contexte compliqué explique la forte chute des prises qui passent de 18 708 t en 1938 à 6 669 t en 1945, sans autres chiffres publiés pour les années intermédiaires (tableau 81). Ces chiffres donnent le sentiment que la pêche en mer s'est arrêtée des années 1941 à la fin de la guerre en septembre 1945.

Tableau 81– Tonnage des apports de poisson à La Rochelle (1938-1945)

Années	Apports (t)
1938	18 708
1939	15 809
1940	11 028
1945	6 669

Source : CCI La Rochelle

« De 1939 à 1945 [… il fut impossible de s'écarter des côtes, ou de sortir des ports » écrit Paul Adam[867]. Mais la réalité rochelaise est autre, la pêche ne s'interrompt pas pendant la guerre. Certes, nombre de chalutiers ne sortent plus. Nombre d'entre eux sont réquisitionnés, voire coulés. Mais d'autres peuvent reprendre la pêche. Des statistiques publiées par les Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl montrent que des chalutiers sortent en mer (tableau 82). En décembre 1941, 31 chalutiers représentent un apport global de 454 t, pour un produit de 6 669 342,75 frs. Pour le mois de janvier 1943, 23 navires réalisent une pêche de 517 t pour une valeur de 8 535 290,40 frs. En mars 1944, 25 unités pêchent 475 t, pour une valeur de 8 930 005,05 frs. En décembre 1945, 27 bateaux pêchent 324 t pour une valeur de 5 740 071,10 frs[868]. Ce sont donc 25 à 30 chalutiers qui apportent entre 300 et 500 t de poisson par mois. Au total, cela pourrait représenter 3 500 à 5 000 t sur une année. C'est un tonnage trois à cinq fois moindre qu'en 1939, avec une flotte en état de pêcher réduite, qui avoisine celui de La Rochelle en 1945, définitivement libérée le 7 mai. Cela signifie que des armements réussissent à sortir pour pêcher dans le golfe, avec l'accord de l'Occupant. Joseph Camenen, patron de pêche, témoigne de ce qu'« il fallait maintenant compter avec la présence des Allemands, subir leurs règlements, être irréprochables et cela n'était pas facile. Ils nous encourageaient même car il fallait bien assurer le ravitaillement, mais à des

[867] ADAM Paul, « Les bouleversements des pêches contemporaines '1945-1985) », M. Mollat, *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit*., p. 298.
[868] Musée maritime de La Rochelle, JONCOUR Y. GRIGNON M., *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, *op. cit*., p. 134 et suivantes.

conditions particulières, qu'ils nous imposaient. Il était interdit de dépasser certaines limites, le quarante-septième parallèle surtout, car ils craignaient de nous voir rallier l'Angleterre […][869] ». Ainsi, l'équipage de Joseph Camenen ne peut pêcher longtemps car, début août 1940, les Allemands réquisitionnent son chalutier, le *Stern*.

Tableau 82 - Résultats des chalutiers des Pêcheries de l'Atlantique (janvier 1943)

Pêcheries de l'Atlantique
LA ROCHELLE

6 Février 1943

RESULTATS DES PECHES AU 31 JANVIER 1943.

1943	BATEAUX	POIDS	MONTANT
2	* DUPERRE *	47,343,---	754,599,35
4	* VENUS *	45,423,---	736,871,05
5	* CHARLES-LOUIS *	12,719,---	149,790,55
5	* ILE-DE-FRANCE *	42,055,---	711,535,90
7	* AILLY *	14,129,---	222,090,65
7	* ALBATROS *	15,072,---	242,705,75
9	* RIALTO *	1,383,---	17,889,90
9	* LA BANCHE *	45,981,---	802,101,40
11	* MOUETTE *	27,457,---	447,221,40
15	* CHARLES LOUIS *	1,278,---	12,562,55
15/16	* MARIE-JEANNINE *	11,525,---	188,543,60
15/16	* ANTOINE *	17,212,---	264,997,40
16	* OCEANIC *	12,687,---	200,647,--
18	* EMMA *	17,169,---	257,327,35
19	* DUPERRE *	34,668,---	571,944,55
19	* LIMANDE *	30,395,---	550,099,45
20	* RIALTO *	10,497,250	139,361,95
21	* VENUS *	21,980,---	371,044,85
21/22	* ILE DE FRANCE *	36,135,---	645,992,05
25	* LA BANCHE *	42,933,---	785,410,10
25	* ALBATROS *	17,500,---	281,065,75
28	* MARIE-JEANNINE *	11,677,---	181,636,85
	TOTAUX	517,218,250	8,535,239,40
6	* DENISE-SIMONNE *	7,723,---	73,569,65
51	* BARBUE *	2,942,900	30,227,50
21	* DENISE-SIMONNE *	5,409,500	62,463,25
30	* BARBUE *	8,206,---	120,774,70
	TOTAUX	24,281,400	287,035,10
		517,218,250	8,535,239,40
		541,499,650	8,822,274,50

[869] CAMENEN, J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, Paris, Pen Duick, 1979, p. 107.

Source : Musée Maritime de La Rochelle, JONCOUR Y. GRIGNON M., *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, *op. cit*., p. 169

Outre les pêcheries des sociétés d'armement, l'encan municipal connaît une activité de vente de poisson pendant ces années, à tout le moins entre 1940 et 1943. Mais celle-ci baisse fortement en 1943, de moitié sur l'année précédente, ne représentant plus que 527 t contre 5 285 t en 1940 (tableau 83). Cette chute des apports de poisson sur le marché public traduit la forte réduction de l'activité des patrons de pêche des petits armements, à cause de l'état de guerre (réquisitions et destructions de navires, insécurité en mer).

Tableau 83 - Activité de l'encan municipal de La Rochelle (1938-1943)

Années	Tonnage vendu	Produit de la vente
1938	6 305	31 528 384
1939	5 423	34 254 648
1940	5 285	47 568 103
1941	3 408	38 821 538
1942	1 045	12 183 656
1943	527	4 718 730

Source : AM La Rochelle, 15 W 53, *note* non signée et non datée

Avec la Guerre d'Espagne, puis les années d'Occupation, la pêche est donc réduite mais réelle dans le golfe. Le carburant manque, il n'y a pas d'embarquement, écrit J. Camenen. N'ayant pas le choix, celui-ci comme d'autres marins pêcheurs cherche un autre emploi. Il finit, avec quelques autres, par embarquer sur un voilier réarmé, puis prend le commandement d'un navire en bois le *Fureteur*. « A cette époque, on pêchait en abondance merlans, maquereaux, raies, carrelets, soles et un poisson à peu près disparu du golfe, mais que l'on trouvait encore en quantité à ce moment-là, le rouget-barbet. Les fonds étaient inexploités à cause de la guerre, ces poissons s'étaient rapprochés des côtes. En deux ou trois jours, on rentrait avec la cale pleine[870] ».

Pour autant, des chalutiers sortent, avec l'accord des autorités allemandes qui ont besoin de poisson pour nourrir leurs troupes. Ils vont solliciter la collaboration d'armateurs.

[870] CAMENEN, J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, *op. cit*., p. 111.

4.4.2 Collaboration économique d'armateurs et résistance

Dès l'été 1940, la *Kriegsmarine* achète à des chalutiers saisis la majeure partie de leur pêche, contrevenant ainsi aux conventions d'armistice, pour satisfaire les besoins alimentaires de ses troupes. Le secrétariat d'État à la Marine de Vichy ne prend jamais le risque d'importuner le puissant occupant à ce sujet. Un « arrangement » est signé en octobre 1940 qui prévoit que les apports des bâtiments retenus seraient distribués à parts égales entre l'armée allemande et les services du ravitaillement français. Après avoir en vain cherché à affréter des navires de pêche, les Allemands demandent à des pêcheurs de travailler directement pour eux. C'est le cas dans les ports bretons. Ainsi, l'accord conclu en 1940 n'est jamais respecté et les administrations de l'Inscription maritime française ne cessent de relever des infractions flagrantes, des pêcheurs français – tel celui du chalutier étellois *Paotr Trech Couh* débarquant à Brest en novembre 1941 - refusant de remettre au Ravitaillement français la moitié des produits de leur pêche. Les Allemands sont de bien meilleurs payeurs. La « pieuse indignation » du secrétaire d'État reste lettre mort et les bâtiments exploités par la Marine allemande continuent de pêcher sans aucune interdiction, en bénéficiant au contraire de toutes les facilités pour obtenir du gasole, de l'huile, des filets, … En janvier 1942, cette manière d'opérer se généralise[871]. « Un grand nombre de bateaux de pêche (chalutiers et autres) seraient réquisitionnés par les autorités allemandes en vue, soit de pratiquer directement la pêche pour leur propre compte, soit de la faire pratiquer également à leur profit, par certains armateurs dont elles libéraient alors les bateaux[872] ».

A La Rochelle, à la fin de la guerre, l'armateur O. Dahl est accusé de collaboration économique avec l'Allemagne. Préparant sa défense, il produit un dossier en trois exemplaires dont un est remis au curé du quartier rochelais de Fétilly, un résistant notoire. Une note rédigée de sa main rappelle son passé d'armateur depuis 1907, sa contribution à la défense de la pêche, ses apports innovants pour cette activité rochelaise et française, sa contribution éminente au service du pays au cours de la guerre 1914-1918 pour l'acquisition de navires à l'étranger pour le compte de la Marine Nationale française. Plusieurs fois, il affirme « à quel point il pouvait me répugner » de travailler avec les Allemands, mais il voulait « avant tout

---

[871] FICHOU Jean-Christophe, *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale,* Rennes, PUR, 2009, p. 179-180.
[872] SHD Brest, 7 P 7 – 61, Paris le 7 janvier 1942, le directeur Sicé. Cité par FICHOU J.-C., *ibid.*

sauver mon [son] entreprise de la réquisition des occupants »[873] . Dans une autre note « sur les rapports que la Maison Oscar Dahl et Cie a dû entretenir avec les Autorités occupantes pendant la guerre », il précise les conditions de ses relations avec les autorités allemandes[874]. Il dit avoir été convoqué à Paris par un des fournisseurs de charbon de sa société avant-guerre qui lui transmet le désir, que certaines personnalités allemandes viennent d'exprimer, d'une rencontre « en vue d'établir à La Rochelle une usine de congélation du poisson pour l'Armée d'occupation ». Cette entreprise lui paraît « extrêmement hasardeuse », en particulier pour congeler du poisson ayant déjà séjourné huit à quinze jours à bord de bateaux dans la glace fondante. En outre, les autorités allemandes se sont engagées par des conventions entre les deux gouvernements (de l'Allemagne et de Vichy) à ne prélever que dix pour cent sur les apports de poisson dans chacun de nos ports. Le tonnage de poisson ainsi disponible au seul port de La Rochelle serait tout à fait insuffisant pour alimenter une usine.

Une première conférence a lieu avec Roloff, directeur général de la *Nordske Deutsche Hochseefisherei AG de Wesermunde*, déjà chargé de ravitailler les armées allemandes en poisson congelé de Norvège, où sept usines fonctionnent à cet effet. Le Docteur Schraud, directeur de la *Solo Fein Frost GMBH* de Berlin, firme détentrice du brevet américain Birdseye pour la congélation rapide à basse température, est aussi présent. Après discussion vive, « force m'est donc de m'incliner » devant les décisions, écrit O. Dahl, tout en précisant qu'il ne veut « en aucun cas, envisager la création d'une société autre qu'une société française et que l'accord devra être compris non pas comme de vainqueur à vaincu, mais comme d'égal à égal[875] ». Le capital de la société est réparti ainsi : 22,5 % de la Société *Hordsee*, 22,5 % de la Société *Solo*, 45 % de la Maison Dahl et 10 % de l'Association commerciale et charbonnière de Paris, représentant les mines de charbon *Haniel* de Duisbourg (Allemagne). Les chalutiers « bien que prises de guerre, navigueront sous pavillon français avec équipages français » tient à préciser O. Dahl. Le poisson sera payé aux armateurs aux mêmes conditions que celui des autres bateaux affiliés aux Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl. Enfin, non sans discussion et « condition sine qua non de l'accord », il obtient pour le Ravitaillement français « la plus grande part possible » (p. 4). Un protocole est signé entre Roloff, Schraud et O. Dahl le 3 octobre 1941. La société prend le nom de Société française de congélation du

---

[873] LABOUR Jean-Luc, Archives personnelles*, Dossier O. Dahl*, « Note sur mes activités pour le développement de l'industrie de la pêche maritime », p. 3, 1945.
[874] *Ibid,* « Note sur les rapports que la Maison Oscar Dahl et Cie (Pêcheries de l'Atlantique) à dû entretenir avec les Autorités occupantes pendant la guerre », non datée (1945), 18 p.
[875] *Ibid*, p. 3.

poisson (Pargel), s'installe à La Rochelle dans les locaux des Pêcheries de l'Atlantique, la société d'O. Dahl. En juin 1942, le préfet de la Charente-Inférieure affirme que la Pargel travaille avec les autorités allemandes et possède des capitaux français, mais aussi allemands. Il indique que « les autorités allemandes, par l'intermédiaire de M. Dahl, associé de la Société Pargel à capitaux français et allemands » lui ont demandé d'appeler l'attention du président de la chambre de commerce de La Rochelle sur un différend qui oppose ladite Société à M. Delmas, locataire d'un bâtiment appartenant à la chambre de commerce et situé sur les quais du port de La Rochelle, « réquisitionné par la *Hafenkommandanture*r pour le compte de la Société Pargel[876] ».

O. Dahl doit percevoir 10 % du produit de la vente. Mais, écrit-il, « si j'avais gardé pour moi, comme c'était mon droit strict, les bénéfices des bateaux et la marge de mareyage, j'aurais eu vite fait, évidemment, de réaliser une belle fortune. J'ai considéré que, même possédant ce droit, il eût été immoral d'en user pour priver mes collègues réfugiés des ressources des seuls instruments de rapport qu'ils avaient réussi à sauver de la destruction (p.6) ». Et de préciser plus loin : « Si j'ai dû, malgré moi, simple instrument d'exécution des Allemands, accepter cette association, du moins ai-je eu la grande satisfaction de voir le ravitaillement de mon pays en profiter au-delà de mes espérances (p. 10) ». « Toutes nos démarches entraînaient forcément des contacts quotidiens entre les occupants et ma Maison, m'obligeant à maints sacrifices d'amour-propre quand il me fallait faire antichambre de longues heures à la *Feldkommandantur* et à l'Amirauté […], car parlant et comprenant l'allemand, c'est le plus souvent moi-même qui faisais les démarches ou menais les négociations (p. 10) ». Mais « tout en subissant la contrainte de cette association avec les Allemands, les résultats de l'opération que j'ai conduite se sont, à tous points de vue, avérés largement en faveur des intérêts français (p. 14) ». « Ai-je besoin de dire que ce ne fut ni par plaisir ni par amitié, mais bien par calcul […]. Ils m'avaient d'ailleurs forcé la main […]. C'est bien à contre cœur que j'ai obtempéré […]. N'ayant du reste jamais eu d'autre souci que de sauvegarder l'intérêt Français […] (p. 15) ».

Sa responsabilité provoque un vif débat. Ainsi, le journal le *Réveil de l'Aunis* titre le 10 avril 1946 : « Trahison de la Bourgeoisie. Nous vous présentons Oscar Dahl, grand bourgeois, armateur, titulaire de la Francisque[877] ». Le journaliste présente « un exposé

---

[876] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, Société TIPO, Pargel, Société Rochelaise de Pêche, *Lettre du Préfet de la Charente-Inférieure au Président de la Chambre de commerce de La Rochelle,* 22 juin 1942.

[877] LABOUR Jean-Luc, *Archives personnelles, Dossier O. Dahl* et AD 17, Jx 195/2, *Le Réveil de l'Aunis*, 10 avril 1946, p. 1.

complet et probant d'une des entreprises de collaboration économique les plus caractérisées qui aient existé en France ». Il précise que le 29 septembre 1941, O. Dahl sollicite du préfet l'autorisation de créer une industrie ayant pour objet la mise en filets et la congélation à terre du poisson de mer[878]. Cette autorisation lui est refusée et le recours formulé devant le secrétaire d'État à la Production Industrielle est également rejeté le 1er août 1942, en raison de la rareté des arrivages de marée et du manque de combustibles et matériaux nécessaires à ce genre d'industrie. « Malgré ce rejet, la Société Pargel fut constituée sans aucune autorisation des autorités françaises et l'usine mise en état de marche. Que s'est-il passé ?[879] ». Dahl lui-même déclare le 10 décembre 1942 dans un rapport adressé au secrétaire général de la Préfecture : « La Société Pargel a été constituée sur la demande du Haut-Commandement de l'armée et de la marine allemande […]. Les chalutiers sont des prises de guerre ou réquisitionnés par la marine allemande que celle-ci a mis à ma disposition, en vue d'opérer pour la Société Pargel ». Il est évident, conclut le journaliste, que « la Pargel est une entreprise allemande créée dans le but de mettre la main sur la pêche à La Rochelle » et de « livrer » la liste des administrateurs de la Société, nommés en assemblée générale le 29 septembre 1942, la même dont fait état O. Dahl dans sa note vue précédemment. Il dispose alors des chalutiers des Pêcheries de l'Atlantique (directeur O. Dahl) sur la pêche desquels les Allemands prélèvent 10 %. Ce pourcentage s'étant avéré insuffisant pour assurer la pleine marche de l'usine, la *Kriegsmarine* décide d'affecter à la pêche, pour la Société Pargel, des chalutiers « dont Dahl fut désigné par charte-partie comme gérant ». Ce sont les chalutiers *Île-de-France*, *Limande*, *Albatros* et *Antoine*. « Un autre chalutier, le *Régina-Rosaru* travaille uniquement pour les Allemands, sous le contrôle de la Pargel[880] ».

Les archives nationales confirment qu'en 1941 l'armateur O. Dahl est contacté par le commandant allemand OKW Roloff et par le Docteur Schraud directeur de la société allemande de congélation *Solofeinfros* pour créer sur le front atlantique une société pour la conservation et le ravitaillement des troupes allemandes et de la *Kriegsmarine*[881]. Très discrètement, en 1942, O. Dahl et un autre armateur rochelais (bailleur de fonds sous un prête-nom) créent en Île-de-France la société Pargel. C'est ainsi que la société Dahl est classée

---

[878] En peine période de rédaction du protocole, signé entre Roloff, Schraud et O. Dahl le 3 octobre 1941, pour la création de la société de congélation Pargel.
[879] *Le Réveil de l'Aunis*, 10 avril 1946, *art. cit*., p. 1.
[880] *Ibid*, p. 1.
[881] Archives nationales de France, Série AJ 40, *La France sous l'occupation allemande de 1939 à 1945.* Recherches effectuées par Madame Boisdeferre, Pierre Cezard et Christian Wilsdorf, transmises par Richard Pillard, ancien lieutenant de pêche sur l'*Angoumoi*s.

« *S-Betriebe* » par les autorités allemandes, ce qui la met à l'abri de toute réquisition de main-d'œuvre par les services allemands. Elle est autorisée à armer les chalutiers la *Limande*, l'*Albatros*, le *Regina-Rosaru.* Trois autres chalutiers sont autorisés pour le prête-nom. Ces bateaux pêchent uniquement pour les Allemands. Pour ne pas éveiller les soupçons et pour (ou au prétexte de) faire travailler tout le monde, les équipages des chalutiers rochelais travaillent par roulement d'un mois. En contrepartie, les Allemands s'engagent à construire le slipway* au fond du bassin extérieur, pour la mise à sec des chalutiers en réparation. Celui-ci est opérationnel dès 1943, ce qui permet à la Marine allemande de réparer ses torpilleurs rapides, les *Schnellboots*. Ainsi, 745 t de poisson congelé et 572 t de poisson frais sont livrées à l'armée allemande[882]. Le 11 juin 1943, des avions de l'*Air-Force* anglaise bombardent volontairement les chalutiers *Duperré* et *Tadorne*[883] qui pêchent pour les Allemands, faisant trois morts, ainsi que l'hôtel Le Chalut qui héberge des officiers allemands toujours par les Anglais bien informés par des résistants rochelais[884].

La société Pargel cesse ses activités à la fin de la guerre. Une longue période de règlement de l'avenir des locaux de la Société s'ouvre qui n'est close qu'en novembre 1952 lorsque la Chambre de commerce de La Rochelle accepte de reprendre les anciens locaux de la Pargel pour la somme de 500 000 francs[885]. Car, en septembre 1945, la Société Pargel déclare qu'elle est « actuellement vouée à l'inertie et qu'on ne peut, dès à présent, prévoir si elle reprendra un jour ses activités[886] » et qu'elle ne s'oppose pas à la proposition d'affecter le hangar n° 5 affecté jusqu'alors à la Pargel, dont le Président du conseil et le directeur général sont dans l'impossibilité de répondre. O. Dahl, quant à lui, nie avoir « la qualité pour représenter la Société Pargel » et donc ne se rend pas à une réunion pour élaborer une convention pour « l'occupation d'une partie des locaux de l'usine Pargel, valablement

---

[882] AD 17, 164 J, Fonds du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle. Comprend 6 chemises portant manifestement sur cette période, mais elles sont toutes les 6 vides de documents. Leurs titres sont : Télégrammes Allemands, Rustungskommando, Tarifs de livraisons *Rustunkommando*, *Rustungskommando* : feuilles d'expéditions, *Lieferschein – Wehrmacht*, Cantines indiquées par la *Rutungskommando*.

[883] Le *Duperré* appartient à la compagnie d'O. Dahl et le*Tadorne* à à la Société des Chalutiers de La Rochelle dont le gérant est F.J. Castaing, ce qui signifierait que l'autre armateur, non déclaré, qui collabore aux côtés d'O. Dahl serait F.J. Castaing (tableau 71, p. 287).

[884] AD 17, 164 J, Fonds du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle qui comprend les 6 chemises portant sur cette période de l'Occupation, *doc. cit*.

[885] AD 17, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, *Lettre du Président de la Chambre de commerce de La Rochelle au Directeur des Domaines de la Seine,* 28 novembre 1952.

[886] AD 17, 41 ETP 880, *Lettre de la Société française de congélation du poisson « Pargel »,* siège social 11 rue Galilée, Paris, adressée au Président de la Chambre de commerce de La Rochelle, signée pour le compte d'O. Dahl et Consorts par le représentant de la société J. Babinet, 4 septembre 1945.

représentée uniquement par son président du conseil ou son directeur général[887] ». Pour autant, un courrier au nom du « Hangar à poisson n° 4 – Location Pargel » est écrit à Maître Appraillé, avoué à La Rochelle, lui transmettant trois pièces jointes, dont « la lettre du 22 décembre 1944 à M. O. Dahl transférant la location Société Rochelaise à Pargel [888]», confirmant ainsi que la Société Pargel a bien été locataire de locaux appartenant à la Société d'O. Dahl, jusqu'à ce transfert de contrat de location (annexe 31).

A la Libération, soutenu par l'avocat rochelais Paul Ramadier, qui occupe un poste important au ministère de la Justice, défendu également par Henri Faugère, nouveau préfet du département, O. Dahl n'est pas condamné. Il retrouve la présidence du Syndicat des armateurs à la pêche du port.

A la même époque, d'autres Rochelais entrent en résistance. Au début de l'occupation de la ville, à partir du 23 juin 1940, ceux qui passent à l'action sont peu nombreux[889]. C'est le cas de Louis Durand, mécanicien de la Marine marchande et syndicaliste[890]. Peu à peu, des groupes se forment, s'organisent. Le plus important d'entre eux porte le nom d'Honneur et Patrie, installé à La Rochelle, qui se rattache à l'hiver 1943 à l'OCM (Organisation Civile et Militaire). Ce groupe se forme à l'initiative de Léopold Robinet, directeur d'un cabinet de contentieux. Grâce à Raymond Bouchet, instituteur, L. Robinet recrute des personnes de tous métiers dont des marins. L'état-major compte Edmond Grasset, le Colonel Lisiack et Jean Garnier. Les activités d'Honneur et Patrie sont tournées vers la libération du territoire. Le réseau fournit des renseignements précieux à Londres sur les forces d'occupation, leurs dispositifs ou encore leurs mouvements. Parmi eux, Louis Prunier, deuxième vice-président de la chambre de commerce, transmet des messages de la résistance. Le groupe s'occupe d'obtenir des armes, grâce aux parachutages, et entraîne les hommes au combat. Une autre de ses activités consiste à aider les personnes recherchées (aviateurs alliés abattus, prisonniers évadés ou réfractaires au STO). A la fin de l'année 1943, le groupe est démantelé. Trahison?

---

[887] AD 17, 41 ETP 880, *Lettre de l'armement O. Dahl, signée par le représentant de la société des Pêcheries de l'Atlantique J. Babinet, au Président de la Chambre de commerce*, 19 septembre 1945.

[888] AD 17, 41 ETP 880*, Lettre du Président Hangar à poisson n° 4, location Pargel à Maître Appraillé, avoué à La Rochelle,* 28 septembre 1945.

[889] Léonce Vieljeux, président de la Compagnie maritime Delmas-Vieljeux, alors maire de la cité et colonel dans l'armée française, refuse ce 23 juin 1940 de discuter avec un lieutenant allemand, « officier subalterne » et de hisser le drapeau victorieux. Il ne cède pas. Il est révoqué comme maire le 20 septembre 1940, puis expulsé du département sur l'exigence des Allemands. Il devient membre du réseau Alliance. Arrêté le 14 mars 1944, avec son petit-fils et ses neveux, il est envoyé au camp de Struthoff, où il est exécuté à l'âge de quatre-vingts ans, dans la nuit du 1er au 2 septembre 1944, en même temps que 300 hommes et 92 femmes.

[890] Louis Prunier est né le 16 janvier 1887. Mécanicien, secrétaire du Syndicat des officiers mécaniciens de la Marine marchande. Incarcéré au pénitencier de Saint-Martin-de-Ré en septembre 1940, il est fusillé le 24 octobre 1941 au camp de Souge à Martignas, en Gironde (AM La Rochelle, *Fichier des noms de rues*).

Imprudence? Toujours est-il qu'entre le 13 septembre et le 22 octobre 1943, soixante-dix-sept membres sont arrêtés. Tous sont transférés au Fort du Hâ à Bordeaux et jugés par un tribunal militaire allemand ; 21 d'entre eux sont condamnés à mort. Ils quittent le Fort du Hâ pour le camp de Souge en Gironde en chantant la Marseillaise. Ils sont fusillés le 11 janvier 1944, L. Prunier le 1er février 1944. Par ailleurs, trente-huit autres sont condamnés à la déportation, vingt-six d'entre eux y trouvant la mort[891].

Eugène Bobinec, un marin pêcheur, fils de marin pêcheur originaire de l'île de Groix, né à La Rochelle, s'implique aussi dans la résistance. Mousse, il gravit les échelons du métier et obtient son brevet de patron de pêche. Après avoir navigué sur des cargos et des pétroliers, il achète un petit coureauleur en bois *La-Sirène.* Il soutient les Républicains espagnols en transportant des vivres et des armes. Membre du PCF dissous, il prépare les premiers tracts clandestins rochelais qu'il distribue sur la grande place de Verdun à La Rochelle le 23 juin 1940, le jour de l'entrée des troupes allemandes dans la ville. Il rejoint l'Organisation Spéciale (OS), puis les Francs-Tireurs et Partisans (FTP) qui s'organisent, et prépare le déraillement à la pointe de Roux à Aytré à proximité de La Rochelle, d'un train allemand transportant des torpilles. Il devient responsable de la zone nord du département pour les FTP, remplaçant Tasset, l'un des chefs, après son arrestation. Arrêté à son tour par la section des affaires politiques (SAP) de Vichy, il est interné au fort du Hâ à Bordeaux, torturé, condamné à mort, transféré au camp de Mathausen où il survit. Il est libéré le 5 mai 1945 par les troupes américaines[892].

Des femmes participent aussi à la résistance rochelaise, telle Henriette Michel, petite vendeuse de sardine dès l'âge de dix-huit ans. Elle est surnommée Mitraillette car, dans le Bar des Bretons que tient son mari, lui-même membre d'un réseau de résistance, dans le quartier Saint-Jean, rue de la Chaîne, elle cache des armes dans la cheminée et des grenades dans sa machine à coudre[893].

Le 7 mai, après avoir appris par la radio la capitulation du Reich, le contre-amiral allemand commandant la poche de La Rochelle négocie sa propre reddition, alors que les troupes françaises entrent dans la ville. Une cérémonie se déroule le 8 mai au matin, avec la remise par le contre-amiral allemand Schirlitz de ses pouvoirs au colonel français Chêne,

---

[891] « Résistance sur le continent », *Site Libération-Seudre-Oléron*, 11 août 2008.

[892] GUILLET Michel, « Avec son drapeau pour toujours … », *Sud Ouest*, page de Charente-Maritime, 24 mars 1986. Entrevue avec André Bobinec, fils d'Eugène Bobinec, 19 décembre 2013.

[893] AM La Rochelle, *Dossier sur les résistants,* « Henriette Michel, Mitraillette ! », *Charente-Maritime magazine* n° 12, 2007.

suivie de l'entrée des troupes françaises dans la cité. Tôt le 9 mai au matin, Schirlitz signe l'acte officiel de capitulation et remet ses armes au commandant de marine Meyer[894]. La Rochelle et son port sont enfin libérés.

Conclusion du chapitre IV

Après une période d'essor de la pêche et particulièrement des armements à la pêche industrielle, avec le développement de grandes sociétés et la forte évolution des techniques de pêche, la crise économique frappe la France, son économie, sa pêche dans les années 1930. Face au krach boursier de Wall Street et à la crise qui se mondialise, les États réagissent par un protectionnisme douanier et la dévaluation de leurs monnaies. La France subit la crise plus tardivement, retardée par des mesures protectionnistes. La récession et la montée du chômage se font sentir à partir de 1931. Les lois sociales votées en 1936, après les grèves et la victoire du Front Populaire, mais aussi la dévaluation du franc la même année, alourdissent les bilans des armements à la pêche. La hausse du prix du charbon importé de Grande-Bretagne pèse lourdement dans les frais d'exploitation des chalutiers à vapeur qui composent toujours une proportion importante de la flotte française et singulièrement de la flotte rochelaise. Cette crise économique, qui contrarie l'essor des pêches maritime, ne doit cependant pas escamoter une autre cause, plus spécifique à la pêche, la réduction des apports de poisson liée à la raréfaction des fonds de pêche qui frappe particulièrement le golfe de Gascogne et son plateau continental. Elle oblige les plus grands chalutiers, ceux de La Rochelle en particulier, équipés de moyens de congélation à bord, à aller pêcher plus au nord vers la Grande Sole et vers les côtes africaines du Maroc et de la Mauritanie. Certes, l'exigence de mesures pousse le gouvernement à intervenir. Le marasme de la pêche française laisse place à une certaine reprise des apports des chalutiers hauturiers en 1938, en bénéficiant de la défection des navires espagnols lors de la Guerre d'Espagne. Mais à La Rochelle, la crise de la flotte des chalutiers à vapeur frappe de manière précoce et forte. Le nombre de ses unités industrielles à vapeur chute de près de 60 %, passant de 80 en 1928 à 34 en 1938. Les apports de poisson baissent aussi. Les armements industriels locaux se concentrent. Alors que des armements disparaiisent, trois sociétés résistent et dominent le port en 1938.

---

[894] DESQUESNES Rémy, *Les poches de résistance allemandes sur le littoral français : août 1944 – mai 1945,* Rennes, Ouest-France, 2011, p. 74 et 103.

La Guerre d’Espagne, puis la Seconde Guerre mondiale, réduisent fortement les activités de pêche des navires, espagnols puis français. Dès le début de la guerre, puis lors de l’occupation allemande, la Marine française, puis les forces d’Occupation réquisitionnent de nombreux chalutiers. Nombre d’entre eux disparaissent, coulés le plus souvent par des mines, des bombes, mais aussi des torpilles lancées par des sous-marins allemands. Des pratiques de collaboration économique, imposées par les autorités allemande, acceptées par des armateurs tel O. Dahl, voire F.J. Castaing (?) à La Rochelle, se mettent en place, provoquant de fortes polémiques à la Libération. D’autres Rochelais, cependant, dont des marins pêcheurs, entrent dans les groupes de résistance, au péril de leur vie souvent. La poche de La Rochelle, et ses ports, est enfin libre après la reddition des Allemands, le 8 mai 1945.

Conclusion de la deuxième partie

Après la Grande guerre et la réduction de la pêche qui permet à la ressource halieutique de se redévelopper, la pêche industrielle française connaît un essor rapide, à l'image de celle des autres pays maritimes d'Europe et du monde. Une véritable révolution technique intervient dans les pêcheries. Alors que le nombre d'unités à vapeur tend à diminuer depuis les années 1927-1929, celui des chalutiers à propulsion mécanique au diesel fait un bond considérable en France, multipliant leur nombre par seize entre 1920 et 1936, sans que pour autant disparaissent les voiliers qui résistent. Cette période est aussi marquée par l'invention du chalut Vigneron-Dahl qui intensifie les rendements de pêche. Enfin, elle est marquée par une véritable révolution dans les communications, avec l'utilisation de la télégraphie sans fil à bord, mais aussi d'autres innovations relatives aux instruments de navigation et au repérage des fonds marins et des bancs de poissons.

Le port de La Rochelle vit un développement, unique en France, de sa flotte : elle progresse dans tous les types de bateaux, mais conserve une très forte flotte de vapeurs. Il devient le deuxième port de pêche de France derrière Boulogne-sur-Mer, le premier de l'Atlantique devant Lorient et Arcachon. Sa flotte industrielle est la plus concentrée de France avec un petit nombre de grands armements et pratique une forte intégration, en leur sein, des activités maritimes et terrestres. Son marché municipal attire toujours, dans les années 1920, de nombreux voiliers de pêche des autres ports de l'Ouest, en particulier les Bretons. La Rochelle, grâce à sa position géographique, bénéficie d'un avantage kilométrique, mieux placé que Lorient et Arcachon pour desservir plus rapidement, par le chemin de fer, une grande partie de la France, mais aussi l'Espagne, l'Italie et la Suisse. Elle est à l'avant-garde des innovations pour la pêche, avec la mise au point du chalut Vigneron-Dahl et des procédés de conservation du poisson à bord par le froid. La Rochelle passe à côté de la réalisation d'un nouveau port de pêche, à la différence de Lorient. Elle bénéficie, malgré tout, d'une extension du bassin extérieur des chalutiers, de la réalisation de pêcheries pour les grands armements reliées directement au réseau ferroviaire.

Nombreux sont les marins pêcheurs, Bretons surtout, qui viennent peupler la cité. La ville augmente à nouveau sa population grâce à l'essor de sa pêche industrielle et la sédentarisation de cette population besogneuse. Les quartiers qui entourent le port se repeuplent grâce eux, et à l'arrivée de leurs familles. C'est particulièrement le cas des quartiers situés du côté de la vieille ville, ceux de Saint-Jean, baptisé le quartier « Grek », mais aussi le quartier Saint-Sauveur et plus encore le quartier Saint-Nicolas. Leur intégration économique se fait par les Rochelais, plus tournés vers le commerce et les activités financières. Mais leur intégration sociale est plus limitée. Les marins bretons, réputés durs à la tâche, le sont aussi pour leur verbe haut à la sortie de leurs tournées des bars et pour les rixes entre eux. En retour, ils marquent la ville de l'empreinte de leur culture celtique, qui perdurera dans les années 1950-1960, sous la forme de fêtes bretonnes.

Cependant, la crise économique de 1929 frappe plus tardivement la France. La récession et la montée du chômage apparaissent en 1931. Les lois sociales votées en 1936, les dévaluations du franc, bien après celle de la livre-sterling, alourdissent les bilans des armements à la pêche, en particulier avec la hausse du prix du charbon. Mais des facteurs plus spécifiques touchent la pêche. D'abord, le vieillissement de la flotte, mais aussi les très mauvaises conditions de reconstitution de la flotte après 1918, ne créent pas les meilleures conditions de relance de l'activité. Mais la raréfaction des fonds de pêche frappe particulièrement le golfe de Gascogne et son plateau continental, quelques années après la fin de la Grande guerre, marquée par une activité de pêche limitée, favorisant la reconstitution des bancs de poisson.

Crise ou marasme ? Les années 1930 sont, en définitive, marquées par un marasme de la pêche française de 1931 à 1936. Certes, la valeur totale des produits de la pêche chute de 38 % entre 1930 et 1935, mais elle remonte à partir de 1936 grâce à la réduction de la pêche espagnole dans le golfe. Le nombre de marins pêcheurs ne diminue que de 10 % entre 1927 et 1936, alors que celui des navires de pêche reste relativement stable, entre 23 000 et 24 500 unités. La Rochelle, en revanche, est particulièrement frappée. Son importante flotte de chalutiers à vapeurs subit une réduction de 57 %, à cause en particulier de la hausse très forte du coût du charbon importé de Grande-Bretagne, après les dévaluations du franc par rapport à la Livre, mais aussi l'éloignement des lieux de pêche, pour compenser la raréfaction de la ressource dans le golfe au large du port. En 1938, le port ne compte plus que trois grands armements industriels, ceux des armateurs F.J. Castaing, O. Dahl et F. Menu, armant trente-quatre chalutiers, dont la plupart sont encore motorisés au charbon. Leur poids dans l'activité

du port a fortement diminué, au profit des patrons-pêcheurs et petits armateurs rochelais qui vendent leur pêche à l'encan municipal et compensent la baisse des apports des grands chalutiers aux pêcheries de leurs armements, pendant que les voiliers des autres ports de l'ouest ne viennent presque plus débarquer et vendre à La Rochelle. La Rochelle subit une crise plus grave de ses armements industriels, dont le nombre diminue fortement, de treize à huit. Les autres grands ports industriels, Boulogne, Lorient et Arcachon, voient, au contraire, le nombre de leurs sociétés et compagnies d'armement augmenter.

La Guerre d'Espagne, la Seconde guerre mondiale, la réquisition et la destruction de nombreux chalutiers français, réduisent fortement les activités de pêche des navires espagnols, puis français. L'Occupation est une période sombre marquée par des formes de collaboration économique, qui mettent en cause l'armateur rochelais O. Dahl, pendant que d'autres Rochelais entrent dans la Résistance, souvent au péril de leur vie. Libérée la dernière, le 8 mai 1945, la poche de La Rochelle retrouve sa liberté. Son port de pêche n'est pas détruit. Les fonds de pêche se sont reconstitués dans le golfe. L'activité maritime va pouvoir repartir.

TROISIÈME PARTIE

PLAFONNEMENT ET DÉCLIN RAPIDE DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE ROCHELAISE

(1945-1994)

Introduction de la troisième partie

La Rochelle est « libérée » le 8 mai 1945 avec la reddition des Allemands occupant la ville. La pêche peut à nouveau reprendre mais la flotte de chalutiers est réduite, réquisitionnée, détruite pour une large partie. Cependant, le centre-ville et son port ont été épargnés. Entre 1936 à 1945, avec la Guerre d'Espagne et plus encore la Seconde Guerre mondiale, la pêche s'est fortement réduite permettant à la ressource halieutique de se reconstituer. Le poisson abonde dans le golfe de Gascogne.

Une période de reprise de la pêche, et particulièrement de la pêche industrielle, s'ouvre à nouveau. Les infrastructures du port de La Rochelle ont besoin d'être modernisées : une nouvelle halle à marée, qui unifie le marché au poisson, est construite et allongée entre 1950 et 1955. La flotte se reconstitue, non sans difficultés, et atteint soixante-quatorze unités en 1966. Les anciens armements et de nouveaux, particulièrement sous la forme de sociétés quirataires, arment ces chalutiers, augmentent leurs apports. La pêche française bat des records en 1953. La Rochelle, alors huitième port du pays, devient le quatrième en 1962, retrouvant son niveau d'avant-guerre. Les marins pêcheurs, dont l'origine bretonne ne se dément pas, connaissent de dures conditions de vie et de travail. Leur syndicat CGT, tout particulièrement à La Rochelle, renaît et développe son influence et ses activités. Des conflits du travail expriment leurs revendications dès 1953 ; une grande grève des marins pêcheurs éclate en 1963.

Cependant, dès 1965-1966, apparaissent des signes de déclin de l'activité de pêche du port aunisien. Plus précocement que dans les autres ports de France et des pays voisins, la crise frappe les armements locaux. Causes nationales et causes plus locales s'entremêlent. Une nouvelle législation fiscale concernant les sociétés quirataires, en 1965, constitue une rupture. Les progrès des techniques de pêche, l'augmentation de la flotte, provoquent très vite une surexploitation des fonds. L'absence de mesures réelles de protection de la ressource favorise son épuisement, obligeant les chalutiers à aller pêcher dans des lieux plus éloignés du port. Enfin, la création des Zones Economiques Exclusives (ZEE) étendues aux 200 milles, la création de la Communauté économique européenne (CEE) et l'instauration d'une politique européenne des pêches créent de nouvelles conditions, plus difficiles, pour la pêche. La décision de réaliser un nouveau port de pêche rochelais à Chef-de-Baie, à proximité du port

de commerce, et sa mise en service en 1994 n’empêchent pas le déclin de l’activité de se poursuivre. Les derniers grands chalutiers disparaissent au début des années 1990.

CHAPITRE V

UNE FLOTTE INDUSTRIELLE RECONSTITUÉE, EN PLEINE CROISSANCE (1945-1964)

A la Libération, la France se reconstruit, les ports relancent leurs activités quand ils ne sont pas détruits, comme celui de Dunkerque. Avec la prolifération du poisson pendant la guerre, les bateaux font « des pêches miraculeuses » et rentrent les cales pleines à ras bord[895]. Le port de pêche de La Rochelle, intact, est prêt à accueillir les chalutiers. Mais il faut, à La Rochelle comme partout en France, songer à la reconstruction de la flotte qui a souffert fortement de la guerre et qui est vétuste. C'est une situation nationale qualifiée de « désespérée »[896].

5.1 L'essor de la pêche française d'après-guerre (1945-1965)

La période d'après-guerre est une phase de reconstruction de la flotte de pêche et des infrastructures grâce à l'intervention de l'État. Une nouvelle révolution technique transforme les conditions d'exploitation provoquant un essor rapide de l'activité, mais aussi des déséquilibres manifestes.

5.1.1 Phase de reprise et intervention décisive de l'État (1945-1953).

La pêche française, en 1945, est marquée à la fois par la destruction importante ou la vétusté des capacités de production, de stockage, de transport et par la caporalisation des structures professionnelles et de marché par le gouvernement de Vichy[897] au service de l'économie de guerre[898]. Une activité de pêche s'est maintenue durant la guerre pour les bateaux de pêche artisanale et pour quelques chalutiers en acier de pêche industrielle. La première urgence est celle de la reconstruction et de la modernisation de la flotte. La

---

[895] ADAM Paul, « Les bouleversements des pêches contemporaines (1945-1985), Mollat M., *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit*., p. 297.
[896] *Ibid,* p. 298-299.
[897] Vichy a instauré un Comité Central Corporatif des pêches maritimes en 1941, sous sa tutelle directe.
[898] MEURIOT Éric, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités,* Paris, Ifremer, 1986, p. 20.

construction navale a subsisté de 1940 à 1944 pour les unités en bois, mais elle a été totalement arrêtée pour les bateaux en acier. Sur les 340 chalutiers en acier qui existaient en 1939, 63 % ont été perdus au cours des hostilités. A la Libération, les chalutiers restants, en grande partie rapatriés de Grande-Bretagne, sont inadaptés ; 80 % des chalutiers hauturiers avaient déjà plus de 20 ans d'âge en 1939[899]. Ainsi, l'état des ports et la situation de la flotte de pêche nécessitent des travaux considérables ; les navires, disparus ou trop vieux, doivent être remplacés. Il faut repartir de zéro, ce qui est fait avec énergie et selon des plans déjà prêts[900].

Malgré l'état des chantiers nationaux, 67 navires sont commandés en France pour une jauge de plus de 25 000 tx et 76 à l'étranger pour plus de 27 000 tx, notamment aux États-Unis et au Canada que la guerre a forcés à s'équiper et même à se suréquiper pour la construction navale. Ces navires mesurent de 26 à 68 m. La procédure retenue consiste à estimer la valeur des navires perdus par faits de guerre et à compenser en nature par la fourniture de navires modernes et payés par l'État, les soultes des armateurs réglant les soldes. S'il y a quelques difficultés, notamment pour certains navires réquisitionnés qui ne rentrent pas automatiquement dans ce système, les avantages sont tels qu'il n'y a pratiquement pas de contestation, d'autant que sur le plan technique c'est un véritable succès. Dans ce vieux pays centralisateur qu'est la France, écrit P. Adam, les méthodes de type colbertien gardent leur efficacité, d'autant que l'ampleur du programme dépasse les capacités d'organisation d'entreprises privées nombreuses, relativement petites et jalouses de leur indépendance[901].

Cependant le mode d'intervention publique en matière de renouvellement des flottilles varie en fonction des types de pêche. Pour la pêche artisanale, l'État n'effectue que quelques réaménagements destinés à pallier les difficultés de financement de la construction ou de la modernisation des bateaux. Il ne finance que les navires détruits pendant la guerre. La reconstruction des navires en bois s'effectue au rythme des possibilités de financement privé, complétées par le système des prêts du Crédit Maritime Mutuel. La diversité des types de

---

[899] *Ibid,* p. 25

[900] ADAM Paul, « Les bouleversements des pêches contemporaines (1945-1985) », Mollat M., *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit*., p. 298-299.

[901] *Ibid*, p. 301.

navires et leur nombre élevé sont parmi les raisons invoquées pour justifier l'absence de programme national de reconstitution de la flotte artisanale[902].

Manifestement, la priorité des pouvoirs publics va à la pêche industrielle, aux navires de grandes dimensions. Pour ces navires en acier, un plan de reconstruction cohérent préparé par les armateurs est pris en charge par l'État. Leur reconstruction s'effectue de 1946 à 1952 dans le cadre d'un programme entièrement financé par l'État, par l'intermédiaire du Comptoir de Reconstruction de la flotte de pêche en acier créé en 1946. L'expérience acquise au lendemain de la Première guerre mondiale, où les armements s'étaient retrouvés avec une flotte hétéroclite construite hâtivement dans des chantiers étrangers, a amené la profession à préparer, dès 1941, dans le cadre de la Corporation des pêches mise en place par le régime de Vichy, un programme de reconstruction en accord avec le Comité d'organisation et de la construction navale, sous le contrôle de la Marine Marchande. Ce programme a la particularité d'être fondé sur la construction de bateaux en série, sur la base de sept prototypes élaborés dans les bureaux d'étude durant l'Occupation[903]. Le bureau d'architecture de Robert Guéroult est chargé des études techniques qui donnent satisfaction ; elles font la synthèse de l'expérience déjà longue, qui a conduit à la mise au point de navires de pêche latérale, bien rodés depuis plus d'un demi-siècle. Quant à la standardisation, elle ne peut pas produire beaucoup d'économies, étant donné le nombre relativement faible des unités à construire dans chaque série et les nombreuses modifications de détail demandées et payées par les armateurs à titre individuel, ce qui remonte les prix à des niveaux proches de ceux de la construction sur mesure. Il est certain, par contre, que cette construction standardisée pour l'essentiel permet des constructions plus rapides[904]. En 1946, un ordre de priorité est établi sur les critères de perte par faits de guerre, ensuite de perte par faits de mer, enfin de remplacement des unités devenues obsolètes. Ces critères et l'âge du navire perdu servent aussi à déterminer le paiement à la charge des armements, lors de la cession aux armateurs des navires commandés

---

[902] MEURIOT Éric, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.,* p. 24*.* É. Meuriot précise que, depuis 1941, le Comité central corporatif a fixé les critères de cette pêche artisanale comme suit : des navires de moins de 100 tjb, armés à la part par un patron-pêcheur propriétaire ou copropriétaire avec au moins 10 % du capital.

[903] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.*, p. 29.

[904] ADAM P., « Les bouleversements des pêches contemporaines (1945-1985) », Mollat M., *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit*., p. 300.

et payés par l'État. En 1953, le coût de la reconstruction des 158 navires prévus est chiffré à 14, 2 milliards de frs[905].

L'autre urgence concerne le marché du poisson qui a été complètement réglementé pendant la guerre, à cause de la pénurie. Après 1945, les professionnels demandent vite sa libéralisation, espérant bénéficier des hausses de prix qu'un marché libre devrait, pour eux, occasionner. Après beaucoup de discussions, devant le niveau élevé des pêches de quelques navires disponibles dès 1945-1946 et la bonne marche de la reconstruction, les marchés sont déréglementés. Dans la foulée, les bases d'une nouvelle organisation des professions de la pêche sont mises en place. Un statut du mareyage est établi. Puis le Crédit Maritime Mutuel est mis en ordre ; l'administration de la Marine Marchande veut développer ces activités bancaires, surtout par des prêts aux patrons-pêcheurs, tout en gardant la tutelle et le contrôle sur les crédits à distribuer par le truchement de la jeune Caisse Centrale de Crédit Coopératif chapeautant l'organisme bancaire. Enfin, le Comité Central des Pêches Maritimes (CCPM) en gestation avant-guerre quand nombre de comités professionnels sont créés pour faire face à la crise et « corporatisés » sous Vichy, est modifié en donnant davantage de place aux syndicats et en assurant un fonctionnement démocratique. Il reste cependant consultatif, placé sous une présidence nommée par le ministre, regroupant les représentants de toutes les catégories : armateurs, pêcheurs, artisans et industriels, conchyliculteurs, mareyeurs, industriels de la transformation[906]. Le Comité reçoit mandat d'étudier toutes les mesures d'ordre général intéressant l'ensemble des producteurs, armateurs et pêcheurs et d'en poursuivre la réalisation auprès des pouvoirs publics et des organismes privés intéressés ; de coordonner et de régulariser l'action des comités locaux et régionaux ; d'exercer les mêmes attributions à l'égard des divers comités interprofessionnels de la pêche ; de fixer les plans et programmes généraux selon lesquels lesdits comités organisent les pêches ; enfin de prendre ou de provoquer, de la part des administrations ou organismes compétents, les mesures tendant à améliorer les procédés d'exploitation des navires, les méthodes de pêche, les moyens d'écoulement et les modalités de vente des produits de la pêche[907].

Tous les organismes corporatifs sont dissous à la Libération. En complément du Comité Central, une nouvelle organisation de la profession est mise en place avec

---

[905] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.*, p. 29.
[906] ADAM Paul, « Les bouleversements des pêches contemporaines (1945-1985) », Mollat M. *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit*., p. 301.
[907] Ordonnance 1813 du 14 août 1945, article 12.

l'ordonnance du 14 août 1945. La structure comporte des comités locaux et régionaux, des comités interprofessionnels (pêche fraîche, grande pêche, sardine et anchois, thon, hareng, etc). Le mode de désignation des membres des comités locaux constitue une particularité de l'organisation professionnelle : ils sont désignés directement par les syndicats ouvriers, des élections ayant lieu dans les ports où il n'existe pas de représentation syndicale ou en cas d'absence d'accord entre syndicats pour le partage des sièges. La délégation de pouvoirs économiques à l'organisation interprofessionnelle peut être importante. Les comités interprofessionnels peuvent, en effet, prendre des mesures telles que fixer les dates d'ouverture ou de fermeture des campagnes de pêche, déterminer le nombre de navires admis à pratiquer les différentes pêches et réglementer leurs sorties en mer, conclure des ententes en vue de la fourniture des produits nécessaires à l'avitaillement des navires, ainsi que des accords sur les prix et les conditions de livraison des produits de la mer et fixer et garantir le minimum de qualité des produits. Ils peuvent, enfin, constituer, soit seuls, soit en commun avec d'autres comités interprofessionnels de pêche ou avec les comités locaux ou régionaux, des organisations collectives destinées à faciliter l'exploitation des navires de pêche et l'écoulement des produits de la mer[908].

Ainsi, l'ordonnance précitée permet à la profession de disposer des moyens réglementaires nécessaires pour mener à bien une exploitation organisée des ressources. En particulier, une limitation du nombre de navires et des sorties en fonction de l'état de la ressource et de la situation du marché est en principe envisageable. L'administration de tutelle[909] se voit en principe déchargée de nombreuses difficultés pratiques liées à l'organisation des activités de pêche, tout en se réservant un rôle permanent d'arbitrage et d'orientation. Cette organisation est remise partiellement en question durant la période 1945-1951. Un référendum est organisé en 1951 à propos du maintien ou de la suppression des comités interprofessionnels. Ses résultats donnent une très faible majorité pour la suppression. Toutefois leur maintien est décidé en raison du taux d'abstention très élevé[910].

5.1.2 Une nouvelle révolution technique dans la pêche (1950-1960)

[908] Ordonnance 1813 du 14 août 1945, article 8.
[909] L'administration de tutelle des pêches maritimes dépend du secrétariat général de la Marine Marchande qui est rattaché au ministère des Transports.
[910] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.*, p. 23.

Selon J.-L. Lenhof, une nouvelle révolution technique se produit dans la pêche hauturière[911]. A la généralisation de la propulsion au diesel, s'ajoute une nouvelle conception des chalutiers avec le développement de la pêche arrière. Les techniques de repérage se renforcent avec l'application à la pêche des moyens modernes de positionnement et la détection du poisson, avec l'utilisation des ondes ultrasonores. Enfin, les engins de pêche et leur mise en œuvre se transforment avec, notamment, l'introduction des fibres synthétiques et la généralisation du chalutage par l'arrière. Cela étant, la caractéristique essentielle de cette révolution technique est qu'elle laisse subsister tous les types de navires, de pêches et d'engins de capture : le chalutier-usine de haute mer ne fait pas disparaître le caseyeur* côtier, car la pêche, activité de prédation, doit toujours s'adapter aux caractéristiques du milieu naturel. En outre, les marchés de destination sont toujours suffisamment dynamiques et segmentés pour permettre à plusieurs types de pêche de faire des affaires[912].

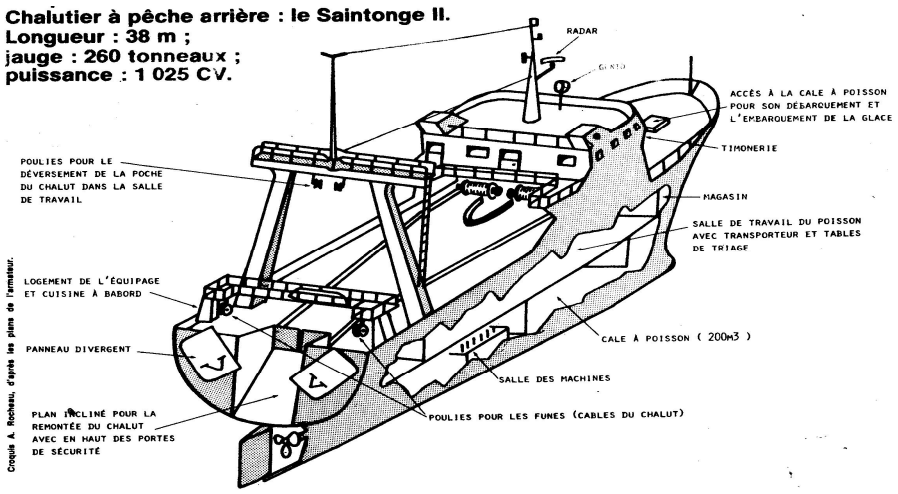
La première dimension de cette révolution technique est la propulsion au diesel, qui l'emporte définitivement contre la voile et aussi contre la vapeur. Seuls quelques chalutiers nouveaux conservent la technique de la vapeur, la Marine Marchande et certains armateurs, malgré l'avis des spécialistes, désirant maintenir des unités utilisant des combustibles produits en France. L'exploitation de ces chalutiers à vapeur se révèle coûteuse en raison du prix élevé du combustible français, malgré des économies. A titre d'exemple, la consommation de charbon des chalutiers de 38 m est abaissée de 35 % par rapport à l'avant-guerre, avec une augmentation de puissance de 33 %. Le directeur technique du Comptoir de la Reconstruction estime, en 1953, que les navires hauturiers de 42 m propulsés au diesel réalisent, dans des conditions d'exploitation identiques, un bénéfice de 30 % supérieur aux navires à vapeur de 50 à 60 m. Les pouvoirs publics doivent intervenir de manière épisodique, comme au second trimestre 1951, avec l'attribution d'une prime pour l'achat du charbon. En raison de leur surface financière trop faible, les armements qui ne peuvent bénéficier du programme de reconstruction se trouvent dans la quasi-impossibilité de se reconvertir, d'autant que leurs navires en exploitation ne représentent pas une caution auprès des banques. A Boulogne, le nombre d'armateurs tombe de 63 en 1938 à 54 en 1950 et 38 en 1955. Cette baisse correspond au désarmement de vingt-sept chalutiers à vapeur entre 1950 et 1953[913].

---

[911] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe, op. cit.*, p. 696-704.
[912] *Ibid,* p. 697.
[913] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.*, p. 30.

La seconde dimension est, en 1951, la mise en service pour la première fois sur l'océan mondial d'un grand chalutier de pêche arrière. A bord de ce type de navire, le château* est à mi-navire, voire au tiers avant. Les tambours* du treuil sont placés en arrière du château. Tout le pont supérieur de la partie arrière du navire consiste en un plan incliné, imité des navires-usines baleiniers. A la fin du traict*, le chalut est hissé le long de ce plan incliné. Pour éviter que le chalut ne se prenne dans l'hélice, les funes* passent par des poulies suspendues à un portique, qui est situé tout à l'arrière et qui occupe la largeur du navire. Au-dessus du plan incliné, des grues facilitent les opérations de manipulation du filet plein qu'il faut hisser pour larguer le « nœud de raban de cul* » et pour extraire le poisson par gravité (exemple du chalutier rochelais le *Saintonge II* lancé en 1968 – Figure 31). La technique de pêche arrière, rendue possible par les progrès dans la construction navale, permet d'utiliser toutes les potentialités de la pêche au chalut et de mettre en place une organisation plus rationnelle du travail à bord. En effet, une fois le chalut relevé, le poisson tombe, par une trappe, sous le pont supérieur où il est traité. Les opérations de pêche et celles du traitement du poisson se font donc dans le prolongement l'une de l'autre, sans discontinuité ni gêne mutuelle. C'est ce qui a ouvert la voie au concept du navire-usine[914].

Figure 31 - Croquis du chalutier à pêche arrière rochelais le *Saintonge II* (1968)



Source : ROCHEAU A., *Un port de pêche : La Rochelle*, Textes et documents pour la classe, Paris, CNDP, 1979, p. 14

Les techniques modernes de positionnement et de communication viennent en complément de ces avancées techniques de navigation et de pêche. Elles diminuent les risques

[914] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe, op. cit.,* p. 698.

d'accident, mais surtout conduisent à une intensification de l'utilisation des matériels. Le radar, par exemple, est d'un grand secours pour permettre la pêche par temps de brouillard. Cependant, les techniques de repérage les plus intéressantes sont celles qui utilisent les ondes ultrasonores. Destinées à la lutte anti-sous-marine, elles sont adaptées à l'activité civile. Ainsi, un traceur, couplé à un sondeur à ultrasons, affiche en permanence et en continu le profil du fond à l'aplomb duquel le navire avance. C'est une aide appréciable pour permettre aux chalutiers de reconnaître les fonds sous-marins. Un sonar* permet de repérer les bancs de poissons. Cependant sa portée est limitée et gênée par le remous de l'hélice car il est remorqué dans le sillage du bateau ; on place donc l'émetteur ultrasonore, le *Netzsonde*, sur le haut du filet lui-même. Diverses autres méthodes modernes de repérage des poissons sont mises en œuvre dans certaines pêches, comme l'observation aérienne ou encore la mesure de la température de l'eau. Par ailleurs, le radiotéléphone joue un rôle stratégique dans le domaine de la pêche au poisson frais de type hauturier ou côtier, car il permet aux patrons des navires de communiquer et de négocier avec les mareyeurs avant même d'avoir touché terre[915].

De nouveaux chaluts apparaissent. Alors que le filet traînant (chalut) est le principal engin de pêche utilisé comme engin de fonds pour capturer les poissons plats, il devient aussi d'usage fréquent pour la pêche aux poissons pélagiques vivant dans les eaux superficielles ou entre deux eaux au-dessus de 200 m sur grands fonds, tels les thons, les maquereaux ou les sardines. Le filet pélagique* est mis au point en 1962 au cours d'essais effectués sur la *Thalassa*, navire de recherche de l'ISTPM[916]. Malheureusement, des conditions de pêche défavorables, en particulier l'absence d'une détection intéressante au sondeur, ne permettent pas d'évaluer le rendement que l'on pourrait attendre de ces engins. Les nouveaux essais faits en septembre 1963, en revanche, donnent cette possibilité. Exécutés avec les modèles déjà utilisés en 1962, ils sont complétés par l'expérimentation d'un nouveau chalut semi-pélagique spécialement étudié pour la pêche industrielle, chaluts proches des chaluts de fond mais à plus grande ouverture de quinze mètres de hauteur. Ces essais, dont les résultats peuvent être

---

[915] *Ibid,* p. 700-701.

[916] ISTPM : Institut scientifique de technique des pêches maritimes. Après guerre, les vieux statuts de l'OSTPM datant de 1919 ne permettent pas de répondre aux défis nouveaux qui s'imposent à la France : reconstruction de ses outils de production et de transformation, nouvelles technologies introduites dans le domaine civil, compétition internationale, nécessité de mettre en œuvre des programmes de recherche de haut niveau, etc. Il faut pouvoir recruter des hommes et des femmes correctement formés aux métiers de la recherche marine, leur fournir les moyens de travailler, à terre dans des laboratoires bien équipés et en mer à bord de navires modernes, à la pointe du progrès. La création de l'ISTPM, en 1954, qui demeure un établissement public rattaché à la direction des Pêches Maritimes auprès du secrétariat d'Etat à la Marine Marchande, permet de réaliser ces ambitions.

comparés avec ceux de chalutiers commerciaux opérant sur les mêmes lieux de pêche que la *Thalassa*, sont réalisés avec la collaboration de Brenot, le commandant du navire, et de Libert, chercheur au laboratoire de 1'ISTPM de Boulogne[917].

Selon la définition de la Marine marchande, cette pêche au filet pélagique est la méthode de pêche pratiquée en pleine eau à l'aide d'un chalut qui n'est jamais traîné sur le fond, remorqué par un ou deux navires travaillant en « bœuf* ». Utilisé en mer du Nord pour la pêche au hareng dès les années 1950, c'est un filet-poche de grandes dimensions constitué par quatre faces : outre la face supérieure garnie sur l'avant de flotteurs et la face inférieure faiblement lestée, il compte deux faces latérales, ce qui lui donne une grande ouverture verticale (de 10 à 28 m selon les engins) et un pouvoir de capture considérable. La partie antérieure (ou partie rabattante) du filet est formée par des mailles de plus d'un mètre, parfois de cordes, afin d'atténuer la résistance de l'engin à la force de traction du navire et d'éviter une turbulence de l'eau qui provoquerait la fuite des bancs de poisson. La poche du chalut (ou partie saisissante) possède par contre un maillage plus petit (60 m/m) fixé réglementairement par la Marine Marchande. Pour contrôler son niveau d'immersion, il faut placer sur la face supérieure le sondeur *netzsonde*, qui indique l'ouverture verticale du filet et surtout sa position par rapport au fond et la surface. Il est donc possible de travailler au-dessus de secteurs accidentés impraticables avec des chaluts classiques et de faire évoluer rapidement le filet pour l'amener au niveau d'un banc de poisson. Il est remorqué, soit par un bateau qui utilise des panneaux de bois divergents nécessaires au maintien de l'ouverture horizontale, soit par deux bateaux opérant en « bœufs » (figure 32). Cette deuxième technique, préférée par tous les patrons, permet d'employer des chaluts de grande ampleur particulièrement efficaces, dépourvus de panneaux en bois ou en métal : un seul traict de chalut donne parfois plusieurs tonnes de poissons[918]. Plus léger que le chalut de fonds, il se révèle, dans sa version mise au point par les Danois, d'une efficacité supérieure aux filets droits dérivants au gré des courants, utilisés jusque-là pour la pêche aux poissons « bleus » (thon, hareng, maquereau, sardine, anchois, etc.). Il présente aussi l'avantage de moins abîmer le poisson, qui ne vient plus se prendre les branchies dans le filet, et il permet de supprimer la phase du « secouage », indispensable pour décrocher le poisson de filet droit[919].

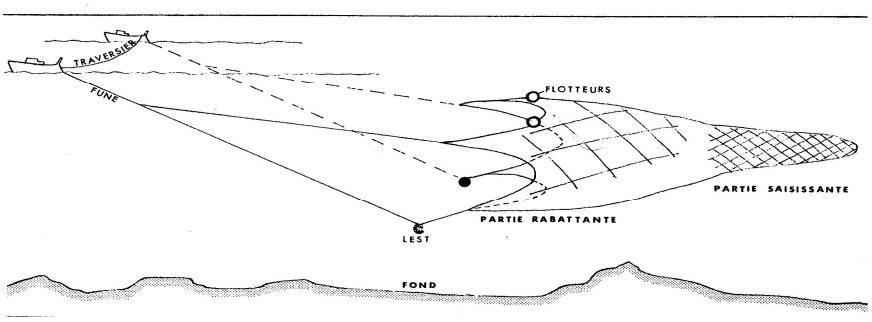
Figure 32 – Le chalut pélagique manœuvré en « bœufs » (années 1950)

---

[917] NÉDÉLEC C., « Utilisation et rentabilité des chaluts pélagiques et semi-pélagique. Compte-rendu des essais effectués par la *Thalassa* en septembre 1963 », *Sciences et pêche*, bulletin de l'ISTPM, novembre 1963, p.1.

[918] FOURNET Philippe, « Le chalutage pélagique dans les eaux côtières du sud-ouest de la France », Poitiers, *Norois,* n° 106, avril-juin 1980, p. 277-278.

[919] LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, De Trafalgar au Vendée Globe, op. cit.,* p. 702.



Source : FOURNET Philippe, « Le chalutage pélagique dans les eaux côtières du sud-ouest de la France », *Norois*, *op. cit.*, p. 279

5.1.3 Un essor déséquilibré des pêches françaises (1950-1960)

La reconstruction de la flotte industrielle s'accompagne d'une augmentation de sa jauge, une avance technique sur les autres pays et une progression des apports. Cependant, deux types de déséquilibres se font sentir : l'importante diminution des stocks de poisson côtiers et hauturiers et les perturbations des marchés

Le programme de construction de la flotte industrielle, financé par l'État, est achevé dès 1952. Son résultat est une forte augmentation de la jauge totale de la flotte qui passe de 123 000 tjb en 1945 à 225 000 tjb en 1949 (soit + 82,9 %). La puissance totale des navires augmente très fortement, elle aussi, faisant plus que doubler. Mais la priorité donnée à la reconstruction de la flotte industrielle se traduit par une forte diminution du nombre de patrons-propriétaires inscrits maritimes, qui tombe, en effet, de 18 000 en 1945 à 14 200 en 1950. La conséquence en est la réduction du nombre de petits navires de jauge inférieure à dix tjb[920]. Les transformations technologiques entraînent à court terme les effets positifs attendus. La reconstitution des stocks de poisson et leur relative abondance, après 1945, permettent de donner leur plein effet aux augmentations de puissance de pêche des bateaux. De plus, les coûts d'exploitation diminuent avec l'utilisation du diesel[921].

L'achèvement du programme de reconstruction donne à la flotte de pêche industrielle française, motorisée au diesel, une avance notable sur les flottes concurrentes. Les chalutiers à vapeur chauffant au charbon constituent encore la grande majorité de la flotte allemande et anglaise au début des années 1950, l'Allemagne pour utiliser ses propres réserves de charbon

[920] MEURIOT Éric, « Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France », *Ifremer*, 1985, p. 74.
[921] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.*, p. 29.

de la Ruhr, la Grande-Bretagne pour réserver en priorité la production de moteurs diesel à la marine militaire[922].

Globalement, la pêche maritime en métropole retrouve en 1953 ses chiffres d'apport de poissons frais et crustacés de 1938, atteignant 406 000 t (511 000 t avec les algues, coquillages, huîtres, moules), contre 424 000 t en 1938. Mais en 1949 et 1950, les apports de poissons diminuent alors que la jauge brute totale continue à augmenter : 329 478 tjb en 1949 et 312 055 tjb en 1950, contre 340 186 tjb en 1948[923]. La fin de la réquisition des chalutiers à la Libération et la reconstruction de la flotte perdue pendant la guerre ramènent sur les lieux de pêche plus de bateaux qu'avant-guerre, d'autant que s'y ajoutent les très nombreux bateaux en bois construits pendant la guerre et après 1945. L'abondance des stocks de poissons, liée à la diminution des captures pendant les hostilités, paraît s'estomper. Les excellents résultats des pêches en 1945, 1946 et même 1947 font place dès 1948 à la baisse des apports[924]. Ces apports se concentrent dans les neuf premiers ports français. Avec 301 200 t débarquées en 1953, ceux-ci représentent 74,1 % du total national, Boulogne étant de loin le premier, La Rochelle le huitième (tableau 84). De ces chiffres, ressort la tendance au recul de la côte atlantique au sud de la Bretagne et la faiblesse confirmée de la production méditerranéenne. L'essor de la Bretagne Sud est dû surtout au développement du chalutage dans les ports comme Concarneau et Le Guilvinec alors, qu'avant-guerre, une telle pêche n'y était guère pratiquée, à l'exception de Lorient[925].

Tableau 84 - Apports des neuf premiers ports de pêche français (1951-1953)

Rang	Ports (du N.au S.)	Apports en 1953 (milliers de t)	Apports en 1951 (milliers de t)	Valeur en 1951 (millions de frs)
1	Boulogne	119,6	115,4	6 038
7	Dieppe	19,1	17,2	1 332
3	Fécamp	32,7	35,0	2 305
5	Douarnenez	20,7	16,7	1 657
9	Le Guilvinec	8,1	5,8	568

[922] *Ibid*, p. 30.
[923] MEURIOT Éric, « Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France », *art. cit,* p. 73.
[924] Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, *Rapport de la chambre de commerce de La Rochelle à ses membres concernant la taxe de 2 % sur les apports de poissons frais*, 6 février 1950.
[925] GUILCHER André, « Coup d'œil sur la pêche maritime en France », Chroniques, *Norois,* n° 5, Rennes, PUR, 1955, p. 112-113.

4	Concarneau	26,8	20,9	2 142
2	Lorient	38,0	32,6	3 234
8	La Rochelle	15,8	16,2	2 049
9	Bordeaux	20,4	?	?
	Total	301,2		

Source : GUILCHER André, « Coup d'œil sur la pêche maritime en France », Chroniques, Poitiers, *Norois*, n° 5, 1955, p. 113

La répartition des tonnages par régions françaises de débarquement, en métropole, montre l'accentuation de la domination des pêches en mer du Nord et en Manche (avec Boulogne en particulier), mais aussi celle des ports de Bretagne Sud (dont les trois qui pratiquent la pêche industrielle). La zone atlantique au sud de la Bretagne tend à se tasser (seule La Rochelle sort du rang). Les ports méditerranéens ont un poids limité, ce qui explique les débouchés du poisson rochelais dans cette région (tableau 85). En valeur par régions, en 1951, la mer du Nord et la Manche représentent un apport d'environ 11,5 milliards de frs, la Bretagne Sud 9,7 milliards, contre 6 milliards pour l'Atlantique au sud de la Bretagne et seulement un milliard pour la Méditerranée. La morue est comprise dans ces approximations. Le hareng et la morue constituent une très grosse part des ports de la mer du Nord et de la Manche. Ils se vendent beaucoup moins cher que les autres poissons[926].

Tableau 85 – Tonnage des apports par régions de débarquement, milliers de t (1948-1954)

Régions de débarquement	**1953**	**1951**	**1948**
Mer du Nord et Manche	170	163	159
Bretagne Sud	110	104	95
Atlantique au S. de la Bretagne	38	38	46
Méditerranée (y c. la Corse)	10	8	17

Source : GUILCHER André, « Coup d'œil sur la pêche maritime en France », *op. cit*., p.113.

Dans les années 1950-1966, les techniques nouvelles ne sont pas sans effet, permettant une augmentation des apports de poisson dans les ports français (de 312 055 t en 1950 à 457 982 t en 1966). L'utilisation de la technique nouvelle du Decca navigator* permet de

[926] *Ibid,* p. 113.

mieux contrôler la position du navire. L'emploi du chalut pélagique*, que l'ISTPM considère comme un engin sélectif (les grandes mailles de la partie rabattante permettent au petit poisson de s'échapper), n'abîme pas les fonds (sauf lorsqu'il est utilisé à faible profondeur) et s'attaque en général à des stocks différents de ceux exploités jusqu'alors par le chalutage classique sur les fonds. Cependant l'Institut pense, en conclusion des essais de ce chalut en 1962-1963, que sa pratique peut être source de surexploitation. « Dans les pertuis charentais, [il] nous semble pouvoir être autorisé, mais son développement doit absolument être contrôlé afin d'éviter la surexploitation d'une ressource intéressante mais limitée[927] ».

Globalement, les pêches françaises connaissent une phase d'expansion entre 1950 et 1966. Les débarquements augmentent, entre ces deux dates, au rythme annuel moyen de + 3 % pour l'ensemble des produits de la pêche, qui atteignent 548 000 t en 1966, chiffre record représentant une progression annuelle moyenne de + 2,9 % et une progression totale de plus de 75 % depuis 1950 (tableau 86).

Tableau 86 - Évolution des tonnages débarqués en France, hors morue (1945-1968)

Années	**Tonnage pêché**	**Années**	**Tonnage pêché**
1945	146 341	**1957**	357 988
1946	251 622	**1958**	359 732
1647	275 640	**1959**	390 567
1948	340 186	**1960**	393 469
1949	329 478	**1961**	374 500
1950	312 055	**1962**	369 546
1951	334 581	**1963**	385 363
1952	334 186	**1964**	416 117
1953	361 772	**1965**	429 006
1954	343 804	**1966**	457 982
1955	354 841	**1967**	452 538

[927] FOURNET Philippe, « Le chalutage pélagique dans les eaux côtières du sud-ouest de la France », *Norois, op. cit., p. 282.*

1956	371 175	**1968**	419 416

Source : *Statistiques des pêches françaises,* OSTPM

Cette phase d'expansion masque deux types de déséquilibres : l'importante diminution des stocks de poisson côtiers et hauturiers et les perturbations des marchés[928]. En premier lieu, la présence étrangère - Espagnols dans le golfe, Anglais, Allemands et Belges en mer du Nord et en Manche - contribue à la raréfaction des ressources. La flotte hauturière française est amenée à se reconvertir rapidement au début des années 1960. Ainsi, les navires boulonnais délaissent le hareng dont la part dans le total de la marée fraîche passe, entre 1960 et 1966, de 23,9 % à 11,1 % en 1966. Il en est de même pour les chalutiers lorientais dont la pêche au merlu passe de 23,7 % du total de la marée en 1960 à 11 % en 1966. Dans les deux cas, ils exploitent d'autres stocks de poisson : lieu noir, merlan, églefin et cabillaud. La Rochelle tente, au contraire, de maintenir sa spécialisation dans les poissons nobles à chair blanche, en particulier le merlu, mais la part de ce dernier recule aussi de 40,4 % en 1960 à 31,8 % en 1966 (tableau 87).

Tableau 87 - Évolution de la part du merlu dans la pêche fraîche de trois grands ports (1955-1966)

Ports	**Tonnage 1955 (%)**	**Tonnage 1960 (%)**	**Tonnage 1966 (%)**
Boulogne : -Hareng -Total du poisson frais	1 059 (8,9 %) 118 635	28 840 (23,9 %) 120 530	16 226 (11,1 %) 146 058
Lorient : -Merlu -Total du poisson frais	12 087 (27,9 %) 43 325	11 132 (18,9 %) 58 841	6 504 (11 %) 58 841
La Rochelle : -Merlu -Total du poisson frais	4 751 (26,4 %) 18 005	9 382 (40,4 %) 23 209	7 032 (31,8 %) 22 067

[928] MEURIOT É., « Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France *», Ifremer, 1985*, p. 68-69.

Source : *Statistique des pêches maritimes*, OSTPM, années 1955 à 1966

Le deuxième déséquilibre concerne les marchés du poisson. La baisse progressive des barrières douanières, consécutives à la création de la Communauté Économique Européenne, et le niveau élevé des débarquements de la pêche hauturière en espèces nouvelles déstabilisent en partie les marchés à partir de 1958. Le prix moyen du poisson frais baisse en francs constants de 1958 à 1966. Cette baisse limite l'augmentation du chiffre d'affaires de la pêche que l'expansion des apports entre 1950 à 1958 aurait dû entraîner[929].

Cette phase d'expansion de la production est accompagnée d'une augmentation de la taille des navires et de leur puissance, d'une diminution de leur nombre et de celui des marins. La puissance totale de la flotte augmente plus rapidement que les débarquements ; elle progresse au rythme annuel moyen de + 5,6 % de 1954 à 1966 et atteint 907 000 cv en 1966[930]. Les critères disponibles d'efficacité de la flotte montrent que la production (en volume et en valeur) par marin augmente, de même que la production par navire, tandis que la production par unité de puissance installée (cv) diminue. La substitution du capital au travail explique l'accroissement de la productivité apparente du travail. Les limites de l'abondance des ressources halieutiques, voire leur diminution lorsque les prélèvements opérés sont trop élevés, entraînent une baisse des captures par unité de puissance installée. Les quantités de poissons frais débarqués retombent, au cours des années 1970, en dessous de 400 000 t. Ce plafonnement est, en partie, compensé jusqu'en 1976 par l'augmentation de la production de crustacés et de coquillages. Globalement, les débarquements de produits frais plafonnent autour de 460 000 t[931].

5.2 La relance de la pêche industrielle rochelaise (1950-1965)

Du deuxième rang national avant-guerre, La Rochelle passe au huitième rang en 1953, avec 15 800 t d'apport de poisson, puis au quatrième en 1962, derrière Boulogne mais aussi, sur la côte atlantique, Lorient et Douarnenez, deux ports bretons. A cette date, cinq des dix premiers d'entre eux sont situés en Bretagne, ce qui montre l'importance de la pêche dans cette région. Boulogne demeure de loin le premier port français avec 110 021 t, mais connaît

---

[929] ADAM P., « Bouleversement des pêches contemporaines », dans MOLLAT M., *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit.* Annexe du chap. 6, p. 360. Annexe 32 de la troisième partie, Graphique sur la valeur des produits débarqués en France (1945-1984).

[930] *Ibid,* p. 360.

[931] MEURIOT É., *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France, op. cit.*, p. 69.

une baisse de 8 % depuis 1953, signe de la raréfaction du hareng en mer du Nord. Lorient dépasse largement et définitivement La Rochelle et atteint 47 363 t, plus du double du port aunisien qui ne fait que retrouver son niveau d'avant guerre (tableau 88).

Tableau 88 – Classement des dix premiers ports de pêche français (1962)

Rang des ports de pêche	**Quantités de poisson frais (t)**	**Valeur de ces apports (frs)**
1. Boulogne	110 021	13 117 180
2. Concarneau	45 363	7 836 782
3. Lorient	47 363	7 577 045
4. La Rochelle	22 613	5 707 674
5. Douarnenez	17 808	2 540 667
6. Dieppe	17 279	2 073 792
7. Le Guilvinec	8 452	1 638 462
8. Les Sables d'O.	8 178	1 797 330
9. Auray/Quiberon	3 828	597 405
10. Arcachon	2 843	607 381

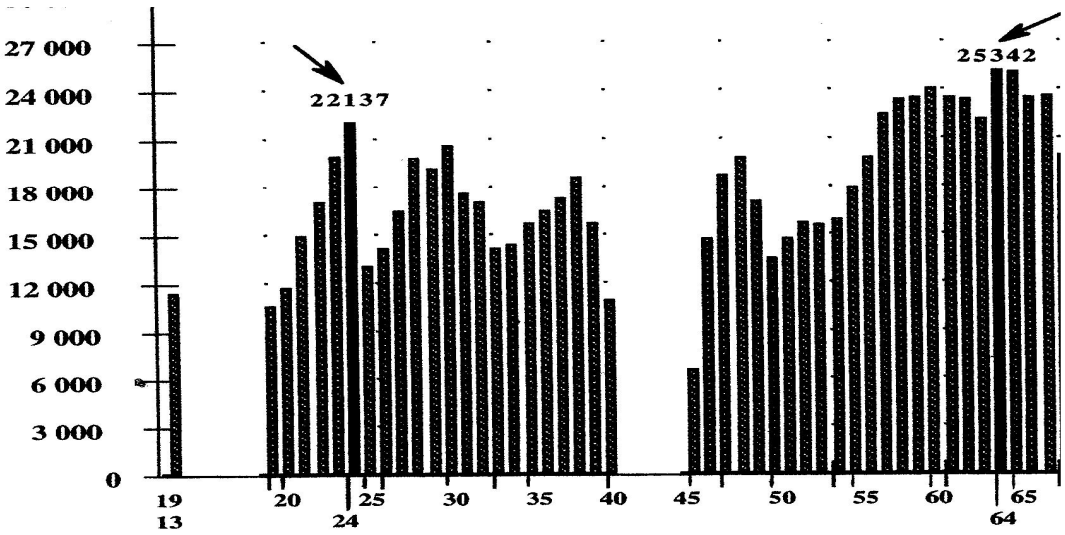
Source : D'après les *Statistique des pêches maritimes*, OSTPM, 1962

La Rochelle rejoint le carré des grands ports du pays, le troisième de la côte atlantique, passant de 15 800 t en 1953 à 22 613 t 20 ans plus tard, soit une augmentation de 43 % des apports. C'est la plus forte progression des dix premiers ports après Concarneau (+ 68 %), avant Lorient (+ 24 %) et Le Guilvinec (+14,3 %), la plus importante des ports où le chalutage industriel est né avant 1920. Concarneau et Le Guilvinec connaissent un essor plus récent dû à l'implantation du chalutage après 1945[932] (tableau 97).

[932] GUILCHER André, « Coup d'œil sur la pêche maritime en France », Chroniques, Poitiers, *Norois*, n° 5, *op. cit.*, p. 112-113.

Le port aunisien a donc une reprise rapide de sa production de poisson frais, atteignant son niveau record en 1964 avec 25 342 t, rattrapant et dépassant de 3 000 t celui de 1924 qui était de 22 137 t. Cependant, les apports rochelais plafonnent entre 20 000 et 25 000 t dans les années 1960 (graphique 4). Arcachon, quant à lui, poursuit son déclin passant de 5 132 t en 1953 à 2 843 t en 1962, soit une baisse de 44,6 %, contre 20 000 t en 1911.

Graphique 4 - Évolution des tonnages de poissons débarqués à La Rochelle (1913-1967)



Source : CCI La Rochelle et Affaires Maritimes

Comment expliquer cette reprise de la pêche rochelaise dans les années 1950 jusqu'au milieu des années 1960 ? Plusieurs raisons peuvent être avancées, tels l'amélioration des infrastructures portuaires, le développement des grands armements industriels créés avant la guerre et qui ont résisté pour trois d'entre eux, la création de nouveaux armements tout particulièrement dans le cadre de sociétés quirataires* et, enfin, la recherche de nouveaux lieux de pêche. L'ensemble permet d'armer jusqu'à soixante-quatorze chalutiers industriels en 1966.

5.2.1 Une nouvelle halle à marée près du bassin des chalutiers

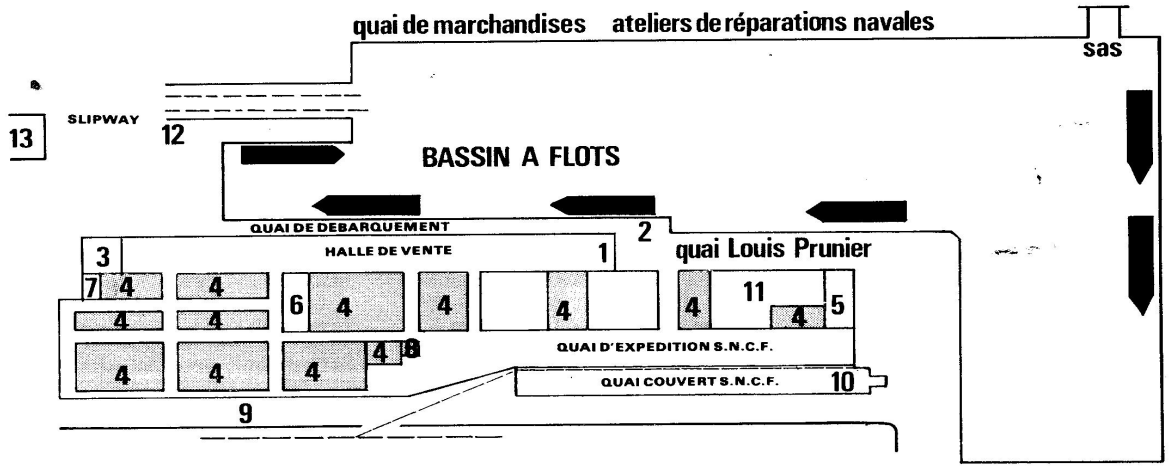
Malgré des agrandissements, le marché au poisson situé dans l'ancien couvent des Carmes depuis 1841 se révèle trop à l'étroit. Dès 1930, des projets de déplacement du marché au poisson se sont fait jour. Car, écrit la chambre de commerce, un port moderne doit

comprendre un quai de débarquement couvert d'une largeur d'environ 5 à 6 m, une halle d'exploitation et de vente, couverte d'une largeur de 15 à 20 m et enfin un ensemble de magasins pour les mareyeurs à l'image des halles à marée de Lorient, Dieppe, Boulogne en France, ou Zeebrugge et Ijmuiden à l'étranger. Or, pour la chambre de commerce, l'encan des Carmes est loin de répondre à ces impératifs. Il est situé au milieu de la ville, loin du quai, plus éloigné encore de la gare, entouré de rues très étroites dans lesquelles il aurait été impossible d'assurer un chargement sur camions d'une manière rapide et convenable, équipé de magasins de mareyeurs insuffisants en nombre et en surface. Il contrait à l'exécution de manutentions longues et coûteuses dont souffre en premier lieu la qualité du poisson[933].

En novembre 1940, la ville de La Rochelle approuvait un projet de construction d'un nouvel encan comportant un hall couvert de 250 m de longueur sur 19 m de largeur, permettant les opérations de débarquement, de triage, de vente et de distribution du poisson. Il prévoyait aussi l'organisation d'un service de livraison du poisson par chariots électriques vers les cases de mareyeurs, environ 80 magasins et une surface de 30 x 25 m réservée à chacune des trois pêcheries des grands armements restants, des quais d'embarquement SNCF et routier, enfin un local de stockage des emballages vides. En 1943, la direction des Ports Maritimes et le conseil supérieur des Ponts et Chaussées relevaient le caractère très coûteux du projet de création d'un port national de pêche à La Rochelle-Vaugoin et recommandait en attendant l'adoption d'un projet d'aménagement du bassin à flot extérieur[934].

Figure 33 - Structure de la halle à marée de La Rochelle, construite entre 1950 et 1953[935]

[933] AD 17, PER 406, *Aunis Eco,* n° 4, 11/1957, p. 15.
[934] *Ibid*, p. 15
[935] AD 17, 41 ETP 879, chemise 2 Installations pour la pêche : *plans de la halle à marée, projet de la Chambre de commerce*, 27 juin 1945.



1.Halle de vente – 2.Quai de déchargement – 3.Locaux administratifs – 4.Magasins de mareyeurs – 5.Bureau des armateurs – 6.Salle des machines 7.Dépôt de glace – 8.Bureau SNCF – 9.Quai d'embarquement routier – 10.Quai d'expédition SNCF – 11.Anciens magasins à poisson non transformés – 13.Slipway – 13.FROM

Source : AD 17, PER 406, "Etat des installations pour la pêche au port de La Rochelle-ville », *Aunis Eco*, 1/1958, p. 13 à 27

En 1946, la chambre de commerce est appelée à présider à l'organisation du marché au poisson et obtient la concession de la part de la mairie du droit l'exploitation de la criée des Carmes[936]. Elle décide alors la construction d'un encan au bassin des chalutiers. Les travaux débutent en 1950. Achevée en 1953, la halle s'avère trop petite compte tenu de l'augmentation des apports. Un allongement est réalisé en 1955 la portant de 213 m à 286 m. Mis en exploitation en 1956, l'encan est inauguré le 6 juin de la même année[937]. Ces nouvelles installations représentent deux hectares et demi de surfaces couvertes, plus de 400 m de longueur sur une largeur variant entre 45 et 82 m, construites sur le quai est du bassin à flot extérieur (figure 33).

La nouvelle halle présente des fortes améliorations pour favoriser le débarquement, le traitement et l'expédition des produits de la pêche. Un rapport de la chambre de commerce de 1957, quatre ans après la fin des travaux, valorise les aspects essentiels[938]. D'abord, la création d'un quai de débarquement constitué par la partie restée libre à la suite de la construction de la halle, de l'ancien quai du bassin. Il mesure plus de 270 m de longueur sur 5 m de largeur. Il permet de placer à quai, face à la halle de vente, six grands chalutiers et

[936] *Ibid*. p. 13.
[937] COGNACQ G., *Entretien* avec cet ancien directeur de la halle et des infrastructures portuaires, 1er avril 2014.
[938] AD 17, PER 406, « Les installations pour la pêche au port de La Rochelle-ville », *Aunis Eco*, janvier 1958, p. 13 à 27.

quatre petits, parfois cinq, lesquels peuvent débarquer simultanément leur pêche. Lorsque le nombre total de chalutiers inscrits pour la vente d'un même jour sont plus nombreux, et cela arrive souvent, on procède à plusieurs tours, les chalutiers inscrits au deuxième tour venant prendre la place de ceux qui ont achevé leur déchargement. La faible largeur du quai permet de réduire les manutentions du poisson au minimum indispensable. Le poisson est déglacé à bord par les marins ou par des équipes fournies par la chambre de commerce. Il est placé dans des paniers et hissé sur le quai à l'aide de treuils électriques. Ces opérations commencent de très bonne heure le matin, souvent à deux heures lorsque le tonnage annoncé est assez important et, en tout état de cause, au moins deux heures avant le commencement de la vente[939]. Un auvent construit tout le long de la halle abrite le poisson débarqué, en attente du triage, contre les intempéries. Par ailleurs, une halle de vente prolongée au sud par un bâtiment administratif est construite sur le quai même, immédiatement à l'ouest des anciennes pêcheries des grands armements. Elle mesure 286 m de long sur 19,80 m et occupe une surface de 5 600 m². Pour permettre le déchargement simultané d'un plus grand nombre de chalutiers, la chambre de commerce a décidé, en 1955, de procéder à un allongement de cette halle qui dans le projet primitif mesurait 213 m. Cet allongement, achevé en 1957, a pour effet de porter à plus de 245 m la partie de la halle qui se trouve directement en face du quai de débarquement, accessible par soixante-deux portes. Le débarquement du poisson se fait dans des paniers mis à terre, renversés sur les tables de triage au nombre de dix (une par chalutier en cours de déchargement). Le poisson est alors trié, placé dans des caisses d'une contenance de 50 kg qui sont placées les unes à côté des autres par rangées de quatre les jours de faibles apports, de six ou même huit lorsque les apports du jour dépassent 135 t. La vente à la criée commence normalement à 7 heures du matin, chalutier après chalutier. Elle est assurée par un crieur. Les lots sont attribués aux mareyeurs qui répondent à l'enchère la plus élevée. Ils sont alors amenés dans les magasins respectifs des mareyeurs par les commis de marée (figure 34).

Figure 34 - La criée dans la halle à marée, au bord du bassin des chalutiers de La Rochelle

[939] Dans les années 1960, les apports sont assez régulièrement de 180 t le lundi, 120 t le mardi, 150 t le mercredi, 90 t le jeudi et 40 t le vendredi, selon G. Cognacq, déjà cité.

Source : JULLIAN Dominique, « Les mémoires de l'encan », *Sud Ouest*, 15 décembre 2010

Cette nouvelle halle est utilisée par tous les armements rochelais, réunifiant ainsi le marché au poisson, jusqu'alors segmenté entre le marché public aux Carmes et les pêcheries des grands armements d'avant-guerre. Une série de magasins sont destinés aux mareyeurs, aux côtés desquels se trouvent une salle des machines, la station d'épuration, un restaurant et des dépôts de glace. Ces magasins sont au nombre de quatre-vingt-quatre nouvellement construits et trois plus anciens autrefois affectés aux pêcheries des grands armements[940]. Au total, ce sont 8 100 m² qui sont répartis en cases de grandeurs différentes, allant de 33 à 465 m2 pour les plus grandes, les trois magasins anciens représentant 3 253 m². Chaque case de mareyeur comprend une chambre froide, un plancher à caisses vides (une mezzanine), une installation électrique, un système d'évacuation des eaux, une installation d'alimentation en eau douce et en eau de mer épurée. Dans ces lieux, les mareyeurs et leurs commis procèdent à la préparation du poisson, à la mise en caisse, à l'emballage puis à l'expédition[941].

Deux quais complètent les abords de la halle. Un quai d'embarquement routier est long de 220 m. Son élévation permet le chargement direct sur les nombreux camions et camionnettes qui viennent prendre livraison du poisson pour l'acheminer ensuite vers les destinations les plus variées. Un auvent protège là aussi les expéditions contre les intempéries. Un second quai d'embarquement ferroviaire, lui aussi couvert, constitue la gare de marée de la SNCF. Celle-ci comporte, en fait, deux quais couverts équipés de trois voies de chargement. Elle est située dans la partie nord-est de la halle, dans le prolongement du quai de chargement routier. Les quais sont au niveau du plancher des wagons, ce qui facilite

[940] Le nombre de cases de mareyeurs prévues et louées, quatre-vingt-quatre, est significatif de l'augmentation importante de l'effectif des mareyeurs rochelais hébergés ainsi directement par la Chambre de commerce. Ils étaient cinquante-trois en décembre 1947, lors de la signature du contrat de location par ceux-ci pour occuper une case à l'ancien marché des Carmes (Annexe 32). Les mareyeurs sont au nombre de 48 à être hébergés à l'encan en 1935, sur un total de 67 (AM La Rochelle, 15 W 53).

[941] Ces mareyeurs emploient environ 300 salariés.

grandement les manutentions. Enfin, un magasin de caisses est construit de l'autre côté de cette chaussée en bordure des voies de la SNCF, ainsi qu'un abri-garage pour les véhicules automobiles des usagers et des bureaux à l'usage des armateurs[942].

Ainsi, globalement, toujours selon *Aunis Écon*[943], du chalutier au camion ou au wagon, le poisson ne parcourt guère plus de quatre-vingts mètres. Cette organisation rationnelle permet au poisson de conserver une présentation « remarquable ». Les statistiques de l'année 1957 sont alors très favorables ; le tonnage de pêche fraîche débarqué atteint 22 580 t, supérieur au chiffre record de 1924 (22 137 t). Les comparaisons montrent, qu'en 1935-1939, la valeur moyenne de la pêche était de 75 millions de frs – ce qui équivaut en 1999 à 220,95 millions de frs - et qu'elle dépasse en 1957 4,3 milliards de frs - soit 447,2 millions de frs en 1999 : cela représente plus du doublement de la valeur du poisson débarqué à monnaie constante[944]. Il y a incontestablement une source d'enrichissement pour la cité et son commerce, d'autant que ces chiffres ne tiennent compte que de la seule valeur du poisson vendu au marché de gros qu'est l'encan, mais ne considèrent pas les ventes effectuées par les mareyeurs à leurs clients, les investissements réalisés sur place par les armateurs ou les professionnels de la pêche, les salaires payés aux équipages ou aux ouvriers des chantiers de construction, les travaux réalisés par la chambre de commerce, etc[945]. Les prix de vente du poisson à l'encan, qui s'établissent par le système des enchères, sont élevés. « Il y a là un mystère. Comment les mareyeurs et grossistes rochelais ont-ils pu payer aussi longtemps et aussi cher les apports de bateaux […] ? [946]».

Avant la Deuxième Guerre mondiale, La Rochelle par sa situation géographique était le port français le mieux placé en terme de distance kilométrique face aux deux autres ports de pêche de l'Atlantique qu'étaient Lorient et Arcachon pour approvisionner tout le centre de la France, le Midi, la région méditerranéenne grande consommatrice de poisson et qui en recueillait peu, et au-delà des frontières, la Suisse (vers Genève) et l'Italie (par Modane à la frontière Italienne, sur la ligne vers Turin). C'était aussi le cas pour Paris. Cette rente de situation perdure après-guerre. Le centre de la France, l'Auvergne et Clermont-Ferrand ne

---

[942] AD 17, PER 406, « Les installations pour la pêche au port de La Rochelle-ville », *art. cit*., p. 13-25.
[943] *Ibid.*
[944] Les comparaisons en valeur sont difficiles à établir par suite des six dévaluations du franc depuis 1937. Selon l'INSEE, par rapport au franc 1999, le coefficient d'ajustement du franc est de 2,946 pour 1937 et 0,104 pour 1957.
[945] AD 17, PER 406, « Les installations pour la pêche au port de La Rochelle-ville », *art. cit*., p. 26.
[946] ADAM P., « Les bouleversements des pêches contemporaines (1945-1985) », MOLLAT M., *Histoire des pêches maritimes en France, op. cit*., p. 306.

sont pas desservis directement par voie de chemin de fer en provenance des ports de pêche de l'Atlantique (Annexe 33). Les mareyeurs et expéditeurs rochelais utilisent donc des camions pour transporter le poisson frais vers ces régions, s'assurant ainsi des débouchés importants, sans concurrence, fournissant la spécialité du port, les poissons nobles à chair blanche, dont le merlu est le fleuron, recherchés par les consommateurs[947]. Cependant, les prix du poisson tendent à se dégrader en France dans les années 1963-1968 (tableau 89). La Fédération CGT des syndicats maritimes inscrit ainsi, en tête de ses revendications, l'amélioration des prix du poisson qui conditionne le pouvoir d'achat des marins pêcheurs[948].

Tableau 89 - Prix moyen du poisson en France, en frs par kg (1963-1968)

Années	**1963**	**1964**	**1965**	**1966**	**1967**
Prix moyen du poisson saisonnier	1,37	1,35	1,46	1,47	1,47
Prix moyen du poisson de fond	1,72	1,62	1,66	1,61	1,73

Source : Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle,
Fédération CGT des syndicats maritimes, Congrès, 8-9-10 octobre 1968

A La Rochelle, on constate aussi une dégradation du marché. Le 13 avril 1967, le comité local des pêches maritimes constate le niveau « dérisoire » des prix auxquels se vend bien souvent le poisson en première vente, ce qui induit des « salaires insuffisants pour les équipages et des difficultés d'exploitation des armements[949] ». Le 18 avril suivant, le quotidien *Sud Ouest* titre sur « la mévente du poisson dans toute la France » et informe qu'à la halle à marée, le 17 avril, les cours se sont effondrés de 60 %. Le soir même, les chalutiers rochelais restent à quai. Les marins se réunissent, puis les professionnels représentants des marins et des armateurs, membres du comité local des pêches ; ils adressent une nouvelle motion au préfet demandant « que le prix du poisson soit constaté à la halle à marée, chaque jour, puis contrôlé lors de la vente au détail en ville de La Rochelle », « que le poisson soit soumis à des règles limitant les marges au détail […] » et enfin que « la remise en ordre de la commercialisation du poisson commence dans le port »[950]. En septembre de la

[947] COGNACQ Gérard, directeur de la halle à marée et des installations pour la pêche de La Rochelle, du 1er janvier 1966 au 31 décembre 1994, E*ntretien*, musée maritime de La Rochelle, 7 octobre 2010.
[948] AD 17, Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Résolution du 47e Congrès de la Fédération CGT des syndicats maritimes,* 8-9-10 octobre 1968.
[949] AD 17, Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Motion votée par les membres du Comité local des pêches maritimes de La Rochelle,* 13 avril 1967.
[950] AD 17, Archives du syndicat des marins de La Rochelle, « Les chalutiers rochelais sont restés au port la nuit dernière », *Sud Ouest*, 19 avril 1969.

même année, le sous-comité atlantique du poisson de fonds affirme que la dégradation du marché, si elle est quelque peu freinée pour certaines espèces communes, se poursuit pour les poissons nobles. Il faut bien admettre, écrivent ses représentants, que les émoluments perçus par les marins ne sont pas à la hauteur du pénible métier qui est le leur[951]. L'apport de grandes quantités de poisson par les pêcheurs d'Étel, dans les années 1960-1970, contribue à gonfler l'offre à l'encan et permet aux mareyeurs de faire pression sur les prix[952]. Déjà, en 1949, l'administrateur en chef du quartier de La Rochelle affirmait qu'entre les ports des Sables et de La Rochelle s'était créée une certaine tension, à propos de la possibilité d'accès des bateaux de l'un de ces ports dans l'autre et le droit de vendre librement les pêches effectuées[953]. La CGT met en cause la libre-circulation dans le cadre de la Communauté Économique Européenne (CEE), ainsi que la faiblesse des droits de douane sur les poissons importés en provenance des pays tiers[954]. En effet, le traité de Rome du 28 mars 1957 prévoit dans les dix ans qui suivent l'abolition des droits de douanes entre pays membres et la réalisation d'une union douanière, avec un tarif extérieur commun à l'égard des pays tiers. Le marché commun est complètement réalisé entre les six pays fondateurs de la CEE en 1968[955]. Après le pic des apports de poisson à La Rochelle (25 249 t en 1964), leur tonnage commence à baisser à partir de 1965-1966, tendance renforcée par la diminution rapide du nombre de chalutiers à partir de 1967[956]. Mais dans les années 1950-1960, il est en forte augmentation.

5.2.2. Le renouveau de la flotte hauturière locale.

A la Libération, La Rochelle bénéficie du plan national de reconstruction de la flotte de pêche. En 1954, 39 armements rochelais gèrent 74 navires de pêche immatriculés dans le port (dont 40 à coque métallique construits pour l'essentiel après 1945), contre 8 sociétés ou compagnies et 14 armateurs individuels en 1938. Parmi ces 74 navires, l'un est un sardinier et

---

[951] AD 17, Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Lettre du sous-comité atlantique du poisson de fonds au Président du Syndicat des mareyeurs de La Rochelle,* 29 septembre 1967.

[952] Selon G. Cognacq, ancien directeur de l'encan, les pêcheurs d'Étel, avec leurs navires de vingt-cinq mètres, débarquent surtout du merlan à La Rochelle, poisson que ne pêchent pas les Rochelais. Il n'y aurait donc pas de réelle concurrence, mais plutôt une complémentarité. Ils peuvent apporter jusqu'à quarante tonnes en une marée (*Entretien*, 12 février 2014).

[953] AD 17, Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Compte-rendu de la réunion inter-port entre les représentants de La Rochelle et des Sables,* 9 septembre 1949. La liberté des prix, encadrés pendant la guerre, est instaurée depuis 1948 (archives du syndicat, *Lettre* sans en-tête *au Président du Comité central des pêches maritimes,* 8 avril 1948).

[954] AD 17, Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Résolution du 47e Congrès de la Fédération CGT des syndicats maritimes, op. cit*., 8-9-10 octobre 1968.

[955] MALTERRE J.-F., PRADEAU C., *L'Union européenne en fiches,* Paris, Bréal, 4e éd., 2003, p. 21.

[956] AD 17, 164 J, *Revue de l'ISTPM* n° 35, 1971, p. 239 et FOUCAUD, directeur du FROM Sud-ouest, *compte-rendu d'activité pour l'exercice 1975.*

dix sont à la fois chalutiers et thoniers. Les trois grandes sociétés d'armements de pêche industrielle d'avant-guerre sont affaiblies. A elles trois, elles n'arment que seize unités : quatre pour les Pêcheries de l'Atlantique, cinq pour l'ARPV et sept pour les Chalutiers de La Rochelle (annexe 34).

En 1960, 97 unités de pêche sont inscrites dans le quartier de La Rochelle dont 71 hauturiers (tableau 90). Pour le seul port rochelais, le nombre de navires de pêche atteint 93 unités soit une hausse de plus de 25 % en six ans. Les armements sont au nombre de 38, 34 ayant leur siège localement, 4 l'ayant dans d'autres ports (Les Sables-d'Olonne pour 2 d'entre eux, Narbonne et Tréboul dans le Finistère pour les 2 autres). Ce sont des navires de pêche industrielle à coque métallique de plus de trente mètres pour 54 % d'entre eux, alors que les autres sont en bois souvent de longueur plus réduite (moins de 30 m), appartenant à des patrons-propriétaires ou des petits armateurs. Les 34 armements rochelais sont de tailles très diverses : 19 ne gèrent qu'un navire (la moitié des armements), 13 de 2 à 4 navires (34 %). Seuls 4 d'entre eux en comptent 6 et plus, dont 2 anciens grands armements d'avant-guerre qui en comptent chacun 7 (les Chalutiers de La Rochelle de F. Castaing et les Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl). Le plus grand est celui de Georges Horassius et Consorts, un nouveau venu, avec 10 chalutiers. Le troisième grand armement d'avant-guerre, l'ARPV de F. Menu, ne compte que 2 navires (annexe 37).

Tableau 90 - Évolution des armements et de la flottille de pêche de La Rochelle (1954-1960)

Années	**1954**	**1960**
Armements rochelais ayant des navires immatriculés à La Rochelle	39	34
Armements non rochelais ayant des navires immatriculés à La Rochelle	2	4
Navires de pêche immatriculés à La Rochelle	74	93
Importance des armements dont les navires sont immatriculés à La Rochelle :		
- 1 navire	25	19
- 2 «	3	8
- 3 «	5	2
- 4 «	3	3
- 5 «	2	2
- 6 et plus	1	4

Types de navires :		
- coque en bois	31	25
- coque métallique	40	68
- non précisé	2	
Date de construction :		
- avant guerre 1939-1945		14
- après guerre 1939-1945		**77**

Source : tableau constitué à partir des listes complètes des armements de pêche à La Rochelle, publiées par l'annuaire des armements à la pêche pour 1954 et 1960 (annexes 34 et 37)

La situation a donc changé. La crise des années trente et surtout la guerre avaient gravement réduit le potentiel de pêche local. Cela explique que 77 unités sur 94, soit 82 % de la flotte des chalutiers locaux, soient de construction récente, produits du plan de reconstruction d'après guerre et des années 1950-1960. Durant ces deux décennies, les trois grands armateurs qui dominaient le port dans les années 1920-1930, O. Dahl, F.J. Castaing et F. Menu, ne sont plus en position de force ; ils ne représentent que 16 unités industrielles sur 93, soit 17 %. De nouveaux armements sont en effet apparus depuis les années 1950.

L'ARPV change de propriétaire en février 1955, après le décès de F. Menu, des suites de ses blessures de guerre. Teddy Fournier[957], époux de Jacqueline Menu, fille du défunt née d'un premier mariage, rachète l'armement à la famille Menu. Jean-Claude Menu, fils du défunt, n'a pas les moyens de racheter les parts de son demi-frère et de sa demi-sœur[958]. Il devient directeur de la société. En 1956, les membres du conseil d'administration donnent leur accord pour une nouvelle répartition des actionnaires, prenant en compte la cession d'actions possédées par « la succession F. Menu » à la Société « Les successeurs de Gaston Fournier ». Cette société dispose, ainsi, de 1 750 actions sur un total de 2 000, soit 87,5 % du capital. J.-C. Menu n'en possède que onze, mais le capital demeure globalement dans la famille Menu-Fournier (tableau 91).

Tableau 91 – Répartition des actions de l'ARPV (1956)

Actionnaires de l'ARPV	**Nombre d'actions**
Société Les successeurs de Gaston Fournier	1 750

[957] Teddy Fournier est importateur de cuir et possède une usine de travail des peaux à Romans.
[958] MENU Vérane, veuve de J.-C. Menu, ancien directeur général de l'ARPV, *Entrevue*, 2 octobre 2013.

J.L. Fournier	100
Teddy Fournier	100
Mme Feydel	18
B. Huguenin[959]	10
J.C. Menu	11
Morgenthaler[960]	1
Glacière Française	10
Total	2 000

Source : MENU Vérane, *déjà cit., archives privées de la famille*

Les Chalutiers de La Rochelle changent d'armateur-gérant. Le fondateur de la société anonyme en 1918, F.J. Castaing, décède en 1961. Son petit-fils, Jean-Jacques Castaing, qui a rejoint son grand-père dans l'armement en 1952 à la mort de son père Robert Castaing, prend la direction de la société[961]. Celle-ci demeure une société anonyme, dans la logique de sa fondation en 1918. En 1964, celle-ci appartient à dix-huit actionnaires. Ces actionnaires sont pour beaucoup d'entre eux des armateurs du port, aux noms connus : les Onfroy, les frères Gaury, J.C. Menu, A. Hédant, R. Frédéric, G. Horassius, L. Lebon ou encore J. Laurent, qui côtoient Jean-Jacques Castaing armateur en titre, lequel ne possède que quatre actions (tableau 92). On ne retrouve pas les 139 actionnaires, individuels surtout provenant de nombreuses villes de France, qui ont participé à la création de la société anonyme en 1918.

Tableau 92 – Actionnaires des Chalutiers de La Rochelle (8 mai 1964)

Nom des actionnaires	**Nombre d'actions**
Onfroy Maurice	3
Onfroy Marguerite	4
Auger André	13
Société Océanic (G. Horassius)	11
Gaury Jean (armement J. Guitton)	3

[959] *Ibid*, B. Huguenin est le demi-frère de J.C. Menu.
[960] *Ibid*, Morganthaler est expert-comptable.
[961] Musée maritime La Rochelle, GAUBERT Yves, « L'armement Castaing : les Chalutiers de La Rochelle », *Histoires maritimes rochelaises*, 16 mars 2014.

Gaury Jean (Société du Pampero)	2
Guicheney François	4
Laurent Jacques	4
Hédant Adolphe	12
Frédéric Robert	11
Lebon Léonce	4
Castaing Jean-Jacques	8
Menu Jean-Claude	4

Source : AD 17, Fonds du syndicat des Armateurs 164 J,
Cahier des actionnaires de la Société Castaing

Les Pêcheries de l'Atlantique changent plusieurs fois de statut, puis de dirigeants, tout en demeurant une société familiale. Société en commandite simple fondée par O. Dahl en 1904, transformée en société en nom collectif en 1918 après la période de société commune avec l'avocat Garrigues, elle est devenue une société anonyme le 24 décembre 1940, au capital de 2 455 000 frs divisée en 24 550 parts de 100 frs chacune. Ses deux plus forts porteurs d'actions sont, selon la feuille de présence à l'assemblée générale, l'épouse d'O. Dahl et Érik Dahl, leur fils, « tant pour eux-mêmes que comme mandataires », ce qui souligne le caractère familial de la société[962]. Oscar Dahl dirige la société jusqu'en 1949, date de son décès. É. Dahl, son fils, ne s'intéresse pas à la gestion de l'armement, plus porté sur ses nombreuses passions scientifiques et artistiques, de l'archéologie aux sciences naturelles, de l'histoire à la peinture[963]. C'est Jacques Babinet, beau-frère d'O. Dahl, qui assume la gérance de la société à partir de 1949 jusqu'à son décès en 1968. Bernard de Suyrot, gendre d'O. Dahl, lui succède jusqu'à la liquidation de l'armement au milieu des années 1970[964].

A côté de ces anciens armements fondateurs de la pêche industrielle rochelaise, plusieurs sociétés se créent après 1945 pour faire face à la construction de bateaux de pêche plus coûteux, explique André Auger, ancien armateur rochelais. Auparavant, une propriété individuelle ou une association avec un ou deux partenaires était suffisante pour financer la construction d'un chalutier. Les évolutions techniques qui accompagnent la pêche hauturière

[962] AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle, sous-dossier pêche, *Dépôt d'acte de l'assemblée générale extraordinaire de la SA des Chalutiers de La Rochelle,* 24 décembre 1940.
[963] AD 17, Jx 262, « La mort d'une encyclopédie vivante », *Sud Ouest*, *La Rochelle*, 26 juin 1986.
[964] Musée maritime de La Rochelle, GAUBERT Yves, « L'armement Dahl : les Pêcheries de l'Atlantique », *Histoires maritimes rochelaises*, 10 mars 2014.

(navires métalliques, à moteur diesel, plus grands, disposant de chaluts plus productifs, …) impliquent la réunion de capitaux plus importants. Il est fait appel à un financement plus large[965].

L'armement Sanquer et Consorts fait partie de ces nouvelles sociétés. Robert Sanquer[966] est inscrit au registre du commerce de La Rochelle, le 21 mars 1956, comme armateur[967]. Il gère trois chalutiers : *Le Rafale* et le *Thierry*, de 1956 à 1971[968], qui appartiennent en fait à la Société des bateaux à vapeur de la Seine-Toulon (tableau 99), ainsi que le *Notre Dame de l'Armor* à partir de 1967.

Les frères Jean et Simon Gaury, armateurs rochelais à la pêche industrielle dans les années 1960, gèrent deux types de navires, ceux dont ils sont propriétaires et ceux d'autres sociétés. Leur père était charpentier de marine, puis il a navigué, puis est parti au front en 1914-1918. A son retour, il a créé les chantiers de construction navale Gaury. Il a décidé de se lancer dans la pêche et d'acheter son premier chalutier, le *Tigre*, en 1920. C'était un navire long de 20 m à coque en bois, disposant d'une puissance de 90 cv. Il possèdait d'autres chalutiers : le *Tornade*, la *Tourmente* et la *Trombe* (tous trois en bois, longs de 20 m et d'une puissance de 120 cv)[969]. Les deux derniers étaient le fruit d'une association avec son deuxième fils, Jean Gaury. Il possédait aussi trois thoniers : le *Cyclone*, le *Tempête* et le *Vox Dei*. Tous ces bateaux ont été construits aux chantiers Gaury. Enfin, il possédait un shipchandler, magasin de fournitures de la marine, situé 2 quai Duperré à La Rochelle, au-dessus du mareyage Gaury[970]. Ses deux fils sont nés à La Rochelle, Simon en 1905 et Jean en 1908[971]. A son décès, il leur lègue ses biens : les chantiers à Simon et le shipchandler à Jean. Jean, gérant de sociétés, reprend la gestion des deux chalutiers paternels : la *Trombe* et la *Tourmente*. Mais en plus de ces navires, il est gérant statutaire du *Pampéro*, appartenant à la société du même nom au capital de 200 000 frs dont le siège est à La Rochelle, quai Duperré, SARL inscrite au registre du commerce de la ville sous le numéro 56 B 18[972]. En 1960, Jean élargit sa gestion à quatre autres chalutiers : *Le Vent*, *Sumatra*, *Maire Jean Guiton et Le*

---

[965] AUGER André*, Entretien*, musée maritime de La Rochelle, 28 septembre 2011.
[966] Robert Sanquer est né le 21 mai 1925 aux Sables-d'Olonne. Marié avec Madeleine Chabot, il demeure, dans les années 1970, 8 Rue du Stade à La Rochelle.
[967] AD 17, 123 J 346, *Fonds privé de Maître Rambour, Administrateur judiciaire à La Rochelle*.
[968] Le chalutier *Thierry* fait naufrage le 13 juillet 1971, sur les côtes anglaises, à Smalls. Deux marins périssent dont le patron Maxime Guillochet (M. Teillet, ancien patron de pêche, *Entretien,* 23 janvier 2013).
[969] Simon Gaury, fils de l'armateur, est capitaine d'armement de son père de 1925 à 1985.
[970] AD 17, 123 J 346, *Fonds privé de Maître Rambour, op. cit.*
[971] *Ibid.*
[972] AD 17, 164 J, Fonds du syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, chemise Jean Gaury, *Certificat d'action de la SACDIP*, 17 juillet1964.

Blizzard (tableau 99). Dans les années 1965, il étoffe encore sa flotte avec trois chalutiers de pêche arrière : le *Drage*, le *Vent* et l'*Alizé*, tous trois longs de 43 m, d'une puissance de 1 200 cv[973]. Ces bateaux ne lui appartiennent pas non plus. Ainsi, le *Maire Jean-Guitton* appartient à la SARL du même nom[974]. C'est aussi le cas du *Blizzard* propriété de la société du même nom.

Globalement, la flotte hauturière locale s'étoffe jusqu'en 1966, date de son apogée avec quatre-vingt quinze chalutiers, dont six de pêche arrière, ces bateaux de nouvelle génération qui font leur apparition depuis peu (tableau 93).

Tableau 93 – Évolution de la flotte hauturière de La Rochelle (1959-1968)

Années	**Nombre de chalutiers latéraux**	**Nombre de chalutiers pêche arrière**
1959	70	-
1960	71	-
1961	72	-
1962	67	-
1963	61	-
1964	72	2
1965	76	3
1966	89	6
1967	72	6
1968	62	6

[973] MOREUX Christian, *Annuaire de l'armement à la pêche 1960*, Paris, *op. cit*., p. 126.
[974] AD 17, 164 J, Chemise Jean Gaury. Cette société est une SARL « Armement Jean Guitton », au capital de 900 000 frs, ayant son siège à La Rochelle, 2 quai Duperré. Inscrit au registre du commerce de la cité sous le numéro 55 B 19.

Source : AD 17, 164 J, Statistiques du FROM Sud Ouest

Des formes diverses de sociétés sont utilisées, des sociétés de capitaux telles les sociétés anonymes, des sociétés de personnes, mais aussi des SARL, toutes déclarées comme telles. Des nombreuses sociétés quirataires et des sociétés de fait, où n'apparaissent que les gérants, se créent aussi dans le port.

En 1970, dans une période déjà marquée par la crise de la pêche rochelaise, les deux formes de sociétés, quirataires et de fait, représentent près de 60 % de l'ensemble. Elles possèdent 61,6 % de la flotte de chalutiers. Les sociétés quirataires sont les plus nombreuses, 16 possédant 53 unités, soit 34 % des sociétés et 46 % des chalutiers. Les sociétés de fait sont 12, soit 25,5 %. Les sociétés déclarées (sociétés en nom collectif, sociétés anonymes et SARL) sont donc minoritaires : 40 % des sociétés et 38,4 % des navires. Parmi elles, les sociétés anonymes ne sont que 6 (12,7 %) disposant de 17 unités (14,8 %), alors que les SARL sont plus nombreuses, 10 (21 %) possédant 17 navires (14,8 %). Cela traduit un profond changement de structure des entreprises par rapport à l'entre-deux-guerres, une sorte d'émiettement des propriétaires en plus petites sociétés, pour beaucoup peu ou pas déclarées (tableau 94).

Tableau 94 – Structure des entreprises d'armement de La Rochelle (2 juin 1970)

Types de sociétés	**Nombre de sociétés (%)**	**Nombre de chalutiers (%)**
Sociétés en nom collectif	3 (6,3)	10 (8,7)
Sociétés à responsabilité limitée	10 (21)	17 (14,8)
Sociétés anonymes	6 (12,7)	17 (14,8)
Sociétés quirataires	16 (34)	53 (46)
Sociétés de fait	12 (25,5)	18 (15,6)
Total	47	115

Source : Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, Dossier du comité local des pêches, *Rapport sur la pêche industrielle du port de La Rochelle*, comité des pêches/groupe flotte et production du VIe plan, 2 juin 1970 (Annexe 35, tableau détaillé)

Trois formes de société en développement méritent un examen plus approfondi pour leur importance nouvelle dans le port de La Rochelle : les SARL, sociétés déclarées d'une part, et les sociétés de fait et les sociétés quirataires, sociétés non déclarées.

5.2.3 La création de sociétés à responsabilité limitée

A côté des sociétés anonymes et des sociétés en nom collectif, marginales, la SARL prend de l'essor. Invention du droit allemand en 1893, elle est entrée dans le droit français avec la loi du 7 mars 1925[975]. C'est une société commerciale où la responsabilité financière est limitée aux apports dans le capital de la société ; en cas de dette, les biens personnels des associés ne sont pas concernés. La SARL peut être constituée par seulement deux personnes, avec un maximum de sept. Elle présente les caractéristiques d'une société de personnes, notamment parce que les parts détenues dans le capital ne sont pas librement cessibles sans accord des autres associés. Son mode de gestion est plus simple que celui d'une société anonyme. En effet, elle est dirigée par un gérant, lequel est tenu de rendre des comptes au moins une fois par an à une assemblée générale des associés, alors qu'une société anonyme est gérée par un directeur général qui rend des comptes au conseil d'administration et les membres de ce dernier rendent à leur tour des comptes à l'assemblée générale des actionnaires.

A La Rochelle, une dizaine de SARL sont créées grâce à la loi et cela dès 1934, pour la première connue. Par un acte sous seing privé en date du 1er mars 1934, trois associés demeurant à Paris ont constitué une SARL. Cette société, de fait en quelque sorte, prend une forme légale par un acte déposé au tribunal de commerce lors du changement de gérant, Daniel Auger ; celui-ci cède ses parts et passe la main à un autre gérant André Baron. Trois associés demeurant à Paris apparaissent alors dans l'acte : l'armateur-gérant André Baron, l'industriel Armand Reyroale et le greffier de paix Delary. « Tous trois sont seuls membres de la SARL au capital de 30 000 frs, divisé en 60 parts de 500 frs chacune ». Ils acceptent que la

[975] Le 7 mars 1925, les députés votent un texte de loi réformant la législation sur les sociétés anonymes plus adapté à la situation des petites et moyennes entreprises et créant, pour la France, le statut de SARL. Depuis 1867, les sociétés anonymes n'avaient besoin d'aucune autorisation de l'État pour se constituer, à condition toutefois de respecter certaines obligations juridiques comme l'organisation d'un conseil d'administration et d'assemblées périodiques des actionnaires ou bien encore la vérification des comptes. Mais si ces obligations sont facilement supportées par les grandes entreprises, elles sont en revanche une gêne pour les petites et moyennes entreprises, les entreprises familiales modestes.

société des Chalutiers modernes acquière le chalutier à moteur *La Micheline*, provenant du port de Dieppe[976].

D'autres ont été créées pendant l'Occupation. C'est le cas de la Société nouvelle de pêche et d'armement constituée par un acte sous seing privé en date du 13 mai 1941et enregistrée au tribunal de commerce le 14 mai. Société au capital de 250 000 frs réparti en 1 000 parts de 250 frs chacune, elle a son siège social 22 rue Verdière à La Rochelle. En conformité avec la loi, ses statuts définissent son objet : « l'acquisition et l'exploitation de navires armés pour la pêche côtière et hauturière ». L'associé principal est Jean Laprée qui prend la moitié des parts, en contrepartie de l'apport du chalutier *Jean-René,* dont il est copropriétaire avec Laparade pour une valeur estimée à 75 000 frs, et du *René-Michel* estimé à 50 000 frs[977]. C'est aussi le cas pour la Société rochelaise de pêche. Son nom apparaît lors d'une augmentation de son capital par un acte sous seing privé en date du 22 décembre 1941. C'était une société de fait jusqu'alors. Le capital de cette SARL est de 500 000 frs et son siège social est situé quai Est, au bord du bassin extérieur. Le 1er mars 1962, un nouvel acte sous seing privé fait apparaître trois associés dans cette SARL au capital de 10 000 000 frs : deux Parisiennes, Veuve Franck Delmas disposant de 950 parts, Veuve Ruspoli née Claude Delmas possédant 25 parts et Maurice Delmas le troisième associé déclaré, Parisien lui aussi, avec 25 parts. Cet acte privé modifie les articles 2 et 12 des statuts, permettant un élargissement de son activité. Le nouvel article 2 indique que la société a pour objet le développement ou l'exploitation, le transfert ou la création d'entreprises commerciales ou industrielles, en France ou dans les colonies, possessions françaises ou pays du Protectorat[978]. Les statuts d'une troisième SARL ont été élaborés le 10 décembre 1941 et déposés le 27 décembre 1941 sous le nom de Société Aunis-Armement. Son capital est de 800 000 frs et son siège social est situé 48 rue Chaudrier à La Rochelle. Deux associés apparaissent : William Moinet, Rochelais, dont le domicile est le siège social, et André Tramblot, un Parisien. L'objet de la société est la « construction, achat, vente, armement, location, affrètement et exploitation de

[976] AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle, sous-dossier pêche, *Dépôt d'acte de la SARL des Chalutiers modernes, changement de gérant,* 14 janvier 1947.
[977] AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle. Société inscrite au registre du commerce sous le numéro 722 B. Publication dans le journal *La défense républicaine*, La Rochelle, 17 mai 1941.
[978] AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle. La société est inscrite au registre du commerce de La Rochelle sous le n° 676 B.

tous navires et engins de pêche et aussi la pêche, la préparation et la vente de tous poissons, crustacés ou produits de mer quelconques »[979].

D'autres SARL se créent après-guerre, telle la société Royer et compagnie, par un acte sous seing privé fait à Paris le 14 janvier 1944, enregistré au tribunal de commerce de La Rochelle le 5 juin 1946. Son siège social est situé à La Rochelle. Les associés sont au nombre de 11, dont 3 sont des armateurs du port de Dieppe, les autres actifs étant des professions libérales (notaire, avoué). Un associé est officier supérieur de l'armée, cadre de réserve. La plupart résident à proximité de Dieppe, ancien port important de pêche fraîche (tableau 95).

Tableau 95 – Associés de la SARL Royer et Cie (5 juin 1946)

Nom	**Qualité**	**Adresse**
Jean Royer	armateur	Dieppe (Seine-Maritime)
Georges Auzolle	n.c.	Paris
Jules Capron	armateur	Arques-la-Bataille (Seine-Maritime)
Roger Quilan	armateur	Dieppe
Paul Thieulin	propriétaire	Neuville-Les-Dieppe (S.-Mtime)
Yvonne Thieulin	sans profession	« «
Odette Thieulin	sans profession	« «
Jean Léon Langlois	général de réserve	Dieppe (S.-M.)
Maître Henri Godefroy	avoué	« «
Maître André Bacherich	notaire	« «
Maurice Curieult	étudiant	« «

Source : AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle

Le 14 décembre 1945, est créée la SARL Les Armateurs Rochelais dont le siège social est situé à La Rochelle rue Saint-Nicolas. Les associés sont Angibeau, Gaillard, Horassius et Pilard, des Rochelais, industriel pour le premier, mareyeur pour le second, armateur pour le troisième. Le quatrième associé pourrait être le banquier rochelais Pilard. Le 7 janvier 1950, son capital est augmenté par incorporation d'une partie des réserves de reconstitution de dommages de guerre, portant le capital à 7 500 000 frs.

Le 30 décembre 1946, à Paris, est créée la Société Baron et Auger, SARL au capital de 30 000 frs, comprenant 60 parts de 500 frs chacune, elle a son siège social rue d'Artois à La

[979] AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle.

Rochelle. André Baron est le gérant de la société[980]. Son associé doit être Daniel Auger. Le 8 janvier 1947, elle change de dénomination et devient la Société des chalutiers modernes, dont l'objet social est ainsi modifié : « Cette société a pour objet en France, dans l'Union française et à l'étranger, toute opération industrielle et commerciale, maritime, financière, relative à la pêche maritime »[981].

Le 5 avril 1963, est créé l'Armement SEPDOM, dont le siège social est à La Rochelle, quai L. Prunier. C'est un armement spécialisé pour les entreprises de pêcheries d'outre-mer, d'où son nom, la Société d'exploitation des départements d'Outre-mer. Son capital de 100 000 frs est partagé entre Jean Arnaud Capdeville, de Saint-Jean-Cap Ferrat, Michel Capdeville de Roquefort-les-Pins (Alpes-Maritimes) et Suzanne Allix, épouse du premier. Son premier gérant est Louis Malabat, un Tarbais. Son objet est « l'armement, l'exploitation et la gérance des navires tant pour la pêche que pour le transport de ses produits. Les produits maritimes de toutes sortes et le traitement de ses produits, tant dans les départements d'Outre-mer qu'en Métropole, en zone franc et à l'étranger, tout spécialement pour le compte de la SEPDOM-Guyane »[982].

Enfin le 1er janvier1971, alors que le déclin de la pêche industrielle rochelaise est déjà marqué, est créée la Société Maritime de Pêche (SMP). Il s'agit d'une SARL dont les associés sont Maurice Génaudeau[983] (1925-2005), qui en devient le gérant, et Michel Morlier, le directeur[984]. Cet armement prend en gérance trois chalutiers qui l'étaient auparavant par l'Armement Sauvet, appartenant au beau-père de M. Génaudeau : le *Fram*, le *Hellé* et le *Rupella.* Tous trois sont des navires appartenant à des sociétés quirataires. La société prend ensuite la gérance d'autres chalutiers, pour la plupart propriété de sociétés quirataires : le *Ravignan*, le *Térésa*, le *Calisto*, le *Saint-Sauveur* ou encore la *Petite Karine*[985]. Des patrons armateurs les rejoignent avec les chalutiers l'*Aloha* et le *Brin de Muguet*. La société diversifie

---

[980] Son associé doit être Daniel Auger, de la lignée familiale des Auger, dont le père Edmond fonde un armement en 1933 à La Rochelle et dont le fils André Auger fonde sa première société quirataire, l'*Euros*, en 1958.

[981] AD 17, 1409 W 400, Tribunal de commerce de La Rochelle*, op. cit.*

[982] *Ibid.*

[983] Maurice Génaudeau est né à la Mothe Achard (Vendée) en 1925. Il est le gendre de M Sauvet (lui-même administrateur du Crédit maritime et armateur aux Sables-d'Olonne). Avant 1971, il gère les bateaux de l'armement Sauvet ; il est le dépositaire du matériel de pêche Devos. Son magasin est situé près de la Tour de la Chaîne sur le parking St Jean d'Acre à La Rochelle (Michel Morlier, *Entretien*, 15 janvier 2013).

[984] MORLIER Michel, ancien directeur de cette société, né en 1930 dans l'Ile d'Oléron (17), *Entretien*, 15 janvier 2013.

son activité, devient représentante des Établissements Devos (Dunkerque), fabricant et distributeur de filets et matériel de pêche. Elle relance aussi une conserverie à l'Éguille-sur-Seudre, en Charente-Maritime, qui produit soupes de poissons et pâtés d'huître et de moule.

Toutes ces SARL ont pour trait commun de favoriser des placements en limitant la responsabilité financière, en cas de difficulté, au seul montant des apports. La bourgeoisie libérale et foncière, à la recherche d'affaires lucratives, investit volontiers dans les armements rochelais[986]. C'est aussi le cas avec la formule juridique des sociétés quirataires, au nombre important à La Rochelle.

5.2.4 L'importance toute particulière des sociétés quirataires

A La Rochelle, après la fin de la guerre, à côté des sociétés de fait qui ne sont pas nouvelles, une formule prend de l'ampleur : la société quirataire[987]. Ce n'est pas une nouveauté dans le monde maritime, mais son utilisation forte à La Rochelle contribue notablement à la relance de la pêche industrielle du port.

Il est difficile de connaître le panorama des sociétés de fait, alors qu'elles représentent un quart des sociétés et 15 % des chalutiers (tableau 94). Ces sociétés naissent, en effet, de simples accords privés entre deux ou plusieurs personnes le plus souvent, écrits ou pas. Aucune déclaration officielle n'est faite, aucun contrat devant notaire n'est signé. Ce ne sont donc pas des sociétés de droit. Seul apparaît l'armateur qui exploite les navires. Elles fonctionnent sous la direction des associés dont les noms apparaissent cependant sur l'acte de francisation des Affaires Maritimes. De telles sociétés, déjà constituées avant la guerre, le sont à nouveau dans les années d'après-guerre. Elles ont pour objectif de financer la construction de petits chalutiers à coque de bois longs de 10 à 18 m, dont le coût est moindre que celui des chalutiers métalliques plus grands d'après-guerre[988]. L'armateur Jacques Laurent a, dans son armement, des unités de cette nature dans les années 1960-1970. A côté de l'armement de navires financés par des sociétés quirataires, il gère des unités plus petites de type artisanale de 16 à 18 m à coque de bois qui ne sont pas sa propriété, sauf participation

---

[985] AD 17, JX 262, *Sud Ouest*, 9 février 1973, La *Petite Karine* est propriété d'une société quirataire familiale : l'armement Le Jolif et Consorts.

[986] FOURNET Philippe, « L'évolution récente de la pêche rochelaise », Norois, n° 87, 1975, p. 443.

[987] Déjà en 1925, l'armateur Henri Véron a constitué une seconde société sous seing-privé devant notaire, société en participation, « devant demeurer occulte », donc une société de fait, non publiée.

[988] AUGER A., ancien armateur*, Entretien*, musée maritime de La Rochelle, 13 février 2014.

partielle dans certaines d'entre elles. Ces petites unités sont au nombre de 9 : *Petit Compe*, *Jouet des flots*, *Écureuil*, *Notre Dame des Mariniers*, *Rocambole*, *Estacade*, *André Léone*, *Petite Magali et Cosmos.* Trois autres unités plus importantes ont le même statut : *Thierr*y (acier, 32 m), *Hurlevent* (acier, 26 m), *Huedyan* (acier, 29 m). Elles appartiennent aux patrons pêcheurs qui les commandent, en association avec un ou plusieurs apporteurs de capitaux et bénéficiant des avantages de la gestion intégrée de l'armement J. Laurent : achats groupés de gazole et de matériel, magasin d'approvisionnement, service administratif et de comptabilité, atelier de réparation de la Société Nouvelle La Rochelle Marine Service dans laquelle l'armateur a des parts. J. Laurent intervient pour « orienter, conseiller et décider, en accord avec les patrons de pêche »[989].

La nouveauté, ce sont les sociétés de quirats qui ont une existence plus formelle. Après la Deuxième Guerre mondiale cette formule concerne la construction d'unités plus coûteuses, car plus grandes, à coque métallique et à moteur diesel. Ce type de société a certes une histoire ancienne remontant à l'Antiquité. Au Moyen Âge, cette copropriété des navires se rencontrait dans toutes les nations maritimes. Sur les rives de l'Atlantique, elle était souvent partagée en centième ou millième de parts du navire ; en bordure de la Méditerranée, elle était, au contraire, divisée en vingt-quatre parts ou quirats. De l'arabe *qirât*, un quirat est, en droit maritime, une part d'un navire *indivis*. Lorsqu'un navire n'appartient pas à une seule personne mais à plusieurs, on le suppose décomposé en un certain nombre de parts égales appelées quirats et les divers copropriétaires le sont pour un ou plusieurs quirats. Raimond Fresquet, en 1871, a donné une définition juridique et économique de cette forme de propriété nécessitée par la grande valeur que les navires représentaient. Les armateurs voulaient souvent diviser les risques, ils prenaient des intérêts dans divers armements. C'est, dit-il, une société *sui generis*, car il y a indivision entre les cohéritiers, en cas de succession[990]. Mais cette société a nécessairement un caractère commercial, selon l'article 633 du code commercial. Le caractère d'indivision entraîne une solidarité entre les copropriétaires. C'est ce que traduit l'article 220 du code de commerce de 1807, qui reprend l'ordonnance de la Marine d'août 1681, et indique qu'« en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire

[989] LAURENT Jacques, *Entretien,* Saint-Xandre (Charente-Maritime), 28 mars 2014.
[990] DE FRESQUET Raimond Frédéric, *Du navire, esquisse de droit commercial maritime : articles 190 à 196, 216 à 220 du Code du commerce,* Aix, A. Makaire, 1871, p. 46-49.

excédant la moitié de sa valeur ». La licitation[991] du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a pas par écrit une convention contraire. Toutes les conventions écrites dérogeant à l'article 220 du code de commerce doivent donc être suivies quand elles n'ont rien d'illicite par elles-mêmes. Ainsi, quand un armateur gérant est désigné, c'est lui qui prend toutes les décisions et qui représente, soit activement soit passivement, les autres copropriétaires. Dans tous les autres cas, la majorité des quirataires décide[992]. Une société quirataire s'organise donc autour d'un navire. Chaque copropriétaire possède un droit réel sur celui-ci. La même structure peut se retrouver pour plusieurs navires, avec les mêmes associés. Mais on considère juridiquement qu'il y a autant de sociétés de quirataires que de navires. Les quirataires peuvent être des personnes physiques ou des personnes morales. Il s'agit d'une copropriété d'un type particulier, puisqu'elle est régie par la règle de la majorité au prorata des intérêts investis. Toutefois, cette majorité doit respecter le but de la société, qui est d'exploiter le navire et respecter les droits individuels des quirataires[993].

La gestion de la société est souvent confiée à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété. Dans le premier cas, il s'agit d'un armateur gérant qui, s'il est désigné par l'accord initial, n'est pas révocable, sauf par décision de justice ; désigné au contraire par la majorité en assemblée générale, il est révocable par cette même majorité. Le gérant dispose de tous les pouvoirs pour agir, dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété, en toutes circonstances. Il ne peut toutefois disposer du navire, ni l'hypothéquer, sauf accord d'une majorité des quirataires[994]. Quant aux associés, ils ont le droit d'être informés de la vie de la société, de prendre part aux délibérations et, sauf clause contraire du contrat sous seing-privé initial, de céder leurs parts[995]. Ils participent évidemment aux bénéfices de la société. En contrepartie de leurs droits, ils sont solidairement responsables, mais dans la limite de leurs apports, comme pour les SARL.

---

[991] Licitation : vente aux enchères du navire, par les copropriétaires d'un bien *indivis.*

[992] FRESQUET R., *Du navire, esquisse de droit commercial maritime : articles 190 à 196, 216 à 220 du Code du commerce, op. cit*., p. 46-47.

[993] MORDREL Louis, *Les institutions de pêche maritime, Histoire et évolution*, thèse de droit, 1972, Paris 2, CEASM, 1972, p. 100.

[994] *Ibid,* p. 101.

[995] Loi du 10 Juillet 1885, art. 3.

Pour A. Auger, la société quirataire apparaît comme une formule « plus souple » que celle des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée[996]. Il n'y a nulle obligation, dit-il, de constituer un conseil d'administration élu en assemblée générale. Et il est possible de fiscaliser l'amortissement total de l'investissement. A. Auger contribue ainsi à la création de plusieurs sociétés quirataires pour faire construire des chalutiers hauturiers. La première, en 1958, est celle du chalutier *l'Euros.* Cet exemple permet de comprendre le processus de formation d'une société quirataire. Après accord entre eux, sept associés signent une promesse d'acte de quirats, certifiée par le maire, pour pouvoir passer commande. Cette promesse engage les associés qui déclarent être « disposés à constituer une association de copropriétaires de navire sous forme quirataire, en vue de la construction et de l'exploitation d'un chalutier » (figure 35). Les sept quirataires de l'armement *Euros* sont l'armement Auger représenté par A. Auger, un couple de rochelais et quatre autres associés résidant dans d'autres régions de France (Région parisienne et Centre), dont une société de participation parisienne[997].

En mars 1960, un acte de quirat est signé entre les associés sous seing privé[998]. Il est enregistré le 15 mars 1960 à La Rochelle comme acte civil et visé par le consulat général de France à Amsterdam, le navire étant construit aux Pays-Bas (figure 35). Les principales dispositions de l'acte de quirat de l'*Euros* prévoient que le chalutier demeure la copropriété de chacun des contractants et ne dépend pas de leur patrimoine personnel en cas de dette (art. 1er). La société quirataire a une durée de trente années (art. 3). L'acte de quirat précise que tous les actes engageant la société seront signés du nom du gérant. Les parts de chaque associé sont à leur libre disposition, mais, en cas de cession à un étranger, un acte de préemption peut exister au profit des copropriétaires (art.4). Les bénéfices sont répartis entre les quirataires proportionnellement au nombre de parts possédées[999] (art. 6). Les pertes sont supportées dans les mêmes conditions. Chaque part quirataire est indivisible à l'égard du quirat et donne droit à une voix dans les décisions, prises en assemblées générales (art.7).

Figure 35 - Promesse d'acte de quirat de l'*Euros* (20 avril 1960)

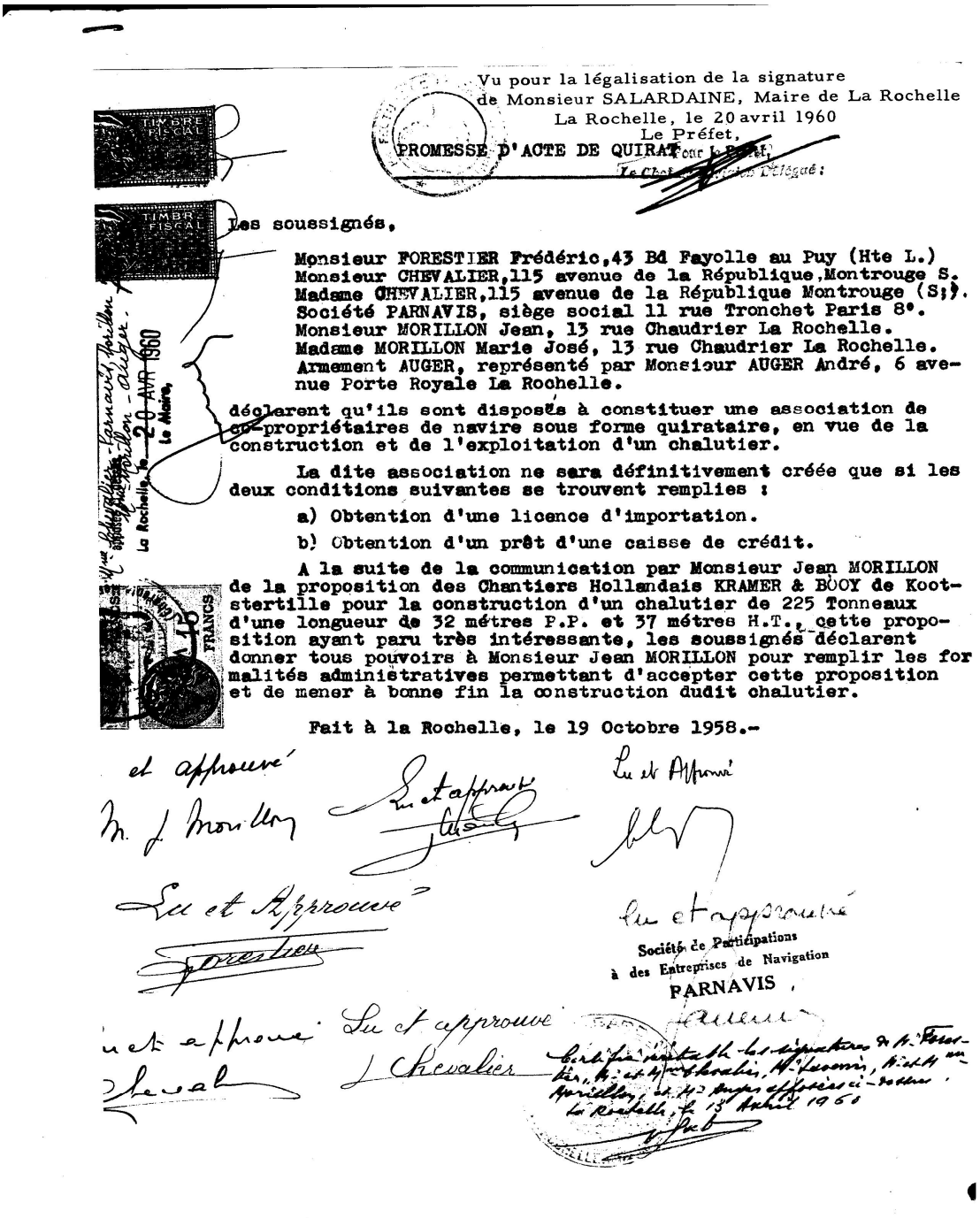
---

[996] AUGER André, ancien armateur rochelais à la pêche industrielle, *Entretien*, Musée maritime de La Rochelle, 28 septembre 2011.

[997] La Société Parnavis, société parisienne, est une filiale du Crédit Naval. Ce dernier octroie des crédits aux armements industriels et commerciaux qui font construire des navires. Sa filiale est plus spécialisée dans la prise de participation dans le capital d'un armement.

[998] AUGER A., archives privées, *Acte de quirat*, 15 mars 1960.

[999] L'acte de quirat indique que la propriété du navire est divisée en cinq cent cinquante parts, réparties entre les sept associés. Le nombre de parts va de 50 à 150, selon les associés.



Vu pour la légalisation de la signature
de Monsieur SALARDAINE, Maire de La Rochelle
La Rochelle, le 20 avril 1960
Le Préfet,

PROMESSE D'ACTE DE QUIRAT

Les soussignés,

Monsieur FORESTIER Frédéric,43 Bd Fayolle au Puy (Hte L.)
Monsieur CHEVALIER,115 avenue de la République,Montrouge S.
Madame CHEVALIER,115 avenue de la République Montrouge (S;).
Société PARNAVIS, siège social 11 rue Tronchet Paris 8e.
Monsieur MORILLON Jean, 13 rue Chaudrier La Rochelle.
Madame MORILLON Marie José, 13 rue Chaudrier La Rochelle.
Armement AUGER, représenté par Monsieur AUGER André, 6 avenue Porte Royale La Rochelle.

déclarent qu'ils sont disposés à constituer une association de co-propriétaires de navire sous forme quirataire, en vue de la construction et de l'exploitation d'un chalutier.

La dite association ne sera définitivement créée que si les deux conditions suivantes se trouvent remplies :

a) Obtention d'une licence d'importation.

b) Obtention d'un prêt d'une caisse de crédit.

A la suite de la communication par Monsieur Jean MORILLON de la proposition des Chantiers Hollandais KRAMER & BOOY de Kootstertille pour la construction d'un chalutier de 225 Tonneaux d'une longueur de 32 mètres P.P. et 37 mètres H.T., cette proposition ayant paru très intéressante, les soussignés déclarent donner tous pouvoirs à Monsieur Jean MORILLON pour remplir les formalités administratives permettant d'accepter cette proposition et de mener à bonne fin la construction dudit chalutier.

Fait à la Rochelle, le 19 Octobre 1958.-

Lu et approuvé
M. J. Morillon

Lu et approuvé
Forestier

Lu et approuvé

Lu et approuvé
Chevalier

Lu et approuvé

Société de Participations
à des Entreprises de Navigation
PARNAVIS

Source : Archives privées AUGER André, ancien armateur.

L'acte de quirat précise que la société est administrée par un armateur gérant, pris parmi les associés[1000]. Celui-ci est investi des pouvoirs les plus étendus. Il représente en justice la Société et peut exercer, seul et en son nom, les actions contre les tiers débiteurs (art.11). Mais l'armateur gérant ne peut, sans y être autorisé, par décision collective des quirataires, prendre des décisions financières importantes concernant le navire dans les

[1000] Le gérant désigné est J. Morillon et son capitaine d'armement est A. Auger.

domaines de l'assurance du navire, des éventuelles grandes réparations et de sa reclassification, des hypothèques, du désarmement éventuel et, enfin, de l'abandon et du délaissement du navire (art.12). L'acte de francisation de l'*Euros* est établi par la direction générale des Douanes, le 28 juin 1960, autorisant sa navigation sous pavillon français. Il est rattaché au port de La Rochelle. C'est une unité longue de 34,59 m, jaugeant 226,34 tjb. Il est « reconnu » appartenir à Jean Morillon, gérant[1001].

Ce système de placement dans des armements industriels rochelais connaît un grand succès, en permettant une rentabilité élevée. « Jusqu'aux années 1960, les armateurs ont gagné beaucoup d'argent. Cela a incité des gens qui voulaient s'enrichir à investir dans la pêche grâce au système des quirats » dit Émile Vinet, ingénieur d'armement chez l'armateur rochelais O. Dahl[1002]. « Ce système a, selon lui, permis de draguer des capitaux qui cherchaient à se camoufler après la guerre[1003] ». Philippe Fournet confirme que, jusqu'en 1965, la pêche, activité rentable, attire des capitaux d'origine très diverse, profitant des avantages fiscaux accordés aux sociétés quirataires[1004].

Ces sociétés quirataires sont le terrain de prédilection de Robert Frédéric, un financier, « pas un armateur » fait remarquer A. Auger. Arrivé à La Rochelle à la fin des années 1950, il est contraint d'arrêter son activité en 1967. Durant cette période, selon A. Auger, R. Frédéric monte des sociétés quirataires d'un type particulier pour la construction de chalutiers. Faisant paraître des annonces dans les journaux financiers, il garantit des dividendes très élevés exonérés d'impôts, jusqu'à 24 % par an. Il s'assure cependant un bénéfice immédiat en annonçant un prix de construction du chalutier supérieur de 20% au prix réel dit A. Auger. R. Frédéric propose des parts de ses sociétés quirataires basées sur ce montant surestimé du coût des navires[1005]. Il lance, de cette manière, une douzaine de bateaux portant le nom de

---

[1001] AUGER A., Archives privées, *Acte de francisation*, 26 juin 1960. Annexe 36.

[1002] GAUBERT Yves, interview d'Émile Vinet, ingénieur d'armement chez Oscar Dahl, *site du Musée maritime de La Rochelle,* 10 octobre 2011.

[1003] AUGER André, Entretien, Musée maritime de La Rochelle, 21 novembre 2011. Ancien armateur, créateur d'un premier quirat en 1958, avec l'*Euros*, A. Auger pense que les sociétés quirataires sont de constitution plus tardive que l'immédiat après-guerre. Le développement de la flotte industrielle ne venant que plus tard, compte-tenu de la priorité des armements au lendemain de la guerre qui est de reconstituer leurs flottes de pêche avec des droits qu'ils avaient déjà avant guerre, de remettre en état ou transformer les navires réquisitionnés.

[1004] FOURNET Philippe, « L'évolution récente de la pêche rochelaise », Poitiers, *Norois*, n° 87, 1975, p. 443.

[1005] AUGER A., *Entretien*, 21 novembre 2011.

régions françaises[1006]. Le premier chalutier de son armement a été le *Mon Petit*, puis La *Madone* en 1962, Le *Marie Christina* en 1963, le *Languedoc* en 1963, le *Touraine* et le *Roussillon* en 1967, le *Bigorre* en 1971, le *Teré Kie* en 1974, le *Symphémie* en 1974-1975, et enfin l'*Ével* en 1978-1979 dont la dernière marée a lieu en juillet 1978, témoigne le marin pêcheur Joseph Quinio (annexe 38), qui a navigué un temps pour l'armement Frédéric[1007].

Selon un autre marin, Jean Cousin, qui a travaillé sur des chalutiers de R. Frédéric pendant sept ans, de 1958 à 1964, celui-ci facturait trois chaluts par marée, même si aucun ou un seul chalut était perdu, et plusieurs couches de peinture - cinq - lors d'opérations de rénovation des navires, sans pour autant les faire effectivement réaliser[1008]. Mais les aléas de la pêche, et surtout les promesses faites, ont raison de lui. Il s'enfuit hors de France avec sa famille, en Espagne d'abord, puis en Amérique Latine, ce que relate le quotidien *Sud Ouest* :

> « M. Robert Frédéric, 61 ans, habitant une splendide maison de la Rue Saint-Claude [La Rochelle], est parti précipitamment et aurait, dit-on, quitté la France. Très connu à La Rochelle, gérant d'un armement de onze navires de pêche pour le compte d'associés quirataires, il aurait commis des détournements s'élevant approximativement à plus de deux millions de francs. Une action en justice est ouverte. De toute manière, il a fait l'objet d'une mesure de faillite de la part du tribunal de commerce de La Rochelle. Certains de ses associés ont déposé des plaintes en abus de confiance. Cette affaire, qui en est à son début, n'a pas eu d'incidences graves en ce qui concerne les marins, à l'exception du personnel de bureau qui a été licencié. La gérance a été confiée à un autre armateur de Lorient[1009] ».

Le courrier d'un des associés dans six des bateaux jusqu'alors gérés par R. Frédéric et propriétés de sociétés quirataires, fait état d'une assemblée générale des quirataires du *Gascogne* le 3 novembre 1967 « au cours de laquelle ce gérant a dû reconnaître des malversations couramment opérées par lui au détriment des associés et qui s'étendent aux diverses sociétés de quirats dont il avait la gestion ! Révoqué sur le champ pour le *Gascogne*,

---

[1006] TELLIER Henri, patron de pêche, E*ntretien,* Musée maritime de La Rochelle, 26 novembre 2011. Selon lui, La flotte de R. Frédéric se composait des unités le *Touraine*, le *Madone*, *Mon petit*, L'*Alsace*, le *Marianne Christina*, le *Marianne Nadine*, le *Pactole*, l'*Ével*, le *Languedoc*, le *Roussillon*, l'*Armagnac* et le *Gascogne.*

[1007] QUINIOT Joseph, ancien chef-mécanicien à la pêche, *Entretien*, Syndicat des marins de La Rochelle, 15 décembre 2011. Remise d'une copie de son *Livret professionnel maritime*.

[1008] COUSIN Jean, marin pêcheur retraité, *Entretien,* Syndicat des marins de La Rochelle, 15 décembre 2011.

[1009] AD 17, 4 J 4482, Dossier Frédéric/Jan, *Sud Ouest*, 12 décembre 1967.

il a également résigné [résilié] ses fonctions pour chacun des autres bateaux[1010] ». Cet associé entre en contact avec l'armement Aubert-Jan de Concarneau qui « exploite vingt bateaux, dont dix appartiennent à des sociétés de quirats liées à une puissante firme de grand commerce et de banque qui lui en a affirmé la bonne gestion. Cet armateur de Concarneau, avec l'accord des quirataires de six navires, en prend la gestion[1011]. Un accord est conclu par le quirataire R. Fournier avec l'armement Aubert-Jan le 4 novembre 1967[1012]. Norbert Jean reprend alors l'affaire au sein de la CAPA, la Compagnie d'Armement à la Pêche Atlantique de Quimper, dont le PDG est N. Jan. Les quirataires du chalutier *Bigorre* acceptent eux aussi cette démarche[1013]. Un des quirataires du *Bigorre* explique le pourquoi de cette intégration dans la société anonyme dirigée par N. Jan : « Le docteur Garbay fait […] savoir que sa famille et lui-même n'allaient pas pouvoir continuer l'exploitation du *Bigorre* telle qu'actuellement, étant donné qu'il leur fallait désormais déclarer des bénéfices ce qui n'est nullement intéressant ». C'est alors que N. Jan indique qu'il y a la possibilité de faire absorber le navire par la CAPA, comme pour les autres bateaux. Tous les quirataires présents acceptent cette proposition, y compris le docteur Garbay. La loi du 12 juillet 1965 établit, en effet, un principe général permettant aux sociétés de copropriétaires de navires de bénéficier du régime fiscal des sociétés de capitaux[1014]. C'est la proposition faite à l'inspection des contributions directes de Quimper, à la date du 27 mars 1972[1015]. Un traité de fusion est signé en mai 1972, intégrant le *Bigorre*, après les autres navires, à la CAPA. Cette manière de s'intégrer dans une société anonyme, en attribuant aux anciens quirataires un nombre d'actions de la société anonyme CAPA, présente des avantages fiscaux et supprime du même coup la responsabilité solidaire qui existe entre les quirataires propriétaires indivis d'un navire[1016]. Les quirataires du *Bigorre* deviennent ainsi porteurs de 3 332 actions de la CAPA, dont chacun d'entre eux recevra par la suite un certificat d'actions nominatives[1017]. Un traité de fusion pour une autre

---

[1010] AD 17, 4 J 4482, *courrier de René Fournier aux quirataires des chalutiers Alsace, Ével, Bigorre, Roussillon, Touraine.* 6 novembre 1967.
[1011] Ces six chalutiers ont pour noms : *Alsace, Béarn, Bigorre, Ével, Gascogne, Touraine, Roussillon.*
[1012] AD 17, 4 J 4482, *Lettre de R. Fournier*, 4 décembre 1967.
[1013] AD 17, 4 J 4482, Compte-rendu de l'assemblée générale ordinaire des quirataires du chalutier *Bigorre* tenue à Paris le 20 janvier 1972.
[1014] Loi n° 67-5, article 11, alinéa 2.
[1015] AD 17, 4 J 4482, *Lettre de Jean Le Hars, Notaire, à Paule Massé,* l'une des quirataires du Bigorre, 25 avril 1972.
[1016] AD 17, 4 J 4482,, *Lettre de M. Jean Le Hars*, 29 juin 1972.
[1017] *AD 17, 4 J 4482, Note de la CAPA aux quirataires du chalutier Bigorre*, 12 décembre 1972.

association de quirataires de l'armement Frédéric, celle du *Touraine,* est signée avec la Compagnie en 1973[1018].

La procédure, engagée en novembre 1967 contre R. Frédéric, s'achève le 24 juin 1971 par « sa condamnation par défaut à cinq ans de prison pour escroquerie, abus de confiance, banqueroute simple et frauduleuse[1019] ». Le tribunal fait droit aux conclusions de la partie civile, à propos du montant des « détournements » subis par les quirataires : 131 066 frs pour l'*Armagnac,*196 078 frs pour le *Béarn,* 220 573 frs pour l'*Ével,* 220 573 frs pour le *Bigorre,* 197 032 frs pour le *Gascogne,* 42 754 frs pour le *Roussillon* et enfin 177 287 frs pour le *Touraine.* Cela représente, au total, la somme considérable de 767 758 frs. Après déduction des frais judiciaires et de liquidation, le solde de l'actif se monte à 355 483 frs représentant 15,60 % des autres créances admises, somme revenant aux quirataires, sur laquelle il faut encore payer les frais judiciaires et d'expertises relatifs à la détermination de leurs créances.

Tous les gérants de sociétés quirataires ne sont pas des escrocs. Georges Horassius, le plus grand des armateurs de La Rochelle en 1960, en est une illustration ; il ne gère que des chalutiers appartenant à des sociétés quirataires. Fils d'un capitaine d'armement de l'ARPV, G. Horassius prend le relai de son père. Fait prisonnier par les troupes allemandes en 1940, il est libéré à la fin de la guerre et revient à La Rochelle. Il se met à son compte en 1945 en devenant gérant de deux petits bateaux de pêche, le *Coligny* et le *Rochella,* propriétés de sociétés quirataires[1020]. Il rencontre Maurice Onfroy et sa sœur Marguerite[1021], qui épouse le Docteur Frezouls[1022]. Ensemble, ils font construire deux chalutiers, le *Flux* et le *Reflux,* grâce aux dommages de guerre touchés en compensation d'un navire coulé. Ils en confient la gérance à G. Horassius. Avec sa société, celui-ci gère jusqu'à dix chalutiers dans les débuts des années 1960 (tableau 90), dont un navire de Jean Marcaillou, le *Saint Patrick*[1023]. Il est aussi chargé de gérer, dès les années 1950, les *Amis,* un chalutier propriété d'une société quirataire d'enseignants et retraités de l'Éducation Nationale. Maurice Onfroy et son épouse achètent également l'*Écho* et l'*Unda,* puis le *Vega* et le *Fomalhaut,* propriétés de sociétés quirataires de type familial. M. Onfroy lui confie la gérance du *Pelago* qui lui appartient.

[1018] *AD 17, 4 J 4482*, *Traité de fusion par absorption pour le Touraine*. 20 novembre 1973.
[1019] AD 17, 4 J 4482, *Note d'information de R. Fournier*, quirataire de l'armement Frédéric, 21 janvier 1972.
[1020] MORLIER Michel, ancien capitaine d'armement chez G. Horassius de 1955 à 1974, *Entretien,* 10 décembre 2012. Toutes les informations données dans ce paragraphe sont de M. Morlier.
[1021] Maurice Onfroy est alors agent immobilier.
[1022] Le Docteur Frezouls est médecin à Paris.
[1023] Jean Marcaillou est patron d'une société de transport aux Sables-d'Olonne.

G. Horassius gère aussi le *Gascogne*, navire acheté à l'ARPV et propriété, lui aussi, d'une société quirataire. Des sociétés du même type confient la gestion du *Blizard*, du *Pomone* (un petit chalutier en bois) ou encore du *Clapotis*.

D'autres armateurs rochelais plus petits gèrent des chalutiers en copropriété de sociétés quirataires. Robert Sanquer est de ceux-là. Né le 21 mai 1925 aux Sables-d'Olonne, il demeure dans les années 1970 à La Rochelle, 8 rue du Stade. Il s'inscrit au registre du commerce de La Rochelle le 21 mars 1956[1024]. Il gère trois chalutiers : *Le Rafale* (35 m), le *Thierry* de 1956 à 1971 (34, 80 m)[1025] et le *Notre Dame de l'Armor* à partir de 1967. Les deux premiers sont ainsi la propriété de la Société des bateaux à vapeur de la Seine-Toulon (Annexe 37).

C'est le cas de J. Laurent qui gère aussi des sociétés de fait. Il débute comme marin, puis patron de pêche aux Sables-d'Olonne, où il achète et arme en 1948 un chalutier en bois de 17 m l'*Indomptable.* « La pêche ne marchant pas bien aux Sables » et le poisson se vendant mieux au marché de La Rochelle, il décide de rejoindre le port aunisien en 1954. Il y fait construire et arme quatre autres chalutiers, tous en acier. Le premier est le *Tourville* construit à La Rochelle aux Ateliers et Chantiers La Rochelle-Pallice (ACRP) en 1958, long de 26 m, jaugeant 98,93 tjb et embarquant huit hommes d'équipage. Le second est le *Primauguet* construit en 1958 lui aussi aux ACRP de La Rochelle, long de 26,40 m, jaugeant 98,03 tjb et embarquant huit hommes d'équipage (Annexe 37). Le troisième est le *Du Chaffault*, construit à Dieppe et lancé en 1961, unité ultramoderne de pêche industrielle longue de 35 mètres, jaugeant 180 tjb et embarquant douze hommes[1026]. Le quatrième, enfin, est le *Credo du Pêcheur*, acquis en 1971, chalutier à coque d'acier long de 26 m et jaugeant moins de 100 tjb. Tous sont propriété de sociétés quirataires regroupant des investisseurs de Vendée, en particulier des Sables-d'Olonne d'où vient le gérant J. Laurent[1027].

La Rochelle connaît ainsi un développement important de sa flotte de pêche industrielle, non plus par les grandes sociétés intégrées qui dominaient avant-guerre, mais

---

[1024] AD 17, 123 J 346, *Fonds privé de Maître Rambour*, Administrateur judiciaire à La Rochelle.
[1025] MOREUX René, *Annuaire de l'armement à la pêche*, Paris, 1960, p. 129. Le chalutier *Thierry* fait naufrage le 13/7/1971 sur les côtes anglaises à Smalls. Deux marins périssent dont le patron Maxime Guillochet (H. Teillet, *Témoignage*, 23 janvier 2013).
[1026] Selon J. LAURENT, le chiffre de 100 tjb conditionne le nombre d'hommes d'équipage à bord qui passe à 12 hommes au-dessus de ce seuil, contre 9 en dessous. De même, le taux de cotisation à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) augmente au-dessus de ce seuil (*Entretien*, 28 mars 2014).
[1027] LAURENT J., *Entretien, déjà cité*, 28 mars 2014.

grâce à des armements nouveaux souvent gérants de chalutiers en copropriétés appartenant à des sociétés de fait et surtout à des sociétés quirataires nombreuses qui veulent bénéficier d'une rentabilité importante et à court terme de la pêche locale dans une période d'essor des apports de poissons et d'avantages fiscaux importants, en particulier de la possibilité d'amortir rapidement la totalité de la somme investie en la déduisant du revenu imposable[1028]. C'est cette structure juridique et financière qui fait la force de la pêche industrielle jusqu'en 1965 et sa faiblesse à partir de cette date. Une autre difficulté apparaît pour La Rochelle, l'appauvrissement des fonds du golfe et l'éloignement des lieux de pêche.

5.2.5 La volonté de continuer prioritairement à pêcher dans le golfe

Les pêches françaises connaissent une phase d'expansion des quantités de poisson débarqué entre 1950 et 1966. Mais celle-ci masque l'importante diminution de l'abondance des stocks de poissons côtiers et hauturiers. Pour La Rochelle, les zones de pêche du poisson débarqué entre 1948 et 1954 correspondent à deux grands secteurs de l'Atlantique : le golfe de Gascogne du sud des côtes bretonnes à celles du nord de l'Espagne pour 75 % des apports et, pour un quart, les zones plus au nord, l'ouest de l'Irlande et le sud-ouest des îles britanniques. Les tonnages pêchés au lendemain de la guerre montrent une très forte augmentation des apports du golfe lui-même, passant de 1 442 t en 1948 à 11 817 t en 1950, soit + 719 % en deux ans. Mais, en l'espace des quatre années suivantes, la chute de ceux-ci est de plus de moitié. Les tonnages provenant des zones plus éloignées, au large des îles de Grande-Bretagne, ne compensent pas cette baisse. En 1954, les apports du golfe lui-même correspondent à 75 % des apports totaux (tableau 96). La Rochelle tente, dans les années 1960, de maintenir sa spécialisation dans les poissons nobles à chair blanche, en particulier le merlu du golfe de Gascogne, alors que Lorient s'oriente résolument vers de nouveaux lieux de pêche, plus au nord vers le canal Saint George et plus encore l'Islande, les îles Féroé et Shetland[1029].

Tableau 96 – Tonnage débarqué selon les zones de pêche*, quartier de La Rochelle (1947-1954)

Années	Manche, mer d'Irlande et S-O des îles britanniques	Golfe de Gascogne (zones 8 a, b, c)	Mauritanie (zone 11 s)

[1028] AUGER A., ancien armateur rochelais, *Entretien*, Musée maritime de La Rochelle, 29 septembre 2011.
[1029] CHAUSSADE J., « Les difficultés de la pêche industrielle en France : l'exemple de Lorient », Poitiers, *Norois,* n° 121, 1984, p. 147.

	(zones 7 h et j)		
1948	1er sem. : 7 h et j 1 400 2e sem. : 7 h et j 1 400 2 800	1er sem. : 8 a, b, c 772 2e sem. : 8a, b, c 670 1 442	700
1950	7 h et f 1 800	8 a, b, c 772 8 a 11 045 11 817	
1954	7 h 1 200 7 j 1 680 1 880	8 a 4 000 8 b 700 8 c 800 5 500	

*Voir carte 10

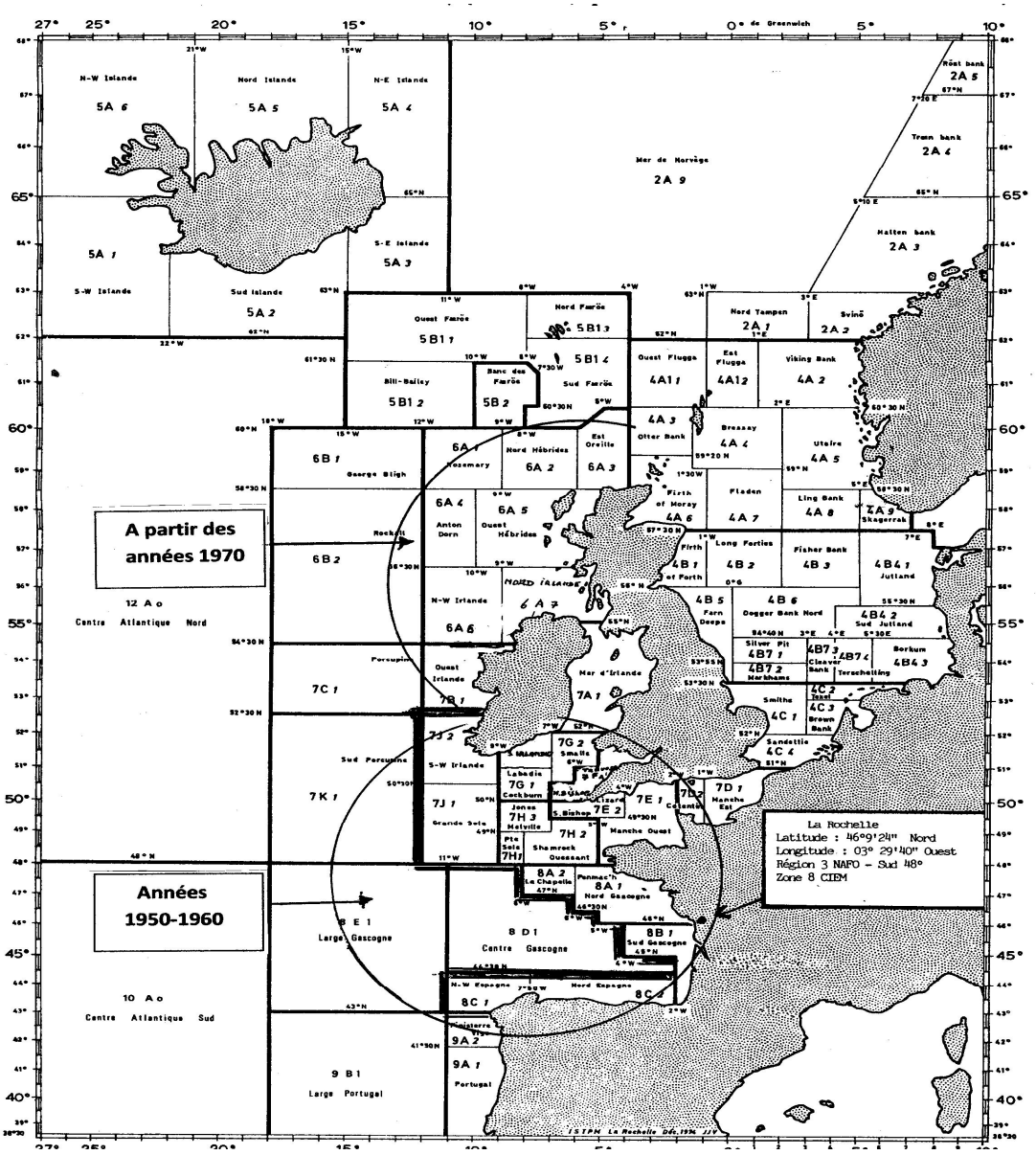
Source : SHM Rochefort, 6 P 7, Quartier de La Rochelle, cote 7, PM 2

Les chalutiers rochelais pratiquent l'exploitation intensive du plateau continental atlantique et de ses bordures qui s'élargit aux zones de pêche du sud de l'Irlande et de l'Angleterre et à celles du nord de l'Espagne (carte 10). Dans ces zones de pêche[1030], les chalutiers des pays riverains peuvent librement pêcher. Seule, depuis la convention de Londres du 9 mars 1964, la zone des six milles, à partir des rivages, constitue les eaux territoriales nationales où les droits de pêche sont réservés aux navires du pays. Certes, ce droit de pêche exclusif s'applique aussi dans une deuxième zone entre six et douze milles, mais il est élargi, bénéficiant à la fois à l'État riverain et aux autres États signataires de la Convention[1031]. Ainsi au-delà de la limite des six milles, des navires d'autres pays signataires de la Convention de 1964, tels ceux des Espagnols, peuvent venir concurrencer les pêcheurs français. Au-delà, la pêche est libre pour tous les pays.

Carte 10 – Déplacement des zones de pêche intensive des chalutiers rochelais (1945-1980)

[1030] L'Atlantique nord est divisé en zones de pêche numérotées de 6 à 8, établies par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Voir carte 10.

[1031] MONCONDUIT François, « L'extension des zones de pêche réservées aux pêcheurs français », *Annuaire français du droit international*, n° 13, Paris, CNRS, 1967, p. 685-686.



Source : Archives de MENU (Vve) Vérane, Fiche de pêche au large, ISTPM, reconstitution

Les Rochelais sont cependant à la recherche de nouveaux lieux de pêche plus au sud, sur les côtes mauritaniennes (carte 11). Déjà, en novembre 1931, de gros chalutiers propulsés au diesel s'aventurèrent jusque sur les côtes marocaines, où la campagne de pêche fut très fructueuse[1032]. Depuis ce jour, chaque hiver d'octobre à avril, quatre grands chalutiers partaient pêcher sur le plateau continental africain. En 1937, des chalutiers rochelais descendirent jusqu'au parallèle de Saint-Louis, au Sénégal, à plus de 2 000 milles de leur port d'attache (carte 11).

Carte 11 – Fonds de pêche de la côte mauritanienne

[1032] PAPY L., *La côte Atlantique de la Loire à la Gironde*, t. 2, *op. cit,* p.156.

Source : BEAUGE L., BELLOC G., DESBROSSES P., Les fonds de pêche de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique, *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 3, Paris, 1936, OSTPM, p. 34.

Le littoral mauritanien, sur la façade atlantique de l'Afrique, s'étend de l'embouchure du fleuve Sénégal au cap Blanc sur près de 720 km. Le plateau continental mauritanien occupe une superficie de 39 000 km². La côte est bordée par le banc d'Arguin, une zone de hauts fonds large d'environ 50 milles constituée par une série de bancs de sable et de vase, couverts d'herbiers. La partie sud est occupée par plusieurs îles sur lesquelles vit une importante colonie d'oiseaux de mer et la pêche des *Imraguen*[1033]. Ces deux zones, situées au nord des côtes du pays, constituent des milieux privilégiés en bordure du plateau continental. Les courants marins associés à la remontée d'eaux froides profondes, alors que la zone des hauts fonds du banc d'Arguin emprisonne les eaux chaudes, favorise un lieu de vie pour la faune rare sur la côte africaine, riche en poissons[1034].

Les eaux au large des côtes de Mauritanie et du Sahara espagnol –le Rio de Oro - sont aussi riches en langoustes qui attirent des bateaux de Camaret dès 1955[1035]. L'essentiel de la pêche à la langouste rose se fait au large du banc d'Arguin. Les langoustiers de Douarnenez se lancent aussi dans cette activité à partir de 1955, pratiquant la pêche aux langoustes roses et

[1033] Les *Imraguens* constituent une entité ethnique particulière à la Mauritanie. Ils vivent dans de petits villages dispersés sur la côte Nord du pays. Leur activité est axée sur la pêche à pied du mulet jaune. Depuis les années 1930, ils utilisent des bateaux canariens à voile latine appelés *lanches.*

[1034] OULD MOHAMED Sidi Mohamed, *L'Évolution de la pêche en Mauritanie depuis l'indépendance à nos jours (1960-2009)*, Thèse d'histoire, Flash, 2010, p. 86-88.

[1035] PENCALET-KERIVEL Françoise, *Histoire de la pêche langoustière. Les « Mauritaniens » dans la tourmente du second XXe siècl*e, Rennes, PUR, 2008, p. 149-150.

aux langoustes vertes entre 1655 et 1960[1036]. Les relations difficiles avec les autorités espagnoles, qui colonisent le Rio de Oro jusqu'en 1975, obligent les langoustiers français à quitter les côtes de ce territoire et à descendre plus au sud sur les côtes mauritaniennes entre 1965 à 1968. Les pêches y sont fructueuses, mais le stock de langoustes, très faible, ne survit que quelques mois à son exploitation. La production s'effondre, ne permettant plus de couvrir les frais d'exploitation. En 1969, les résultats d'exploitation des navires sont désastreux et dix langoustiers de Douarnenez désarment. La langouste verte disparaît de Douarnenez en 1970. Le port abandonne la flotte langoustière au profit de la pêche hauturière[1037].

A la même période, le développement des campagnes de pêche mauritanienne devient aussi une forte préoccupation des armateurs rochelais, pour tenter de relancer l'activité du port. En 1964, leur Syndicat[1038] demande que l'expérience de pêche de 1963 en Mauritanie soit renouvelée en augmentant le nombre de navires pour l'année à six ou sept et que la durée de l'expérience soit allongée de trois à quatre mois. Il ne semble pas, note le rapport de 1965, que la demande ait été agréée puisque, si aucun refus officiel n'a été communiqué, aucun fonds n'a été versé[1039]. La même année, évoquant le plan de relance de la pêche pour lutter contre la stagnation de la production, R. Sanquer présente une étude qu'il a réalisée sur la pêche près des côtes de Mauritanie, voire plus au sud. Cette campagne nécessite sept à huit jours pour parcourir les 2 000 milles permettant de rejoindre ces zones de pêche. La flotte doit comprendre des chalutiers de grandes capacités – navires porteurs - qui ne fassent que le ramassage et le transport du poisson et d'autres – navires pêcheurs - qui restent sur les lieux de pêche. L'idée est adoptée et le syndicat décide d'étudier plus précisément ce projet pour permettre une reprise de l'activité du port de pêche rochelais[1040].

Cet objectif revient en débat en janvier 1966. Le président du syndicat expose les grandes lignes des actions à engager pour redonner de l'essor à la pêche rochelaise. Trois axes sont présentés. D'abord, il veut obtenir que les Espagnols mettent en application la même

---

[1036] *Ibid*, p. 161.
[1037] *Ibid*, p. 173-174.
[1038] En 1964, le Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle naît de la fusion du syndicat des armateurs à la pêche hauturière présidé par Jacques Babinet, beau-frère d'Éric Dahl, et le Syndicat des armateurs à la pêche fraîche présidé par Jean Gaury. J. Babinet devient le président du syndicat unifié (GAUBERT Yves, ROBIGO Serge, « *Entretien avec André. Auger »*, *Histoires maritimes rochelaises*, Musée maritime de La Rochelle, juin 2009).
[1039] AD 17, 106 J 8, Rapport moral et d'activité 1964 du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, assemblée générale du 22 avril 1965, *Livre des comptes-rendus*, p. 41.
[1040] AD 17, 106 J 8, Assemblée générale ordinaire du Syndicat des Armateurs à la Pêche de La Rochelle, 9 décembre 1965, *Livre des comptes-rendus*, p. 44.

réglementation que les Français en ce qui concerne le maillage des chaluts et la taille marchande du merlu pour la pêche dans le golfe. Il souhaite l'instauration d'un cantonnement expérimental sur toute la Vasière[1041], seul moyen de sauvegarder le merlu de l'Atlantique. La Rochelle doit sortir de ses fonds de pêche traditionnels. Mais en attendant, les plus gros chalutiers doivent à l'automne, mauvaise période de pêche dans le golfe, fréquenter l'ouest et le nord de l'Écosse, en pratiquant une pêche en groupe. Enfin, une pêche collective en Mauritanie est présentée en détail. Elle doit, en principe, occuper six chalutiers pêcheurs de 400 à 600 cv et environ six chalutiers porteurs capables de contenir environ cent tonnes de poisson (tableau 97). Cette pêche collective permettrait de rapporter à La Rochelle, en automne, du poisson de Mauritanie n'ayant que onze jours de mer pour le premier poisson pêché. Cette qualité devrait assurer la rentabilité de l'opération[1042].

Cette pêche sur les côtes africaines ne va pas sans interpeller les marins pêcheurs. De nombreuses réunions d'une commission de la pêche en Mauritanie ont lieu. Le Syndicat des marins tarde à donner son accord aux salaires proposés, qui sont cependant intéressants, selon le syndicat des armateurs, si l'on tient compte des apports des bateaux rochelais qui pratiqueront cette pêche et l'époque (automne, hiver) où elle s'effectue[1043].

Tableau 97 – Chalutiers rochelais partant pour la Mauritanie (automne-hiver 1966)

Navires	**Puissance (cv)**	**Jauge brute (tjb)**
Charles Letzer	500	156,14
Varne	420	113,15
Jalène	750	211,91
Ar-Yatch	380	121,93
Maire J. Guitton	500	144,83
L'Équipe	800	314,91
Unda	520	188,62

[1041] La Grande Vasière est le lieu de reproduction du poisson, qui s'étend tout le long de la côte sud de Bretagne jusqu'au large de l'Île d'Oléron et se complète par la Vasière au large de l'embouchure de la Gironde.
[1042] AD 17, 106 J 8, *Assemblée générale du Syndicat des Armateurs à la pêche*, 13 janvier 1966, *op. cit.*, p. 50.
[1043] AD 17, 106 J 8*, Assemblée générale du Syndicat des Armateurs*, 12 mai 1966.

Tourville	400	108,76
Aunis III	600	217,62
Joseph Soisine	380	90,96
Manuel Joël	172	47,29
Dieu nous garde	300	102,36
N.D. de l'Armor	950	280,00
La Rafale	600	230,00
Thierry	600	200,00
Rupella	650	227,23

Source : Fonds privé CGT marins, liste présentée à la sous-commission interprofessionnelle du poisson de fond Atlantique Sud Ouest, 9 juillet 1966

Le 30 août 1967, la campagne de pêche africaine de l'hiver passé est très critiquée. Le Syndicat des Armateurs juge « l'expérience considérablement déficitaire » et affirme qu'elle a peu de chances de réussir si elle est recommencée. Jusqu'à présent, souligne-t-il, il n'a pu être donné aux acheteurs des garanties de qualité et de composition des pêches en espèces nobles. Si les tonnages des espèces nobles prévus (150 t par semaine) sont tenus, on se demande quels en seront les cours alors que l'année précédente, pour une moyenne de 40 t d'espèces nobles garantie par semaine, le prix moyen atteint a été de 1,53 frs le kg. Il est bien connu qu'un marché saturé à l'extrême provoque un effondrement des cours[1044].

La critique porte aussi sur la concurrence que provoquent des bateaux, non rochelais, pêchant en Afrique et venant vendre à La Rochelle. Ainsi, les armateurs déplorent les apports d'un navire qui doit, le 16 octobre 1967, venir vendre sa cargaison de poissons de Mauritanie, sans souci de rentabilité, puisque les aides publiques au titre de la coopération France-Mauritanie comblent les déficits d'exploitation. Il est navrant, disent-ils, que du poisson pêché dans ces conditions puisse venir concurrencer la pêche rochelaise et peser sur les cours[1045]. Cette opposition se traduit par une demande d'appliquer strictement la réglementation douanière aux bateaux mauritaniens, sans aucune complaisance[1046]. Cependant, en 1967, pour soutenir les cours du poisson mauritanien, les armateurs et les mareyeurs acceptent de payer une taxe sur toutes les ventes à La Rochelle permettant d'alimenter une caisse de soutien créée pour cela. En fait, en raison de la faiblesse des apports à l'hiver 1966-1967 et des cours

[1044] AD 17, 106 J 8*, Assemblée générale extraordinaire du Syndicat des armateurs à la pêche*, 30 août 1967, p. 93.
[1045] AD 17, 106 J 8*, Réunion du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, 6 octobre 1967,* p. 96.
[1046] AD 17, 106 J 8, *Assemblée générale du Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle,* 13 avril 1967, p. 98.

élevés du poisson français à cette époque et au printemps 1967, le prix garanti de 1,50 frs par kg sur les espèces nobles est atteint et la caisse n'a pas à intervenir[1047].

Une expérience d'implantation directe d'une activité de pêche en Mauritanie a lieu de 1966 à 1969, à l'initiative de deux Rochelais, l'armateur R. Sanquer et le mareyeur Matrat, avec trois chalutiers du premier, le *Thierry*, le *Rafale*, l'*Isabelle-Mars*, et un petit chalutier de bois du second, *l'Argia*. Ils prennent pour base Port-Étienne, à l'abri du Cap-Blanc, près de la frontière du Rio de Oro (carte 12). Un homme d'affaire d'origine marocaine, André Guelfi, est propriétaire des installations frigorifiques dans ce port. C'est un échec, car au bout de six jours de mer pour ramener le poisson à La Rochelle, la glace, qui le conserve au froid, fond. La pêche est perdue. A. Sanquer arrête l'expérience mauritanienne[1048].

Cette volonté des armements rochelais d'élargir leurs lieux de pêche, tant au nord au-delà de l'Irlande, qu'au sud sur les côtes de Mauritanie, ne remet pas en cause la volonté des armements rochelais de poursuivre le cœur de leur activité dans le golfe. La crise de la pêche rochelaise se fait sentir à partir des années 1964-1965.

L'essor de la pêche rochelaise ne peut exister sans le travail des marins pêcheurs embarqués à bord des chalutiers. Leur travail ne recueille pas tous les fruits de ce développement.

5.3. Travail, luttes et intégration des marins pêcheurs

Venus travailler à La Rochelle et pour beaucoup y vivre avec leurs familles, les marins pêcheurs, toujours d'origine bretonne pour l'essentiel, exercent un métier difficile. Les relations avec les armateurs à la pêche industrielle connaissent des phases de dialogue, mais aussi de conflits, tel celui de 1963, mettant en jeu deux grandes organisations, le Syndicat des Armateurs à la pêche et le syndicat CGT des marins pêcheurs.

5.3.1 La dure condition des marins pêcheurs

Le groupe des marins pêcheurs est confronté à la mer, élément constamment mouvant, qui nécessite une adaptation continue des hommes pour éviter la perte d'équilibre. Ils doivent adopter une attitude de dépendance aux lois d'un élément auquel ils ne peuvent échapper. Il en est de même pour les influences climatiques et météorologiques imprévisibles qui

---

[1047] AD 17, 106 J 8*, Assemblée générale du Syndicat des Armateurs à la pêche*, 10 mai 1967, p. 101.
[1048] SENTIER Claude, ancien capitaine d'armement en Mauritanie pour le compte de Sanquer et Matrat de la fin 1966 à fin 1968, *Entretien* 13 décembre 2013.

dominent nécessairement les pêcheurs, malgré les progrès scientifiques réalisés dans le domaine de la prévision. Les tempêtes, le mauvais temps, les soumettent à l'idée de risques pour leur propre vie. Qui dit domination implique lutte et, si la nature a le dernier mot, les pêcheurs se défendent. C'est bien un métier difficile, pour preuve le nombre élevé d'accidents du travail, mais aussi de naufrages[1049]. Cette dureté est renforcée par le rythme des sorties en mer laissant peu de temps au repos et à la vie de famille à terre.

Les femmes de marins pêcheurs témoignent de cette dureté du travail de leurs époux, telle Marie-Claude Braché, mère de trois enfants, qui n'a jamais eu à déplorer le naufrage ou l'accident qui lui aurait arraché son mari, matelot, mousse, puis mécanicien à la pêche industrielle. Mais elle a beaucoup tremblé, beaucoup attendu et a été soulagé quand il a pris sa retraite. « Quand le mari est en mer, dit-elle, il faut s'occuper de la famille, veiller à l'éducation des enfants, gérer les difficultés matérielles, effectuer les démarches administratives et financières. On assume tout. Et on ne peut s'empêcher d'être inquiète ». Les périodes de mer sont de dix à quinze jours et le retour à terre ne dure que deux jours, sans pour autant constituer deux jours de repos et de vie de famille. Il faut déglacer, entretenir le navire[1050].

Les chalutiers effectuent seize à vingt marées dans l'année, pour des durées moyennes de plus de deux semaines, selon les lieux de pêche. Et ce rythme ne change pas avec les années, exception faite de réparations nécessaires, en particulier du carénage* du navire, opération qui dure généralement une semaine, tels que le montrent les tableaux des marées du *Casoar* en 1955 et du *Tadorne* en 1965 (tableau 98, annexes 39 et 40).

Tableau 98 – Nombre et durée des marées de chalutiers de l'armement F.J. Castaing (1955-1972)

Années	**Noms des chalutiers**	**Nombre de marées**	**Durée des marées**
1955	*Casoar*	16	16-18 jours
1955	*Joselle*	18	15-17 «
1955	*Coquelin*	20	13-19 «
1965	*Pélican*	18	14-15 «

[1049] BOUSCAYROL CORVEC Michèle, *La rémunération à la part à la pêche maritime*, Maîtrise de sciences appliquées au travail, Université de Nantes, 1985, p. 20-22.
[1050] POULIN Christiane, « La complainte des épouses de marin », *Sud Ouest*, 6 mars 2010.

1965	*Tadorne*	18	15-16 «
1968	*Nord-Caper*	21	15 «
1975	*Tadorne*	20	12 «

Sources : Musée Maritime La Rochelle, don CASTAING Élian*, agendas de la marine* des Chalutiers de F.J. Castaing, 1955 à 1976, tableau synthétique

Ce rythme de sortie en mer pour effectuer des marées ne laisse que peu de temps de repos réel à terre, compte tenu des tâches d'entretien, de réparation, sans oublier le déglaçage effectué par les marins pêcheurs à la part. Jusqu'en 1961, ils ne peuvent pas prendre de congés. A cette date, ils obtiennent le droit de prendre des congés sans solde. Les marins des grands chalutiers industriels n'ont pas droit au paiement de ces congés jusqu'en 1963[1051]. Ils passent près de 90 % de leurs journées et de leurs nuits en mer, sauf périodes de réparations importantes ou de mauvais temps en hiver obligeant les navires à rebrousser chemin.

Cette dureté de la vie en mer se traduit aussi par des accidents individuels et des maladies qui se produisent encore après-guerre, malgré les progrès de la navigation. Ainsi, au cours de l'année 1948, huit hommes d'équipage du *Héron* de l'armement Castaing, consultent le médecin de famille : hernie, hémorroïdes, saignement de nez et constipation, furonculose, mais aussi abcès pour piqûre, contusions, plaies à la main ou au poignet (tableau 108). Ils sont onze en 1949, huit en 1950, quatre en 1951, seize en 1952, douze en 1953. D'autres maux sont signalés par les médecins : courbatures, grippe, rhumatismes, contusion et plaie, choc avec perte de connaissance, plaie au cuir chevelu, arrachement d'ongle, brûlures des mains, blessure des jambes, etc[1052]. Les mêmes relevés pour l'équipage de l'*Avocette*, du même armement, mettent en exergue les mêmes types de maladies et accidents, pour la période 1951-1953[1053]. Entre 1954 et 1957, l'équipage du *Casoar*, toujours du même armement, connaît les mêmes maux, pour 23 hommes en 1954, 27 en 1954, 24 en 1957 (tableau 99).

Tableau 99 – Accidents et maladies des marins du *Héron*, certificats médicaux (1953)

Nom des marins	**Profession et âge**	**Arrêt de travail**	**Blessure ou maladie**
Le Fourn J.	matelot, 34 ans	oui	écrasement d'un doigt
Clémenceau G.	matelot, 22 ans	oui	plaie main et avant-bras

[1051] CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, Paris, Pen Duick, 1979, p. 177.
[1052] AD 17,164 J, Syndicat des armateurs, C*hemise du chalutier Héron*, accidents et maladies [des] marins, 1948-1953.
[1053] AD 17, 164 J, *Chemise du chalutier Avocette,* accidents et maladies [des] marins, 1951-1953.

Gilbert M.	marin, 19 ans	oui	piqure et abcès doigt
Tardy É.	chauffeur, 43 ans	non	furoncle
Pairault M.	marin, 19 ans	non	troubles hépatiques
Le Brun R.	marin, 40 ans	oui	plaies aux mains
Massé P.	mousse, 15 ans	non	panaris
Cognacq C.	marin, 18 ans	oui	piqure et abcès doigt
Geffroy J.	second, 42 ans	non	grippe
Cureaudeau G.	marin, 19 ans	oui	piqure et abcès doigt
Perrier A.	chauffeur, 32 ans	oui	troubles par émanations
Magnant G.	marin, 35 ans	oui	piqure et abcès doigt

Source : AD 17, 164 J, chemise du chalutier *Héron* (17 hommes), accidents et maladies [des] marins

Les drames de la mer sont nombreux, faits d'accidents et de naufrages. Des marins passent par-dessus bord et se noient. Pour la seule année 1949, plusieurs accidents mortels sont recensés. Ainsi, le 23 juillet, alors que le matelot Le Duvehat est de barre* et le matelot Kerzerho de bossoir*, le patron du chalutier *Groin du Cou*, Jean Gueguen, rapporte avoir entendu le cri « un homme à la mer ». Le chauffeur Joseph Sellin, qui vidait les escarbilles*, vient de basculer par-dessus la lisse* ; resté accroché à son seau d'escarbilles, il coule[1054]. Mais ce peut être tout un équipage qui périt, tel celui de cet autre chalutier rochelais, le *Magdeleine-Simone*, qui sombre corps et biens le 23 octobre 1949, causant la disparition de ses sept marins, pour quatre d'entre eux Bretons issus du Morbihan (tableau 100).

Tableau 100 – Marins pêcheurs disparus lors du naufrage du *Magdeleine-Simone* (24 octobre 1949)

Nom des marins disparus	**Profession, âge**	**Inscription maritime**	**Adresse**
Lotodé Roger	patron, 34 ans	Étel (Morbihan)	Étel
Le Godec Raymond	chef mécanicien, 32 ans	Baden (Morbihan)	La Rochelle
Le Guennec Joseph	matelot, 41 ans	Étel (Morbihan)	Étel
Le Craver Désiré	matelot, 20 ans	Belz (Morbihan)	Belz
Buillon Pierre	matelot, 19 ans	La Couarde (Ré)	île de Ré

[1054] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR. Jean GUEGEN, *Rapport d'accident survenu sur le Groin du Cou*, 23 juillet 1949.

Bourhis Joseph	matelot, 23 ans	La Rochelle	La Rochelle
Billaudon Roger	novice, 17 ans	Crèches sur Saône	La Rochelle

Source : Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOURT

Des navires disparaissent en mer. Ainsi le 25 octobre 1949, le chalutier *Amiral Duperré*, en mer depuis plusieurs jours lorsque la tempête éclate, ne donne plus de nouvelles par radio. Il n'est plus revu depuis. Des recherches effectuées par hydravion ne donnent rien. Une bouée de sauvetage marquée « *Amiral Duperré* » est trouvée à cinq milles au nord de l'Herbaudière (île de Noirmoutier). Huit d'hommes d'équipages disparaissent en mer, dont cinq sont inscrits maritimes en Bretagne à Sarzeau, l'île aux Moines, Plouhinec, Saint Pierre de Quiberon et Ploermel. Sept demeurent à La Rochelle. En 1950, le Syndicat des officiers de pêche et de marine marchande de La Rochelle constate qu'en l'espace de quelques jours, dix pêcheurs ont trouvé la mort au cours du naufrage de trois chalutiers, le *Quand-Même,* le *Jenny-Pierre* et le *Berthe-Antoinette,* alors qu'ils n'étaient qu'à quelques heures de route de La Rochelle et de leur mise en sécurité. Le total des pertes en vies humaines dans la circonscription maritime se trouve porté à quarante-deux hommes depuis novembre 1949, pour un effectif total d'officiers et de marins de l'ordre de 700 hommes. Le syndicat s'étonne que le bateau de sauvetage de la station de la Société centrale de sauvetage des naufragés ne soit pas sorti en de semblables circonstances. Il constate que le comité des pêches est intervenu à diverses reprises auprès de l'administration des Ponts et Chaussées pour que le port soit doté d'un appareil de radioalignement*, ce qui n'est toujours pas le cas, pour des raisons pécuniaires. Les économies réalisées en évitant échouages, avaries, pertes de temps, en permettant des venues régulières et à heures prévues des bateaux pour débarquer leurs pêches, auraient largement compensé la dépense nécessaire et surtout auraient pu préserver la vie de ces dix marins[1055].

Les drames se reproduisent. Le chalutier *La Vague* s'abime en mer et neuf marins disparaissent le 18 mars 1950. Une foule nombreuse se presse à la cathédrale pour leur rendre un dernier hommage en présence de nombreuses personnalités locales et nationales[1056]. De 1951 à 1955, des navires sont frappés par des drames qui voient aussi des chalutiers rochelais

[1055] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, Communiqué du Syndicat des officiers de pêche et de marine marchande de La Rochelle, *Sud Ouest*, 15 décembre 1950.

[1056] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, « La population rochelaise a rendu un émouvant hommage à neuf marins du chalutier *La Vague* perdus en mer », *Sud Ouest*, 5 avril 1950.

apporter leur secours. C'est le cas le 28 janvier 1951, alors que le cargo *Victory* perd son hélice en pleine tempête. Les trente-huit hommes d'équipage sont sauvés grâce à la présence sur place du chalutier rochelais *Picorre* qui se porte à leur secours. Le navire est abandonné et disparaît[1057].

A cela s'ajoutent des relations conflictuelles avec les Espagnols qui pêchent dans les mêmes eaux. Le 12 novembre 1951, le petit chalutier rochelais *Maria-Francesca* est volontairement abordé par un chalutier espagnol au large de l'île d'Yeu qui faisait équipe avec un deuxième chalutier espagnol, les deux pêchant de concert « en bœuf », l'un venant de Vigo, l'autre de Santander. Alors que le Rochelais stoppe ses machines pour remonter son chalut, l'un des navires espagnols, témoigne le patron rochelais, change brusquement de cap et fonce à toute allure sur le chalutier rochelais, l'éperonnant par le travers à bâbord. Son étrave heureusement glisse, ce qui évite le naufrage. Miraculeusement à flot, écrit le correspondant du journal, très sérieusement touché, il réussit à rentrer à La Rochelle malgré une voie d'eau, grâce à l'utilisation d'une pompe. Il perd toute sa pêche, soit près de deux millions de frs[1058].

L'*André-Suzanne*, un vieux chalutier en bois de l'île d'Yeu, qui venait vendre parfois sa pêche à La Rochelle, fait naufrage le 14 décembre 1955 ; quatre marins dont trois rochelais périssent. L'épave du navire, complètement déchiquetée, est retrouvée sur la côte vendéenne non loin du petit port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, ainsi que deux corps de marins sans vie. La mer n'est pas déchaînée au point de briser la coque, mais c'est une vieille unité ; sa marche, aux dires de certains témoins, était fréquemment défectueuse[1059].

Malgré les progrès des instruments de navigation et de communication, les naufrages ne cessent pas. Le 9 juin 1979, l'*Antioche III*, chalutier rochelais de la SARMA (Société d'Armement et de Mareyage de La Rochelle), est éperonné par un méthanier au large des côtes des Cornouailles britanniques. Percuté de plein fouet par tribord arrière alors qu'il se trouve en action de pêche, quatre hommes sont précipités à la mer ; le navire finit par couler. Heureusement un chalutier présent à proximité peut récupérer neuf rescapés, mais quatre hommes sont portés disparus[1060].

[1057] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, *Rapport du patron du Picorre*, 28 janvier 1951.

[1058] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, « Au large de l'île d'Yeu, un chalutier rochelais est volontairement abordé par un bateau de pêche espagnol », *Sud Ouest*, 14 novembre 1951.

[1059] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, « Consternation après le naufrage de l'André-Suzanne au cours duquel périrent trois marins rochelais », *Sud Ouest,* 16 décembre 1955.

[1060] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, « Le naufrage de l'*Antioche III* », *Sud Ouest*, 11 juin 1979.

Ces drames frappent des familles, laissent des veuves et des enfants, provoquent des réactions de solidarité collectives à terre lors des cérémonies en mémoire des marins disparus, et en mer lorsque d'autres chalutiers tentent de se porter au secours de l'un des leurs. D'autres formes de solidarité se pratiquent. Utilisant un leg de 1 000 frs d'un propriétaire demeurant à Mauzé en Charente-Maritime, datant de 1898[1061], destiné à former une rente pour venir en aide aux marins victimes de naufrage et à leur famille, la mairie fait appel à ceux qui peuvent y prétendre pour faire parvenir leur demande écrite au secrétariat de la ville[1062]. La Fédération amicale du Mérite maritime et des Médailles d'honneur des marins de commerce et de pêche de la Charente-Maritime apporte un secours immédiat aux familles dont l'homme est victime d'un drame en mer[1063]. Dès 1951, le Syndicat des armateurs à la pêche fraîche de La Rochelle refuse de payer la taxe au comité local des pêches, structure dont ils demandent et obtiennent la suppression. Mais ils souhaitent maintenir les œuvres sociales des marins que le comité gérait, afin de pouvoir subvenir aux besoins des familles nécessiteuses et de celles des marins péris en mer. Ils créent une caisse d'entraide qu'ils proposent de mettre en place avec le Syndicat des marins du port et envisagent de la financer par un prélèvement à hauteur de 0,40 % des apports de poisson[1064]. A la suite de la réunion commune des deux syndicats, en présence de l'administrateur de l'Inscription Maritime, il est décidé d'établir un avant-projet de statuts de la caisse. Réuni en assemblée générale le 2 octobre 1951, le syndicat des armateurs décide d'aller vite et demande au syndicat des marins de donner rapidement son accord[1065]. La Caisse Rochelaise d'Entraide des marins péris en mer est fondée le 5 novembre 1951. Le premier bureau comprend F.J. Castaing, armateur et président, R. Frédéric et J.-C. Menu, autres armateurs, F. Giraudeau, patron-pêcheur artisan, Bénoni Glajean, capitaine de la marine marchande, J. Camenen et J. Mahu, marins pêcheurs industriels et enfin J. Perrot, marin pêcheur artisan[1066].

[1061] Le département, appelé Charente-Inférieure depuis le 4 avril 1790, change de nom le 4 septembre 1941 et devient la Charente-Maritime.

[1062] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR, *Sud Ouest*, 6 octobre 1952.

[1063] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Y. JONCOUR*, Lettre de la Fédération Amicale du Mérite maritime et des Médailles d'Honneur des marins du commerce et de la pêche de Charente-Maritime,* allouant un secours de 200 frs à une veuve, 6 décembre 1979.

[1064] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Lettre du secrétaire général du Syndicat des Armateurs à la Pêche Fraîche de La Rochelle au secrétaire général du Syndicat des Marins de La Rochelle*, 16 juin 1951.

[1065] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, Lettre du Syndicat des armateurs au Syndicat des marins*, 4 octobre 1951.

[1066] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, TOUCAS Patricia, *Historique de la Caisse d'Entraide*. 24 décembre 2011.

La Caisse demande une cotisation aux marins pêcheurs et marins conchyliculteurs, se propose d'allouer un capital décès, des secours divers comme des aides à la rentrée scolaire, des aides aux vacances, des cadeaux pour Noël, des bourses pour les études, voire des secours exceptionnels pour les marins atteints de maladie ou accidentés en cours d'embarquement et les veuves de marins (annexe 41). De 1957 à 1990, la liste est longue des femmes aidées, au nombre de trente et une, veuves de marins péris en mer sur vingt-quatre chalutiers. Une liste d'orphelins de pères marins comporte quarante-quatre noms. Depuis 1979, trente autres marins décèdent, de maladie (sept hommes), par disparition en mer (onze hommes) ou d'accident de voiture (trois hommes).

La Caisse d'Entraide joue un rôle social important[1067]. Ainsi, pour l'année 1979, elle enregistre une dépense globale de 147 235,53 frs, dont 114 000 frs pour le versement de capital décès et de secours exceptionnels à des veuves et des orphelins et 21 568 frs pour des aides diverses (secours aux malades, aide aux vacances, arbres de Noël des années 1978-1979[1068]. Ces aides viennent en complément d'une pension de veuve de la Caisse de retraite des marins[1069].

Le monde de la pêche est dur au labeur et dur à la vie. Des solidarités se créent autour des marins pêcheurs. Armateurs à la pêche et marins pêcheurs se rencontrent, dialoguent, créent de la solidarité. Les intérêts ne sont cependant pas toujours convergents. Les marins pêcheurs rochelais et leur syndicat CGT, puissant dans les années 1950-1960, entrent aussi en conflit. Leur rémunération, les conditions de vie, de repos et de congés sont au cœur de leurs revendications.

5.3.2 Un syndicat CGT des marins très implanté

Les organisations syndicales CGT, CFTC, Confédération des syndicats professionnels étaient dissoutes depuis le 9 novembre 1940 et une organisation corporative des pêches maritimes était mise en place. A la Libération, le 3 juin 1944, le Gouvernement provisoire de la République française proclame la nullité des actes législatifs de l'État de Vichy. Le 27 juillet, une ordonnance annule la Charte du travail ; les deux corporations des pêches maritimes et de la marine de commerce subissent le même sort. Dès l'automne 1944, les

---

[1067] La Caisse rochelaise d'entraide poursuit son activité jusque dans les années 2000 sous la présidence de J.-C. Menu.

[1068] Fonds privé J.-C. Menu, *Dossier de la Caisse Rochelaise d'Entraide aux Familles de marins péris en mer.*

[1069] Fonds privé J.-C. Menu, *Brevet d'inscription à la Caisse de retraites des marins pour une pension de veuve*, 18 février 1980.

organisations syndicales se reconstituent[1070]. La CGT dès 1947 connaît une scission de la part des groupes Force ouvrière qui constituent une nouvelle confédération. Au sein de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (FNSM), les départs pour la CGT-FO restent individuels. La FNSM reste de très loin la première organisation syndicale chez les marins. Certains syndicats rejoignent cependant la CGT-FO, tels ceux de Sète, Cherbourg et Lorient, voire au Havre où le syndicat devient autonome[1071].

A La Rochelle, le seul syndicat organisé regroupant les marins du commerce et de la pêche est affilié à la CGT. Une lettre interne de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (FNSM) indique que le syndicat des marins de La Rochelle a pris, pour l'année 1945, 5 800 timbres mensuels de cotisation à la Fédération et 500 cartes d'adhérents ; elle réclame 5 000 frs, somme restant due pour les timbres, après règlement de 55 500 frs[1072]. En 1946, la section syndicale locale annonce 1 155 adhérents au 21 avril - 914 dans la section pêche et 241 dans la section commerce - et 9 742 timbres mensuels placés - dont 8 247 pour la pêche et 1 495 pour le commerce[1073]. En 1958, un tableau interne à la section syndicale CGT décompte mois par mois les cartes syndicales et les timbres mensuels pris pour la section pêche, soit 276 cartes pour l'année et 2 569 timbres, soit une moyenne de 214 timbres par mois. A titre de comparaison, en 1963, La Rochelle compte environ 800 marins pêcheurs pour 60 grands chalutiers embarquant 12 hommes d'équipage en moyenne et 15 petits chalutiers embarquant 5 hommes en moyenne[1074]. Ainsi la CGT syndique, cette année-là, environ 34 % des effectifs à la pêche. En 1964, selon un état national des cartes et timbres placés chez les marins de la pêche industrielle, la section rochelaise compte 685 cartes placées et 5 504 timbres, soit autant qu'à Lorient (685 cartes), derrière Boulogne, de loin le plus grand port de pêche de France (avec 819 cartes) ; la FNSM compte au total 3 958 adhérents. Ce chiffre national baisse légèrement de 3,4 % sur 1963, avec 3 824 syndiqués, ce qui est aussi le cas pour La Rochelle, dont le nombre de syndiqués annoncés pour 1964 est de 660 (- 3,7 %). La CGT rochelaise regrouperait alors plus de 80 % des marins de la pêche industrielle dans cette

---

[1070] VIAUD Ronan, *Le syndicalisme maritime français, les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950),* Rennes, PUR, 2005, p. 196.
[1071] *Ibid*, p. 221-223.
[1072] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Lettre de la FNSM CGT au syndicat des marins de La Rochelle,* 15 janvier 1946.
[1073] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Lettre du secrétaire du syndicat à l'administrateur en chef de l'Inscription Maritime*, 2 mai 1946.
[1074] MAINGRAUD Marcel, ancien syndicaliste CGT, *Entretien*, décembre 2012.

période[1075]. Ces chiffres continuent à s'éroder en 1966, avec 544 syndiqués et 1 560 timbres, et en 1967 avec 519 syndiqués et 3 810 timbres[1076].

Dans cette période qui marque l'apogée de la pêche industrielle locale, cette érosion du nombre déclaré de syndiqués ne remet pas en cause la force et l'influence du syndicat CGT dans le port face au Syndicat des Armateurs à la Pêche de La Rochelle, d'autant qu'il demeure le seul syndicat implanté localement[1077]. Ce qui fait sa force est son activité à bord des chalutiers où des délégués pour chaque navire sont désignés et font le lien avec les responsables du syndicat à terre, malgré les fortes réticences des armateurs. En octobre 1967, le syndicat des armateurs reçoit Jacques Bobinec, secrétaire du Syndicat des Marins CGT, qui se propose de représenter les délégués du personnel à bord de tous les chalutiers en échange d'une indemnité par le syndicat des armateurs[1078]. Puis il demande l'indemnisation des délégués du personnel sur les chalutiers, ce que refuse le Syndicat des Armateurs en novembre 1967, contestant même le principe de tels délégués sur les bateaux où les marins sont rémunérés à la part. Les armateurs veulent se limiter aux délégués du personnel qui, à terre, exercent leur action dans la limite de quinze heures de temps rémunéré par mois[1079]. Mais la pratique existe et se poursuit. Par ailleurs, le syndicat se donne une large direction avec un conseil syndical élu qui compte, en 1967, 60 membres nominativement cités, dont 48 pour le pont et 18 pour les mécaniciens, le même nombre qu'en 1966[1080].

A la Libération, à son retour de déportation, Jean Kervévan reprend ses fonctions syndicales à la CGT rochelaise. Ancien marin pêcheur d'origine bretonne, il est né le 22 avril 1890 à Audierne (Finistère). Il est élu secrétaire du Syndicat des Marins et le reste jusqu'en 1951. Il a aussi une activité politique et à ce titre est élu conseiller municipal communiste de La Rochelle par deux fois en 1945 et 1947[1081]. Pierre L'Official, en 1951-1952, puis Albert Rouffineau, jusqu'en 1962, lui succèdent. Jacques Bobinec devient alors secrétaire syndical

---

[1075] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *État du matériel placé en 1964 et 1965*, congrès de la FNSM CGT, Paris, 26-28 avril 1966.

[1076] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, Comparaison du matériel placé en 1966 et 1967 pour la pêche industrielle*, FNSM.

[1077] En 1965, quelques marins pêcheurs sont adhérents, à titre individuel, à la CFDT créée en 1964, selon Jeannine COUSIN, ancienne secrétaire du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, *Entretien*, 25 septembre 2013.

[1078] AD 17, 106 J 8*, Assemblée générale du syndicat des armateurs à la pêche*, 6 octobre 1967.

[1079] AD 17, 106 J 8*, Compte-rendu de l'assemblée générale du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle*, 9 novembre 1967.

[1080] AD 17, 106 J 8*, Membres du conseil syndical section pêche élus au sein du syndicat CGT des marins de La Rochelle,* 1966 et 1967.

[1081] PICHIT Michèle, petite-fille de Jean Kervévan, *Recherches sur l'histoire de son grand-père*, fin 2012. Le nom de J. Kervévan est officiellement donné à la Maison des syndicats de marins de La Rochelle en décembre 2012, cinquante ans après son décès le 27 décembre 1962.

après avoir navigué de 1947 à 1962 comme marin pêcheur. Lui aussi d'origine bretonne par ses parents, il est né à Fontenay-le-Comte en 1929. Il demeure permanent syndical jusqu'en 1982, date de son décès à la suite d'une longue maladie, le 26 décembre[1082]. Les armateurs savent devoir compter avec ces hommes qui défendent les revendications des marins pêcheurs, comme ceux du commerce tant en matière de repos et de congés que de rémunération.

L'action syndicale des marins pêcheurs rochelais peut prendre des formes de conflit plus ouvert et un certain nombre de mouvements de grève marque les années 1960, dont la grande grève de 1963. « Pendant toute ma vie active, écrit Joseph Camenen, je n'ai pas bénéficié des congés payés, puisque ceux-ci ne furent accordés aux marins qu'en 1961, et encore il s'agissait de vacances sans solde. C'est seulement à partir de 1963 que les équipages des grands chalutiers de pêche industrielle purent profiter complètement de ces mesures[1083] ». En 1963, du jeudi soir 14 mars au samedi 23 mars, le port est bloqué par la grève. Pendant ces neuf jours aucun chalutier ne prend la mer, si bien que le vendredi 22 mars quarante-deux chalutiers se trouvent à quai (figure 36).

Figure 36 – Vue du bassin extérieur et des chalutiers à quai lors de la grève (mars 1963)

[1082] BOBINEC André, frère de Jacques Bobinec, *Entretien, S*yndicat des marins de La Rochelle, 2 octobre 2012.
[1083] CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin pêcheur, op. cit.,* p. 177.

Source : GENTY Guy, Musée Maritime La Rochelle, photothèque, vue n° 017652

Les marins pêcheurs demandent une augmentation du repos à terre entre chaque marée, une quatrième semaine de congés payés pour les bateaux au minimum garanti et un aménagement des congés pour les bateaux à la part[1084]. Les armateurs ne veulent pas discuter tant que les marins sont en grève. Ceux-ci suspendent leur mouvement jusqu'au 15 novembre, date limite demandée par les armateurs pour qu'un accord intervienne. Le 23 mars, deux protocoles d'accord sont signés par le Syndicat des armateurs et celui des marins. Le premier concerne les chalutiers au minimum garanti. Le repos compensateur qui était de 4 h par 24 h de mer est porté à 5 heures. Il doit être accordé à raison de 4 heures 30 par jour de mer du 1er décembre au 31 mai et de 5 heures 30 par jour de mer du 1er juin au 30 novembre. Les heures de mer, servant de base pour l'attribution du repos, sont décomptées de l'heure de départ du port jusqu'à l'heure d'arrivée au port. Les marins obtiennent le droit, en plus du congé annuel de deux jours par mois d'embarquement administratif, à un congé supplémentaire de six jours par an à prendre par roulement et calculé sur la base d'une demi-journée par mois d'embarquement. Le congé annuel, y compris le congé supplémentaire, est rémunéré au

[1084] Archives privées Bernard TESSON, prêtre, *Le filin*, journal maritime rochelais, Mission de la mer, avril 1963, p. 3.

salaire minimum garanti. Cet accord s'applique pour les services accomplis depuis le 1er janvier 1963[1085]. Pour les chalutiers à la part, un autre protocole est signé le même jour, qui prévoit un temps de « séjour à terre » calculé en fonction du nombre de jours de mer. Ce séjour à terre de 5 h 30 pendant la période de 6 mois dite de printemps, du 1er décembre au 31 mai, est porté à 6 h 30 pour la période de 6 mois dite d'automne (1er juin au 30 novembre). La moyenne est donc de 6 h par 24 h de mer. Un repos annuel d'une durée de 21 jours, 1 jour trois quart par mois de présence, est accordé à tous les marins. Cette période sera validée pour l'obtention de la pension et prise en compte pour l'ouverture des droits sociaux, tels ceux de la caisse d'allocation familiale. Spécificité de la rémunération à la part, le protocole rappelle « son attachement au code du travail qui exclut les congés payés dans l'armement à la part, mais accepte d'étudier favorablement une participation à une caisse de compensation destinée à rémunérer le repos annuel du marin »[1086].

En mai 1968, un ensemble de mouvements et manifestations surviennent en France. Le mouvement étudiant se développe à partir du 3 mai et le 13 mai éclate une grève générale du monde du travail, qui touche aussi La Rochelle. Les marins pêcheurs du port commencent à réagir le 20 mai, décidant d'une grève illimitée en assemblée générale par 38 voix contre 17, après le débarquement de la pêche de sept chalutiers, *Giralda, Blizzard, Les Barges, Quo Vadis*, *Orage*, *Béarn* et *Primauguet.* Le lendemain, avec l'arrivée de quatre autres navires, le nombre de marins qui se réunissent augmente. Lors de l'assemblée générale, ils confirment le mouvement par 80 voix contre 37[1087]. Les employés de la halle à marée décident de se joindre au mouvement par 97 voix contre 17. Le mercredi 22 mai, la halle à marée est occupée par les grévistes, interdisant la vente du poisson. La pêche est dirigée par camions vers d'autres centres. Les magasins des mareyeurs sont fermés et l'entrée des locaux est occupée par les mareyeurs en grève[1088].

Après réunion avec les armateurs Auger et Sanquer, J. Bobinec, secrétaire du syndicat des marins et Juliette Libert, secrétaire du tout nouveau syndicat des commis mareyeurs, se

---

[1085] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Protocole d'accord pour les chalutiers au minimum garanti*, 23 mars 1963.
[1086] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, Protocole d'accord pour les chalutiers à la part*, 23 mars 1963.
[1087] L'effectif total des marins pêcheurs rochelais est de 700, selon J.-C. Menu, lors de la réunion du 29 mai à la halle à marée.
[1088] Musée maritime de La Rochelle, Fonds Honoré PICAULT, ancien chef-mécanicien, « Grève de 1968 *», Histoires maritimes rochelaises*, 24 mars 2014, p. 1.

mettent d'accord pour permettre le débarquement du poisson. Ordre est donné aux chalutiers de rentrer au port dès que possible, afin de permettre le déchargement de leurs cargaison pendant quatre jours, du 27 au 31 mai. Tous les navires rentrent au port. Leur pêche est mise en vente du 28 au 31 mai[1089].

Le 1er juin, en assemblée générale, les marins se prononcent pour savoir si les navires armés à la part doivent l'être au minimum garanti. A l'unanimité est voté le statu quo. Après les accords Matignon du 27 mai, la situation se débloque dans la pêche rochelaise. Des décisions sont prises par les armements pour porter le minimum garanti pour les matelots de 431,40 frs à 575 frs par mois, alors que leur indemnité de vivres passe de 6,20 à 7,50 frs par jour. Les salaires à terre et les indemnités en cas de maladie sont augmentés de 12 %. Une chaudrée de 5 kg est accordée à l'arrivée à chaque marin. Le travail reprend après le vote unanime des marins réunis à la halle à marée le dimanche 8 juin[1090].

La grève de 1963 a mis en évidence la dualité du système de rémunération des marins, l'un traditionnel à la part, l'autre plus récent au minimum garanti. Les marins eux-mêmes décident de la conserver lors de la grève de mai 1968.

5.3.3 La prépondérance de la rémunération à la part

Traditionnellement, les marins à la pêche artisanale étaient rémunérés à la part, en fonction de la valeur de la pêche après soustraction d'un certain nombre de charges et en tenant compte de la fonction de chaque homme à bord. Depuis Colbert et son ordonnance de 1681 sur la Marine, les marins sont soumis à un dispositif réglementaire particulier. Les spécificités liées aux conditions de navigation et les risques que comportent les activités maritimes font des gens de mer une catégorie professionnelle qui se différencie des activités des terriens. Il en est ainsi pour la rémunération des marins dans la pêche artisanale. Plus précisément, les marins pêcheurs sont rémunérés à la part de pêche, mode ancien et traditionnel au milieu, fondé sur la répartition qui a perduré au fil du temps. Figurant, depuis 1926, dans le code maritime (article 31 et 33) sous le nom de « rémunération aux profits

[1089] *Ibid,* p. 2-4.
[1090] *Ibid*, p. 5.

éventuels », il a amené d'un point de vue juridique à qualifier les marins de « salariés intéressés »[1091].

Dans la pêche artisanale, la séparation patron-salarié est peu marquée dans la mesure où le propriétaire du navire embarque comme capitaine d'équipage, il est donc marin à part entière. Dans ce type de pêche, les marins relèvent exclusivement de la rémunération à la part de poisson pêché. Concomitante au développement du capitalisme halieutique, la part de pêche autrefois en nature est progressivement devenue un pourcentage calculé à partir des résultats de l'exploitation, après déduction des frais communs que constitue l'ensemble des dépenses effectives de la marée (matériel de pêche parfois en location, glace, combustibles, vivres, entretien de la coque, réparation). L'organisation sociale des équipages repose sur une structure hiérarchique qui conduit chaque marin à se voir attribuer une part en fonction de sa qualification. Il en résulte une répartition disparate accentuée par le versement d'une part plus importante à ceux qui apportent les capitaux, à savoir le patron de pêche qui exerce le commandement du navire et qui est souvent le propriétaire et l'armateur. Dans le contrat d'engagement passé entre un marin et un armateur, visé par les Affaires Maritimes, la répartition est généralement la suivante : 58,5% pour l'armement, 41,5% pour l'équipage, sur des chalutiers de Fécamp par exemple. Au sein de cette première répartition, une autre se fait jour : le patron et le mécanicien reçoivent une part et demie, le matelot confirmé une part, le matelot léger une demi-part et le mousse une demi-part également. De ce fait, les marins reçoivent généralement leur part comme ils recevraient un salaire, sans contrôle sur les opérations commerciales (le versement est généralement hebdomadaire). En effet, les marins pêcheurs ont à faire dans leurs activités de travail à deux types d'aléas différents à gérer qui conditionnent leur rémunération : les aléas de la capture qui tiennent à la nature et les aléas du marché. La rémunération à la part constitue un rapport salarial qui recouvre une certaine légitimité dans les communautés de pêcheurs même s'il est porteur d'inégalités sociales au sein des équipages et au sein du monde professionnel en général, puisque la pénibilité du travail et sa durée n'entrent pas en ligne de compte. Le système de rémunération à la part qui renforce la cohésion de l'équipage, déjà amorcée par le huis clos en mer, les comportements culturels et les risques encourus, tend à masquer les rapports salariaux et à entretenir l'idéologie de la participation aux résultats. En effet, le salaire à la part associe les intérêts du patron et ceux des matelots, ce qui offre au premier la certitude que les seconds ne refuseront

[1091] FRANCOIS-EUGÈNE G., « Le système de la rémunération à la part dans la pêche artisanale : cohésion sociale, incertitude et précarisation », *Journées internationales de sociologie du travail*, Université de Rouen, 2009, p. 3.

pas de sortir en mer tant qu'il y aura du poisson. Aussi, même s'ils commencent depuis quelques années à revendiquer un salaire minimum, les matelots ne remettent pas en cause ce système d'intéressement dans la mesure où, au-delà des contraintes (déduction, sur le montant brut de la vente à la criée des frais de marée - combustible, huile, glace, vivres, gaz – et d'encan[1092], baisse de la productivité du navire), il leur permet durant les périodes favorables de percevoir trois fois le salaire d'un ouvrier à qualification égale, parfois plus[1093].

Ce système existe depuis longtemps à La Rochelle. Ainsi le 2 mai 1938, par exemple, l'équipage du chalutier artisanal *Cardinal Richelieu* signait un protocole d'accord avec l'armateur Angibaud affirmant que le navire naviguerait à la part[1094]. L'armateur assumait les dépenses d'armement, d'entretien et de réparation, d'assurance maritime et celle des accidents et maladies, le « paiement des invalides et de la caisse de Prévoyance et Assurances sociales ». Tous les autres frais, sans exception, étaient déduits du produit net de la vente de la pêche. La somme restante était partagée à raison de huit parts, réparties entre les membres de l'équipage : une part et demi pour le patron, une part un quart pour le chef-mécanicien et le second du pont, une part pour le mécanicien et chaque matelot. Lorsque les travaux de réparation ou d'entretien étaient exécutés sur le navire par les soins de l'équipage, il leur était alloué, 48 heures après la rentrée au port, des salaires journaliers de 40 frs pour le patron et le chef-mécanicien, 35 frs pour les autres membres de l'équipage. Le protocole signé précisait à l'article 6 que les marins naviguant à la part étaient « considérés comme des associés de l'armateur » ; ils n'avaient pas droit aux congés payés, ni aux allocations familiales. Après la marée, chaque membre de l'équipage recevrait trois kilos maximum de poisson commun. Le *Cardinal Richelieu* était un petit chalutier avec huit hommes d'équipage.

Le développement de la flotte des grands chalutiers de pêche industrielle, particulièrement dans les années 1945-1965, promouvant une forme de salariat des mers, ne pousse-t-il pas à l'adoption d'une forme de rémunération plus forfaitaire ? Au plan national, en 1983, le système à la part est toujours adopté par 52,6 % des chalutiers de plus de 50 tjb à

[1092] Annexe 42 de la troisième partie, fiche de marée du chalutier *Fomalhaut,* et tableau 102.

[1093] FRANCOIS-EUGÈNE G., « Le système de la rémunération à la part dans la pêche artisanale : cohésion sociale, incertitude et précarisation », *art. cit.,* p. 4.

[1094] Musée maritime de La Rochelle, Fonds privé Y. JONCOUR, *Conditions du rôle d'équipage du chalutier Cardinal Richelieu,* 2 mai 1938.

la pêche au large (soit 1 075 unités), contre seulement 2,7 % pour le système du salaire minimum (55 unités) et 44,1 % au minimum garanti (902 unités)[1095].

A La Rochelle, le syndicat des armateurs à la pêche fraîche dénonce, le 15 mai 1949, la convention d'armement et de partage des chalutiers armés à la part du port de La Rochelle. Un nouveau contrat d'engagement à la part est discuté entre ce syndicat, les Affaires Maritimes et le syndicat des marins CGT. Un accord intervient en 1951 après de longues négociations[1096]. Cette nouvelle convention met en évidence les limites du partage du pouvoir entre armateurs et équipage. Elle affirme que l'armement a seul la « direction économique » du bateau (art. 2), mais que le poisson pêché pendant la marée est « la propriété de l'armement et de l'équipage », le débarquement et la vente du produit de la marée seront effectués d'un commun accord entre l'armateur et l'équipage, qui recevra gratuitement, après chaque marée, pour ses besoins familiaux, une cotriade* de 500 gr de poisson par jour de mer, une quantité égale étant attribuée à l'armateur (art. 3). L'effectif des équipages ne pourra être inférieur à des minima calculés selon la grosseur des navires. Ainsi, un chalutier de 3 à 49 cv doit embarquer cinq hommes : un patron, trois hommes, un mousse ou novice. L'équipage augmente d'un homme pour chaque tranche supérieure, pour atteindre douze hommes au-dessus de 300 cv. L'armement a la faculté d'embarquer un radio (art. 4). Le patron a la direction de la pêche (art. 6), l'équipage s'engageant à le suivre dans toutes ses destinations pour la pêche, le ravitaillement ou la vente (art. 7). L'équipage a un certain nombre d'obligations. Il est tenu d'assurer le débarquement de la pêche et un repos non rémunéré de 24 heures est donné par marée de six jours (art. 8). L'équipage doit aussi fournir une journée de huit heures de travail pour l'armement et le désarmement du bateau (art. 10). Les objets de couchage sont fournis par le marin (art. 12). Les taxes dues à l'établissement national des Invalides, les cotisations de la sécurité sociale sont imposées par la loi à la charge des marins, retenues par l'armement pour être versées aux organismes intéressés (art. 13). En cas d'arrêt du navire ou de dépôt du rôle, l'équipage ne peut réclamer aucune indemnité (art.14). L'armement a la charge de remettre au patron ou au délégué de l'équipage une feuille de décompte faisant apparaître en détail le produit brut, le décompte des dépenses et charges communes déterminant le produit net et chaque membre d'équipage doit recevoir une feuille

---

[1095] BOUSCAYROL CORVEC Michèle, *La rémunération à la part à la pêche maritime*, Maîtrise de sciences sociales appliquées au travail, Université de Nantes, 1985, p. 34. Référence est faite à la statistique du centre administratif des Affaires Maritimes de Saint-Malo, 30 décembre 1983.

[1096] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Échange de courriers entre l'administrateur en chef, chef du quartier de La Rochelle, et le syndicat des marins*, 29 août 1949, 29 mai 1951. *Lettre du syndicat CGT aux marins à la part,* 1951, sans date précise.

de paye rédigée en termes clairs (art.16). Le nombre de parts revenant à l'équipage est le suivant (tableau 101) :

Tableau 101 - Nombre de parts revenant aux membres de l'équipage, La Rochelle (1951)

Professions à bord	**Nombre de parts au-dessus de 220 cv**	**Nombre de parts au-dessous de 220 cv**
Patron	1 part ¾	1 part ½
Chef-mécanicien	1 part ½	1 part ¼
Second (pont et machine)	1 part ¼	1 part ¼
Matelot et graisseur ou 2e mécanicien	1 part	1 part
Novice	¾ part	¾ part
Mousse	½ part	½ part

Source : Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, *projet de convention*, 29 mai1951

Les marins, avec leur syndicat, œuvrent à l'amélioration de leurs conditions de rémunération, de repos et de congés et obtiennent des avantages. En 1958, un protocole d'accord entre les deux syndicats de marins et d'armateurs, à la demande du premier, fixe un salaire journalier applicable aux équipages à terre, pour les armements à la part[1097]. En 1965, le protocole d'accord intersyndical du 1er juin pour les bateaux à la part fixe le montant des salaires journaliers applicables aux équipages des navires en réparation, le salaire journalier en cas d'accident ou de maladie, le salaire des congés payés pour 28 jours et le montant de l'allocation d'invalidité[1098]. La même année, un autre protocole d'accord fixe les modalités de la cotriade, par la mise en vente d'une quantité minimale de deux caisses de merlus au titre de la part équipage, la même quantité étant attribuée à l'armateur. Les frais de vivres sont imputés sur les frais généraux du navire en cas de marée « coupée », réduite, et le forfait nourriture intégré dans les frais généraux est relevé à 8,36 frs par homme et par marée. Les congés payés sont de 28 jours par an, soit deux jours et demi par mois d'embarquement payés à 65 % du salaire à terre. Lorsque l'équipage demande que des hommes de terre soient embauchés pour aider au déglaçage, le coût réel est décompté dans les frais totaux à la charge de l'armement et de l'équipage[1099]. En avril 1968, les congés payés passent à un jour pour

[1097] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Protocole d'accord*, 3 juillet 1958
[1098] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, Protocole d'accord pour bateaux armant à la part*, 1er juin 1965.
[1099] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle*, Protocole d'accord*, 30 juin 1965

onze jours d'embarquement, permettant une augmentation du nombre de jours par an pour les marins à la part. Progressivement, les marins à la part intègrent les avantages des salariés.

Pour l'année 1980, les fiches de marée du chalutier rochelais *Famolhaut* de l'armement Maurice Onfroy permettent d'établir un décompte réel des frais de marée et des parts versées à chaque partie. A titre d'exemple, la marée du 15 au 30 avril montre l'importance de la part armateur, 67 608,90 frs (soit 65 % du produit net de la vente), alors que la part de l'équipage est de 34 866,80 frs (soit 35 % du produit net) (tableau 102 et annexe 42).

Tableau 102 – Comptes d'une marée du chalutier *Fomalhaut* (15-31 avril 1980)

Comptes de la marée	**Montants (frs)**
Vente à la criée	169 060,00
Frais d'encan	12 968,00
Frais de marée :	53 615,83 (31,7 %)
dont :	
*combustibles	38 422,65 (71,6 % des frais)
*vivres	8 543,40
*radio	2 700,00
*glace	1 296,00
Net à répartir	102 475,70
*part de l'équipage	34 866,80 (35 %)
*part de l'armement	67 608,90 (65 %)
A déduire : cotisation invalides	
*part marins	3 789,60 (10,9 %)
*part armateur	8 716,40 (12,80 %)

Source : Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle,
Fiches de marée du Fomalhaut

La répartition du produit net de la marée du 13 au 27 février s'effectue selon le nombre de parts attribuées à chaque membre de l'équipage. Le salaire brut va de 4 504,50 frs pour le patron à 1 930 frs pour le novice pour quinze jours pleins de travail et de présence à bord (tableau 103). L'équipage a effectué dix-neuf marées sur l'année, réalisant une moyenne de 34 866,50 frs de part brute pour l'équipage. En définitive, le revenu moyen de ces marins est de 2 686 frs par mois, calculé sur douze mois, soit une somme inférieure au SMIC brut à

terre au 1er mars 1980 qui est de 2 317,42 frs pour 169 heures de travail mensuel[1100]. Capables encore de faire sur une bonne marée un revenu brut supérieur au SMIC mensuel, ils ont cependant du mal à dégager régulièrement un bon revenu et parfois n'en dégagent aucun comme pour la dernière marée de l'année entre le 4 et le 22 décembre et à condition de faire le nombre total de marée avec le navire ou un autre sur l'année. L'époque n'est plus à une activité très lucrative comme cela l'était jusqu'au milieu des années 1960, avant l'éclatement de la crise de la pêche industrielle rochelaise.

Tableau 103– Répartition du produit net pour l'équipage du *Fomalhaut* (15-30 avril 1980)

Équipage	**Nombre de parts par personne**	**Part brute en frs (avant cotisations)**	**Part nette en frs**
Patron	1 ¾	4 504,50	4 090,75
Chef-mécanicien	1 ½	3 861,00	3 679,22
Mécanicien	1 ¼	3 217,50	3 199,82
2e mécanicien	1 1/4	3 217,00	3 138,82
Cuisinier	1	2 574,00	2 576,02
Sec*	1	2 574,00	2 495,52
Graisseur	1	2 574,00	2 538,47
Matelots (4)	1	2 574,00	2 593,87
Novices	¾	1 930,00	1 945,40

*Le second n'a qu'une part et non une part et demie car il est lieutenant par dérogation, n'ayant pas son brevet de lieutenant. Il fait office de second

Source : *Ibid*

A La Rochelle, cette forme de rémunération à la part n'est pas réservée à la pêche artisanale, elle demeure importante dans la pêche hauturière industrielle. En 1950, elle représente 47 % de l'ensemble des marins pêcheurs du port, soit 469 hommes sur un total de 1 038. Parmi eux, 216 marins naviguent sur des grands chalutiers de plus de 200 cv[1101]. En 1959, un état précis des chalutiers et des marins pêcheurs de la pêche industrielle met en évidence que 652 marins, embarqués sur 56 chalutiers, sont rémunérés à la part sur un total de 814, soit près de 80 % des hommes, contre 162 au revenu minimum. Les chalutiers au revenu minimum sont ceux des plus grands armements à la pêche industrielle ; ce sont généralement des navires de plus de 30 m (tableau 104). En 1962, sur 126 chalutiers toutes pêches confondues (1 chalutier de grande pêche, 95 de pêche au large et 30 de pêche côtière), 118

[1100] INSEE, *Montant du salaire minimum interprofessionnel de croissance,* Ier mars 1980.
[1101] Archives du Syndicat des marins de La Rochelle*, Récapitulatif syndical des armements et des chalutiers à la part et au minimum garanti*, daté de 1950, avant la mise en service du *Joselle,* construit en 1949.

navires et 1 088 hommes sont rémunérés à la part, soit 90 % de l'ensemble des marins (annexe 43).

Tableau 104 – Répartition des armements industriels rochelais selon le type de rémunération (1959)

Armements	**Nombre de marins au minimum garanti (et de navires)**	**Nombre de marins à la part (et de navires)**
Castaing.	30 (2)	56 (5)
Dahl	60 (4)	36 (3)
Gaury Simon	15 (1)	22 (2)
Gaury Jean		71 (6)
ARPV	15 (1)	12 (1)
Horassius	30 (2)	60 (5)
Sanquer	12 (1)	12 (1)
Darde		36 (3)
Lebon		44 (4)
Frédéric		48 (4)
Auger		48 (4)
Bon Vve		24 (2)
Brisset		48 (4)
Paboul		22 (2)
Édan		12 (1)
Garbay		23 (2)
Armements divers		78 (7)
Nombre de marins	162 (11)	652 (56)

Source : Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle,
Tableau des armements et des marins à la pêche industrielle, 18 février 1959

En 1973, le nombre total de marins pêcheurs a fondu considérablement, il n'en reste plus que 718, tous types de pêches confondus, dont 180 pour la pêche artisanale et 538 pour la pêche industrielle. Pour cette dernière, 399 marins sont à la part, soit 74 % du total, conséquence de la crise de la pêche et de la disparition de nombreux chalutiers industriels[1102].

Ainsi les marins pêcheurs rochelais sont de manière très majoritaire rémunérés à la part. D'autres marins de la pêche industrielle sont rémunérés au minimum garanti, formule qui fait l'objet de remises en causes régulières par les armateurs. Ce revenu comprend une part fixe, un pourcentage sur la vente et une part de poisson vendue à la criée. Le 19 janvier 1946, les armateurs dénoncent le contrat d'engagement des chalutiers de pêche hauturière et

[1102] ROCHEAU A., *La pêche, un port de l'Atlantique : La Rochelle, dossier pédagogique*, 1976, p. 42

en mettent un autre en discussion. Ils demandent que les salaires soient constitués par un pourcentage sur le produit net de la pêche, sans déduction de la partie couvrant le minimum garanti. Le règlement devrait être effectué mensuellement, garanti par un salaire minimum égal au salaire des marins du commerce, même si le pourcentage sur le produit net de la pêche comporte une somme inférieure. Le produit net correspondrait au produit brut diminué des taxes de port, de vente et des frais de débarquement. Un pourcentage unique doit être fixé au niveau national ; les armateurs proposent le taux de 19 % affecté aux salaires de l'équipage. Les fédérations de personnels navigants enregistrent ces propositions, les font connaître aux syndicats locaux, avant de donner leur position[1103].

Cette question du montant du revenu minimum est l'objet de conflits entre marins pêcheurs et armateurs. C'est le cas à Boulogne, en août 1947, alors que les discussions entre les deux parties achoppent sur le pourcentage payé aux équipages. La Fédération Nationale des Syndicats maritimes considère que la position des armateurs de ce port constitue un précédent pour imposer partout une diminution des salaires des marins pêcheurs et appelle à la solidarité ouvrière, face au lock-out des équipages depuis cinq semaines[1104]. A La Rochelle, après une grève des marins pêcheurs, un accord est conclu le 26 octobre 1948 et le minimum garanti est augmenté[1105]. Le 5 juin 1949, un accord est conclu entre le Syndicat des armateurs à la pêche hauturière et le Syndicat des marins de La Rochelle qui prévoit que le salaire minimum garanti des marins pêcheurs et l'indemnité de nourriture sont fixés au niveau de ceux des marins du commerce à partir du 1er mars 1951, en respect du protocole d'accord national conclu le 13 avril 1951 entre le comité central des armateurs de France et la fédération nationale des syndicats maritimes. Les repos hebdomadaires pris en nature (marin débarqué, maladie, etc) ne donnent pas lieu à rétribution lorsque la somme revenant au marin atteint pour un mois le salaire minimum, les autres sont compensés en espèce[1106]. Les armateurs à la pêche hauturière reviennent sur ce protocole en novembre 1951, faisant valoir

---

[1103] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Compte-rendu de la commission consultative des pêches maritimes pour la fixation du contrat d'engagement des chalutiers de pêche hauturière*, 25 octobre 1946.

[1104] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Circulaire de la FNSM aux secrétaires des syndicats fédérés*, 13 août 1947

[1105] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle , *Protocole entre le Syndicat des Armateurs à la pêche hauturière, le Syndicat des Officiers au commerce et le Syndicat des Marins au commerce et pêcheurs réunis de La Rochelle*, 22 octobre 1948 (montant de l'augmentation illisible sur cet exemplaire qui est une copie).

[1106] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle*, Protocole d'accord entre le Syndicat des Armateurs de la pêche hauturière, l'administrateur en chef de l'Inscription Maritime et le Syndicat des Marins de La Rochelle*, 5 juin 1951.

qu'ils ont régulièrement dénoncé une telle décision et font connaître qu'ils sont prêts à appliquer les conditions qui seront adoptées à Lorient, où les chalutiers sont actuellement en grève. Ils font connaître qu'ils envisagent l'éventualité d'armer leurs navires à la part et non plus au revenu minimum (douze chalutiers). Après décision, le statu quo est maintenu provisoirement[1107]. Le 1er décembre 1951, les salaires sont augmentés par rapport à ceux du 1er mars précédent : + 35 % pour les patrons, + 20 % pour le chef-mécanicien, + 14 % pour les seconds du pont et des machines, + 9 % pour les radios, les chauffeurs et les matelots, + 8 % pour les novices et + 6 % pour les mousses[1108]. D'autres discussions, d'autres accords interviennent durant ces années, tel celui du 13 février 1958 qui concerne l'ensemble des armements rémunérant au minimum garanti. La part de pêche pour les navires de 700 cv et plus, composés de quinze hommes, est calculée à partir du premier mille. Le salaire minimum garanti n'est payé qu'en cas d'insuffisance de pêche, si la part de pêche à valoir sur l'intégralité du salaire minimum garanti se trouve inférieure à ce salaire. Le taux des parts de pêche est fixé de douze à dix-huit pour mille selon la fonction des marins, douze pour mille par exemple pour les matelots, graisseurs et cuisiniers et dix-huit pour mille pour les seconds du pont confirmés. L'indemnité de nourriture à terre et en mer est augmentée de 6 % au 1er février 1958[1109]. Le 1er juillet 1965, le salaire minimum garanti est augmenté de 20 %, l'indemnité de nourriture indexée au SMIG, comme à Lorient[1110].

Le 30 juin 1975, un accord intervient entre le Syndicat des marins et celui des armateurs à la pêche qui fixe les conditions d'engagement des équipages des bateaux armés au minimum garanti au port de La Rochelle. C'est un document comportant vingt-six articles. Il fixe le préavis en cas de licenciement ou de démission, rappelle que l'armement a seul la direction économique des bateaux et que la pêche est propriété de l'armateur. La question de la cotriade fait l'objet de précisions. Chaque membre de l'équipage reçoit une quantité de poisson égale à deux kilos par homme et par jour de mer, sans en préciser l'utilisation ce qui permet sa vente. En outre l'équipage a droit à trois à cinq kilos pour les besoins de la consommation familiale. L'armement a droit à l'équivalent total. Le repos compensateur est encadré et allégé du travail de déchargement du poisson. Il est en effet de cinq heures par jour

---

[1107] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle*, Procès-verbal de la réunion des trois partenaires rochelais*, 27 novembre 1951.

[1108] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle*, Part de pêche à partir du 1er décembre 1951*, document CGT.

[1109] Archives privées du syndicat des marins de La Rochelle, *Procès-verbal de réunion des trois partenaires*, 13 février 1958.

[1110] Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, *Protocole d'accord*, 1er juillet 1965.

de mer en moyenne sur l'année et l'équipage ne participe pas au déchargement du poisson, sauf urgence pour sauver les produits de la pêche et dans le cas où il n'y aurait pas de main d'œuvre disponible sur le port, le repos étant repoussé d'autant et la rémunération normale pour ce travail versée aux marins. Des avantages en espèces sont sensibles. Le couchage demeure fourni par l'équipage, mais il reçoit de l'armement une prime compensatoire. Un salaire et l'indemnité de nourriture sont versés à terre lorsque le navire fait l'objet de réparations. La durée des congés payés est fixée à quarante-cinq jours par an durant la période de référence du 1er juin au 31 octobre, sauf accord de l'armement. Le 1er mai est chômé et payé. En cas de blessure au service du navire, si le marin est hospitalisé, il reçoit l'indemnité, sans la nourriture. Soigné à domicile, il perçoit en plus du salaire fixe l'indemnité journalière de nourriture. Tout homme malade ou accidenté doit être, autant que possible, repris à bord après sa guérison. L'équipage est rémunéré par une participation sur le produit net de la pêche. Un minimum garanti à la mer, mensuel, assure une rémunération minima en cas d'insuffisance de pêche. La liberté de se syndiquer ou non fait l'objet d'une reconnaissance, sans que cela influe sur l'embauche, la conduite ou la répartition du travail, les mesures de discipline ou de congédiement. Sur chaque bateau de pêche industrielle, il est élu pour un an au scrutin secret un délégué d'équipage titulaire et un suppléant. Chaque délégué dispose de quinze heures par mois pour effectuer son travail syndical.

Cette énumération montre le chemin parcouru par une action syndicale permanente des marins auprès des armateurs, grâce à la force de leur syndicat CGT. Elle permet aussi de comprendre les réticences, voire les oppositions du Syndicat des Armateurs face à ce type de rémunération au minium garanti, qui apporte nombre d'avantages aux marins que n'ont pas ceux qui sont payés à la part[1111].

A côté de l'action syndicale, s'organise l'action de l'Église catholique vers le monde maritime. C'est le cas à La Rochelle surtout dans les années 1960.

5.3.4 L'action de la Mission de la mer

[1111] AD 17, 164 J, *Conditions d'engagement des équipages des bateaux armés au minimum garanti au port de La Rochelle*, p. 2-7.

Aumônerie générale des gens de mer, pêche et commerce, organisée en association loi 1901 depuis 1951, la Mission de la mer est un mouvement chrétien dont le but est de rapprocher l'Église catholique du monde maritime. Elle crée des œuvres pour venir en aide aux gens de mer, les sortir de la misère, faire de l´éducation ; elle rapproche les paroisses des quartiers de pêcheurs. Des aumôniers dans les ports sont en place pour visiter les marins sur les bateaux ou les contacter dans les foyers[1112].

En 1958, l'évêque de La Rochelle demande à recréer la Mission locale. Celle-ci est implantée au 21 rue Saint-Nicolas, dans un des principaux quartiers de marins pêcheurs de la ville. Le prêtre Bernard Tesson quitte Saint Gilles Croix de Vie, où il est vicaire depuis sept ans auprès des marins pêcheurs pour devenir aumônier des marins à La Rochelle, et arrive en mars 1958. Il loge à l'aumônerie au deuxième étage, le rez-de-chaussée comprenant en particulier une grande salle de réunion, le premier étage étant loué à une veuve de marin[1113]. Ses débuts sont plutôt difficiles. Il lui faut chercher les occasions de contacts, donc passer souvent sur les quais du port de pêche. Il est autorisé à aller rendre visite régulièrement aux élèves et instructeurs de l'école d'apprentissage maritime (EAM) qui ouvre en septembre 1958. Des liens se créent, des réunions sont organisées à l'aumônerie. Les contacts se multiplient, en particulier avec des jeunes de la jeunesse maritime chrétienne (JMC) qui organisent des initiatives publiques. Ainsi organisent-ils une exposition maritime inaugurée le 9 mai 1965 en présence de représentants des autorités municipales, de responsables du syndicat des marins, d'armateurs et de mareyeurs, de personnels de l'EAM ou encore un gala maritime des jeunes marins en mai 1966**[1114]**. Un club de jeunes marins s'organise en effet attirant nombre de ces jeunes qui trouvent là des occasions de rencontre et d'activités communes[1115].

Bernard Tesson souhaite aussi s'ouvrir aux marins pêcheurs du port, dans un esprit qui exclut tout prosélytisme religieux pour favoriser une présence humaine. Certes, il ne peut s'embarquer à bord de chalutiers comme le faisaient quelques aumôniers depuis la fin des années 1940. A partir de 1947, quelques prêtres s´embauchent dans les usines, dans les travaux publics et à la construction des barrages, ayant pris conscience que, pour rencontrer

---

[1112] PASQUIER Guy, « Historique », S*ite officiel de la Mission de la mer*, juillet 2010.
[1113] TESSON Bernard, *Au service des gens de mer et de l'Évangile,* La Roche-sur-Yon, Siloe, 2010, p. 38-39. Une Mission de la mer est créée au début des années 1950 par un prêtre du diocèse de La Rochelle, d'origine bretonne, Yves Tanguy. Mais il reste peu de temps et part à Marennes-Oléron dans le bassin ostréicole.
[1114] *Ibid*, p. 43-44.
[1115] DUBOIS Jean-Paul, ancien marin et ancien président du club, *Entrevue*, 3 avril 2014.

les gens de ces milieux et être admis parmi eux, il fallait passer par le travail. Des aumôniers de port font le même constat et commencent à vivre la vie de marin embarqué, comme graisseurs, garçons de carré, ou pêcheurs. En 1959, le Vatican donne l´injonction de mettre fin au travail des prêtres navigants[1116]. Le prêtre va tous les jours à la criée vers 6 heures pour rencontrer les marins pêcheurs. Autorisé par l'évêque à travailler à terre, il se fait embaucher au déglaçage la nuit[1117].

A partir de mars 1961, il contribue à l'édition d'un petit « journal maritime rochelais » intitulé *Le Filin,* aidé par quelques marins pêcheurs et quelques membres du monde maritime local très liés à la Mission, tel Pierre Philibert, administrateur adjoint des Affaires maritimes, Honoré Picault, capitaine d'armement ou encore Henri, un ancien capitaine du port. Ce premier numéro du *Filin* est un bulletin ronéoté de neuf pages, sans référence apparente à son lien avec l'Église[1118]. L'éditorial propose d'en faire un journal d'information sur la vie du port et des marins pêcheurs, « qui ne soit ni un tract publicitaire, ni l'organe de propagande d'un parti ou d'un syndicat ouvrier, ni un journal d'œuvres annonçant une kermesse » (Annexe 44). S'il est réalisé « en liaison avec la Mission de la mer de La Rochelle, il en reste distinct dans sa direction et son organisation »[1119]. Un des articles, en page 4 est signé par B. Tesson en sa qualité de « prêtre de la Mission de la mer ». Ce texte donne sens au journal. Il veut porter, de manière non propagandiste, le message chrétien celui de la Mission de la mer en milieu maritime : rassembler des personnes du monde maritime qui se reconnaissent dans l´appel de l´Évangile et veulent partager les joies et les peines, les luttes et les espoirs de leurs semblables[1120]. C'est donc un message qui vise à rassembler, contrairement au syndicalisme ouvrier, en particulier celui de la CGT, tous les membres de la communauté maritime. « Dans notre vision chrétienne de la fraternité universelle, l´autre n´est pas un concurrent à abattre ou à dépasser, mais un frère[1121] ».

> « Dans les journaux que lisent les marins à bord […], on s'aperçoit […] très vite que ce monde dans lequel on vit est toujours en quête de son unité… Les hommes n'arrivent pas à s'entendre, …ils sont divisés, …il y a le bloc de ceci, … le bloc de

---

[1116] PASQUIER Guy, « Historique », *Mission de la mer*, juillet 2010
[1117] TESSON Bernard, *Entretien*, Les Sables-d'Olonne, 25 avril 2013.
[1118] Archives privées de B. TESSON, *collection du journal maritime rochelais Le Filin* (un peu incomplète). Annexe 44 de la troisième partie.
[1119] « Éditorial », *Le Filin* n°1, mars 1061, p. 1.
[1120] « Missions », *Mission de la mer*, site officiel.
[1121] *Ibid, Commentaire* des missions, p. 1.

cela…et à force de faire bloc, on se heurte violemment les uns les autres, ce qui n'arrange rien.[…]. Et nous-mêmes qui faisons tous partie de cette grande famille maritime, arrivons-nous vraiment à réaliser cette unité après laquelle tout le monde court ? Ne cherchons pas à « faire bloc » mais à « faire corps », c'est tout différent. Pour « faire corps » au contraire, il faut que tous respectent chacun et que chacun soit au service de tous…nul n'est négligeable, nul n'est inutile… En travaillant à construire cette unité, nous répondrons ensemble à l'appel que le Christ est venu lancer au monde. « Que tous soient UN ». […] [1122]».

Certains numéros manquent, tel celui de mars 1963, au moment de la grande grève des marins pêcheurs de la flottille industrielle. Dans son ouvrage, B. Tesson consacre une réflexion à cette grève. Il explique les raisons du déclenchement par la volonté du permanent de la CGT de réagir à la création, en février, du syndicat des patrons de pêche et chefs mécaniciens, qui refusent de s'affilier à la CGT ou à la CFTC :

« Le permanent de la CGT s'efforça de redonner de la vitalité à son syndicat. Il se démena pour essayer de faire obtenir pour les marins une augmentation de repos à terre entre chaque marée. C'est alors que le 14 mars 1963, sans attendre les contre-propositions de l'armement et sans consulter le syndicat des patrons et chefs mécaniciens, la CGT a déclenché la grève, décidée rapidement par quelques matelots. Le permanent CGT ne semblait pas tellement enthousiaste pour cette décision… Il a alors pris les commandes et a mené la grève […]. Après bien des hésitations, les représentants de la Mission de la mer participent à plusieurs réunions du syndicat, permettant des « rapports plus amicaux ». Le lendemain de la fin de la grève, une rencontre entre des prêtres de la ville est l'occasion de prendre une conscience encore plus vive de la coupure du monde maritime par rapport à la population et à la vie de la cité, car très peu de prêtres ont entendu des réactions à ce sujet. Ils s'interrogent sur la façon d'être présents dans ce genre de situation en assumant pleinement leur mission au nom de l'Église « sans compromission ni démagogie, en restant à leur place de prêtres[1123]».

En juin 1968, en plein mouvement de grève, l'éditorial du *Filin* entend contribuer à la réflexion de tous sur l'avenir des marins et comprend le mouvement social. Il constate que

---

[1122] TESSON B., « Faire corps », *Le Filin* n° 1, mars 1961, p. 4.
[1123] TESSON B., *Au service des gens de mer et de l'Évangile, op. cit.,* p. 68-72.

« le monde du travail montre sa cohésion, sa force organisée […]. Le milieu maritime se voit contraint de sentir sa solidarité avec l'ensemble de la nation […]. ». L'éditorial entend faire réfléchir sur l'ampleur de l'évolution engagée depuis vingt ans. « Tout n'est pas perdu, mais il serait naïf d'attendre qu'un mécène vienne, un beau jour, offrir aux marins, comme sur un plat, 'le statut idéal du marin pêcheur'. Il n'est que temps de s'atteler à l'ouvrage »[1124].

Le Filin est édité chaque mois de mars 1961 à août 1970, année du départ du prêtre B. Tesson à l'île de La Réunion avec mission d'y lancer la Mission de la mer.

5.3.5 La persistance des traditions culturelles bretonnes

Les marins pêcheurs sont toujours très majoritairement des Bretons, dont nombre ont fait souche à La Rochelle. Ils conservent leur langue, leur culture, organisent des fêtes bretonnes qui marquent la vie de la cité.

En Mai 1953, un journaliste exprime la prégnance de cette culture à l'occasion de la fête bretonne annuelle : « Le vieux pays de Bretagne ne se laisse pas oublier facilement et, où qu'il soit, un Breton reste toujours bretonnant. Le folklore de la vieille province, le plus riche et le plus solide qui soit, ne se laisse pas non plus oublier facilement. Il est toujours aussi vivant. Il manque aux exilés qui, ne pouvant s'en passer, appellent au secours les Bretons de Bretagne …] et ils fondent des groupes celtiques. Ils apprennent à leurs enfants à jouer du biniou, de la bombarde[1125] ». En mai 1954, la fête bretonne remporte le succès traditionnel : « Rien ne peut empêcher les Bretons de connaître dans notre ville un énorme succès, même pas le mauvais temps. Binious, bombardes et cornemuses se rient de la pluie et les spectateurs sont entraînés, malgré eux, par tant de foi[1126] ». De nombreuses personnalités y assistent, dont le chef de cabinet du préfet, mais aussi l'administrateur en chef de l'Inscription maritime, signe d'un lien entre cette manifestation et la mer, en l'occurrence les marins pêcheurs bretons.

[1124] « Aujourd'hui et demain », *Le Filin* n° 61, p. 1.

[1125] *AD 17, Jx 262,* R.A., « Grandes journées bretonnes. Le folklore le plus riche de France sera à l'honneur », *Sud Ouest, 15* mai 1953. Un article complémentaire est intitulé « Bro goz », du nom Bro gozh ma zadoù (Vieux pays de mes pères), chant en langue bretonne. Bien que ne disposant d'aucun statut officiel, il est souvent présenté comme « l'hymne de la Bretagne », parfois comme « l'hymne national » de la Bretagne. Cette œuvre reprend l'air de l'hymne national du pays de Galles, *Hen Wlad Fy Nhadau* (*Vieille terre de mes pères*).

[1126] AD 17, Jx 262, « Malgré la pluie, les fêtes bretonnes ont remporté leur traditionnel succès », *Sud Ouest*, 18 juin 1954.

Le phénomène de « petit monde à part » s'estompe dans les années 1970-1980, avec le déclin de la pêche industrielle, le retour en Bretagne de nombre de marins pêcheurs et de leurs familles, alors que d'autres, dès la fin des années 1960 ont quitté les quartiers du port pour gagner le quartier de Tasdon, derrière la gare de chemin de fer, délaissé par les cheminots après la fermeture du dépôt SNCF. Cependant, en 1960, 20 % des marins vivent encore dans les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Jean-du-Pérot. Il reste encore 1 200 à 1 300 Bretons à La Rochelle, originaires surtout de Concarneau et d'Auray. Les marins venant de Groix habitent toujours le quartier Saint-Jean. En 1973, les Bretons représenteraient 30 % de la population rochelaise, la quasi-totalité des gens de mer titre *Sud Ouest*[1127]. Ils sont souvent installés depuis plusieurs générations. « C'est sans doute, et de loin, le groupe ethnique le plus important et surtout le plus représentatif ». On trouve des Bretons dans la plupart des professions, mais principalement dans les métiers de la mer, que ce soit à la pêche ou au commerce. C'est presque leur domaine réservé et surtout celui qui a fait leur célébrité bien au-delà des limites de la ville. Ils sont regroupés au sein de leur amicale qui porte le nom « Les Bretons de La Rochelle ». Marcel Tuarze, maître-assistant à la faculté des sciences de Poitiers, préside aux destinées de cette association. En sommeil depuis 1960, elle prend un nouvel essor après sa reconstitution en novembre 1972[1128]. L'association organise une première fête en février 1973 et fait appel aux musiciens et danseurs du groupe Richemond venant de Vannes[1129]. Les Bretonnes, à leur façon, participent à l'éclat de leur communauté et à son intégration dans la vie de la cité. En avril 1973, Chantal Le Douaran, une fille d'une famille de marins pêcheurs rochelaise native de Vannes, Rochelaise depuis quinze ans et âgée de vingt ans, est élue Reine de la cavalcade de La Rochelle au casino de la ville. Une autre bretonne l'a précédée en 1971, Nicole Guilou[1130]. Dans le même temps, des patrons de pêche bretons sont mis à l'honneur par la presse locale, tel Joseph Puillon, patron du *Saintonge*, présenté comme le meilleur de la pêche rochelaise. Il est né le 3 décembre 1938, à l'île de Groix, d'une famille où l'on est marin de père en fils depuis plusieurs générations. Il s'embarque à Lorient en 1954, obtient son brevet de lieutenant de pêche à l'école d'apprentissage maritime de Lorient en 1965 et vient à La Rochelle où il embarque comme

---

[1127] AD 17, Jx 262, « Les Bretons de La Rochelle, 30 % de la population, la quasi-totalité des gens de mer », *Sud Ouest*, 13 février 1973. Chiffre qui apparaît comme exagéré ; il représenterait 24 000 Bretons sur une population rochelaise qui était alors de 80 000 habitants.

[1128] Le Cercle celtique rochelais est né en 1926 et a connu, avant guerre, une intense activité culturelle.

[1129] AD 17, Jx 262, « Les Bretons de La Rochelle, 30 % de la population, la quasi-totalité des gens de mer », *Sud Ouest, art. cit.*

[1130] AD 17, Jx 262, « Les Bretons, ils ont des chapeaux ronds, du tempérament et de jolies filles ! », *Sud Ouest*, 17 avril 1973, p. 10.

matelot sur l'*Aquillon* de l'armement Jean Gaury. Il passe à l'EAM de Port-Neuf, à La Rochelle, son brevet de patron de pêche. Il devient, en 1972, « ruban bleu » du port sur le *Saintonge* de l'ARPV, après avoir effectué, avec son équipage de 12 hommes, 24 marées dans l'année au terme desquelles il met à terre 436 t de poissons pour une valeur de 2 178 190 frs[1131]. Un autre patron de pêche d'origine bretonne marque la pêche locale, Joseph Camenen. Il est né le 14 juillet 1904 à Carnac. Dès l'âge de 12 ans, a embarqué à la pêche. Il va naviguer presque 46 ans à la pêche hauturière, dont 25 années, de 1919 à 1961, comme commandant à bord de chalutiers rochelais[1132].

En 1975, sur 469 marins navigants à la pêche industrielle, 191 (soit 40,7 %) habitent la ville de La Rochelle et 93 (soit 19,8 %) les extensions ou faubourgs récents ; 35 habitent hors de la ville, mais dans l'agglomération (soit 7,5 %) ; 119 sont domiciliés en Charente-Maritime (25,4 %) et les autres, 31 (6,6 %), habitent dans d'autres départements[1133]. Cependant la présence des Bretons demeure encore forte dans ces années 1970 à La Rochelle si l'on prend en compte les anciens marins pêcheurs, leurs familles et leurs descendants.

Conclusion du chapitre V

L'après-guerre est marqué par une phase de reconstruction de la flotte de pêche grâce à une forte intervention financière de l'État, alors que 63 % des chalutiers en acier ont été perdus au cours des hostilités. La planification nationale contribue à un renouvellement complet des chalutiers industriels, pour l'essentiel à coque métallique et à moteur diesel, priorité marquée au détriment de la flotte artisanale livrée à elle-même. Les marchés au poisson sont libérés, après la réglementation des années de guerre. Les organismes corporatifs sont dissous, la liberté syndicale rétablie. Une nouvelle révolution technique promeut la propulsion au diesel et de nouveaux navires pêche arrière sont mis en service dès 1951, alors que de nouveaux moyens de positionnement des bateaux et de détection des fonds marins sont utilisés. Les chaluts pélagiques permettent de pêcher d'autres types de poisson.

Les conditions sont créées pour que les pêches françaises prennent à nouveau leur essor. C'est aussi le cas à La Rochelle, bien qu'une diminution des apports se fasse sentir en 1949 et 1950, premiers signes de la réduction des stocks de poisson dans le golfe. La Rochelle

---

[1131] AD 17, Jx 262, PUILLON Joseph, « Le caïd de la pêche rochelaise, Joseph Puillon, patron du chalutier *Saintonge* », *Sud Ouest*, 27 février 1973, p. 11.
[1132] CAMENEN Joseph*, Regards sur une vie de marin pêcheur, op. cit*. 238 p.
[1133] ROCHET Danièle, *La pêche industrielle à La Rochelle*, Mémoire de maitrise de géographie, Paris, Sorbonne, 1976, p. 104-105.

est le huitième port de pêche français en 1951-1952. La forte croissance de la pêche industrielle locale dans les années 1950-1960 porte le port aunisien au quatrième rang en 1962. Il atteint un niveau record d'apports en 1964 avec 25 342 t de poissons débarqués.

Une nouvelle halle à marée, située à proximité immédiate du bassin des chalutiers, reliée directement au rail et à la route, facilite le traitement du poisson frais. Les liaisons ferroviaires permettent à la marée rochelaise d'être mieux placée que ses concurrents de la côte atlantique, Lorient et Arcachon, pour desservir de larges marchés, y compris à l'étranger vers l'Espagne, la Suisse et l'Italie.

La flotte hauturière, grâce au plan de reconstruction, est devenue une flotte moderne. Le nombre d'armements augmente. En 1960, 93 bateaux de pêche sont enregistrés pour le seul port rochelais ; 38 armements, dont 34 rochelais, font travailler ces navires. Les trois grands armements d'avant-guerre ne dominent plus. A leurs côtés, d'autres sociétés se développent, beaucoup gérant en fait des unités appartenant à des sociétés nouvellement venues à La Rochelle depuis la fin de la guerre, les sociétés quirataires, qui permettent des placements lucratifs et discrets de capitaux venus de tout le pays, dans cette période d'essor et d'avantages fiscaux pour les placements.

Cependant, pour compenser la baisse des rendements de pêche en particulier pour le merlu et trouver de nouveaux lieux de pêche, les chalutiers du port doivent s'éloigner vers le nord du golfe, à l'ouest de l'Irlande et au sud-ouest de l'Angleterre, mais aussi vers les côtes mauritaniennes. Cette expédition vers l'Afrique se révèle être un échec et l'expérience est abandonnée à la fin des années 1960.

Cette période d'essor tient aussi au dur labeur des marins pêcheurs, à leurs conditions de vie et de travail en mer marquées par des maladies, des accidents, voire des drames. La recréation légale à la Libération du syndicat des marins rochelais CGT, omniprésent face au syndicat des armateurs à la pêche, contribue à faire bouger les choses. Les marins bénéficient d'avantages sociaux en matière de niveau de rémunération, de repos et de congés payés, à force de revendications, voire de conflits sociaux telle la grande grève de mars 1963 qui permet d'obtenir des congés payés et des repos compensateurs plus longs. Cette grève met en évidence deux types de rémunération des marins pêcheurs, l'une traditionnelle à la part, l'autre plus récente au revenu minimum. Cette dernière est en fait moins développée à La Rochelle et moins appréciée par les armateurs. Les marins pêcheurs demeurent pour beaucoup

des Bretons qui font souche dans la ville, y perpétuant des traditions culturelles identitaires, non sans éclipses.

Cependant, la crise de la pêche industrielle, particulièrement à La Rochelle, se fait sentir dans le milieu des années 1960.

CHAPITRE VI

UN DÉCLIN PRÉCOCE ET RAPIDE DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE ROCHELAISE (1966 – 1994)

Introduction

A partir de 1966, les pêches maritimes françaises donnent des signes d'arrêt de l'essor des pêches maritimes en France, faisant place à un plafonnement qui se prolonge jusqu'en 1983. A partir de cette même année, La Rochelle subit un déclin rapide de sa pêche industrielle, plus précoce que dans les autres ports. Le port se trouve confronté à des évolutions nationales qui prennent un écho plus aigu à La Rochelle. Une nouvelle législation nationale en matière fiscale constitue, en 1965, une rupture dans un port particulièrement marqué par une forte présence de sociétés quirataires. Les progrès des techniques de pêche et l'augmentation de la flotte provoquent très vite un appauvrissement des fonds du golfe, alors qu'aucune mesure de protection de la ressource n'est prise réellement jusque dans les années 1970, obligeant les chalutiers rochelais à aller pêcher sur des lieux toujours plus éloignés. Enfin, la création des zones économiques exclusives étendues à 200 milles, la réalisation progressive du marché commun et l'instauration d'une politique européenne des pêches au sein de la Communauté Économique Européenne, créent une situation nouvelle. La décision de réaliser un nouveau port de pêche rochelais à Chef-de-Baie ne contrarie pas le déclin rochelais. La pêche industrielle locale disparaît définitivement en 1994, année de la mise en service de ce nouveau port.

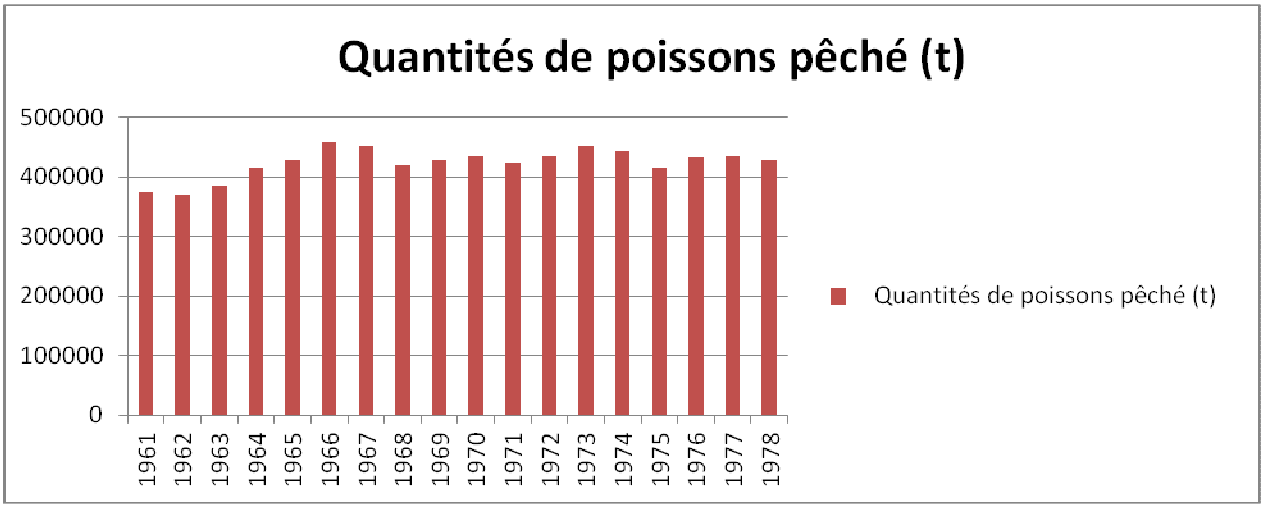
6.1 Le plafonnement des pêches françaises (1966-1983)

La période d'essor des pêches maritimes françaises s'achève au milieu des années 1960 et laisse place à une phase de stagnation des apports de poisson frais à partir de 1967. Plusieurs causes peuvent expliquer cette situation. L'appauvrissement des fonds de pêche traditionnels se fait sentir. La France entre dans un nouveau contexte politique avec la création de la Communauté Économique Européenne ; la mise en place du marché commun, accusé de favoriser les importations de poisson, et de la politique commune des pêches pour limiter les prises modifient la donne pour les armements. La crise énergétique des années 1973-1974, associée à une baisse des prix du poisson, influe sur les comptes et les prévisions. L'État intervient pour aider ce secteur économique dans les années 1960, puis en 1981 avec le plan Mellick.

6.1.1 La stagnation des apports de poisson à partir de 1967

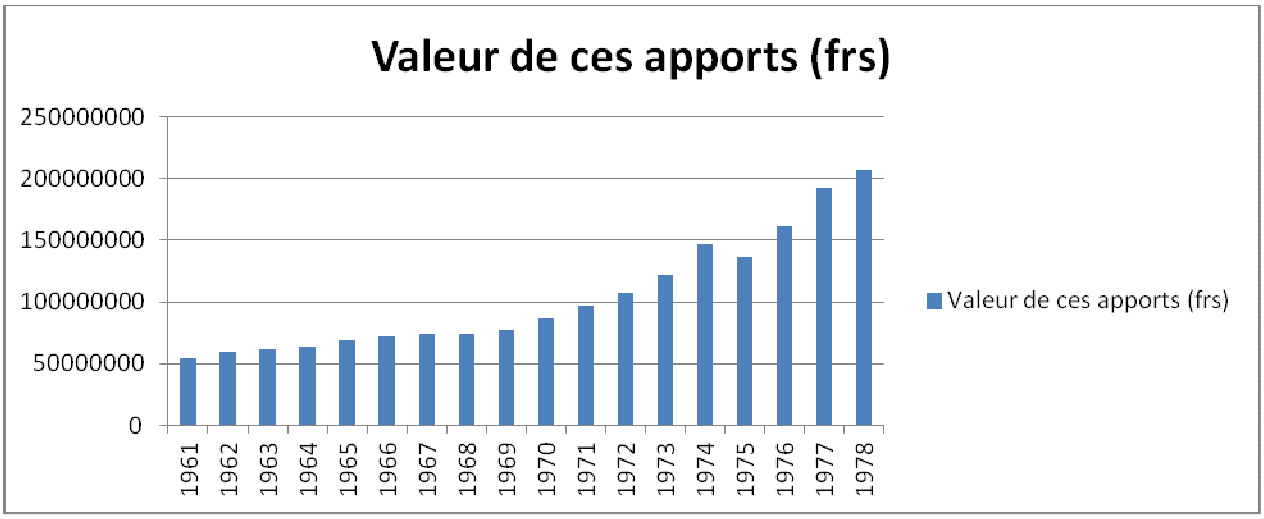
Les quantités de poissons frais débarqués atteignent un niveau maximum en 1966 avec 457 982 t débarquées. Depuis 1967, ce tonnage tend à stagner autour de 420 000 - 450 000 t selon les années (graphiques 5). Ce n'est pas à proprement parler une crise, d'autant que la valeur globale de ces apports continue à croître (graphique 6).

Graphique 5 – Evolution des quantités de poisson débarqué en France (1961-1978)



Source : Direction des Pêches Maritimes, *Statistiques des pêches maritimes*, série reconstituée

Graphique 6 – Evolution de la valeur des apports de poisson en France, francs courants (1961-1978)

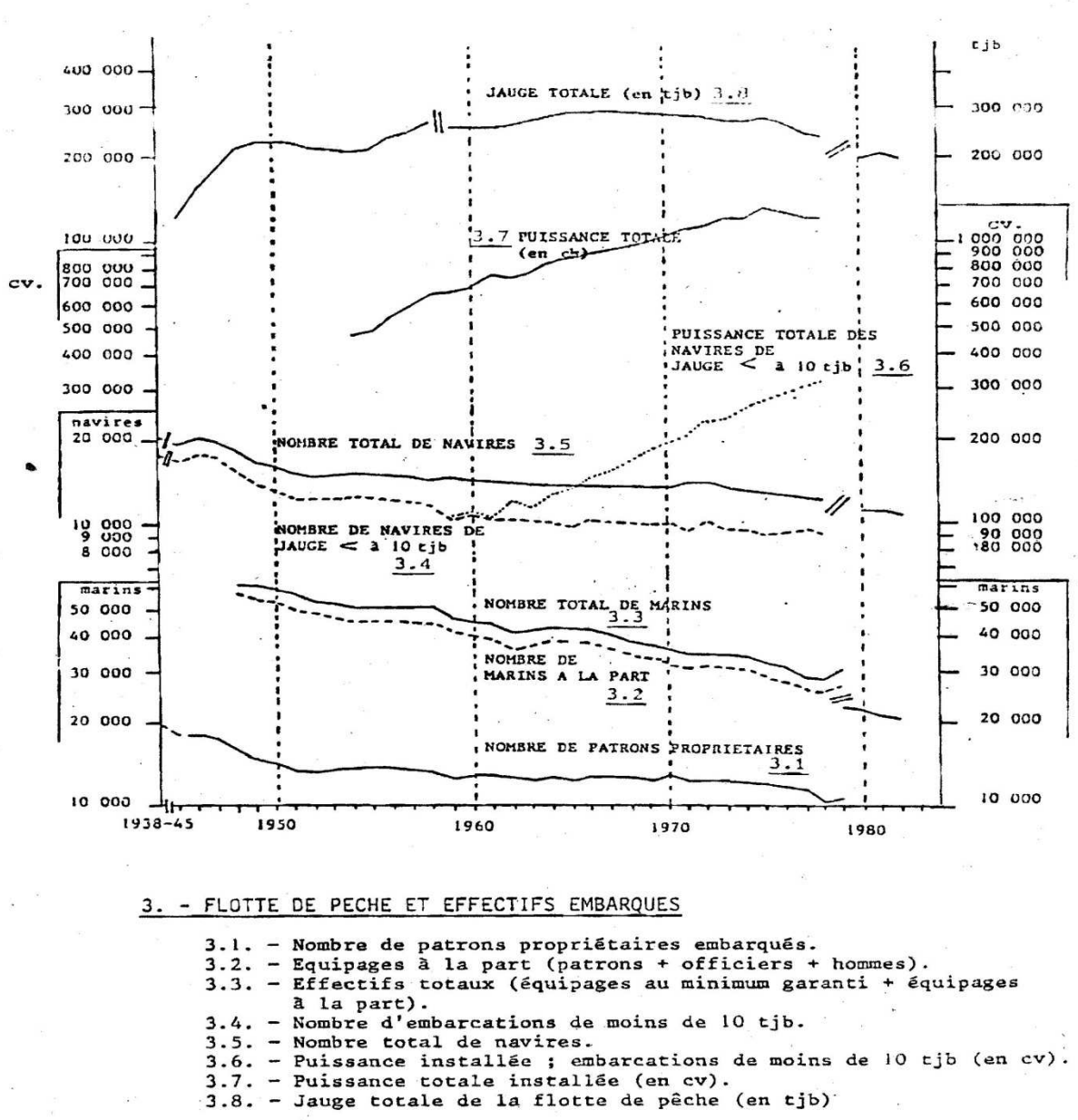


Source : *Ibid*

Selon Éric Meuriot, cette phase de stagnation dure jusqu'en 1983. Elle est en partie compensée, jusqu'en 1976, par l'augmentation de la production de crustacés et de coquillages.

Globalement les débarquements de produits frais plafonnent autour de 460 000 t (annexe 46). Les quantités débarquées par la grande pêche surgelée passent par un maximum de 28 000 t en 1974 pour tomber en-dessous de 15 000 t en 1982, se substituant à la morue salée (44 000 t en 1965). La pêche thonière, quant à elle, constitue la principale forme de pêche poursuivant son expansion depuis la moitié des années 1970. Sa production varie depuis 1980 entre 50 000 et 60 000 t contre 26 000 t en 1970[1134].

Graphique 7 – Évolution de la flotte de pêche française et des effectifs embarqués (1945-1980)



3. - FLOTTE DE PECHE ET EFFECTIFS EMBARQUES

3.1. – Nombre de patrons propriétaires embarqués.
3.2. – Equipages à la part (patrons + officiers + hommes).
3.3. – Effectifs totaux (équipages au minimum garanti + équipages à la part).
3.4. – Nombre d'embarcations de moins de 10 tjb.
3.5. – Nombre total de navires.
3.6. – Puissance installée ; embarcations de moins de 10 tjb (en cv).
3.7. – Puissance totale installée (en cv).
3.8. – Jauge totale de la flotte de pêche (en tjb)

Source : MEURIOT É, *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime de la France*,

[1134]MEURIOT Éric, *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France, OAI, 1985,* p. 69.

art. cit., p. 75.

Durant cette période, la France connaît une tendance à la baisse de la jauge totale des navires de pêche, alors que se poursuit la diminution du nombre de navires engagée depuis la fin des années 1940 et l'augmentation de leur puissance unitaire. Le nombre de navires passe à 42 400 en 1966, 30 000 en 1979. Il est évalué à 21 000 en 1982[1135]. Cette réduction est liée à la baisse du nombre de bateaux de pêche artisanale qui appartiennent à des petits patrons propriétaires (graphique 7).

6.1.2 Les raisons du plafonnement des pêches françaises

Plusieurs facteurs tiennent à la raréfaction des stocks de pêche traditionnels et à un nouveau contexte international marqué à la fois par la création de la Communauté Économique Européenne, l'extension des zones de souveraineté sur les mers aux 200 milles et la crise pétrolière.

Les stocks de poissons exploités montrent leurs limites. Les zones côtières sont exploitées de manière intensive par une flotte en augmentation, aux techniques de pêche toujours plus productives. L'appauvrissement des fonds littoraux entraîne soit la recherche de nouvelles zones de pêche, soit la mise au point de nouvelles techniques de capture et de conditionnement du poisson pour aller chercher le poisson au-delà des zones côtières. La moyenne des débarquements de poissons frais au cours de la période 1969-1972 est inférieure de 5 % à celle de la période 1964-1967, alors que la puissance moyenne installée progresse de 21 % entre ces deux périodes, tandis que la jauge totale de la flotte de pêche stagne (- 2 %). Ainsi une augmentation de l'intensité de pêche n'est pas de nature à accroître durablement les captures pour la majorité des stocks exploités. La réduction de l'effort de pêche sur plusieurs stocks exploités par les navires hauturiers à la fin des années 1970 et au début des années 1980, avec la revente de chalutiers à la suite de la crise pétrolière et la politique européenne de la pêche à partir de 1971 limitant les prises, se fait sentir. Cela permet aux chalutiers lorientais d'augmenter leurs captures moyennes de 1 400 t en 1975-1977 à 2 300 t en 1983. Les captures des chalutiers boulonnais passent de 2 300 t en 1975-1977 à 3 000 t en 1983[1136].

Les marins mettent en cause un autre phénomène, celui de la réalisation du marché commun. La Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, lors de son 46e congrès en 1966,

---

[1135] MEURIOT Éric, *loc. cit.*.
[1136] *Ibid,* p. 70.

critique la « dure concurrence dans le cadre du marché commun » décidée par le Traité de Rome de 1957 qui ouvre les frontières entre pays membres, par la réduction annuelle de 10 % des droits de douane et l'élimination des contingentements. L'union douanière, avec un tarif douanier extérieur commun et une libre-circulation des marchandises entre pays membres, est totale le 1er juillet 1968. Certes, la flotte de pêche française est passée de 251 000 tx en 1961 à 281 000 tx fin 1964. Mais ces chiffres ne doivent pas porter à un optimisme excessif affirme la Fédération. En effet, la flotte de pêche industrielle de Boulogne, premier port de pêche de France, a diminué de moitié par rapport à 1939, passant de 120 chalutiers à une soixantaine dans le début des années 1960. Les flottilles de Fécamp et de Dieppe sont en voie de disparition et les commandes de grands chalutiers pour la pêche fraîche sont insuffisantes. Les pêches françaises sont confrontées à la concurrence avec la Hollande pour le poisson fin et l'Allemagne pour le gros poisson, les filets frais et congelés. La structure des pêches allemandes est très différente de la nôtre. En effet, elle emploie moins de 9 000 pêcheurs[1137] pour une production supérieure à la production française, offrant des coûts et donc des prix plus réduits[1138].

Les importations françaises dépassent 200 000 t en 1968, farine de poisson exclue, bien que les exportations, en quantité et en valeur, augmentent plus vite dans les années 1960-1970 (graphique 7). Le taux de couverture des importations par les exportations est passé de 15 % au milieu des années 1960 à plus de 30 % à partir de 1981. Ainsi le principal objectif national devient-il de réduire le déficit de la balance commerciale des produits de la mer qui atteint, en 1968, 10 % du déficit du commerce extérieur total[1139]. Cependant le plafonnement de la production française, la complète mise en application du marché commun, avec la libre-circulation des marchandises entre pays membres, et la croissance de la demande entraînent une accélération des importations de produits de la mer au cours des années 1970. Les importations croissent au rythme annuel moyen de + 6,6 % en volume de 1970 à 1981, contre + 2,5 % par an de 1963 à 1970 (graphique 8). En comparaison, le rythme annuel moyen de croissance de la consommation est de + 1,6 % en volume à partir de 1970[1140].

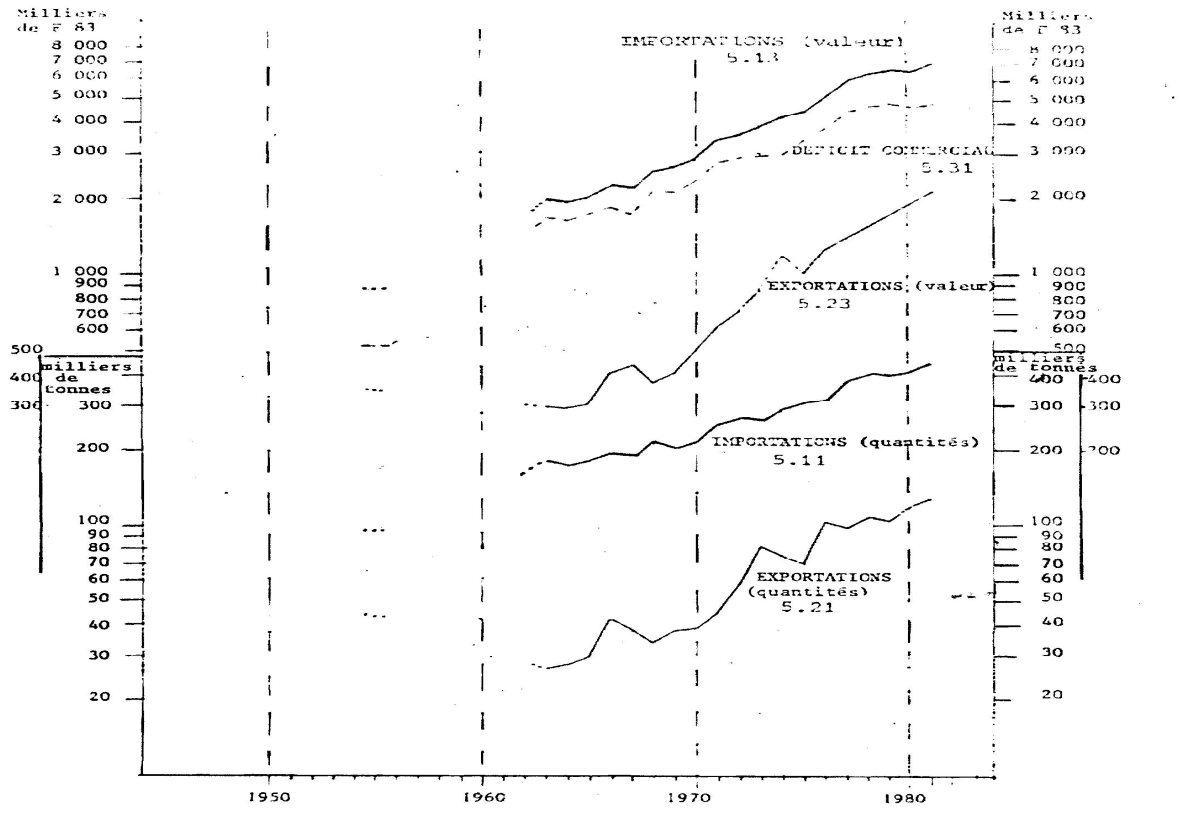
[1137] La France a quatre fois plus de marins pêcheurs à la même époque.

[1138] Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, *Résolution du 46e congrès fédéral national de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, Paris, 26-28 avril 1966.*

[1139] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1883, politiques et réalités, op. cit., p 59*

[1140] MEURIOT É., *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France*, *art. cit*., p. 71.

Graphique 8 – Évolution du commerce extérieur des produits de la mer en frs 1983 (1962-1982)



Source : MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1883, art. cit., p. 77*

C'est dans ce contexte européen nouveau que sont décidées les premières mesures d'une politique commune des pêches qui entre en vigueur en mars 1971, plusieurs années après la politique agricole commune dont elle devait à l'origine faire partie. Cette politique de limitation des prises part du constat de l'appauvrissement des fonds de pêche traditionnels, contrainte majeure à laquelle il faut adapter la pêche européenne. Les mesures portent sur l'organisation des marchés et l'aide à l'investissement. Les perspectives d'entrée de la Grande-Bretagne, du Danemark et de l'Irlande dans le marché commun n'atténuent en rien les incertitudes liées à l'accès aux zones de pêche. Ces incertitudes sont en faible partie levées, après 1973, avec l'élargissement de la CEE. Ce n'est qu'avec la signature de l'accord des pêches du 25 janvier 1983 et les textes d'octobre de la même année sur les structures que s'achèvent les premières phases de la politique commune des pêches[1141]. L'accord du 25 janvier porte sur l'adoption d'un règlement de base instaurant un régime communautaire de la

[1141] MEURIOT É., *La flotte de pêche française de 1945 à 1883, politiques et réalités, op. cit.,* p. 58-59.

pêche et de l'aquaculture. Acte fondateur de « l'Europe bleue », cet accord entend communautariser les ressources et prévenir les différends entre les États membres quant au partage des ressources, en confiant la gestion du secteur halieutique à la Commission Européenne. Cette politique entend garantir la durabilité des pêches maritimes en définissant des règles de pêche pour limiter le prélèvement dans les stocks halieutiques : limitations de l'effort de pêche en restreignant le tonnage de la flotte autorisée à naviguer et le temps passé à pêcher ; limitation des captures en fixant des quantités maximales de poisson qui peuvent être prélevées ; mesures techniques qui réglementent les engins de pêche et les zones accessibles aux pêcheurs[1142]. Les limitations des captures passent par l'instauration de totaux admissibles de capture (TAC) par zone de pêche et de quotas de pêche par pays. Les TAC, fixés par la Commission européenne, répartissent entre pays de l'Europe bleue les limites maximales de leurs prises chaque année. Les quotas par zones de pêche et par pays sont fixés pour la première fois par un règlement européen du 20 décembre 1983. Ces limitations sont fixées sur la base d'un avis émis par des scientifiques regroupés au sein du Conseil international pour l'exploitation des mers (CIEM) qui a son siège à Copenhague et auquel adhèrent dix-neuf États[1143].

La hausse très forte du prix du carburant à la fin de 1973 et 1974 qui s'ajoute à la chute des cours du poisson en 1975, a des répercussions sensibles sur les constructions neuves des années 1976-1980**.** Cette période est en effet surtout marquée par les conséquences des hausses du prix du carburant, alourdissant très nettement les charges des comptes d'exploitation des armements, d'autant que le choc pétrolier a aussi un impact sur le coût des autres consommations intermédiaires comme les filets en matière synthétique. Une aide directe de l'État, fixée à six centimes par litre de carburant, est accordée en 1974 aux navires de pêche fraîche, avec un plafond de dix-huit millions de frs. Le choc pétrolier pèse sur les frais d'exploitation de la pêche industrielle, à un moment où le niveau d'endettement et les charges financières des entreprises sont élevés en raison de l'importance des investissements récemment effectués (graphique 9). Certaines des entreprises de pêche hauturière doivent revendre leurs navires à l'étranger. Ils sont au nombre de vingt-deux entre 1975 et 1980, soit un total de 12 500 tjb. Ce mouvement de revente et le niveau peu élevé des constructions nouvelles de navires se traduisent par une baisse de 14 % de la jauge totale de la flotte et de 8 % de la puissance de la motorisation entre 1975 et 1978. Le niveau moyen des captures de

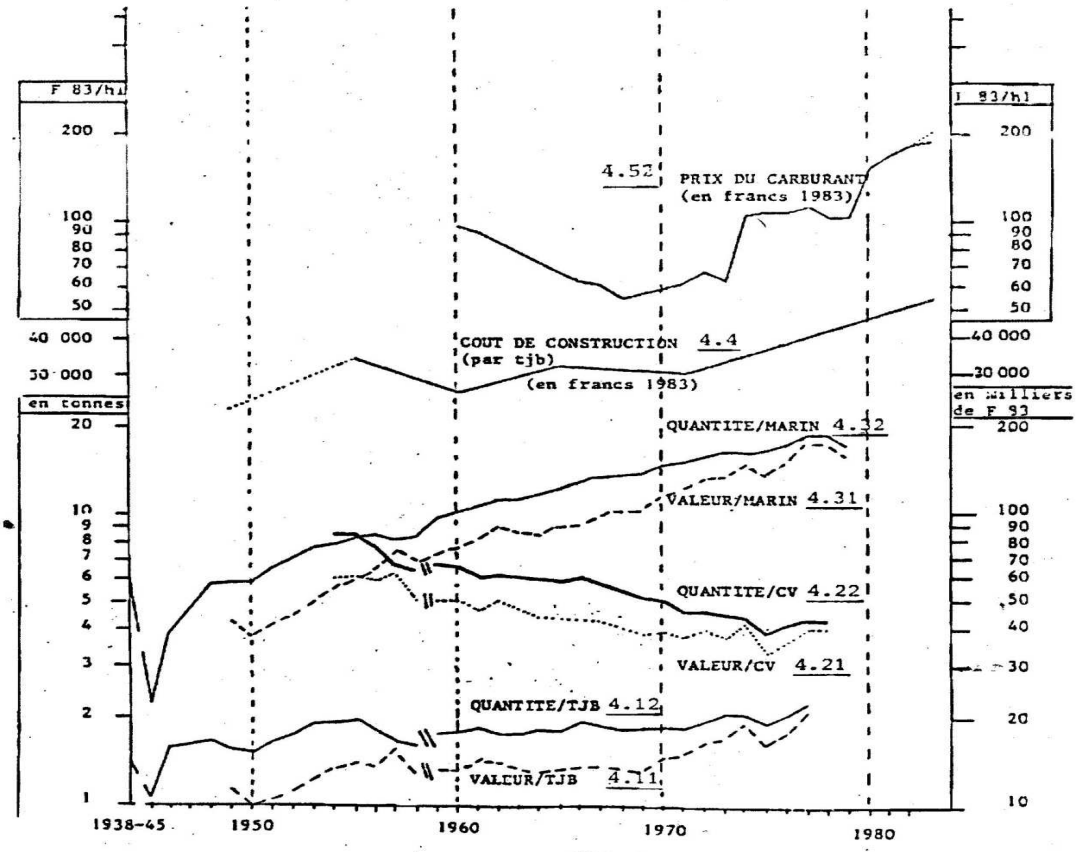
---

[1142] Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, *La politique commune de la pêche, 26 février 2014.*

[1143] AD 17, PER 406, CCI La Rochelle, « TAC et quotas, un gâteau à partager », *Aunis-Éco*, n° 90, 1994, p. 9.

poissons frais pour la période 1975-1979 est inférieur de 12 % à celui de la période 1964-1967 et inférieur de 7,3 % à celui de la période 1969-1972. La diminution relativement soudaine des capacités de capture de 1975 à 1980 semble bien avoir entraîné pour partie celle des captures, car l'effet potentiel d'une diminution du nombre de chalutiers n'a d'effet qu'après un délai de réaction pour permettre l'augmentation de la ressource[1144].

Graphique 9 – Évolution de l'indicateur de productivité et de coûts de la pêche (1945-1984)



4. - INDICATEUR DE PRODUCTIVITE ET DE COUTS

4.11 - Ratio valeur des produits débarqués/jauge totale (en milliers de francs 1983).

4.12 - Ratio quantités débarquées/jauge totale (tonnes).

4.21 - Ratio valeur des produits débarqués/puissance installée (en millier de francs 1983 $x10^{-1}$).

4.22 - Ratio quantités débarquées/puissance installée (tonnes $x\ 10^{-1}$).

4.31 - Ratio valeur des produits débarqués/effectifs embarqués (en milliers de francs 1983).

4.32 - Ratio quantités débarquées/effectifs embarqués (tonnes).

4.4 - Coût moyen de construction par tjb (en francs 1983).

4.52 - Prix de vente sous douane du gazole à Boulogne-sur-mer (en francs 1983/hectolitre).

SOURCE : Statistique des pêches maritimes, rapports des commissions des pêches, Comité professionnel du pétrole (pour la période de 1966-1983, les prix sont publiés dans la revue GERMES, n°58, mai/juin 1983).

[1144] *Ibid, art. cit.*, p. 70.

Source : MEURIOT É., *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France, art. cit.*, p. 71

Enfin, le mouvement d'extension des juridictions dans les zones de 200 milles qui s'accélère dans les années 1976-1977 entraîne une modification sensible des possibilités d'accès aux ressources. L'effet d'éviction des eaux communautaires de flottilles de pays non membres de la CEE ne compense pas, au moins dans un premier temps, l'éviction des flottilles françaises des eaux étrangères[1145]. En 1976, une communication de la Commission de Bruxelles au Conseil européen du 18 février propose, en effet, les lignes directrices qui pourraient constituer la base d'un système communautaire de gestion des ressources de pêche à la suite de l'instauration des zones économiques maritimes de 200 milles. L'existence de ces zones devient un impératif face à la tendance croissante de nombreux pays à étendre unilatéralement leurs zones de pêche à 200 milles, sans attendre les conclusions de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. C'est le cas de l'Islande, du Mexique, du Sénégal, mais aussi des États-Unis au 1er mars 1976. L'Islande est, parmi les pays développés, la première victime de la surpêche. Elle est la première à réagir en proclamant ses droits à réglementer ses pêches sur une zone de 50 milles au large de ses côtes, zone qui correspond à peu près à la largeur du plateau continental autour de l'île. Le Royaume Uni considère cette décision comme inacceptable et en contradiction formelle avec le principe de la liberté des mers ; les navires britanniques continuent la pêche, protégés par des frégates de la Royal Navy, provoquant une « guerre de la morue ». Mais le constat fait dans la zone islandaise plaide en faveur de ce pays ; il est prouvé que les prises totales faites dans la zone islandaise pendant une année sont d'un poids supérieur au stock de morues matures capables de se reproduire, donc d'un stock en danger certain de destruction. La Norvège emboîte le pas et les Norvégiens se mettent à arborer à la boutonnière des macarons portant le nombre 50, allusion aux 50 milles décrétés par les Islandais. Pendant ce temps, se poursuit la grande conférence internationale sur le droit de la mer convoquée par les Nations Unies. Les pays en voie de développement sont unanimes, non pour des zones de 50 milles, mais de 200 milles. C'est ce qui est adopté par cette conférence qui se tient à New-York du 15 mars au 7 avril 1976[1146].

Les conséquences prévisibles de cette nouvelle législation maritime sont un développement des activités de pêche des États tiers dans leurs zones ou futures zones de 200

[1145] MEURIOT É., *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France*, *art. cit.*, p. 71.
[1146] ADAM P., « Les bouleversements des pêches contemporaines (1945-1985) », dans MOLLAT M., *Histoire des pêches maritimes en France*, *op. cit.*, p. 347.

milles et une réduction importante des possibilités de captures pour les pêcheurs de la Communauté Économique Européenne qui y opèrent traditionnellement[1147]. C'est pourquoi, afin d'éviter qu'une telle situation ne se produise, la CEE adopte alors le principe d'une action concertée selon laquelle les États membres pourraient être conduits à porter les limites de leurs zones de pêche respectives à 200 milles, la pêche dans ces limites devant être régie par les principes et les dispositions de la politique commune en la matière. D'autant que de nombreuses espèces parmi les plus importantes de l'Atlantique Nord sont l'objet d'une surexploitation depuis une vingtaine d'années, largement imputable au suréquipement par rapport aux ressources disponibles. Ainsi pour permettre sans tarder une politique de protection des fonds de pêche, la conservation et la reconstitution des stocks, la CEE doit à court terme réduire les activités de pêche, pour permettre à terme l'optimisation des captures. Il y a lieu, propose la Commission, d'intensifier dans les années qui suivent l'effort d'adaptation des flottes aux possibilités de capture et de prévoir des financements européens pour encourager cette réduction des flottes. Une réglementation des engins de capture, la mise en place de zones interdites à certaines pêches saisonnières ou de longue durée, une limitation des prises par la fixation d'un total annuel de captures permises (TAC) et de quotas sur une première période de cinq ans sont nécessaires[1148].

Cette extension des zones de pêche à 200 milles constitue un enjeu important pour la pêche française, tant au sud du plateau continental atlantique sur les côtes ibériques, qu'au nord sur les côtes des îles britanniques. En 1975, la pêche fraîche française provient pour 80 à 90 % des fonds de pêche qui entourent ces îles et qui seraient inclus dans leur zone de 200 milles ou à l'intérieur de la médiane tracée avec le littoral européen le plus proche, affirme le président de l'Union des Armateurs à la Pêche de France. Inutile, ajoute-t-il, d'insister sur « l'importance littéralement vitale » pour la pêche française et continentale de maintenir à tout prix le principe de non-discrimination entre pavillons des États membres de la Communauté[1149]. A la suite de la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le conseil des ministres français du 16 juin 1976 approuve un projet de loi créant « une zone économique de 200 milles nautiques au large des côtes de la République, zone sur laquelle la

---

[1147] L'Espagne, qui possède une grande flotte de pêche, n'intègre la Communauté Européenne qu'en 1985. Elle peut donc protéger ses zones de pêche nationales de ses concurrents français et autres européens en instaurant une zone de 200 milles.

[1148] AD 17, 164 J, Dossier CEE, *Communication de la Commission européenne au Conseil européen*, 23 septembre 1976, p. 1-6.

[1149] HURET Jacques, *La pêche dans les perspectives économiques de la France,* journées de la mer, Institut du littoral, 18 novembre 1975.

France exercera des droits souverains en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques et non-biologiques du fonds de la mer, de son sous-sol et des eaux surjacentes ». Cette initiative a pour but de permettre, le cas échéant, à la France de se prémunir contre les décisions de certains États d'étendre unilatéralement leurs propres zones économiques et, en premier lieu, de protéger les droits de pêche des départements et territoires d'outre-mer. L'armateur rochelais F.J. Castaing pense que cette décision concerne surtout les TOM-DOM, mais pourrait être appliquée, après accord communautaire, aux côtes hexagonales « ne serait-ce que pour refouler les flottes russes (30 à 40 bateaux-usines en permanence à la Petite et Grande Sole) qui détruisent et dévalisent nos fonds pour faire de la farine de poisson ! Sans parler des Roumains, des Japonais qui pointent le bout de leurs thoniers-ligneurs, ni des gigantesques et destructrices 'charrues' de quelques partenaires nordiques, etc »[1150]. L'accélération du mouvement d'extension des zones de 200 milles nationales ou communautaires entraîne, en 1976-1977, une modification sensible des possibilités d'accès aux ressources. L'effet d'éviction des eaux communautaires de flottilles de pays non membres de la CEE ne peut, dans un premier temps, compenser l'éviction des flottilles françaises des eaux étrangères. Toutefois la négociation d'accords de pêche avec les pays tiers permet à la flottille thonière océanique de maintenir et même de développer son activité.

6.1.3 Les politiques d'intervention sélective de l'État

L'action des pouvoirs publics porte sur le renforcement de la compétitivité de la pêche industrielle par des mesures volontaires destinées à orienter durablement la structure de cette pêche industrielle. Cette compétition internationale pour l'exploitation des ressources passe par l'adoption des dernières innovations technologiques pour accroître l'efficacité des chalutiers, en particulier les navires de pêche arrière. Cela implique des investissements plus coûteux, nécessitant de consolider et d'élargir la surface financière des armements et d'encourager leur concentration. L'intervention de l'État et de la CEE pour encourager le renouvellement des flottilles s'inscrit dans cette logique.

Le V^{e} plan national, pour la période 1966-1970, entend améliorer le réseau de transformation et de distribution du poisson par l'extension progressive des fonds régionaux d'organisation des marchés aux principales régions de pêche et toutes les espèces de poisson sujettes à des variations de cours brutales. Il s'agit donc de mettre en place une organisation

[1150] « Le principe d'une zone économique de 200 milles aux larges des côtes adopté », *Sud Ouest*, 17 juin 1976.

nationale du marché. La commission des pêches auprès du commissariat au plan met aussi l'accent sur la question des disparités des aides financières entre secteurs économiques, la pêche étant un secteur beaucoup moins soutenu en France que dans d'autres pays européens. Proposition est faite, non pas de suivre les méthodes étrangères de soutien aux exploitations par des subventions directes, mais d'agir pour développer et stabiliser le marché du poisson. Le comité des pêches considère que « l'appauvrissement naturel des fonds » est considéré comme une donnée exogène, qui s'impose et limite singulièrement l'effort de pêche, sauf pour les crustacés[1151].

En décembre 1966, l'État institue un programme sélectif d'interventions pour la construction et la modernisation des navires de pêche industrielle. Leur construction doit ainsi s'inscrire dans le cadre de séries-type de bateaux. Le choix des dimensions et des techniques est réalisé en fonction de la rentabilité, des besoins du marché et des lieux d'exploitation. Le nombre minimum de navires exploités par armement est fixé à trois unités de moins de quinze ans pour la pêche hauturière (et à deux pour la grande pêche). Enfin, une sélection entre armements doit s'effectuer à partir d'une comparaison des résultats d'exploitation entre unités d'un même port. Il s'agit de favoriser la concentration horizontale des armements dans le cadre coopératif des sociétés interprofessionnelles ou de sociétés de capitaux afin d'accroître leur assise financière. La subvention se monte à 10 % du coût de l'investissement à la condition que le navire non équipé de la congélation puisse l'être sans modification de structures. S'y ajoutent des primes complémentaires d'incitation au chalutage arrière, à la congélation à bord et à l'automatisation, leur montant total étant plafonné à 15 %. Ce dispositif sélectif ne suffit pas à éviter une chute des commandes de navires en 1968 et 1969, alors même qu'entre 1965 et 1968 la flotte de navires compris entre 100 et 500 tjb a déjà perdu près de 20 000 tjb, soit 124 unités. La baisse du chiffre d'affaire de la pêche fraîche est la conséquence de la baisse du prix du poisson de 1962 à 1969 et de la réduction des apports à partir de 1967 (annexe 46). La baisse simultanée des prix au débarquement et des quantités apparaît à la suite de la suppression pour les catholiques de l'abstinence du vendredi et de l'accident du pétrolier *Torrey-Canyon*[1152].

La nécessité de la reconversion de la flotte implique des navires plus chers, une dégradation du rapport jours de route/jours de pêche imposant des navires plus rapides en même temps que le chalutage profond implique des moteurs plus puissants. L'accroissement

---

[1151] MEURIOT Éric, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.,* p. 55-56.
[1152] MEURIOT Éric, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politiques et réalités, op. cit.,* p. 57-58.

d'efficacité des chalutiers ne compense cependant pas les augmentations de coûts, les prix de la construction navale et l'accroissement des consommations de carburant croissant beaucoup plus vite que le prix du poisson (graphique 8).

En 1981, les difficultés de la pêche nationale liées à la création des zones exclusives des 200 milles, à la surexploitation de la ressource, au renchérissement brutal du coût des facteurs de production, notamment de l'énergie, poussent le ministère des Transports à lancer un programme de mesures en faveur des pêches maritimes en janvier 1981. Il se propose de « sauvegarder l'essentiel de l'outil de production pendant la période de reconstitution des stocks halieutiques et de préparer l'avenir en tenant compte des changements qu'impose l'évolution du droit de la mer et du coût de l'énergie ». Déjà à deux reprises, en avril et en mai 1980, les pouvoirs publics ont arrêté des mesures pour encourager la modernisation de la flottille. Des mesures financières sont destinées à assurer l'adaptation des exploitations et, pour les plus grands chalutiers de pêche fraîche, le maintien en flotte de l'essentiel des navires. Le Fonds d'Intervention et d'Organisation des Marchés des produits de la mer (FIOM)[1153] est intervenu plus fortement pour compenser partiellement l'écart constaté entre l'évolution des recettes et celle des charges d'exploitation. Ces mesures, note le ministère des Transports ont permis d'éviter une dégradation irréversible de la situation, mais l'évolution montre la nécessité de mettre en place un programme d'ensemble[1154]. C'est pourquoi, parallèlement aux négociations menées sur le plan européen pour mettre en place une politique communautaire garantissant les intérêts de la pêche française, le gouvernement décide d'un plan de relance. Le budget du FIOM est augmenté de manière très importante, passant de 36 millions de frs à 120 millions au budget initial. Les dotations budgétaires pour les subventions à l'investissement naval sont aussi en augmentation et un crédit est spécialement affecté à l'aide au maintien de la flotte de chalutiers de 800 à 1 500 cv. Par

[1153] Le FIOM est un établissement public à caractère industriel et commercial créé le 30 décembre 1975. Il a pour mission de réguler les marchés des produits de la mer par l'acquisition d'une meilleure connaissance des apports, de la consommation et des mouvements d'importation et d'exportation, par la promotion de la consommation des produits de la mer. Il agit aussi pour moderniser et orienter la production, la transformation et la commercialisation en intervenant, soit pour faciliter l'adaptation de la production aux conditions d'exploitation des ressources de la mer par des actions tendant en particulier à l'établissement des plans de pêche ou de redéploiement vers des zones de pêche ou des espèces nouvelles, soit pour inciter à une meilleure organisation de la commercialisation des produits de la mer, tant au niveau de leur traitement qu'à celui de leur distribution. Ces missions s'exercent dans le cadre des dispositions communautaires.

[1154] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins, ministère des Transports, *Programme de mesures en faveur des pêches maritimes*, janvier 1981.

ailleurs, les aides à la pêche artisanale sont étendues aux navires de moins de douze mètres[1155].

Ces mesures prises aussi en faveur de la pêche artisanale confirment l'orientation nouvelle de la politique maritime de l'État français prise dans le cadre du VII^{e} plan (1976-1980). É. Meuriot parle alors d'une véritable « découverte » de cette pêche artisanale dans le contexte de crise énergétique de 1974-1975. La promotion de la pêche artisanale, plus précisément celle des bateaux de plus de 19 m ou de la flotte semi-industrielle, devient une orientation majeure pour éviter de créer une surcapacité de capture et compléter la palette de production par des apports d'espèces fines afin de prendre davantage en considération les besoins du marché, affirment les rapporteurs des groupes de travail *ad hoc* du VII^{e} plan. La méconnaissance de la pêche artisanale amène la direction des Pêches Maritimes à lancer une enquête sur la pêche artisanale en envoyant des questionnaires aux quartiers des Affaires Maritimes. Le VII^{e} plan voit ainsi l'émergence des aides des collectivités territoriales en complément des dispositions nationales, particulièrement avec les régions créées par la loi du 5 juillet 1972[1156].

Durant la période de 1945 à 1975, la politique menée en France donne la priorité à la pêche industrielle. La crise qui frappe particulièrement la pêche industrielle rebat les cartes sur le plan national en faveur de la pêche artisanale. A La rochelle, cette crise de la pêche industrielle apparaît très tôt.

6.2 La crise précoce de la pêche industrielle rochelaise (1965-1966)

Dans les années 1950, apparaissent des difficultés pour les armements à la pêche industrielle locale. Dès 1965, le tonnage et la valeur des apports locaux de poisson frais diminuent. En 1966, le nombre de chalutiers rochelais baisse de manière sensible. Ce sont autant de signes de la crise forte qui frappe de manière précoce le port aunisien.

6.2.1 Les premiers signes de la crise rochelaise

La surexploitation des fonds se fait dès la fin des années 1950, particulièrement pour le merlu. Mais c'est à partir de 1966-1967 que la crise de la pêche industrielle rochelaise apparaît.

[1155] MEURIOT É., *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en France*, *art. cit,* p.86.
[1156] *Ibid*, p. 75-79.

Dès 1959, le président Babinet du Syndicat des Armateurs à la Pêche Hauturière fait état, auprès du syndicat des marins CGT de La Rochelle de son inquiétude, constatant que « les quantités de poisson pêchés sont actuellement bien souvent faibles et mettent de nombreux armements en difficulté[1157] ». Certes, cet argument lui permet de déclarer inopportune de nouvelles charges d'exploitation pour les armements, en l'occurrence la demande de la CGT d'augmenter l'indemnité de nourriture pour répondre à la hausse du coût de la vie. Mais il est vrai que cette année-là le tonnage de poisson frais débarqué à La Rochelle diminue, passant de 24 535 t en 1958 à 23 490 t en 1959, après une hausse forte de 1956 à 1958. Dans les années 1958-1962, les apports stagnent entre 24 000 t et 25 000 t, sauf en 1963, année de la grande grève des marins pêcheurs (graphique 5, p. 417). Le merlu débarqué à La Rochelle est en baisse forte en quelques années et les apports de merluchon compensent, au prix de la pêche de ces petits animaux qui n'ont pas atteint la taille adulte et ne se sont pas reproduits. Ces chiffres mettent en évidence le phénomène de surpêche du merlu et du merluchon, hypothéquant l'avenir (tableau 105).

Tableau 105 – Tonnage de merlu et de merluchon débarqué à La Rochelle (1957-1962)

Années	**Tonnage de merlu**	**Tonnage de merluchon**
1957	3 964	3 230
1961	1 547	6 928
1962	1 157	7 750

Source : AD 17, PER 406, *Aunis Éco*, n° 43, décembre 1963, p. 43-44

En novembre 1965, le rapport présenté à l'assemblée générale de la chambre de commerce locale souligne que le tonnage débarqué demeure stationnaire, alors que la valeur des ventes a augmenté de 8 % environ en 1965 par rapport à 1964. Depuis novembre 1964, 7 chalutiers sont désarmés alors que 6 sont nouvellement immatriculés, 6 autres étant en commande (3 de 32-38 m de long et 3 de 38-43 m, tous en pêche arrière). Le rapport aborde le problème du dépeuplement des fonds qui continue de préoccuper les armateurs. Une expérience intéressante est faite par un chalutier rochelais, l'*Adrien Pla*, qui vient de faire une campagne sur les côtes de Mauritanie, rapportant 57 t de poisson pour une valeur de 70 800 frs. L'expérience se poursuit, soulevant des espoirs qui seront vite déçus, d'autant que la

[1157] AD 17, Fonds du syndicat des marins de La Rochelle, *Lettre du président du Syndicat des Armateurs à la Pêche Hauturière au secrétaire du Syndicat des Marins,* 3 septembre 1959.

qualité de ces poissons est satisfaisante mais les consommateurs sont mal habitués à ces nouvelles espèces[1158].

L'assemblée générale du 25 novembre 1966 considère que la situation devient préoccupante. Jusqu'en 1965, on enregistre chaque année une relative stabilité des apports, alors que la valeur des ventes augmente. Mais, pour la première fois en 1966, on constate à la fois une baisse du tonnage et une baisse sensible de la valeur. Selon le rapport présenté à cette assemblée générale, le tonnage débarqué diminue de 1 627 t passant de 21 217 t à 19 643 t, soit une baisse de 8,5 %, alors que la valeur du poisson diminue 8 151 000 frs, passant de 63 216 000 frs à 55 065 000 frs, soit une baisse de 15 %. Les difficultés que rencontre la pêche, affirme le rapport, tiennent assurément au fait que les fonds traditionnellement fréquentés par les chalutiers rochelais se dépeuplent. Situation connue de longue date, elle aurait dû entraîner la réalisation de cantonnements, mais aucune décision n'a été prise par les pouvoirs publics[1159].

Tableau 106 - Tonnage de poisson frais débarqué à La Rochelle (1956-1975)

Années	**Tonnage débarqué (t)**	**Valeur (frs)**
1956	19 797	37 081 480
1957	22 580	44 168 592
1958	24 535	48 252 134
1959	23 490	49 074 563
1960	25 032	53 655 047
1961	24 669	55 383 200
1962	24 830	60 355 103
1963	22 200	61 515 567
1964	25 249	71 460 134
1965	**25 050**	75 895 076
1966	23 432	65 233 108
1967	**23 004**	**64 451 460**
1968	19 611	59 717 423
1969	19 525	60 938 552
1970	19 256	64 711 735
1971	18 104	69 208 248
1972	17 304	79 358 087
1973	17 966	85 870 566
1974	16 165	94 167 041

[1158] AD 17, PER 406, CCI, *Aunis Éco*, n° 52, février 1966, p. 4.
[1159] AD 17, PER 406, CCI, *Aunis Éco*, n° 12, novembre 1966, p. 4-5.

1975	14 457	94 583 301

Source: AD 17, 164 J, FROM Sud-Ouest

Le FROM Sud-Ouest publie des chiffres quelque peu différents qui confirment la même évolution, avec une année de décalage. La baisse du tonnage se fait légèrement sentir dès 1965 avec -199 t et – 0,8 %. En 1967, le tonnage débarqué et la valeur du produit diminuent tous deux, le premier de 1,8 % et le second de 1,2 %. La baisse du tonnage se poursuit, alors que remonte le produit de la valeur de ventes (tableau 106).

Un autre signe de la crise apparaît dès 1965-1966 avec la réduction de la flotte de chalutiers rochelais. En effet leur nombre, qui atteint 76 unités au début de l'année 1965, descend à 74 à la fin de l'année et cette chute s'accentue les années suivantes pour atteindre 43 unités fin 1969, soit une baisse de 43,5 % en 4 ans. Les entrées de nouveaux chalutiers dans le port, constructions neuves ou achats d'unités provenant d'autres ports, diminuent elles aussi et se tarissent même dès 1970 (tableau 107).

Tableau 107 – État de la flotte de chalutiers mis en exploitation à La Rochelle (1965-1969)

Années	**Effectif de la flotte au 1.1**	**Départs**	**Entrées**	**Solde au 31.12**	**Effectif de la flotte au 31.12**
1965	76	8	6	- 2	74
1966	74	13	4	- 9	65
1967	65	9	4	- 5	60
1968	60	7	1	- 6	54
1969	54	12	1	- 11	43

Source : AD 17, 164 J, Extrait du *Rapport « Flotte et production du comité des pêches maritimes du VIe plan*, séance du 2 juin 1970, p. 94

Dans les 7 premiers mois de 1966, 24 chalutiers quittent le port, sont vendus, désarmés, voire arrêtés définitivement. Ainsi 12 unités sont vendues, dont 3 à Étel, alors que 2 sont désarmés, 2 autres arrêtés (tableau 108). Ces décisions sont le fait d'une dizaine d'armateurs, dont les frères Gaury (3 navires concernés), Castaing et Horassius (2 unités chacun), Onfroy, Lebon, Sauvet et l'ARPV (1 chacun). En 1967, l'armateur A. Auger décide, à son tour, de vendre le *Varne* à un patron de La Rochelle, puis le *Jalène* et le *Chantaco* à

Abidjan. Un an après, un Ivoirien d'Abidjan achète le *Corino*. Le *Charles Letze*r et le *Simone-Marie* sont vendus en Sicile, à Catane, à l'armateur Di Maoro[1160].

Tableau 108 – Départs, ventes, désarmements de chalutiers rochelais (1966)

Chalutiers	Nombre de CV	Nombre de Tonneaux	Nbre de Marée	Tonnage débarqué	VALEUR	Observations
RUPELLA	650	227.23	I8	205	658 8II	Parti en Mauritanie
THIERRY	600	I99.87	I7	I40 900	502 4I6	" " "
LA RAFALE	600	230.00	I6	I3I 800	476 795	" " "
Elisabet THERESE	720	232.00	I6	I50 500	467 045	" " "
N. D. de l'ARMOR	750	280.00	I6	I26 250	458 269	" " "
LE CAVALEUR	775	480.II	I8	20I 300	548 0II	En gérance dans un autre por
MARIA-CHRISTINA	580	2I0.66	I8	I36 200	462 024	" " " " " "
Cap. QUEMERAIS	530	I67.I9	6	44 300	II6 770	" " " " " "
COTE d'IVOIRE	900	383.5I	I4	I23 200	530 773	Lº Vente le 23.2, dernière Vente le 14-11-66
ROUSSILLON	750	220.00	I2	I22 500	475 565	1º Vente le 13-6-66
HELLE	400	230.4I	I6	I27 000	429 559	Arrêté du 8-3 au 1-7-66
AUNIS III	600	2I7.62	I3	93 350	327 I34	Arrêté du 1-7 au 20-11-66
LAGARDERE	400	97.50	I0	III 500	220 049	Iº Vente le 28-7-66
RAVIGNAN	700	232.00	9	55 650	I85 239	Lº Vente le 8-6-66
ALIZE	I 060	390.50	2	26 250	I05 200	Iº Vente le 7 - 12-66
BARTAVELLE	450	270.46	5	29 950	97 044	Désarmé le 15 - 6 - 66
PELICAN	450	232.02	I3	I08 200	268.8I5	Désarmé le 1/I0/66
SUMATRA	750	I95I65	I7	I77 000	6I8 8I8	Vendu ETEL (Dern. Ven.3I.I
DADAS	800	294.00	I3	II5 850	448 946	Vendu (dern. Vente 7-9-66)
LE VENT	750	I65.5I	I8	I37 800	445 I7I	Vendu à ETEL (D. V.2I.II)
PELAGO	800	24I.00	I2	I25 650	4I0 269	Vendu (der. v. 2I.7)
LE FLUX	450	I44.83	I9	I38 000	407 243	Vendu (D. v. 22.II)
ARMIDE	745	I87.00	I2	96 700	334 797	Vendu ETEL (d. v; 4.7)
UNDA	520	I88.62	I2	78 500	268 689	Vendu (d. v. I8.7)

Source : AD 17, 41 ETP 897, *Classement des chalutiers rochelais*, janvier à juillet 1966

La réduction du nombre de bateaux se traduit par celle des effectifs de marins à la pêche. Entre 1966 et 1967, leur nombre passe de 440 à 380, soit une diminution de 14 % en

[1160] Musée maritime de La Rochelle, GAUBERT Yves, « André Auger, armateur à La Rochelle », *.Histoires maritimes rochelaises*, 2 mars 2014.

un an[1161]. Plus de quinze chalutiers, qui ont plus de quinze ans, risquent d'être désarmés d'ici 1972 et un nombre important pourrait quitter le port. Le rapport pour le VI[e] plan précise que le développement des pêches maritimes à La Rochelle est subordonné à la préservation des ressources biologiques, ce qui suppose la mise en application stricte de la réglementation concernant les maillages et les tailles marchandes, mais aussi la mise en œuvre de cantonnements. Dans la mesure où ces dispositions seront effectivement appliquées, on peut estimer, compte tenu de la disparition d'encore une vingtaine de chalutiers classiques (sur les quarante-trois restants), qu'il serait nécessaire de construire une flotte de dix-sept chalutiers pêche arrière, qui s'ajouterait aux six existants et aux deux en construction[1162].

Mais la flotte de pêche industrielle continue et même accélère son déclin. En 1970, en un seul mois entre le 1[er] janvier et le 2 février 1970, cinq chalutiers sont désarmés ou quittent La Rochelle, ce qui réduit la flotte à 38 chalutiers, soit une chute de presque la moitié de la flotte depuis le début de l'année 1965. Une autre statistique du FROM Sud-Ouest présente une évolution similaire, qui prend en compte l'ensemble des chalutiers de la flotte hauturière qui débarquent à La Rochelle, immatriculés ou non au port. Le nombre de ces chalutiers, après avoir atteint 89 unités en 1966, connaît une chute de 69 % entre 1966 et 1975. Le tonnage débarqué commence à baisser dès 1965 et sa valeur marchande à partir de l'année suivante (tableau 109).

L'armement Jean Gaury illustre cette dégradation et le retrait des capitaux. En 1969, selon Michel Morlier[1163], un des gros actionnaires de l'armement, La Redoute de Roubaix, décide de se retirer, provoquant le déclin de l'armement. Jean-Claude Menu, ancien armateur de l'ARPV, confirme ce retrait : « En effet, dès 1971-1972, J. Gaury, pressé par son principal actionnaire, La Redoute, dut vendre les trois chalutiers. Il en conçut une certaine amertume[1164]». Dans cette période, La Redoute ambitionne d'être leader sur le marché de la vente par correspondance. Elle a besoin de capitaux. La vente des chalutiers pêche arrière de l'armement J. Gaury, de construction très récente et à la pointe du progrès technique, à un pays nordique, rapporte plus que leur coût initial, environ 6 millions l'unité[1165]. Cette

---

[1161] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Note de l'administrateur en chef des Affaires Maritimes,* 16 janvier 1968.

[1162]AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, Rapport pêche industrielle du comité des pêches et du groupe flotte et production du VIe plan*, op. cit., 2 juin 1970.

[1163] MORLIER Michel, ancien capitaine d'armement de l'armateur Horassius, Entretien, 10 décembre 2012.

[1164] MENU Jean-Claude, ancien armateur de l'ARPV., déclaration sur le site de la Caisse Rochelaise d'Entraide aux Familles des Marins péris en mer » (www. Crefmpm.com). N'est plus en ligne (janvier 2013).

[1165] Selon G. COGNACQ, ancien directeur de la halle à marée, *Entretien*, 1[er] juin 2014.

recherche de capitaux par La Redoute l'amène par ailleurs à lancer « un emprunt obligataire de 49 999 800 frs, représenté par 83 333 obligations de 600 frs convertibles en actions[1166] ».

Dans le même temps, au cours de la période du 1er janvier 1965 au 1er janvier 1970, 16 chalutiers sont mis en exploitation dont 8 chalutiers classiques, à pêche latérale, et 8 chalutiers pêche arrière. Ces derniers sont longs de 32 à 36 m, effectuent des essais de chalut pélagique en 1970, disposent de la réfrigération, mais non de la congélation, prévue mais non installée. Ils effectuent 18 à 23 rotations par an, variant de 8 à 15 jours[1167].

Tableau 109– Évolution de la flotte hauturière vendant à La Rochelle (1959-1975)

Années	Jauge (tjb)	Puissance	Chalutiers latéraux	Chalutiers p. arrière	Tonnages (t)	Valeur (frs)
1959	12 650	35 230	70		14 896	35 875 584
1960	13 269	38 850	71		15 228	37 438 205
1961	13 759	38 675	72		14 481	38 129 500
1962	13 202	38 695	67		15 398	43 270 324
1963	15 167	44 685	61(*)		14 084	44 285 058
1964	16 926	49 010	72		15 576	51 171 673
1965	17 892	54 020	76	2	15 202	53 291 514
1966	18 586	54 626	89	3	13 844	46 030 675
1967	16 452	47 610	72	6	13 160	47 766 688
1968	14 603	44 805	62	6	12 582	43 310 780
1969	14 550	41 360	51	6	11 980	42 562 347
1970	13 448	42 490	41	7	11 109	40 553 000
1971	10 684	34 175	34	5	10 714	42 826 500
1972	10 358	33 110	36	5	11 815	53 065 080
1973	10 242	32 710	37	5	11 941	57 996 710
1974	8 680	28 690	32	5	11 230	61 974 601
1975	8 122	28 750	28	7	9 874	58 416 503

Source : AD 17, 106 J, Archives J.-C. Menu, *Statistiques du FROM Sud-Ouest*

[1166] *Bulletin mensuel de la commission des opérations de bourse (COB),* n° 42, octobre 1972, p. 7, point C.

[1167] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, Dossier comité local des pêches, *Rapport pêche industrielle du comité des pêches et du groupe flotte et production du VIe plan*, séance du 2 juin 1970

Alors que la flotte industrielle immatriculée au port de La Rochelle s'effondre, la flotte artisanale armée localement connaît une stabilisation au-dessus de quarante unités, voire une augmentation en 1975 profitant de la disparition de nombreux chalutiers industriels. C'est aussi le cas pour les unités artisanales provenant d'autres ports qui, après une chute entre 1966 et 1971 (-72,5 %), connaissent une stabilisation avec plus de cinquante unités. C'est bien la flotte industrielle qui s'écroule rapidement à La Rochelle, plus particulièrement la flotte des chalutiers classiques qui pêchent par le côté, alors que la flotte de pêche arrière récente, plus moderne et plus efficace, résiste (tableau 110).

Tableau 110 – Évolution de la flottille de pêche rochelaise par types de pêche (1966-1975)

Années	La Rochelle			Autres ports	
	industriels		artisans	industriels	artisans
	latérale	arrière			
1966	89	3	45	18	156
1967	72	6	48	13	126
1968	62	6	42	9	93
1969	51	6	38	11	64
1970	41	7	42	12	57
1971	34	5	43	7	43
1972	36	5	44	5	55
1973	37	5	44	1	55
1974	32	5	42	0	50
1975	28	7	51	0	51

Source : AD 17, 164 J, Fonds du Syndicat des armateurs à La pêche, Dossier FROM Sud-Ouest

Paradoxalement, la pêche artisanale supporte bien les effets de la crise, accentue parfois son dynamisme et demeure une activité très lucrative pour les pêcheurs. C'est particulièrement vrai pour la pêche artisanale au large, composée de chalutiers de 20 à 50 tjb qui travaillent surtout dans le golfe mais également en mer Celtique, sur les côtes de la Cornouaille britannique, dans le canal Saint-George et parfois en mer d'Irlande. La durée de leur marée oscille entre six et douze jours, plus courte que celle de la pêche industrielle. Cette prospérité de la pêche artisanale repose sur une productivité dans l'ensemble plus forte que celle des unités industrielles. Les rendements moyens sont de 2 027 kg/tjb et de 331 kg/cv, contre 1 105 kg/tjb et 322 kg/cv pour la pêche industrielle. Par ailleurs les patrons-armateurs n'emploient que 3, 4 ou 5 marins rémunérés à la part et non au revenu minimum garanti,

supportent des charges sociales moins importantes que les grandes entreprises, assument des frais d'exploitations proportionnellement moins élevés. Leurs apports, constitués d'espèces de qualité, très variées – merlus, dorades, soles, cétaux, baudroie, langoustines - sont très appréciés grâce à leur état de fraîcheur et s'écoulent à la criée à des prix supérieurs à ceux de la pêche industrielle : 10,40 frs le kg contre 7,93 frs en 1977. Enfin, les patrons-armateurs commencent à s'organiser. Une vingtaine d'entre eux fondent la Société charentaise d'armement et de gestion coopérative maritime (CHARGECO) dont le rôle se limite au départ à la gestion comptable des entreprises artisanales, qui peut s'élargir à l'avitaillement des navires, voire déboucher sur un armement coopératif. La pêche artisanale côtière, quant à elle, se stabilise. Elle est axée sur l'exploitation des pertuis, des coureaux, des hauts-fonds rocheux (plateau de la Charbonnière à l'ouest de l'île d'Oléron) et de la Petite vasière au débouché de l'estuaire de la Gironde. Elle pratique le petit chalutage et la pêche aux casiers toute l'année, la pêche à la palangre* l'été, le dragage des pectinidés – saint-Jacques et pétoncles en particulier - ainsi que la pêche aux pibales. Malgré tous les aléas de la conjoncture, la flottille formée de navires polyvalents de 5 à 30 t se maintient à La Rochelle comme dans les autres ports du littoral. Ainsi, le port de La Rochelle compte 147 unités de 5 à 30 tx en 1977 contre 148 en 1970[1168].

Alors que la pêche maritime française plafonne dans les années 1967-1983, la flotte industrielle rochelaise connaît une crise très forte dès 1965-1966. Comment l'expliquer ?

Au plan national, plusieurs causes relatives à la stagnation des pêches maritimes ont été soulignées : mise en place du marché commun et concurrence accrue des pêches des autres pays membres, extension des zones de souveraineté des pays aux 200 milles à partir de 1976, fixation par la CEE de la limitation des pêches avec l'instauration de TAC et de quotas en 1983, dépeuplement des fonds marins. La hausse des produits pétroliers dans les années 1974-1979 porte un coup sévère aux armements industriels. Mais la crise frappe plus durement La Rochelle, dès 1965-1966.

Deux séries de causes frappent plus particulièrement le port et sa flotte industrielle : la réforme de la fiscalité puis de la publicité des sociétés quirataires, avec les lois de 1965 et 1967, remet en cause brutalement l'intérêt des placements financiers dans les armements locaux, alors que le port, situé au cœur du golfe, subit directement l'appauvrissement des

[1168] FOURNET P. « Les pêches maritimes charentaises-Leurs problèmes », Poitiers, *Norois*, n° 100, 1978, p. 629.

fonds lié à la surpêche dans ce golfe, objet de tensions avec les pêcheurs espagnols, et les coûts supplémentaires dus à l'éloignement des lieux de pêche.

6.2.2 La fin des avantages fiscaux des sociétés quirataires

En 1965, les avantages fiscaux des investissements dans le capital des sociétés quirataires sont remis en cause par la loi du 12 juillet 1965. Jusqu'alors, les parts de ces sociétés font l'objet d'un amortissement fiscal accéléré sur plusieurs années. Les quirataires peuvent déduire de leur revenu imposable, sur une période maximale de cinq ans, le montant total de leur apport dans une telle société, soit 30 % la première année, 20% la deuxième année et le solde sur les trois autres années. Ce système fiscal permet de compenser rapidement la mise financière des quirataires en allégeant leurs impôts. Certes lorsque le navire est revendu à une valeur supérieure à celle de l'acquisition, amorti en totalité, les quirataires doivent acquitter un impôt sur la plus-value mais celui-ci est forfaitaire, ce qui permet de ne pas intégrer cette plus-value dans le revenu déclaré[1169]. Ce régime des plus-values est favorable aux armements. « Mais du même coup, il a ouvert la porte à des capitaux extérieurs qui se sont investis sans tenir compte des besoins du marché, des possibilités de recrutement d'équipages compétents, du délai nécessaire pour former de nouveaux équipages et des possibilités biologiques des fonds de pêche. On en est arrivé à ce résultat paradoxal qui fait qu'à un certain moment, la flotte française apparaissait comme l'une des plus modernes d'Europe, que l'armement semblait en pleine expansion. Cependant, l'analyse montre maintenant, qu'en fait, il entrait dans une période de crise. La suppression du régime favorable concernant les plus-values a eu pour effet immédiat la cessation presque totale des constructions neuves [de chalutiers][1170] ». C'est particulièrement vrai à La Rochelle où les sociétés quirataires constituent encore au moins un tiers des sociétés propriétaires de chalutiers du port, disposant de près de la moitié de la flotte en 1970.

La loi de 1965 modifie l'imposition des capitaux mobiliers[1171]. Un nouveau système fiscal est mis en place comportant une triple évolution : instauration de l'avoir fiscal sur les dividendes des actions, mode de calcul linéaire de l'amortissement et imposition en totalité

[1169] AUGER A., *Entretien* avec cet ancien armateur rochelais, gérant de sociétés quirataires, 29 septembre 2011, musée maritime de La Rochelle.

[1170] AD 17, PER 406, « Compte-rendu de l'assemblée générale des délégués consulaires », CCI de La Rochelle, 2 décembre1968, *Aunis Eco* n° 57, p. 4-5.

[1171] Loi n° 65-566 du 12 juillet 1965 modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers, J.O du 13 juillet 1965.

des plus-values nettes réalisées lors d'opérations de liquidation ou de transformation d'une société. Le système de l'avoir fiscal est destiné à favoriser le développement du marché des capitaux à long terme à la Bourse des valeurs. C'est un moyen qui permet de réduire le montant des impôts à acquitter à l'Etat pour les personnes qui perçoivent des dividendes distribués par des sociétés françaises. Elles disposent à ce titre d'un revenu constitué, d'une part, par les sommes qu'elles reçoivent de la société et, d'autre part, par un avoir fiscal représenté par un crédit ouvert sur le Trésor. Ce crédit d'impôt est égal à la moitié des sommes effectivement versées par la société sous forme de dividende. Il ne peut être utilisé que dans la mesure où le revenu est compris dans la base de l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou de l'impôt sur les sociétés dû par le bénéficiaire (art. 1er). Le principe est simple : le montant de l'avoir fiscal est ajouté à celui des dividendes distribués. L'actionnaire inclut ainsi dans son revenu imposable les dividendes qu'il a perçus, avoir fiscal compris. L'impôt est calculé sur ce montant global. Mais une partie de l'impôt ainsi calculé est payé avec l'avoir fiscal. L'avoir fiscal se traduit donc par une restitution à l'actionnaire de la moitié de l'impôt sur les sociétés supporté par l'entreprise[1172].

Cette nouvelle fiscalité correspond à une évolution, constatée de 1926 à 1960, de la législation française tendant de plus en plus à favoriser le développement de l'endettement. Ce développement de l'endettement s'explique par une disparité de plus en plus grande des taux d'imposition pour les revenus d'actions et d'obligations. En 1965 au contraire, écrivent M. Levasseur et J.-L. Olivaux, la structure de l'imposition évolue brusquement aussi bien pour les actions que les obligations. C'est la rupture. Cette législation inverse la situation héritée de 1926 où les entreprises préfèrent utiliser des fonds propres, entre autres ceux placés par les quirataires dans la pêche, qu'emprunter en émettant des obligations. Les revenus d'obligations bénéficient d'un prélèvement libératoire, également créé par la loi du 12 juillet 1965. Ils se voient également appliquer un abattement de 3 000 frs, mais supportent une retenue à la source. Le système du prélèvement libératoire permet à l'obligataire de se libérer du paiement de l'impôt en laissant à la société distributrice 25 % des intérêts qui lui reviennent. La retenue à la source constitue une simple avance. Le seul impôt réellement

[1172] LEVASSEUR Michel, OLIVAUX Jean-Louis, « Théorie du financement des entreprises et évolution de la fiscalité française », *Revue économique*, Vol. 32, n°3, 1981, p. 508.

supporté par l'obligataire est imputable à l'application du prélèvement libératoire sur la partie taxée. Comme pour les actions, il n'est pas tenu compte de l'abattement de 3 000 frs[1173].

Par ailleurs, avec cette loi, le nouveau mode de calcul de l'amortissement d'un investissement prend une double forme. Il doit être calculé suivant le mode linéaire impliquant un montant identique chaque année de l'amortissement, et non plus selon le mode accéléré des premières années pratiqué jusqu'alors (30 % la première année, 20 % la deuxième année et le solde sur les trois autres années). Ces amortissements effectivement pratiqués doivent être étalés « sur la durée normale d'utilisation » de l'investissement. Autrement dit, cette loi ne permet plus d'amortir de manière accélérée sur une période courte de cinq ans (art. 24). Enfin, elle décide que les plus-values nettes réalisées lors de ces opérations peuvent être imposées en totalité suivant les règles applicables aux plus-values à long terme, quelle que soit la date d'acquisition des biens (art.18).

La suppression du régime favorable concernant les plus-values « a eu pour effet immédiat la cessation presque totale des constructions neuves » souligne le rapport précité de l'assemblée générale des délégués consulaires de la chambre de commerce et d'industrie locale du 2 décembre 1968[1174]. Pour les délégués consulaires, c'est cette décision fiscale qui remet en cause de manière décisive l'intérêt des placements financiers dans les sociétés de pêche, d'autant que les armements qui semblaient en pleine expansion entrent dans une période de crise, conjuguant réduction des avantages fiscaux et réduction des apports de poissons frais à La Rochelle en 1966, après avoir atteint un record.

Cela conduit J.-C. Menu, dirigeant de l'ARPV de La Rochelle, à demander que ce « régime fiscal de taxation des plus-values qui a été récemment modifié en ce qui concerne les entreprises d'armement soit à nouveau réexaminé dans un sens favorable aux entreprises d'armement ou tout au moins aux entreprises d'armement désireuses de réinvestir dans le matériel naval ». Et de préciser, dans le même courrier, les effets de cette réforme fiscale : « Par le jeu de la taxation des plus-values, les sommes résiduelles laissées à la disposition des entreprises deviennent ridicules et ne permettent en aucun cas de faire face aux financements d'unités modernes »[1175]. C'est bien à partir du moment où ces mesures fiscales favorables aux capitaux investis dans l'armement sont supprimées que les sources d'investissement se

---

[1173] *Ibid,* p. 509-510.

[1174] AD 17, PER 406, « Compte-rendu de l'assemblée générale des délégués consulaires », CCI de La Rochelle, 2 décembre1968, *Aunis Eco*, *op. cit.*

[1175] AD 17, 164 J, Chemise J.-C. Menu - ARPV, *Lettre du directeur général de l'ARPV au président de la SACDIP*, 26 septembre 1968.

tarissent et certains promoteurs montrent à quel point la pêche ne représente absolument pas pour eux une fin en elle-même en ne prenant même pas livraison de chalutiers sur cale et en se débarrassant au mieux le plus vite possible de ces chalutiers « fiscaux », construits grâce à des capitaux absolument étrangers à la pêche dans le seul but de bénéficier des avantages fiscaux, affirme J.-C. Menu[1176].

Une autre loi, votée le 3 janvier 1967, accentue la défiance des capitaux extérieurs à la pêche en touchant plus particulièrement la constitution de nouvelles sociétés quirataires et impliquant une plus grande rigidité de forme pour leur déclaration[1177]. Jusqu'alors, les conditions de déclaration publique sont réduites au minimum et les personnes qui forment une société quirataire demeurent inconnues du public, à l'exception du gérant qui est le seul connu des tiers. La nouvelle loi introduit l'obligation d'un acte écrit de quirat et un certain formalisme publicitaire[1178]. Ainsi, pour être francisé, le navire doit, soit appartenir pour moitié au moins à des Français, soit appartenir pour le tout à des sociétés dont le siège social est situé sur le territoire de la République française ou dans les territoires français visés aux articles 119 bis-3 et 429-3 du code des douanes (art. 3). La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes, copropriétaires ou étrangères à la copropriété (art.14). Une publicité réglementaire doit porter sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers ; faute de celle-ci tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants (art. 15).

Ainsi, en application de cette loi, un décret du 27 octobre 1967 institue une publicité transcrite sur la fiche matricule du navire en douane et reproduite sur l'acte de francisation[1179]. Les bureaux des douanes tiennent des fichiers d'inscription des navires (art. 88). Doivent être tous les navires francisés et tous les navires en construction sur le territoire de la République française, dont la déclaration est obligatoire (art. 89). Chaque fichier comprend, entre autres, le nom du propriétaire et, s'il y a plusieurs copropriétaires, tous leurs noms figurent, avec l'indication du nombre de leurs parts ou de leurs quotas (art. 91).

[1176] MENU J.-C., « Malaise des pêches, un armateur rochelais s'interroge », *La Pêche maritime,* 20 mars 1967, p. 147.

[1177] Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, publiée au JO du 4 novembre 1967, p. 106-111.

[1178] PIERRONNET François-Xavier, « La loi du 5 juillet 1996 instituant le quirat-aide d'Etat à l'investissement maritime français : chronique d'une vie écourtée », *CDM, Université de Nantes*, 1999, volume 5, p. 5..

[1179] Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer, *Journal Officiel*, 4 novembre 1967, p. 10836-10841.

La loi du 12 juillet 1965, complétée par celle 3 janvier 1967 et le décret du 27 octobre de la même année, met en cause le caractère lucratif des placements financiers dans des dizaines de sociétés quirataires. Désireux de réaliser un maximum de rentabilité, les nouveaux venus dans la pêche rochelaise depuis la fin de la guerre sont avant tout des spéculateurs. Ils se retirent presque aussi vite qu'ils sont venus ; les commandes de nouveaux chalutiers s'écroulent. La crise s'approfondit d'autant plus que la surpêche dans le golfe oblige les chalutiers rochelais à s'éloigner toujours plus du port, pour ceux qui le peuvent, en particulier les nouveaux chalutiers de type pêche arrière[1180].

6.2.3 L'appauvrissement des fonds du golfe et l'éloignement des lieux de pêche

La deuxième grande cause des difficultés rochelaises est liée à l'appauvrissement des fonds de pêche du golfe de Gascogne, lieux traditionnels de pêche des chalutiers du port, qui se fait sentir à partir de 1965-1966. Dès 1965, l'ISTPM constate un déclin rapide des apports de merlus à La Rochelle, espèce la plus recherchée du port. Pendant trop longtemps, les navires rochelais se sont cantonnés pour beaucoup dans l'exploitation des seules pêcheries du golfe, dans les secteurs Nord-Ouest et Nord Espagne, Nord et Sud Gascogne. Ainsi, parmi les 43 chalutiers qui sont encore armés à La Rochelle au 1er janvier 1970, sept seulement pêchent au nord du 48e parallèle, au nord de la Bretagne, recherchant la langoustine et les espèces communes (merlan, morue, maquereau, etc). Six chalutiers partagent leur temps entre la pêche traditionnelle et la pêche au nord (morue, lieu noir, etc). Trente chalutiers pêchent au sud du 48e parallèle dans le golfe et vers les côtes ibériques et marocaines ; ils pratiquent la pêche hauturière traditionnelle du poisson de fond, principalement le merlu et la dorade[1181]. L'accroissement de leur tonnage et de leur puissance et le perfectionnement technique des équipements de détection et des engins de pêche, en particulier le chalutage à l'arrière, ne pouvaient que déboucher sur un appauvrissement des fonds du golfe.

Depuis le milieu des années 1950, l'unanimité des scientifiques se fait pour dénoncer cet appauvrissement des fonds chalutables de l'Atlantique européen. L'ISTPM attire l'attention sur la dégradation de certains stocks depuis 1951, notamment celui du merlu, et préconise des mesures conservatoires effectives en matière de respect du maillage et de création de cantonnements. En 1966, l'Institut crée un réseau de statistiques basé sur la récolte et le traitement des données de production. La première étude porte sur les pêches des navires

---

[1180] FOURNET Philippe, « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *op. cit.*, p. 444.

[1181] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins La Rochelle, *Rapport sur la pêche industrielle VIe plan, Port de La Rochelle*, séance de commission du 2 juin 1970.

français dont les captures effectuées au large des côtes européennes sont vendues à La Rochelle par tous les types de chalutiers, pour le merlu et la dorade les deux principales espèces de la pêche locale. En trois ans, de 1966 à 1968, la production de dorade augmente de 11 %, tandis que celle du merlu diminue de 20 %. Le montant des ventes au marché au poisson apparaît également en régression de 8 % (tableau 111).

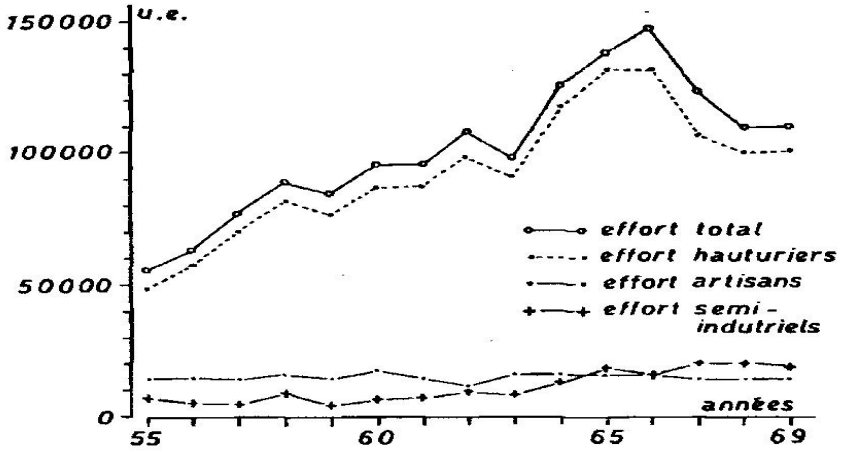
Tableau 111 – L'importance du merlu et de la dorade dans les apports rochelais (1966-1968)

Années	Apport en merlus Tonnage (% du total)	Apport en dorade Tonnage (% du total)	Valeur totale des marées (frs)
1966	7 654 (30,6)	2 124 (8)	64 803
1967	7 400 (31,8)	2 248 (9,6)	61 602
1968	6 112 (29,2)	2 367 (10,8)	59 472

Source : GUICHET R., GUÉGUEN J., GUILLOU A., La pêche du merlu et de la dorade à La Rochelle – Analyse des statistiques d'effort de pêche et des productions, *Revue des travaux de l'ISTPM*, n° 35, 1971, p. 244

En travaillant sur une série plus étendue de 1955 à 1969 à partir des données publiées par la chambre de commerce, l'ISTPM constate un accroissement presque régulier des apports de merlu de 1955 à 1960, auquel succède pendant quatre ans une relative stabilité et dès 1965 un déclin rapide de la production. L'évolution des captures de dorade est totalement différente. On observe une lente augmentation des tonnages avec toutefois des variations annuelles, surtout sensibles avant 1965.

Graphique 10 – Évolution de l'effort de pêche à La Rochelle (1955-1969)



Source : GUICHET R., GUÉGUEN J., GUILLOU A., « La pêche du merlu et de la dorade à La Rochelle – Analyse des statistiques d'effort de pêche et des productions », *art. cit., p. 245*

Si l'on met en parallèle l'évolution de la flottille et de son effort de pêche exprimé en jours d'absence pour 100 cv de puissance, on constate la stabilité de l'effort artisanal, alors que le nombre de navires de ce type est progressivement passé de 206 à 110, mais aussi de la pêche semi-industrielle qui tend à stagner depuis 1965[1182]. Cette diminution est compensée par un accroissement régulier de la puissance moyenne de 110 à 165 cv, soit un gain de 50 %. L'effort hauturier, à l'opposé, est de loin le plus intense, ayant les variations de la plus grande amplitude. Entre 1955 et 1966, il s'accroît de 167 %, exception faite de 1963 qui est l'année de la grande grève des marins (graphique 10).

A partir de 1966, le départ de 26 chalutiers du port entraîne la chute rapide de l'effort de pêche hauturier alors que la puissance moyenne des chalutiers qui pêchent au large est en augmentation sensible. L'essentiel de la flottille hauturière se compose de chalutiers latéraux, dont l'effectif a diminué de 39 % entre 1966 et 1968. Les départs concernent surtout les unités de faible puissance ; ce sont souvent les plus anciennes. Les captures de dorade, presque exclusivement réalisées par la flottille hauturière, ne sont nullement influencées par les variations d'effort de cette flottille. Il n'y a pas de surexploitation inquiétante de la dorade, les tonnages restant toujours supérieurs à 2 000 t. Il en va tout autrement pour le merlu. Jusqu'en 1964, apports et effort total augmentent mais ceci s'accompagne d'une diminution des rendements, phénomène normal qui ne correspond pas à une surexploitation des stocks. En 1965 et 1966, malgré une nouvelle augmentation de l'effort de pêche, le tonnage débarqué commence à décroître ; la diminution de la capture totale est alors tout à fait typique de la surexploitation ou, plus exactement, d'une pêche excessive, compte tenu des maillages utilisés. Au cours des années suivantes les rendements et les captures n'ont pas ré-augmenté à La Rochelle[1183]. Ainsi, la surpêche ne menace pas toutes les catégories de poissons, mais affecte avant tout les espèces les plus recherchées comme le merlu à La Rochelle, espèces qui ont fait l'objet d'une exploitation dépassant les possibilités de renouvellement du stock[1184].

Cependant cet appauvrissement n'est pas uniquement imputable aux Rochelais. Il résulte également de la prolifération des bateaux de pêche industrielle et artisanale venant de tous les autres ports du golfe, qu'ils soient bretons, vendéens, charentais ou cantabriques. Ainsi à Lorient, la flotte des gros chalutiers de plus de 100 tx passe de 105 à 146 unités entre

---

[1182] La pêche semi-industrielle se définit surtout par l'armement de chalutiers de jauge plus réduite que pour la pêche industrielle, en moyenne 110 à 130 tjb en 1966, contre plus de 200 tjb pour les autres (Annexe 47).

[1183] *GUICHET R., GUÉGUEN* J., GUILLOU A., La pêche du merlu et de la dorade à La Rochelle – Analyse des statistiques d'effort de pêche et des productions*, Revue des travaux de l'ISTPM,* n° 35, 1971, p. 239-247.

[1184] CHAUSSADE Jean, La pêche artisanale vendéenne et ses problèmes, Poitiers, *Norois*, n° 78, 1973, p. 287.

1965 et 1969, ce qui représente une augmentation de 7 200 tjb. Mais dès cette époque, le golfe n'est plus l'unique pêcherie des Lorientais ; ceux-ci diversifient leurs lieux de pêche, en particulier vers les eaux nordiques (Annexe 48). Encore plus significatif est le développement de la flotte cantabrique pêchant directement dans le golfe. Fontarabie arme, pour la pêche au merlu à la ligne, 62 bateaux de 12 à 160 cv en 1962 ; dix ans plus tard, ce nombre s'élève à 121 pour des puissances variant entre 120 et 400 cv. A Pasajes, il n'y a aucun chalutier en 1962 ; en 1972, on en compte 40 dotés de moteurs de 800 à 1 400 cv. A Ondarroa, 100 bateaux travaillent au filet-bœuf tiré par deux bateaux en 1972 contre 40 en 1962[1185].

La présence de plus en plus massive de grands chalutiers espagnols dans le golfe ne va pas sans tensions et sans nombreuses tentatives de conciliation aux résultats limités et tardifs. Ainsi, du 26 septembre au 6 octobre 1963, se tient à Madrid une réunion pour étudier la réglementation des pêches dans le golfe. Elle débouche sur l'adoption d'un principe de respect réciproque des cantonnements établis ou à établir par accord entre les deux pays dans les eaux adjacentes à leurs eaux territoriales du golfe. Les infractions doivent être sanctionnées et, dans ce but, les procès-verbaux établis par les bâtiments garde pêche doivent être transmis aux autorités compétentes de la nation dont le navire porte le pavillon. Une harmonisation des sanctions applicables dans les deux pays doit être étudiée. Le maillage minimum de 60 m/m alors en vigueur en France au sud du 48^{e} parallèle doit être également appliqué en Espagne. Une liste des espèces protégées et les dimensions minima du maillage autorisé pour la pêche de ces espèces doivent être fixées d'un commun accord entre les deux pays. Enfin les tailles marchandes de la sole et du merlan sont établies réciproquement à 21 et 23 cm au sud du 48^{e} parallèle. La taille marchande du merlu, alors de 24 cm dans cette zone, doit le plus tôt possible être portée à 30 cm dans les réglementations des deux pays. L'application de cet accord doit être réalisée par l'intermédiaire d'une recommandation adoptée par le comité de la région III de la convention du Nord-Est Atlantique lors de sa réunion à La Haye en mai 1964. Un comité de biologistes des deux pays est chargé d'étudier ces questions, pour proposer les limites des cantonnements et leur durée, ainsi que la liste des espèces spéciales et les dimensions minima des mailles à autoriser[1186].

Mais, sur la mer, les chalutiers espagnols viennent pêcher dans les eaux territoriales françaises et ne respectent pas les maillages minima des chaluts. Ainsi, le 8 novembre 1968,

---

[1185] FOURNET Philippe, « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *op. cit.*, p. 445.

[1186] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins La Rochelle, *Lettre de l'administrateur en chef du quartier de La Rochelle au président du syndicat des marins de La Rochelle*, 29 octobre 1963.

deux chalutiers ibériques sont arraisonnés par une vedette des Affaires Maritimes à huit milles au large des côtes, à l'intérieur des eaux territoriales françaises. L'un de ces chalutiers utilise des maillages de 35 m/m et l'autre de 40 m/m. Le *Nuevo-nino-de-Belem* débarque et vend sa pêche de poissons divers, mais des merluchons hors taille, saisis, sont dénaturés et enfouis. L'autre navire, le *Luna-y-sol,* vend lui aussi sa pêche, mais des merluchons hors taille et des rougets-barbets trop petits sont saisis, dénaturés et enfouis eux aussi. Ces poissons de trop petite taille représentent plus de 50 % des quantités de poissons de taille réglementaire. Les calculs effectués par l'ISTPM donnent une idée « des destructions vraiment dramatiques » qu'entraîne le non respect des maillages, puisqu'on obtient un total de 140 t de merlus qu'auraient donnés les merluchons en les laissant grandir. Cependant, dit l'administrateur en chef, cette pratique existe également en France, probablement sur une moins grande échelle[1187]. Cette affaire est évoquée lors d'une réunion du comité local des pêches maritimes de La Rochelle, le 7 décembre 1968, pour envisager de se porter partie civile. Le Syndicat des Armateurs déclare l'avoir fait. Mais un fait nouveau vient d'avoir lieu : le chalutier rochelais *Manuel-Joël* vient d'être pris la veille dans les eaux territoriales espagnoles. Il aurait pêché à un mille des côtes avec un chalut à mailles de 40 m/m. Il risque une amende de 200 000 pesetas, environ 14 000 frs, à moins de transactions. Les chalutiers espagnols, eux, peuvent être condamnés à une amende maximum de 450,00 frs et à une confiscation des pièces du chalut non réglementaire et de la totalité de la pêche. Le comité local décide de se porter lui-aussi partie civile, de demander 1 fr symbolique et de provoquer une rencontre nationale avec les pêcheurs espagnols pour voir comment ceux-ci vont pouvoir respecter le maillage et la taille réglementaires[1188].

Au cours d'une autre réunion entre professionnels des deux pays tenue à Bayonne le 17 novembre 1969, les Espagnols déclarent qu'il leur est impossible d'appliquer la réglementation sur le maillage minimum des chaluts à 60 m/m et subordonnent la mise en vigueur d'un cantonnement dans le golfe à un accord entre professionnels sur un maillage inférieur. Les contrôles, effectués au cours des mois de septembre et octobre 1969 par la vedette *René* de La Rochelle dans les eaux territoriales françaises, prouvent que la surveillance exercée dans ces eaux et en haute mer a pour effet d'amener les chalutiers

---

[1187] AD 17, 164 J, Dossier courrier du Comité central des pêches maritimes, *Lettre du Syndicat des Armateurs à la Pêche de La Rochelle au secrétaire général de la marine marchande*, 8 novembre 1968.
[1188] AD 17, 164 J, Dossier courrier du CCPM*, Compte-rendu de la réunion du comité local des pêches maritimes de La Rochelle*, 7 décembre 1968.

espagnols à se plier à la réglementation internationale[1189]. D'autres réunions franco-espagnoles sur la pêche dans le golfe se tiennent, telle celle du 16 novembre 1970 à Paris. La surveillance des cantonnements y est évoquée et pourrait être faite par des unités espagnoles, déclare la partie espagnole sans plus d'engagement, tandis que les maillages font l'objet de progrès importants, les Espagnols acceptant que la maille de 50 m/m s'applique indistinctement à tous les chaluts. Enfin, les professionnels des deux pays demandent que les administrations françaises et espagnoles « veuillent bien effectuer une étude approfondie sur le niveau actuel de l'effort de pêche dans le golfe de Gascogne et examinent ensemble les mesures à prendre pour ramener cet effort de pêche à un niveau compatible avec les ressources »[1190]. Les choses cependant n'avancent pas et le dépeuplement s'accentue.

Pourtant, la proposition de réaliser des cantonnements est ancienne comme le rappelle, en février 1962, l'administrateur en chef de l'Inscription Maritime de La Rochelle. Il met l'accent sur les difficultés rencontrées par les professionnels de la pêche notamment en matière de dépeuplement des fonds. Il rappelle que La Rochelle a demandé depuis longtemps la création de cantonnements qui, pour des raisons internationales, n'ont pas encore vu le jour. C'est pourquoi les armateurs rochelais s'orientent désormais vers la recherche de lieux de pêche plus éloignés et l'application de nouvelles méthodes de pêche, en particulier la mise en service de chalutiers pêche arrière. Jacques Babinet, président du syndicat des armateurs à la pêche hauturière de La Rochelle souligne la nécessité de sauvegarder les lieux traditionnels de pêche et précise, à ce propos, que les fonds de pêche traditionnels du port de la Rochelle dans le golfe de Gascogne sont dévastés par un nombre considérable et excessif de chalutiers. A ces demandes, le ministre des Travaux Publics et des Transports en charge de la direction des pêches affirme que l'intention du gouvernement tend à faire respecter la réglementation sauvegardant les fonds de pêche du golfe, mais il redoute que cette réglementation n'intervienne trop tard. C'est la raison pour laquelle le gouvernement s'oriente vers des solutions dans le cadre du plan de relance[1191].

Le 22 avril 1965, réuni en assemblée générale, le syndicat des armateurs à la pêche hauturière de La Rochelle rappelle le constat du dépeuplement des fonds de pêche et réaffirme sa préconisation de cantonnements, mais constate l'opposition des autres ports. Le 22 mai

---

[1189] AD 17, 164 J, Dossier courrier du CCPM*, Note du comité central des pêches maritimes au sujet des maillages utilisés par les chalutiers espagnols contrôlés dans le golfe de Gascogne*, 12 novembre 1969.
[1190] AD 17, 164 J, Dossier courrier du CCPM, *Lettre du Comité Central des Pêches Maritimes au secrétaire général de la Marine Marchande*, 16 novembre 1970.
[1191] AD 17, PER 406, « Les difficultés actuelles de la pêche rochelaise », *Aunis Éco*, février 1962, p. 26-27.

1967, le même syndicat vote une motion adressée aux pouvoirs publics affirmant que face au dépeuplement des fonds du golfe qui est « dangereusement surexploité, il faut absolument qu'un cantonnement vaste et efficace, tel que la Grande Vasière, préconisé par l'ISTPM, soit institué ». Il émet le vœu que les chalutiers espagnols, qui prélèvent, ainsi qu'il est officiellement reconnu, les deux tiers des ressources en poisson du golfe, soient contraints de respecter les conventions internationales auxquelles ils ont adhéré. D'une part, ils doivent respecter le maillage minimum des chaluts à 60 m/m, alors que tous leurs chalutiers pêchent avec des maillages de 40 m/m ou en-dessous, ce qui a été constaté plusieurs fois par l'Inscription Maritime. Mais dans l'état actuel des choses, cette dernière ne peut prendre aucune sanction. D'autre part, les chalutiers espagnols doivent respecter la taille marchande du merlu et du merluchon alors qu'ils capturent des « quantités énormes de merluchons d'environ 10 cm, très appréciés en Espagne, mais de taille absolument illégale et contraire aux conventions internationales que l'Espagne a ratifiées »[1192]. Le comité local des pêches met à l'ordre du jour de ses réunions la question de la création et des délimitations des deux cantonnements de la Grande Vasière au nord et des côtes landaises au sud, l'exigence d'une réelle surveillance et de sanctions à appliquer à ceux qui pêchent dans ces réserves[1193].

Le 18 avril 1969 se tient une nouvelle réunion franco-espagnole à San Sébastian, à laquelle assistent plusieurs armateurs rochelais. La délégation française a pour objectif de faire admettre aux Espagnols le projet de cantonnement élaboré par l'ISTPM, modifié et accepté par les ports français du littoral atlantique au cours de leur rencontre à Nantes le 18 février précédent (carte 13). Sans rejeter de manière définitive le projet, les Espagnols prétextent que ces deux cantonnements ont des dimensions trop importantes et proposent d'en créer trois plus restreints[1194].

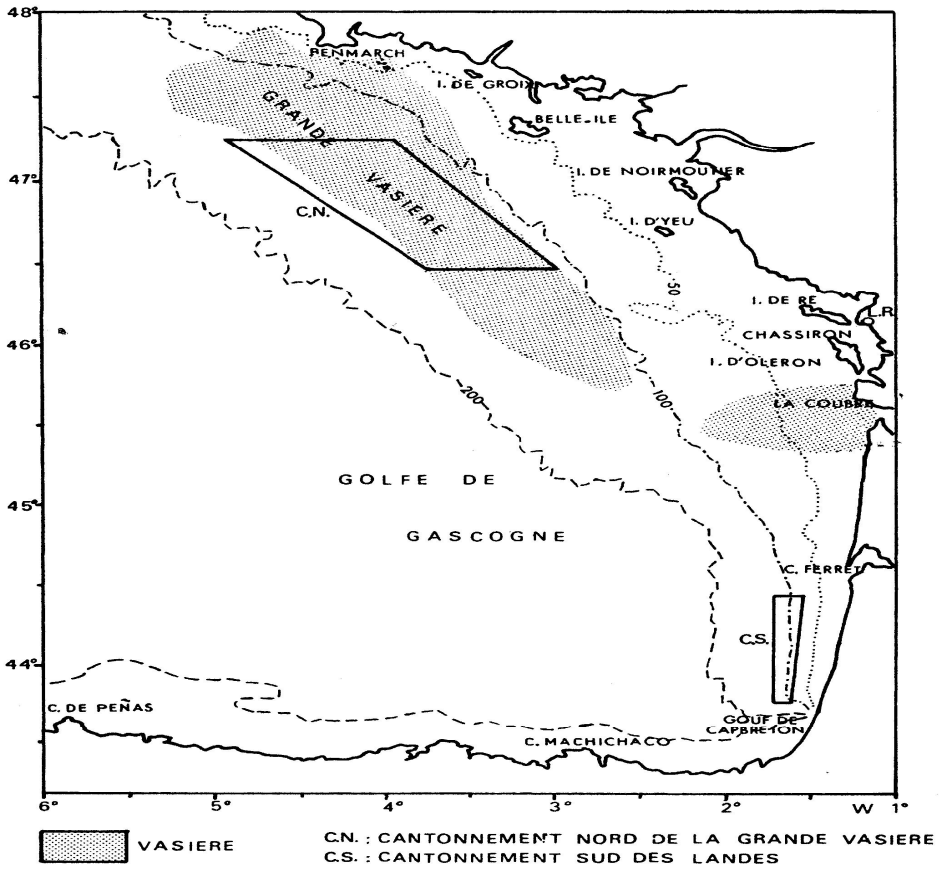
Enfin, lors de la réunion franco-espagnole de Fontarabie du 14 novembre 1969, les deux délégations se mettent d'accord pour demander à leurs gouvernements respectifs la mise en vigueur, à partir du 1er janvier 1970, de la mise en place du cantonnement tel qu'il a été défini lors de la conférence de Bayonne le 22 septembre 1969. Toutes les pêches y seront interdites, excepté la pêche au thon pour le cantonnement nord et le thon et la seine tournante

---

[1192] AD 17, 164 J, *Lettre du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle au secrétaire général de la Fédération des Syndicats d'armateurs à la pêche et motion aux pouvoirs publics en annexe,* 22 mai 1967.
[1193] AD 17, Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, *Compte-rendu de la réunion du comité local des pêches*, 11 février 1969.
[1194] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, compte-rendu du comité local des pêches*, 29 avril 1969.

au sud. Des sanctions seront appliquées en cas d'effraction. Un accord se fait aussi pour l'utilisation de la maille de 45 m/m en 1970, puis de 50 m/m à partir du 1er janvier 1971 ; là aussi des sanctions sont prévues. Enfin, les deux délégations constatent que l'effort de pêche est trop important dans le golfe, notamment du côté espagnol où l'on a construit dans les années précédentes trop d'unités. Elles estiment « qu'il faudra, dans un proche avenir, déterminer le niveau d'une exploitation rationnelle ». Elles décident de se communiquer le nombre d'unités qui pêchent dans le golfe, leur tonnage et leur puissance. Enfin, pour arrêter les incidents fréquents survenant entre Français et Espagnols par suite de la mise en place anarchique et excessive de filets droits, elles demandent l'application de la convention du nord-est Atlantique de 1967 sur ces filets droits[1195].

Carte 12 – Projet ISTPM des cantonnements à merluchons dans le golfe de Gascogne (1969)



Source : FOURNET Ph., « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *Norois*, n° 87, 1975, p. 451

[1195] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, CASTAING F.J., C*ompte-rendu de la réunion franco-espagnole de Fontarabie,* 14 novembre 1969.

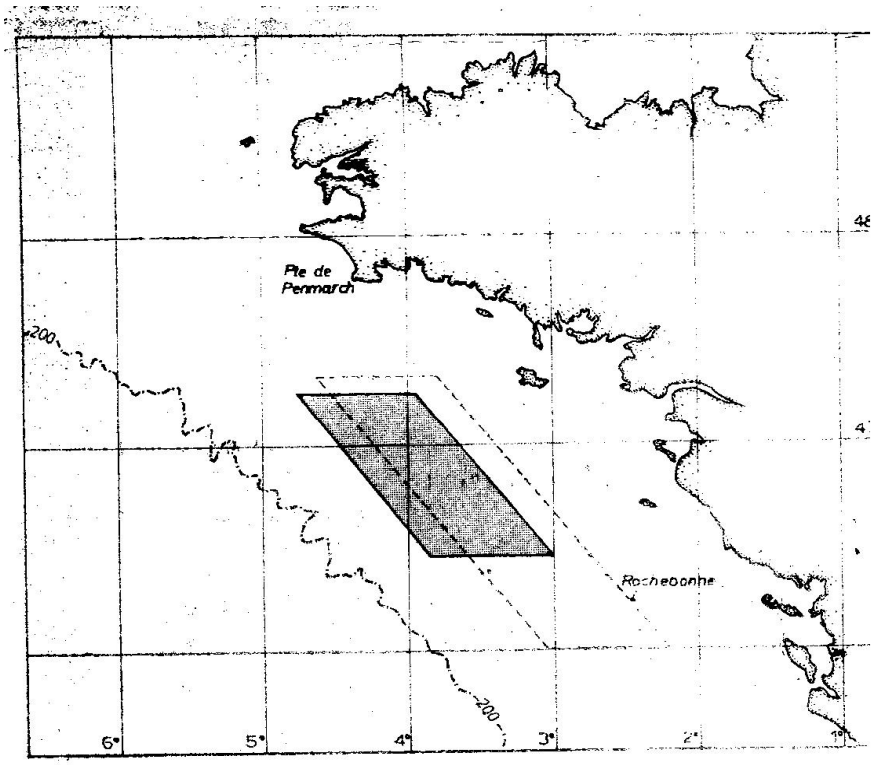
Le cantonnement de la Grande vasière voit le jour le 1er janvier 1970. Il doit servir de nursery à merlus et contribuer au repeuplement du golfe de Gascogne. Mais déjà des pêcheurs du littoral s'interrogent sur l'utilité de cette réserve[1196]. Les pêcheurs artisans bretons et vendéens demandent une dérogation pour y pêcher la langoustine. La conférence franco-espagnole du 28 novembre 1972 approuve cette demande, mais, à la suite d'une réunion du Comité Central des Pêches Maritimes, la mesure est reportée *sine die* par la direction des pêches du secrétariat général de la Marine Marchande qui prolonge, en décembre 1972, la durée des deux cantonnements du golfe jusqu'au 31 décembre 1973.

Cependant, en avril 1973, Jean Dardignac, directeur de l'ISTPM, fait état d'une étude conjointe des laboratoires de l'Institut de La Rochelle et de Lorient, étude qui ne peut mettre en évidence aucune preuve que le cantonnement de la Grande-Vasière a une quelconque action sur les stocks de merlu. Il affirme, au contraire, que celui-ci ne sert absolument à rien, car « la réserve est constamment violée, aussi bien par les pêcheurs français, principalement artisans, que par les Espagnols. Son contrôle nécessiterait la mise en place d'un gendarme tous les kilomètres carrés. Ce serait d'ailleurs une action tout à fait inutile puisque le cantonnement ne sert absolument à rien ! ». Le rapport affirme aussi que le cantonnement est à la fois trop petit et mal placé. Le plateau de Rochebonne, par exemple, n'est pas intégré au cantonnement comme le proposait le projet primitif de l'ISTPM, alors que c'est là où le merlu se reproduit et commence à grandir (carte 13). Depuis sa création en 1970, le cantonnement existant « n'a jamais été respecté. Pour y parvenir, il eût fallu sévir et punir les contrevenants de la mer pour ne pas dire les braconniers ». « Les artisans bretons utilisent des maillages de 38 m/m, les Rochelais de 40 à 43 m/m, alors que le maillage officiel est de 50 m/m. Les Espagnols, que l'on accuse un peu trop vite, utilisent pour leur part des filets de 55 m/m. […]. Par des maillages trop petits, on décime les bancs de merluchons et automatiquement les futurs adultes ! »[1197].

[1196] CHAUCHET Franck, « Est-ce la fin de la Grande-Vasière ? », *Sud Ouest*, 10 octobre 1972, p. 9.

[1197] DARDIGNAC Jean, « Le cantonnement de la Grande-Vasière, une grossière erreur car trop petit et mal placé », *Sud Ouest*, 17 avril 1973, p. 10.

Carte 13 - Cantonnement de la Grande-Vasière, projet primitif et réalité du périmètre (1973)



Le cantonnement de la Grande-Vasière. En pointillés : le projet primitif de l'I.S.T.P.M.

Source : DARDIGNAC Jean, « Le cantonnement de la Grande-Vasière, une grossière erreur car trop petit et mal placé », *Sud Ouest*, 17 avril 1973, p. 10

En novembre 1974, l'ISTPM, qui a effectué une importante étude sur les merlus du golfe à la fin de l'année 1973 et au printemps 1974, considère que le cantonnement situé au large des côtes landaises est bien situé au cœur d'un secteur riche en merluchons. Mais du fait de sa taille réduite, il ne protège qu'une faible proportion des merluchons de l'ensemble du golfe : 1,6 % des merlus d'un an, 10,1 % de ceux de deux ans et 4,8 % de ceux de trois ans en novembre 1973. Dans le cantonnement nord de la Grande-Vasière, cette protection varie selon les saisons de 13 à 23 % pour les merluchons d'un an, 15 à 21 % pour ceux de deux ans, 9 à 18 % pour ceux de trois ans. Ces chiffres ne peuvent être atteints que si le cantonnement est totalement et rigoureusement respecté. « Si ces chiffres sont loin d'être nuls, ils n'en sont pas moins incontestablement insuffisants pour assurer une protection satisfaisante du stock, compte tenu de l'état actuel de l'effort de pêche et de la dimension des maillages employés. En effet, pour assurer cette protection et rétablir la situation d'un niveau normal d'exploitation, il faudrait éviter totalement la pêche des individus de 1, 2, 3 et peut-être même 4 ans, c'est-à-dire éviter de détruire et pas seulement de débarquer tout merlu de taille inférieure à 35 ou 40 cm, ce que nous savons inapplicable dans la situation actuelle ». Ainsi,

conclut le nouveau directeur de l'ISTPM, Claude Maurin, « le cantonnement n'est pas une mesure suffisante pour assurer la protection totale du stock ». D'autres mesures seraient nécessaires, tel le contrôle de l'effort de pêche et l'augmentation des maillages. Il préconise aussi de modifier l'implantation du cantonnement nord et d'étendre le cantonnement sud notamment vers l'ouest[1198]. Cependant, lors d'une réunion tenue à Nantes le 12 septembre 1975, les représentants des professionnels des ports de la côte atlantique souhaitent unanimement conserver le cantonnement nord actuel, que tous proposent de reconduire pour trois ans à compter du 1er janvier 1976. Ils souhaitent aussi l'ouverture de la pêche à la langoustine du 1er mai au 31 août de chaque année et demandent que, « de toute manière, la surveillance sur le cantonnement soit considérablement renforcée »[1199]. Le débat rebondit à nouveau en le 16 juillet 1976 lors d'une réunion à Nantes, sous la houlette du président du Comité Central des Pêches Maritimes (CCPM) et en présence du responsable du laboratoire de Lorient de l'ISTPM :

> « Il est temps de sortir de l'hypocrisie en ce qui concerne le cantonnement nord, affirme Guillevic [au nom des artisans bretons], appuyé par les représentants du port de Guilvinec. Chacun sait que ce cantonnement n'est pas respecté, ni par les professionnels français, ni par les pêcheurs espagnols. La police se montre tout à fait insuffisante ; les vedettes garde pêche n'y font que des incursions isolées, d'ailleurs très rares, et s'il leur arrive de dresser des procès-verbaux, c'est de préférence aux bateaux français et non aux bateaux espagnols. D'autre part, le cantonnement n'est pas implanté dans la zone la plus efficace et son implantation n'a jamais donné satisfaction à l'ISTPM. Par-dessus tout, enfin, les pêcheurs soviétiques et hollandais qui ne sont pas tenus de la respecter y pêchent librement. Quel intérêt, demande Guillevic, peut bien présenter une réserve dans laquelle chacun puise presque à sa guise ? ».

L'armateur rochelais F.J. Castaing, présent à cette réunion, déplore cette prise de position des artisans bretons. Certes, dit-il, « le cantonnement n'est pas parfait, mais il constitue une dissuasion importante pour un effort de pêche exagéré des immatures ». Il

---

[1198] MAURIN Claude, « La valeur des cantonnements et leur implantation », *Sud Ouest*, 8 novembre 1974.

[1199] Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, Comité central des pêches maritimes, *Compte-rendu de la réunion tenue à Nantes le 12 septembre 1975.* La Rochelle n'était pas représentée alors qu'il y avait des professionnels de Le Guilvinec, Concarneau, Lorient-Étel, Saint-Nazaire-Le Croizic, La Turballe, Noirmoutier, Saint Gilles, Les Sables, Yeu, Saint-Jean-de-Luz, ainsi que l'ISTPM et le Comité central des pêches maritimes.

rappelle d'ailleurs que l'ISTPM assure que le cantonnement protège de 15 à 20 % le stock de merlu, ce qui n'est pas négligeable[1200].

Ainsi, tout confirme que la crise de la pêche industrielle rochelaise éclate dès 1965-1966 en lien direct avec la remise en causes des avantages fiscaux des sociétés quirataires et la chute des apports de poissons fins, en particulier du merlu qui fait la réputation du port aunisien. Les mesures de protection de la ressource dans le golfe, officiellement acceptées par les professionnels français et espagnols, arrivent trop tardivement et ne sont pas réellement respectées et contrôlées. Cette crise de la pêche industrielle rochelaise ne frappe pas les autres ports de pêche industrielle européens à la même époque et aussi brutalement.

6.2.4 Une crise de la pêche industrielle rochelaise précoce

La pêche industrielle rochelaise subit une grave crise dès 1965-1966, après avoir connu un rattrapage de ses apports d'avant 1939. En effet, le chiffre le plus élevé est de 25 342 t en 1964, ne dépassant que de 3 000 t le record de l'entre-deux guerre, soit 22 137 t (annexe 45). En définitive, ces apports des années 1960 plafonnent dans une fourchette comprise entre 20 000 et 25 000 t.

Son principal concurrent, le port de Lorient, poursuit sa progression jusqu'en 1974, atteignant 38 000 t en 1953, 57 000 t en 1963 et 78 169 t en 1973 alors que La Rochelle n'est plus qu'à 18 000 t (graphique 11 et annexe 48). Il dispose, fin 1978, d'une flotte industrielle forte de trente-quatre unités exploitées par une quinzaine de sociétés, dont dix sociétés anonymes, une SARL et quatre sociétés quirataires. Ce dernier type d'armement est aussi présent à Lorient au cours des années 1950-1960, mais de manière bien moins importante qu'à La Rochelle. Le seul armement coopératif local, PECOSUB, fait faillite en 1976. Les sociétés d'armement lorientaises sont presque toutes de petite taille et ne possèdent en moyenne que deux ou trois unités. Un armement émerge cependant, le groupe Jégo-Quéré qui, avec une quinzaine d'unités, apparaît comme un géant susceptible de rivaliser avec les plus puissantes entreprises de pêche britanniques ou allemandes et qui créé. Globalement, la productivité des chalutiers lorientais n'a cessé de s'améliorer depuis le début de la stratégie assumée de reconversion de la flottille, délaissant les chalutiers classiques à pêche latérale pour faire construire des chalutiers à pêche arrière de 52-58 m. Ainsi, sur les trente-quatre chalutiers de pêche industrielle en activité à la fin de l'année 1978, trente sont des chalutiers

---

[1200] AD 17, Fonds privé du syndicat des marins de La Rochelle, Comité central des pêches maritimes, *Compte-rendu de la réunion tenue à Nantes sur la pêche dans le golfe de Gascogne,* 16 juillet 1976.

pêche arrière, soit 88 % de la flotte, contre seulement 20 % à La Rochelle, qui ne dépassent pas les 38 m et permettant seulement d'aller pêcher vers la mer d'Irlande. Ainsi les résultats du port breton sont très édifiants : en 1969, les dix meilleurs chalutiers industriels lorientais, essentiellement des classiques, débarquent 6 952 t de poisson pour 244 marées, soit 29 t par marée ; en 1976, les chalutiers pêche arrière monopolisent toutes les premières places et leur apport s'élève à 18 118 t pour 236 marées, soit 77 t par marée. Les chalutiers industriels lorientais n'ont jamais été aussi productifs qu'en 1979. Certes, la surpêche dans le golfe de Gascogne et la mer Celtique réduit les prises de merlus et de dorades, mais dès les années 1960, les chalutiers bretons se dirigent vers les eaux plus septentrionales dans les secteurs Nord et Ouest-Écosse, vers l'Islande, les îles Shetland et Féroé, d'où ils tirent la majeure partie de leurs captures, ce que font très peu les chalutiers rochelais à la même époque, d'autant qu'ils sont plus éloignés de ces lieux de pêche que ceux de Lorient ce qui exige plus de temps et plus de frais de carburant pour s'y rendre (annexe 48). Cela explique ainsi l'augmentation des tonnages débarqués jusqu'en 1974[1201].

La baisse du trafic annuel du port de pêche de Lorient ne se fait sentir qu'à partir de 1974, huit ans après La Rochelle (graphique 11). Les grosses difficultés apparaissent en 1977. Les 23 grands chalutiers de pêche arrière de 46 à 55 m, lancés entre 1972 et 1976 et non encore amortis, connaissent un déficit chronique. Celui-ci est lié à l'envolée des prix des fournitures de pêche et du gazole tout particulièrement dont le coût unitaire a subi deux fortes accélérations en moins de dix ans (+ 106 % en 1973-1974 et + 60 % en 1979-1980), auquel s'ajoute un accroissement sensible des dépenses d'équipage (+ 4 à 5 % entre 1973 et 1982). Une désaffection des marins pour cette pêche hauturière vient compromettre le maintien du potentiel de pêche. Des causes structurelles frappent Lorient comme les autres ports, avec la création en 1976 des zones économiques exclusives étendues aux 200 milles qui poussent les chalutiers appartenant aux pays de la Communauté Européenne au repli dans les parages des îles britanniques. Le mareyage de Lorient est affaibli par la diminution drastique des apports saisonniers de mai jusqu'à l'hiver suivant. Le secteur de la transformation est déficient, frappé par l'irrégularité saisonnière de apports[1202].

Plusieurs navires lorientais presque neufs sont vendus à l'étranger, par exemple à l'Afrique du Sud, l'Irlande, le Maroc. Le principal armement du port, le groupe Jego-Quéré crée des bases avancées en Écosse : au lieu de revenir tous les quatorze jours débarquer leurs

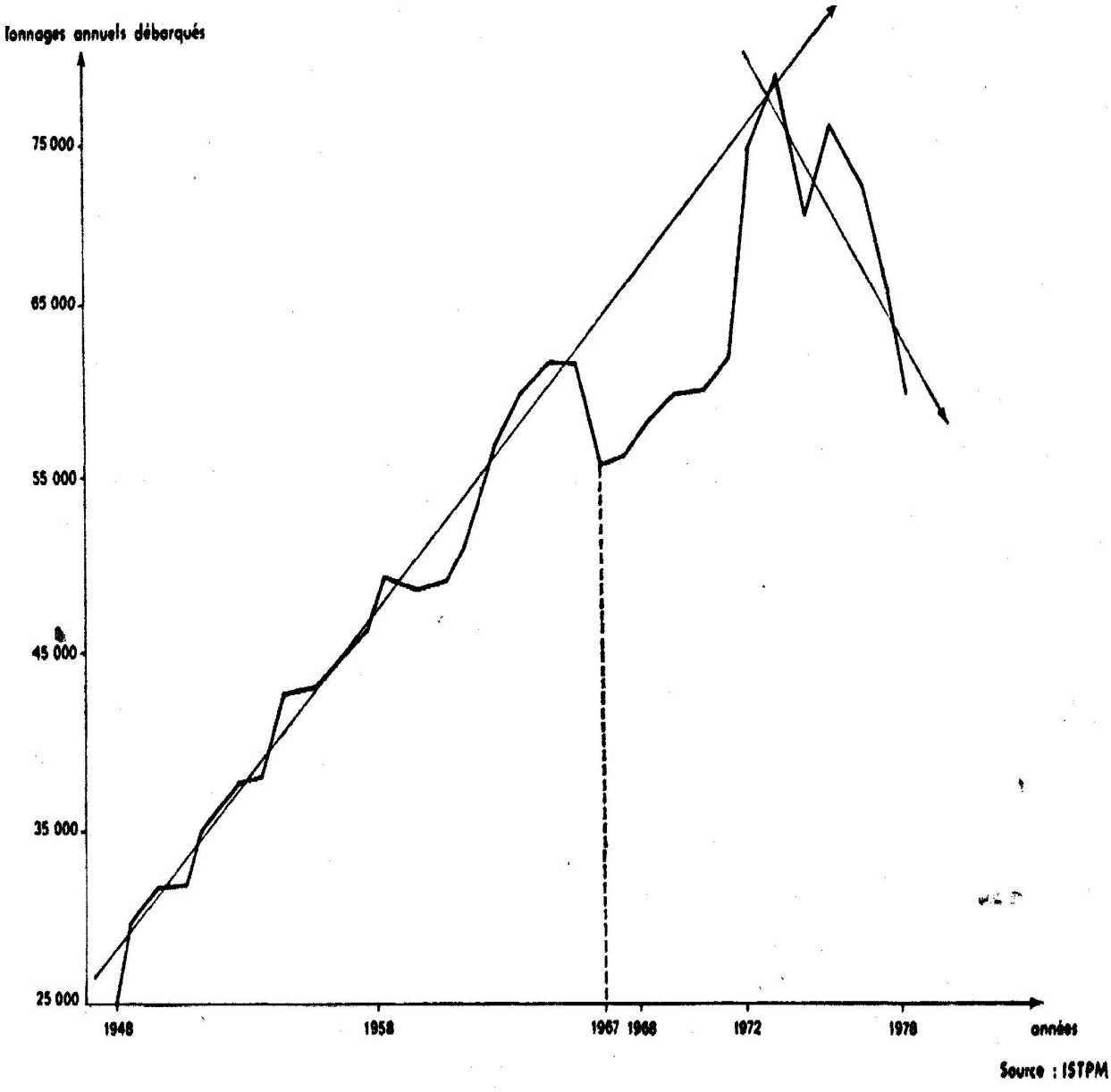
---

[1201] FOURNET Ph., « Lorient, port de pêche industrielle », Poitiers, *Norois*, n° 102, 1979, p. 194-199.

[1202] CHAUSSADE Jean, « Les difficultés de la pêche industrielle en France : l'exemple du port de Lorient », Poitiers, *Norois*, n° 121, 1984, p.142-149.

prises à Lorient, ses chalutiers déchargent dans un port écossais et font deux campagnes successives de pêche, soit pratiquement vingt-huit jours consécutifs de mer avant de regagner Lorient. Le poisson débarqué en Écosse est acheminé par camion frigorifique vers Lorient, en empruntant la ligne de ferry Plymouth-Roscoff[1203].

Graphique 11 – Évolution du trafic annuel du port de pêche de Lorient (1948- 1978)



Source : CHAUSSADE Jean, « Les difficultés de la pêche industrielle en France : l'exemple du port de Lorient », Poitiers, *Norois*, n° 121, 1984, p. 143

[1203] CANÉVET Corentin, « Les pêches bretonnes : crise et redéploiement », Poitiers, *Norois*, n° 107, 1980, p. 454.

Les autres ports bretons sont frappés par la crise à la même époque. C'est le cas de Concarneau. Certes celui-ci connaît une diminution de son tonnage de pêche fraîche débarqué dès 1966, comme La Rochelle, traduction de l'appauvrissement des fonds de pêche dans le golfe de Gascogne (annexe 50). Mais il ne subit une baisse de sa flotte qu'à partir de 1977. De nombreux chalutiers sont alors désarmés ou vendus à l'étranger ; treize sont ainsi vendus au Sénégal et en Afrique du Sud en 1977 et 1978, onze sont désarmés. Alors que Concarneau comptait 82 chalutiers industriels en 1974 et une centaine en 1970, il n'en compte plus que 47 en 1980[1204]. Cependant, en 1985, Concarneau conserve encore une flotte de 36 chalutiers de pêche hauturière de 30 à 38 m, 16 chalutiers semi-hauturiers de 16 à 24 m.

En mer du Nord, Boulogne-sur-Mer connaît une progression de sa flotte jusqu'au milieu des années 1960, atteignant soixante chalutiers classiques et un apport de 150 000 t. Au début des années 1970, des difficultés liées à la surexploitation des fonds émergent malgré la modernisation de la flottille. La politique européenne renforce le malaise grandissant chez les pêcheurs, avec la réduction des quotas de pêche et du nombre de navires. Ils manifestent à plusieurs reprises contre la diminution des hommes d'équipage à bord des chalutiers, la hausse du prix du carburant et les importations de poisson en dessous des prix imposés par la Communauté européenne. La pêche poursuit son déclin dans les années 1980 et en 1990 il ne reste plus qu'une vingtaine de chalutiers de pêche industrielle. La pêche artisanale ne représente plus une part aussi importante du marché (chute du tiers de la production en moins de 20 ans). La pêche industrielle reste cependant une ressource essentielle de la ville. Boulogne demeure le premier port français en tonnage de poissons pêchés, même si le volume total des prises a été divisé par deux depuis la fin des années 1970. La pêche alimente une importante industrie agro-alimentaire. Elle génère des activités de transformation et de commercialisation du poisson avec le mareyage, la salaison, la surgélation, les conserveries et les plats cuisinés. Pour faire face à la demande, les entreprises industrielles concernées doivent faire appel à des importations, telles les crevettes sénégalaises ou le cabillaud russe[1205].

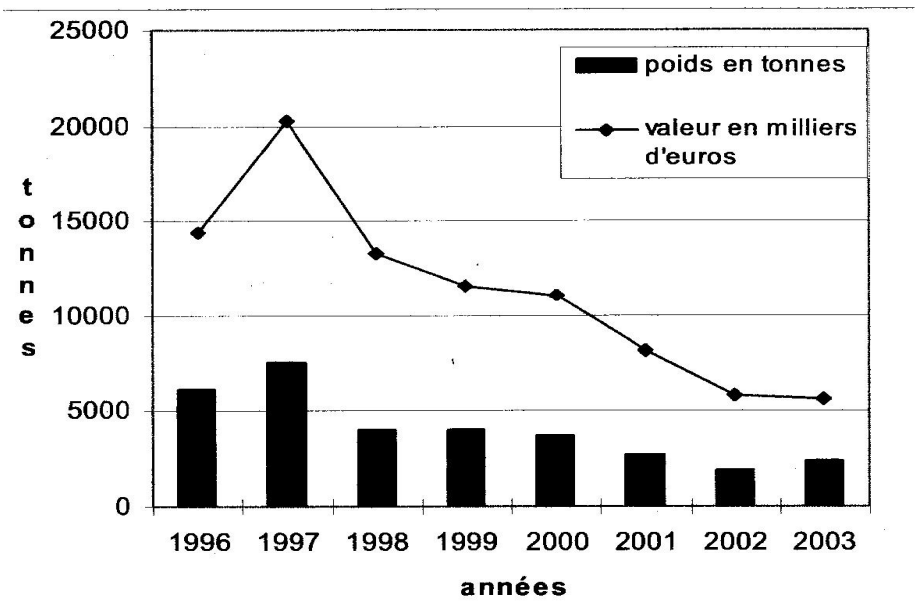
Sur les côtes espagnoles du golfe, l'armement du port basque de Pasajes n'entre en crise qu'à partir des années 1990, période de la disparition des derniers grands chalutiers

---

[1204] CANÉVET Corentin, « Les pêches bretonnes : crise et redéploiement », *art. cit*., p. 454.
[1205] VANTHUYNE Émeline, « La crise de la pêche à Boulogne-sur-Mer », *Jalons pour l'histoire du temps présent*, 23 novembre 1992,

rochelais. C'est à partir de 1997 que les débarquements en criée industrielle de Pasajes reculent en tonnage et en valeur. En valeur, ces apports sont divisés par quatre en sept ans (graphique 12).

Graphique 12 – Débarquement en criée industrielle de Pasajes (1996-2003)



Source : LABORDE Serge, *Les pêches maritimes basques entre déclin et recompositions*, Thèse de géographie, Université de Nantes, 2007, p. 115

La flottille de pêche de Pasajes compte encore 118 unités en 1990, mais n'en compte plus que 59 en 2000, soit une diminution de moitié en une décennie (tableau 112). La pêche hauturière d'Ondarroa, entre Irun et Bilbao, résiste mieux et sa flotte hauturière devient plus importante que celle de Pasajes. En 2004, sur 51 navires basés au Pays basque espagnol, 47 sont à Ondarroa (contre 72 en 1977) et seulement 4 à Pasajes[1206].

Tableau 112 – Évolution de la flottille de chalutiers de Pasajes (1990-2000)

Années	1990	1995	1997	2000
Nombre	118	82	63	59
Jauge	30 932	19 239	14 695	13 518

Source : LABORDE Serge, *Les pêches maritimes basques entre déclin et recompositions*,

[1206]LABORDE Serge, *Les pêches maritimes basques entre déclin et recompositions*, Thèse de géographie, Université de Nantes, 2007, p. 115-117.

op. cit., p. 115

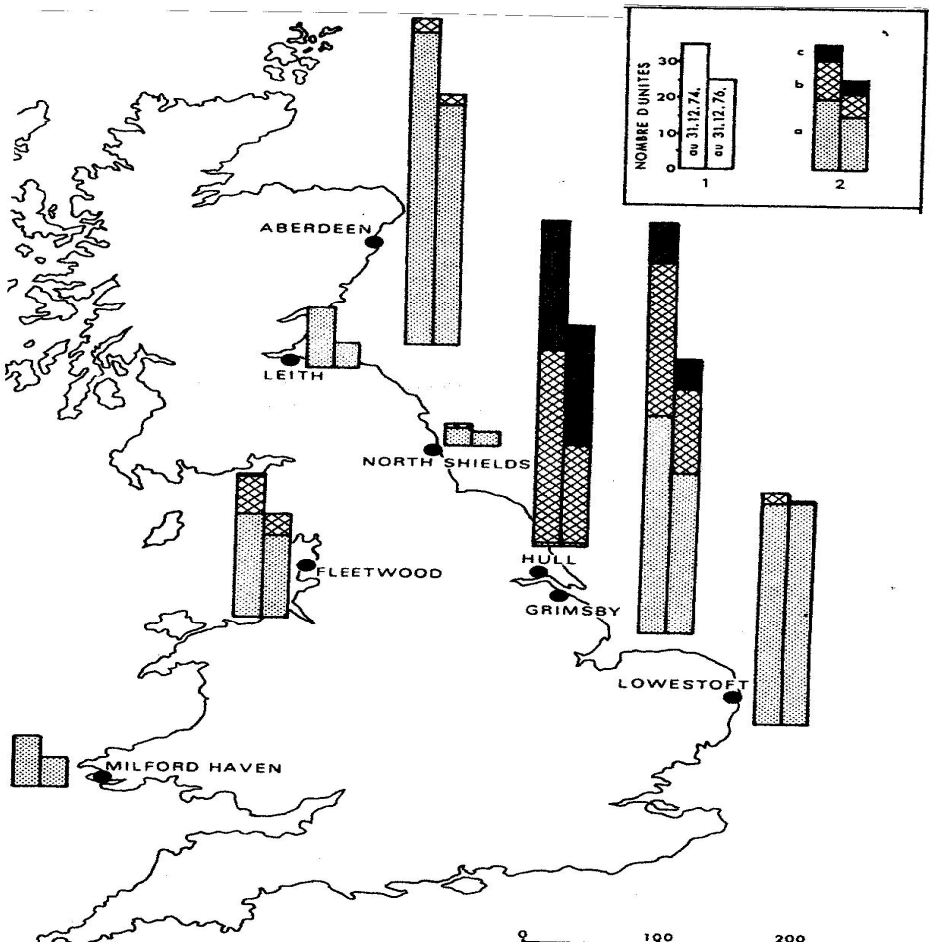
En Espagne, dans les années 1980, les produits de la mer occupent une place privilégiée dans l'univers alimentaire des consommateurs. Ils représentent environ 15 % des dépenses alimentaires des Espagnols, contre 28 % pour les produits carnés, alors que la part de leur budget alimentaire dans le budget des dépenses totales des ménages est très supérieure à celle rencontrée dans les pays de l'Europe du nord, représentant au moins le double de celle de la France. Toutes les catégories de la population en consomment beaucoup. Trois espèces de poissons représentent la majorité de la consommation en frais : les merlus, les sardines et les chinchards. Les poissons bleus représentent la première catégorie de poissons consommés ; sardines, thonidés, anchois, maquereaux représentent 300 000 t en 1984, soit 7,9 kg par personne et par an. Le pays dispose d'une densité très élevée de vendeurs détaillants, car les produits de la mer sont un produit alimentaire de base à la fréquence d'achat élevée. L'Espagne dispose d'une flotte de pêche importante qui lui permet de couvrir les trois-quarts de sa consommation. Les Français viennent vendre leur pêche en Espagne[1207]. C'est le cas des Rochelais au port basque de Pasajes. Cette place importante de la consommation des produits de la mer explique la résistance de la flotte de pêche espagnole et le caractère tardif de la crise de ses armements, subissant eux aussi, au final, l'appauvrissement des fonds.

Les pêches maritimes britanniques connaissent la crise dans les années 1970. Depuis 1974, la flotte de pêche industrielle diminue très rapidement. Un total de 110 unités de plus de 24 m, soit le quart de l'effectif total, sont désarmées entre le 31 décembre 1974 et le 31 décembre 1976. Les flottes des principaux ports de pêche industrielle sont décimées. Grimsby perd 38 unités sur 115, Hull 29 sur 91, Aberdeen 21 sur 91 et Fleetwood 11 sur 40 (carte 14). Les navires les plus anciens sont mis à la ferraille ; les plus récents, notamment des chalutiers de pêche arrière, sont vendus à l'étranger (Canada, Afrique du Sud, etc) ou convertis en navires ravitailleurs des plates-formes pétrolières de la mer du Nord. Les unités de pêche fraîche de plus de 42 m, souvent trop gourmandes en combustible et conçues pour la pêche dans les eaux lointaines interdites avec la mise en place des zones économiques exclusives des 200 milles, souffrent énormément de la crise. Près de 46 % d'entre elles sont déjà désarmées. Par contre les gros chalutiers-congélateurs lancés plus récemment sont, dans la mesure du possible, maintenus en exploitation même lorsqu'ils ne sont pas rentables. La

[1207] L'HOSTIS D., « La consommation des produits de la mer en Espagne », Dossier, Nantes, *Ifremer*, 1986, p. 16-21.

gamme des chalutiers de 24 à 42 m résiste mieux ; elle n'a perdu que 17 % de ses effectifs. Contrairement aux précédents, ces navires sont adaptés à l'exploitation des 200 milles européens. Face à cette situation, les armateurs s'efforcent de restructurer et de redéployer leur flottille. Ils pensent qu'il faut construire des unités plus petites. Il leur est également impératif de trouver de nouveaux lieux de pêche hors de l'Atlantique. Ainsi l'aménagement d'une base de pêche aux îles Falkland, situées dans l'archipel des Malouines au large de l'Argentine, dans l'une des dernières possessions britanniques d'outre-mer, peut permettre aux chalutiers-congélateurs d'exploiter les pêcheries du sud-ouest atlantique[1208].

Carte 14 – Évolution et structure de la flotte de pêche industrielle britannique (1974-1976)



1. Évolution de la flotte entre le 31 déc. 1974 et le 31 déc. 1976
2. Structure de la flotte

Source : FOURNET Ph., « Les pêches maritimes britanniques : une activité en crise », Poitiers, *Norois*, n° 99, 1978, p. 333

[1208] FOURNET Ph., « Les pêches maritimes britanniques : une activité en crise », Poitiers, *Norois*, n° 99, 1978, p. 332-334.

Globalement, la pêche industrielle traverse une crise généralisée dans l'Atlantique Nord et la mer du Nord à partir des années 1970, plusieurs années après La Rochelle. Cette crise trouve alors des racines communes liées au dépeuplement des fonds de pêche et à la hausse du prix de gazole et des autres fournitures à partir de 1974. La flotte des grands chalutiers, qui connaît un renouvellement récent avec le remplacement des navires classiques par navires à pêche arrière, recule partout. Dans les années 1980-1995, le nombre de grands chalutiers français de plus de 38 m diminue et devient marginal, passant de 112 en 1983 à 75 en 1995 (tableau 113).

Tableau 113 – Évolution de la flotte de pêche française (1983-1995)

Chalutiers	1983	1990	1995
Moins de 12 m	9 454	6 557	4 847
De 12 à 16 m	928	850	652
De 16 à 38 m	1 168	1 144	1 019
Plus de 38 m	112	100	75
Total	11 660	8 651	6 593

Source : Sénat, MARIANI Philippe Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France, 6 mars 1998, p.1

A La Rochelle, la flotte industrielle poursuit sa chute et disparaît au début des années 1990, malgré des phases d'espoir.

6.3 La pêche industrielle rochelaise entre crise et espoirs de reprise

En 1971-1972, des signes d'améliorations se font jour, mais le fort renchérissement du prix des produits pétroliers, en 1973-1974, précipite la crise des armements rochelais. En 1983, pourtant, un plan de relance de la pêche se traduit par l'arrivée au port d'une série de bateaux neufs.

6.3.1. Un espoir de reprise en 1971-1972

En 1969, les qualificatifs de la crise sont tous plus durs les uns que les autres et tous les protagonistes s'inquiètent. Le 1er octobre, J.-C. Menu, président du syndicat des armateurs à la pêche, lance « un cri d'alarme » en s'adressant à un ministre présent à La Rochelle. Les chalutiers classiques relativement anciens, encore qu'en bon état, désarment les uns après les autres et les plus modernes d'entre eux ont une exploitation de plus en plus difficile. Quant aux chalutiers à pêche arrière, bien qu'ayant des conditions d'exploitation plus favorables

dues à leur conception, ne dégagent pas un profit suffisant[1209]. Le Syndicat des marins de La Rochelle, quinze jours après, exprime la nécessité de sauver le port qu'il dit menacé de « faillite économique », alors que les marins ne sont pas responsables et que le désarmement de quatre chalutiers oblige cinquante officiers et marins sans emploi à s'inscrire au chômage. Il demande une réunion du comité local des pêches maritimes et exige des crédits pour construire des bateaux modernes[1210]. Ce dernier se réunit le 4 novembre en présence de nombreuses personnalités politiques et des représentants de toutes les professions de la pêche. L'armateur F.J. Castaing y évoque le « caractère dramatique » que revêt la situation du port, confronté aux apports insuffisants et aux charges qui vont sans cesse en augmentant. Il insiste sur l'urgence de créer des réserves, d'alléger les charges de gazole, de patente et d'équipage, de revaloriser les produits par des prix garantis et enfin de limiter les importations. La crise frappe gravement les marins, affirme le secrétaire du syndicat CGT qui rappelle, qu'en 1963, 900 officiers et marins naviguaient sur 70 chalutiers alors que six ans plus tard ils ne sont plus que 500 embarqués sur 41 navires, soit une chute de 44 % des hommes et de 41,5 % des navires. J.C. Menu constate que rien n'est fait par les pouvoirs publics. La réunion ne peut que dresser un constat et débouche sur la fixation d'une autre réunion[1211]. Elle émet un vœu demandant aux pouvoirs publics de prendre des mesures : subvention exceptionnelle de 20 % de la valeur des produits débarqués pendant deux ans ; exigence d'une loi-cadre affirmant la volonté des pouvoirs publics de poursuivre enfin une politique des pêches ; volonté que des mesures soient prises pour mettre un terme aux abus qui se produisent, en particulier dans le maillage des chaluts et la taille marchande des poissons pêchés[1212].

Mais en 1971, le recul des apports de poisson se poursuit. De 24 500 t en 1965, ils tombent à 18 500 t, alors que leur valeur marchande se réduit de 73 316 500 frs à 69 208 200 frs, soit une baisse de 25 % des apports et de 6 % de leur valeur. Le nombre d'officiers et de marins n'est plus que de 400 hommes embarqués sur 32 chalutiers de pêche industrielle et 35 bateaux de pêche artisanale. Les marins s'exilent dans d'autres ports, en Bretagne notamment dont nombre d'entre eux sont originaires, ou se reconvertissent à terre à l'usine Chrysler-France, entre autres, qui vient d'ouvrir à La Rochelle-Périgny sur la nouvelle zone

---

[1209] AD 17, 164 J, *Lettre de J.-C. Menu, président du Syndicat des Armateurs à la Pêche de La Rochelle, à Philippe Dechartre, secrétaire d'État auprès du ministre de Travail*, 1er octobre 1969.

[1210] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Lettre du secrétaire du syndicat au président du comité local des pêches maritimes,* 15 octobre 1969.

[1211] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle*, Procès-verbal de la réunion du comité local des pêches maritimes de La Rochelle*, 4 novembre 1969.

[1212] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *Vœu émis par le comité local des pêches maritimes de La Rochelle,* 17 novembre 1969

industrielle. Certes une décision a été prise en 1970, la création du cantonnement de la Grande-Vasière. Le nouveau maire de La Rochelle, Michel Crépeau, propose d'étudier l'implantation éventuelle d'une usine de transformation des produits agricoles et de ceux de la mer. J.-C. Menu, du syndicat des armateurs, déclare qu'une telle proposition ne se justifie pas car l'originalité de la pêche rochelaise réside dans le fait qu'elle est depuis toujours spécialisée dans des espèces nobles qui se consomment sans transformation et que leurs apports diminuent[1213].

Cependant, Jacques Bobinec, le secrétaire de la CGT des marins du port, perçoit une amélioration de la situation en 1971. Malgré la diminution des apports prévisible après le départ de nombreuses unités industrielles, les cours du poisson à l'encan sont plus équilibrés et plus stables, à la différence des années précédentes[1214]. En 1972, quatre nouvelles unités de type classique, à pêche latérale, arrivent au port : le *Cap-Saint-Jean*, le *Térékie*, le *Nicolas-Copernic* et le *Jules-Verne*, en provenance de Boulogne et Lorient. En début 1973, deux autres chalutiers de type classique et assez âgés, le *Notre-Dame Panetière* et le *Shamrock-IV*, arrivent eux aussi de Boulogne et Lorient. Courant 1974, les chantiers espagnols Luzureaga de Pasajes livrent deux chalutiers de pêche arrière commandés par l'ARPV. Cependant les futurs propriétaires de ces unités, s'interrogent sur l'avenir. telle Marguerite Onfroy : « Nous voulons bien faire un acte de foi pour La Rochelle qui a besoin de bateaux. Quant aux équipages, ils aspirent à de nouvelles conditions de travail. Mais avant toute décision prématurée, il nous faut savoir ce que seront les primes d'incitation ». En octobre 1972, des primes de 15 % de l'État et de 10 % du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) sont promises. Mais depuis, affirme M. Onfroy, les primes du FEOGA sont allées vers la grande pêche à la morue. La pêche rochelaise n'est pas sortie d'embarras ; tout au plus peut-on parler de reprise. Un certain courant d'optimisme s'est cependant installé à La Rochelle[1215]. Mais la crise pétrolière le réduit à néant.

6.3.2 Renchérissement du pétrole et rebondissement de la crise de la pêche

---

[1213] AD 17, Jx 262, « La pêche rochelaise et son avenir : de 24 500 t en 1965, les apports sont tombés à 18 500 t en 1971 », *Sud Ouest*, 9 février 1972.
[1214] *AD 17, Jx 262,* « La pêche rochelaise et son avenir *:* 1972 marquera-t-il un essor nouveau ? », *Sud Ouest*, 12 février 1972.
[1215] *AD 17, Jx 262,* CHAUCHET Franck, « La pêche à l'heure des choix : un certain optimisme à La Rochelle », *Sud Ouest*, 7 février 1973, p. 5.

Après cette courte période de répit, la crise rebondit en effet en 1973-1974 avec la hausse brutale des cours de l'énergie et des matières premières. En cinq ans, le prix de l'hectolitre de gazole augmente de 390 %, en passant de 10,60 frs en début 1972 à 52 frs au début de 1977. La part du poste combustible qui ne représente que 4 à 8 % du produit des ventes en 1972 atteint 15 à 20 % en 1977[1216]. Les conséquences de la crise pétrolière se font sentir dès août 1973 sur le prix du gazole, mais aussi sur d'autres fournitures qui utilisent le pétrole comme matière première. A La Rochelle, entre juillet 1972 et juillet 1973, les hausses des prix sont très sensibles. Ainsi, l'hectolitre de fuel-oil domestique passe de 11,82 frs à 20,90 frs soit une hausse de + 76,8 % ; le chalut caillou mixte en polyéthylène de 25 m/25 m passe de 30,90 frs à 36,52 frs soit une hausse de 18,1 % ; la tresse nylon de 280 m de long et de 60 m/m de section passe de 14,20 frs le kg à 22,44 frs soit + 58, 02 %. Ces hausses sont à mettre en parallèle avec celle du prix moyen du poisson à La Rochelle qui n'augmente que de 4,76 frs à 5,40 frs le kg soit + 13,4 %, ce qui est loin de compenser les hausses des charges[1217]. Le prix du poisson entre le 1er semestre 1975 et le 1er semestre 1974 n'augmente que de 6,13 % et de 49 % depuis le 1er semestre 1971, hors intervention du FROM. Le soutien des cours par le FROM améliore un peu ces hausses : + 12,43 % depuis le 1er semestre 1974 et + 58 % depuis le 1er semestre 1971. Mais cette compensation du FROM, rendue possible grâce à la dotation spéciale de l'État aux FROM sous forme de prêts, permet d'augmenter le prix moyen du poisson de 5,53 %, chiffre à rapprocher de l'augmentation du prix du gazole du 1er janvier 1971 à 1975, de 350 à 470 %. Dans la même période, le prix du matériel de pêche subit une hausse de 100 à 200 %, celui des patentes de plus de 100 %[1218].

Les coûts de construction s'accroissent considérablement à cause de la hausse des salaires, des cotisations sociales et du prix de l'acier. Le *Saintonge II*, chalutier de pêche arrière de 38 m lancé en 1966, a coûté 2,3 millions de frs à son armateur ; son homologue le *Gascogne III*, lancé en 1974, représentait un investissement de 4,5 millions de frs et un navire de ce type est estimé en 1978 à 8 millions de frs[1219]. Dans ces conditions, il devient très difficile d'obtenir des comptes d'exploitation positifs du fait de l'importance des annuités d'amortissement qui s'ajoutent aux coûts d'exploitation. L'enquête réalisée à La Rochelle en

---

[1216] FOURNET Ph., « Les pêches maritimes charentaises et leurs problèmes », Poitiers, *Norois*, n° 100, 1979, p. 626.

[1217] AD 17, 164 J, Syndicat des armateurs à la pêche, Courriers divers 1971-1973, *Lettre de J.-C. Menu président du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle au président de la Fédération des Syndicats d'Armateurs à la Pêche de l'Atlantique*, 21 août 1973.

[1218] [1218] AD 17, 164 J, Syndicat des armateurs à la pêche, Courriers divers 1971-1973, *Note de J.-C. Menu au secrétaire d'État aux Transports lors de sa visite à La Rochelle le 29 septembre 1975,* 27 septembre 1975.

[1219] FOURNET Ph., « Les pêches maritimes charentaises et leurs problèmes », *loc. cit.*, p. 626.

1976 auprès de quinze chalutiers met en évidence des résultats négatifs pour onze des quinze chalutiers pour lesquels les armements répondent. Parmi ces onze, sept sont à pêche arrière, ce qui confirme le poids des annuités d'amortissement de ces chalutiers coûteux et récents, construits entre 1967 et 1975, donc non encore amortis (tableau 114 et annexe 52).

Tableau 114 – Résultats d'exploitation de quinze chalutiers rochelais (1er semestre 1976)

Armement	Chalutier	Type	Longueur	Date	Marées	Tonnage	RESULTAT NET
ARPV	Valois	pêche arrière	38	1970	12	139,8	-85 174,95
ARPV	Gascogne III	pêche arrière	38	1974	9	104,8	-390 831,14
ARPV	Flandre	pêche arrière	38	1971	8	100,5	-310 083,81
ARPV	Angoumois	pêche arrière	38	1967	11	124,3	-190 522,99
Auger S.A.	Kresala	pêche arrière	41,1	1975	11	145	-63 433,00
Baron-Auger	Luc-Bernard	classique	41,5	1964	11	107	-89 476,00
Dahl	Shamrock	B.27	47,43	1966	11	147	-121 179,53
Dahl	Antioche III	B.27	47,83	1965	10	141,4	-68 965,73
Chalutiers LR	Nord Caper	pêche arrière	39	1967	11	177,3	-84 348,07
Chalutiers LR	Eider	pêche arrière	43	1975	11	144,8	-528 719,30
Chalutiers LR	Tadorne	classique	34	1964	7	61,05	-323 796,16
Laurent	Credo pêcheur	acier	27	1957	10	130	-41 042,36
Sté Aunisienne	Isbe	?	?	?	10	?	-62 969,45
ARPV	Saintonge II	pêche arrière	38	1967	11	174	68 020,00
Auger-Morillon	Koros	classique	37,45	1964	11	95	139 196,33
Yves du Manoir	Yves du Manoir	classique	38	1962	10	110	55 474,00
Laurent	Tourville	acier	26	1957	11	86	20 293,52
Laurent	Primauguet	acier	26	1958	11	62	33 413,35
Saint Blaise	Saint Blaise	classique	37,7	1964	11	132	131 615,00

Source : AD 17, 164 J, Dossiers divers, *Enquête sur les résultats d'exploitation des chalutiers de La Rochelle*, SACDIP, 1er semestre 1976. (15 questionnaires reçus sur 19 envoyés), Synthèse des fiches

La généralisation, dans ces années, des Zones économiques exclusives (ZEE) de 200 milles porte un autre coup à la flotte de pêche industrielle qui se voit éliminée des eaux cantabriques, d'où elle tirait une grande partie de ses captures en dorades et en merlus ; en outre elle doit respecter une réglementation draconienne relative aux maillages dans les eaux territoriales britanniques et irlandaises. Depuis le milieu de la décennie 1960, les apports débarqués par les chalutiers de pêche industrielle (de plus de 100 tx) régressent inexorablement. L'effondrement des apports est tel depuis 1976 que le chiffre d'affaires des

mareyeurs connaît lui aussi un net fléchissement et inquiète les professionnels de la criée (tableau 115)[1220].

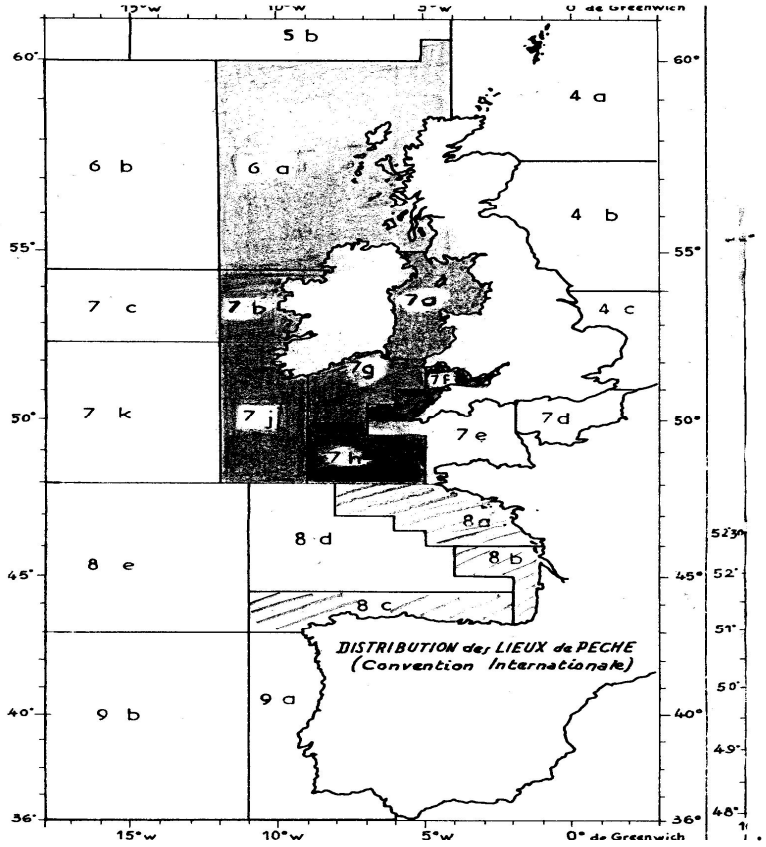
Tableau 115 – Évolution des apports en quantité et en valeur à La Rochelle (1968-1977)

Années	**1968**	**1970**	**1975**	**1977**
Apport (t)	12 582	11 109	9 904	6 300
Valeur (millions frs)	43,3	40,5	59	50

Source : FOURNET Ph., « Les pêches maritimes charentaises et leurs problèmes », *art. cit.*, p. 626.

Les lieux de pêche des chalutiers industriels rochelais, entre 1973 et 1975, se déplacent vers le nord, des zones allant des côtes espagnoles (8 C) et du golfe de Gascogne au sud de la Bretagne (8 A, 8B) vers celles qui longent les îles britanniques au sud et en mer d'Irlande (7 H au large de la Bretagne, 7 G et 7 A en mer d'Irlande) (carte 15).

Carte 15 – Évolution des lieux de pêche des chalutiers industriels rochelais (1973-1975)



*En rayé : zones de pêche traditionnelle des chalutiers industriels rochelais
*En grisé : zones où se renforce la présence des chalutiers industriels rochelais

Source : AD 17, 164 J, *Données de l'ISTPM*, carte de synthèse (annexe 55)

[1220] FOURNET Ph., « Les pêches maritimes charentaises et leurs problèmes », Poitiers, *Norois*, n° 100, 1979, *loc. cit.*.

A la fin de l'année 1974, les 43 grands chalutiers de type J3[1221] encore armés dans le port appartiennent à 17 sociétés, dont les plus importantes sont au nombre de 8, mais cette importance est toute relative car la plus grande, la Société Maritime de Pêche (SMT), arme 6 bateaux. L'ARPV et J. Laurent en ont 5 et les autres 3 à 4. Les premiers armements nés au début du XX^{e} siècle, comme Dahl et Cie, Les Chalutiers de La Rochelle et l'ARPV, s'affaiblissent encore. L'armement Horrassius qui, en 1960, était le plus gros armement et gérait 10 chalutiers tous propriétés de sociétés quirataires, a disparu. N'apparaissent plus que 2 unités de sociétés quirataires, alors qu'elles représentaient une grande partie de la flotte dans les années 1960 (tableau 116 et annexe 53). A la même date, 39 petits bateaux de moins de 100 tx sont armés dans le port, dont certains dépendent d'armements industriels cités, en particulier la SMT et J. Laurent (annexe 54).

Tableau 116 – Les armements de chalutiers J 3 à La Rochelle (31 décembre 1974)

Armements	**Nombre de chalutiers**
Société Maritime de Pêche	6
ARPV(J.-C. Menu)	5
Dahl et Compagnie	4
Auger André	4
CAPA	4
Laurent Jacques	4
Chalutiers de La Rochelle (F.J. Castaing)	3
Société Aunisienne	3
Hédant	1
Onfroy-Frezouls	1
Maurice Onfroy	1
Le Formal	1
Société quirataire	1
Société quirataire Le Clapotis	1
Sevellec	1
Piremi	1
Borget	1
Le Jolif	1
Total	**43**

Source : *Sud Ouest*, 17 janvier 1975

[1221] Chalutiers J 3 : les définitions varient, mais la plus fréquemment donnée est celle qui correspond aux grands chalutiers de plus de 100 tjb.

En janvier 1975, selon le président du Syndicat des Armateurs à la Pêche, La Rochelle compte encore douze armements de pêche industrielle embarquant 631 marins[1222]. Les plus importants sont la Société de gérance d'armement à la pêche (SOGERAP), qui regroupe les chalutiers de l'armement A. Auger avec 126 marins. L'ARPV avec 115 marins, la Société Dahl et Cie et les Chalutiers de La Rochelle de F.J. Castaing n'en comptent que 61 chacune. Ces trois armements historiques du port sont toujours là ; ils emploient 37,5 % des équipages, mais ne jouent plus un rôle déterminant (tableau 117). Les douze armements font aussi travailler 1 356 personnes à terre, dont 101 au service de la halle à marée pour le compte de la chambre de commerce ; pendant que 565 sont employés par les entreprises de mareyage et de traitement du poisson, 50 le sont par le Groupement d'armateurs à la pêche pour le déchargement des chalutiers et 9 travaillent pour le compte du FROM et du Syndicat des Armateurs. D'autres emplois, liés à la pêche, sont au nombre de 500 (fabrique de glace, réparation, avitaillement, transport, etc). Les armements de pêche artisanale représentent 250 personnes. Au total, la pêche emploie 2 106 personnes[1223].

Tableau 117 – Situation de l'armement industriel du port de La Rochelle (janvier 1975)

Armements (dont l'adresse est à La Rochelle - LR- ou à proximité)	**Emplois**
Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV) – LR	115
Compagnie d'Armement à la Pêche de l'Atlantique (CAPA) - LR	45
Société Dahl et Cie - LR	61
Hédant Adolphe - LR	15
Laurent Jacques - LR	70
Le Formal René (patron de pêche) – Sainte-Soulle près de La Rochelle	10
Les Chalutiers de La Rochelle (F.J. Castaing) - LR	61
Onfroy-Frezouls - LR	15
PI-RE-MI - LR	10
Société Maritime de Pêche (Maurice Géneaudeau) - LR	78
Société de Gérance d'Armement à la Pêche, SOGERAP (A. Auger)- LR	126
Société Aunisienne de Pêche - LR	23
	631

Source : AD 17, 164 J, *Lettre de J.-C. Menu président du Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle au trésorier payeur général de la cité*, 14 janvier 1975

Le déclin de la pêche industrielle se poursuit. Sur les neufs premiers mois de 1977, douze chalutiers J 3 sont désarmés ou vendus. Il ne reste plus en activité que vingt-deux

[1222] La Société Maritime de Pêche (SMT) est créée le 1er janvier 1971 pour reprendre la gestion des trois chalutiers du beau-père de Maurice Génaudeau, gérant de la SARL. La CAPA est la société de Concarneau qui reprend l'armement Frédéric.

[1223] AD 17, 164 J, *Lettre de J.-C. Menu président du Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle au trésorier payeur général de la cité*, 14 janvier 1975.

navires J3 ; encore faut-il préciser que cinq de ceux-ci sont « susceptibles d'être désarmés ou vendus dans un proche avenir ». Les vingt-deux qui restent en activité appartiennent à 9 armements, le plus important étant ceux d'André Auger et Jacques Laurent avec 4 unités. Les grandes sociétés de la première moitié du XX^{e} siècle sont réduites à quelques unités : Les Chalutiers Rochelais de F.J. Castaing avec 3 unités, l'ARPV avec 2 et Dahl avec une seule (annexe 56).

Les unités encore en activité sont de moins en moins nombreuses ; les chalutiers désarmés, en instance de vente, ne se comptent plus. Même les armements les plus anciens comme O. Dahl et l'ARPV sont contraints de se débarrasser de la majorité, sinon de la totalité de leurs navires. En 1977, selon P. Fournet, il ne reste plus que 16 chalutiers de pêche industrielle ; la flottille a diminué de 78 % depuis 1965 (tableau 118).

Tableau 118 – Évolution du nombre de chalutiers de plus de 100 tx à La Rochelle (1965-1977)

Années	**1965**	**1970**	**1975**	**1977**
Nombre de chalutiers de plus de 100 tx	73	48	35	16

Source : FOURNET Ph., « Les pêches maritimes charentaises et leurs problèmes », *loc. cit*.

Lors d'une réunion du comité local des pêches maritimes, le 2 mars 1978, l'administrateur en chef des Affaires maritimes fait état de chiffres des années 1976-1977 qui confirment l'accentuation rapide de la « grave crise » qui frappe la pêche locale, particulièrement la pêche industrielle. Entre le 31 décembre 1976 et le 31 décembre 1977, le nombre de chalutiers de pêche industrielle est passé de 30 unités à 16, quasiment divisé par deux. La situation n'est pas aussi grave pour la pêche artisanale (moins de 100 tx) qui, pour la même période, passe de 49 à 44 unités. « L'année s'était achevée sur la confirmation éclatante de la crise qui frappe la pêche industrielle rochelaise » dit l'administrateur. La baisse des apports est uniquement imputable à la pêche industrielle, alors que la pêche artisanale augmente les siens et la valeur de ses ventes, laquelle intègre en nombre limité les apports de navires étrangers au port (tableau 119). La part de cette pêche artisanale s'accroît notablement, passant de 32 % du tonnage total en 1973 à 43 % en 1977, de 31 à 50 % dans la même période en valeur. Les pêcheurs artisans, conscients de constituer une famille professionnelle ayant des intérêts spécifiques à défendre, s'organisent au sein de la Société

Coopérative de Crédit Maritime qui effectue leur comptabilité, mais envisagent d'aller plus loin dans la coopération. La pêche côtière, qui s'exerce dans le Pertuis, s'accroît elle aussi. Son activité constitue, dit le représentant des Affaires maritimes « un risque sérieux pour la protection des stocks de poisson. En effet, la zone des Pertuis constitue un lieu de prédilection pour la reproduction et le séjour des jeunes de certaines espèces (sole, merluchon, merlan, rouget) ». L'ISTPM, qui a procédé avec les pêcheurs côtiers à une étude approfondie, montre que « la proportion de produits de taille non marchande est alarmante », traduisant la destruction d'immatures[1224].

Le rapporteur confirme qu'en 1977 douze chalutiers en activité sont vendus : *Shamrock IV, Luc Bernard, Gascogne III, Saintonge III, Valois, Flandre, Oriane, Nord-Caper, Hurlevent, Symphémie, Terekie* et *Roussillon.* A ces ventes de chalutiers en activité, il faut ajouter celles de navires déjà désarmés : *Isbe, Bigorre* et *Chassiron.* Enfin fin décembre 1977, les armateurs expriment leur intention de désarmer trois autres unités : *Yves du Manoir*, *Kresala*, *Antioche III*. Ce dernier est cependant remis en activité par la SARMA, la Société Anonyme Rochelaise de Mareyage et d'Armement, qui vient de se constituer à l'initiative de mareyeurs[1225].

Tableau 119 – Activité de pêche industrielle et artisanale à La Rochelle (1976-1977)

Production	**Tonnage 1976**	**Valeur 1976 (frs)**	**Tonnage 1977**	**Valeur 1977 (frs)**
P. industrielle	8 200	57 000 000 frs	6 300	50 000 000
P. artisanale	4 400	40 000 000 frs	4 800	50 000 000
Total	12 600	97 000 000	11 100	100 000 000

Source : BATAILLE, administrateur des Affaires maritimes,
Rapport au comité local des pêches maritimes de La Rochelle, 2 mars 1978

Selon le Syndicat des armateurs à la pêche, six armements exploitent l'essentiel de la flottille industrielle rochelaise. Les plus importants sont ceux de l'ARPV et d'A. Auger. L'ARPV arme 5 unités datant de moins de 10 ans, de plus de 32 à 38 m, tous des chalutiers de pêche arrière. A. Auger en arme aussi 5 de même longueur, un peu plus anciens et pour 4 d'entre eux des chalutiers classiques à pêche latérale. La Société des Chalutiers de F.J. Castaing n'en compte plus que 3 dont 2 navires de pêche arrière. Deux autres sont réduits à 2

[1224] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins, *Procès-verbal de la réunion du comité local des pêches maritimes,* 2 mars 1978, p. 4.
[1225] *Ibid*, p. 6

unités : Onfroy-Frezouls avec 1 classique et 1 pêche arrière et la CAPA (ex-Frédéric) 2 classiques. L'armement Dahl n'a plus que l'*Antioche III*, un classique de 42 m (tableau 120).

Cette contraction forte de la flotte de pêche industrielle locale débouche sur une réduction tout aussi forte des équipages. De 1 300 marins à la pêche au large en fin 1966, elle passe à 600 en 1970, 326 en 1976, 170 en 1978. Ainsi, un relevé du FROM de février 1976 fait état des 35 navires de plus de 100 tx embarquant encore 378 hommes (annexe 57).

Tableau 120 – Principaux armements industriels rochelais (mai 1977)

Armements	**Nom des navires**	**Longueur**	**Date mise en service**
ARPV	*Saintonge II*	32/38 m, p. arrière	1967
	Flandre	«	1970
	Valois	«	1970
	Angoumois	«	1969
	Gascogne III	38 m, p. arrière	1974
Sté Les Chalutiers de La Rochelle (Castaing)	*Tadorne*	37 m, classique	1965
	Nord-Caper	33/39 m, p. arrière	1967
	Eider	39/43 m, p. arrière	1975
Auger	*Yves du Manoir*	32/38 m, classique	1962
	Saint Blaize	«	1963
	Koros	38 m, classique	1964
	Kresala	33/41 m, p. arrière	1973
	Fomalhaut (Onfroy)	38 m, classique	1964
Dalh	*Antioche III*	42 m, classique	1965
Onfroy/Frezouls	*Paliria*	30/34 m, classique	1962
	Antiochus	33/41 m p. arrière	1975
CAPA	*Symphémie*	33 m, classique	1964
	Roussillon	35 m, classique	1966

Source : AD 17, 164 J, Syndicat des Armateurs à la Pêche,
Statistiques des différents ports de France, 1977-1978

Cette situation inquiète vivement marins pêcheurs et armateurs encore en activité. Pour la première fois, en février 1975, ils manifestent ensemble, défilant jusqu'à la préfecture de Charente-Maritime. Des armateurs, dont Castaing et Laurent, les accompagnent. Ils sont reçus par le chef de cabinet du préfet[1226]. La situation devient une « véritable catastrophe » en 1976. « Si la situation ne s'améliore pas rapidement, nous sommes tous condamnés. Nous ne pourrons pas survivre longtemps avec toutes les difficultés qui depuis plusieurs années nous

[1226] AD 17, Jx 262, « Les marins pêcheurs défilent jusqu'à la préfecture où une délégation est reçue », *Sud Ouest*, 27 février 1975.

assaillent de toutes parts. Cette fois, nous avons atteint je crois le point de non-retour, affirme J.-C. Menu, […]. Nos exploitations ne sont pas rentables et je vois mal comment nous pourrons nous sortir de cette passe ». Les mareyeurs-expéditeurs, au nombre de soixante-dix représentant un effectif global de quatre-cents personnes avec leurs employés, commencent eux aussi à désespérer. Ils travaillent avec du poisson provenant de Bretagne pour compenser la réduction des apports rochelais. Les personnels de la chambre de commerce employés à la halle à marée expriment leur crainte de subir des licenciements. La crise de la pêche rochelaise atteint, pour tous les professionnels, un point de non-retour. Même si des aides étaient allouées elles ne pourraient résoudre le dépeuplement des fonds, d'autant que « des unités russes, pour ne citer qu'elles, pêchent au filet pélagique, détruisant aussi bien les adultes que les petits poissons » soulignent armateurs et patrons-pêcheurs[1227].

Les pouvoirs publics se préoccupent de cette situation mais les mesures apparaissent limitées. Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux transports, vient à La Rochelle en septembre 1975, écoute le monde de la pêche, insiste sur la nécessité d'une harmonisation des politiques des pêches à l'échelle européenne tout en reconnaissant que l'on n'en est pas encore là, mais affirme que « la CEE constitue un atout considérable pour la sauvegarde des pêches maritimes françaises ». Il est conscient que la profession souffre et, dit-il, « même si je suis venu ici avec les poches vides, je repars confiant en l'avenir »[1228]. En janvier 1976, Jacques Chirac, premier ministre, en visite à Lorient, annonce un doublement de la subvention versée aux armements pour l'approvisionnement en gazole pour le premier semestre 1976, mais affirme que la France est « en économie libérale », ce qui sous-entend que l'État ne peut tout régler et que les armements doivent se prendre en charge. Cela ne satisfait pas J.-C. Menu qui considère cette annonce comme une « aumône »[1229]. Le conseil général de Charente-Maritime, en février 1977, organise un débat sur l'avenir de la pêche. Sa commission des pêches présidée par Michel Crépeau se comporte comme une commission parlementaire et entend toutes les voix autorisées. L'accent est mis sur la nécessité que l'État donne aux Affaires maritimes les moyens d'assurer sa mission et notamment de surveiller de façon efficace le respect de la réglementation des pêches, de prendre des mesures pour maîtriser les importations de poisson et éviter l'effondrement des cours. Enfin, il propose d'encourager les

---

[1227] CHAUCHET F., « La pêche rochelaise en 1976 : une véritable catastrophe », *Sud Ouest*, 14 janvier 1977, p. B.
[1228] CHAUCHET F., « M. Cavaillé, secrétaire d'État aux transports : aucune solution miracle dans les poches, seulement le souci de réconforter le monde de la pêche », *Sud Ouest*, 1er octobre 1975.
[1229] « Une aumône pour la pêche », *Sud Ouest*, 21 janvier 1976.

initiatives des gens qui, pour la première fois, veulent investir dans la pêche, en particulier dans des navires plus petits de 20 à 24 m[1230]. Le conseil général décide d'accorder une aide financière d'un million de frs, dont 520 000 frs à la chambre de commerce pour réduire l'incidence des taxes perçues sur certaines espèces de poisson débarquées à la halle à marée, 111 000 frs pour aider au développement de la coopérative maritime de pêche artisanale, 81 300 frs pour la formation professionnelle et 287 000 frs pour l'aquaculture afin de financer, plus particulièrement, une opération de réensemencement des pertuis en pétoncles[1231].

Un autre problème se fait de plus en plus sentir : le manque d'équipage, de patrons comme de marins pêcheurs. « Combien de chalutiers sont restés en attente d'un ou plusieurs hommes. J'ai connu jusqu'à huit jours. Combien de kilomètres avons-nous parcouru pour trouver un marin » affirme Michel Morlier[1232]. Dès 1966, avec l'éclatement de la crise rochelaise, la CGT des marins du port affirme que « depuis trois mois le port de pêche de La Rochelle manque d'effectif pour armer ses chalutiers [1233]». Elle dénonce les raisons de cette pénurie d'effectif de marins : la dégradation des recettes de vente des marées à l'encan liée à l'appauvrissement des fonds de pêche, en particulier du merlu, et à des prix de vente trop bas :

> « Certains armements disent que c'est dû aux congés payés. La véritable raison, affirme le syndicat, provient d'une défection de plus en plus massive. Les marins rochelais qui quittent la pêche pour se reclasser à terre ne veulent plus aller en mer pour 5 ou 10 frs par jour et travailler de 15 à 20 h par 24 h de mer. Travailler, ils n'ont jamais refusé, mais ils veulent un salaire qui corresponde au travail fourni. Ce salaire, ils ne l'ont pas même en ramenant de gros tonnages de poisson variés, mais de moindre valeur que le merlu-triage. La pêche au merlu ne rendant plus ce qu'elle a donné, que faire ? Aller en Mauritanie ? Aller dans le nord de l'Écosse ? Pêcher du tonnage, c'est possible, mais le vendre à quel prix. Trop de profiteurs vivent du travail des pêcheurs, les pêcheurs en ont assez ; c'est pour cela que de plus en plus ils quittent le métier[1234] ».

[1230] CHAUCHET Franck, « Le débat sur la pêche au conseil général », *Sud Ouest*, 7 février 1977
[1231] « Une aide du conseil général de la Charente-Maritime », *Le Marin*, 11 février 1977.
[1232] MORLIER Michel, ancien capitaine d'armement de la SMT, *Entretien*, Musée maritime, 26 janvier 2013.
[1233] AD 17, Fonds privé du Syndicat des marins de La Rochelle, *communiqué du syndicat*, 2 septembre 1966.
[1234] *Ibid.*

En 1973, les armateurs créent un service de recrutement pour tenter de remédier au manque de main-d'œuvre. En effet, à chaque marée, les chalutiers doivent pallier au tout dernier moment l'absence d'un ou plusieurs équipiers. Ils font appel aux « marins occasionnels qui hantent jour et nuit les quais du port » note *Sud Ouest*[1235]. Mais parfois, surtout dans la période des congés, l'effectif par trop décimé oblige le bateau à rester à quai, entraînant une perte sèche pour l'armateur et les marins. Sous l'égide du FROM sud-ouest, les armateurs créent un bureau du personnel navigant avec « un sergent recruteur » qui attire une trentaine de Boulonnais et une dizaine de Malouins et Vendéens[1236]. Cette crise de recrutement est évoquée lors d'une réunion du conseil de perfectionnement de l'école d'apprentissage maritime de La Rochelle en novembre 1973. L'action engagée semble porter ses fruits constate le conseil, car quarante à cinquante marins de l'extérieur sont arrivés à La Rochelle. « Mais la majorité est repartie. D'autre part, la qualité de ces marins est parfois douteuse » précise le compte rendu du conseil. « Quant aux mousses sortis de l'école, seuls 25 ont embarqué à la pêche au large au début de l'été, sur un effectif total de 64. Mais un nombre important ont débarqué. Il en restait 15 au 1er octobre [1973] ». L'armateur Frézouls, président de la commission emploi de La Rochelle, présent à cette réunion, affirme que « 15 à 18 % du personnel actuel a plus de 45 ans et devra donc être remplacé dans les 10 ans, soit 163 personnes ». La crise de vocations pour la pêche rochelaise se traduit aussi par l'embarquement d'élèves sortant de l'EAM au commerce, à la grande pêche et en d'autres ports que La Rochelle »[1237].

6.3.3 Plan de relance de 1980 et rebond des années 1983-1984

Les années 1980 voient l'implication de l'État dans un nouveau plan de relance de la pêche mis en place en janvier 1981. L'argumentation présentée repose sur la réflexion menée lors de la préparation du VIIIe plan : le plan de relance vise à assurer la sauvegarde de l'essentiel de l'outil de pêche pendant la période de reconstitution des stocks de poisson ; il cherche aussi à augmenter les résultats d'exploitation des armements par des économies sur les coûts de production et par une meilleure valorisation des captures au premier stade de leur commercialisation. De nombreuses dispositions sont envisagées pour améliorer le

---

[1235] CHAUCHER Frank, « Pour remédier au manque de main-d'œuvre, les armateurs créent … un service de recrutement », *Sud Ouest*, 1 octobre 1973.
[1236] *Ibid.*
[1237] AD 17, 164 J, dossier EAM, *Conseil de perfectionnement de l'école d'apprentissage maritime de La Rochelle,* 6 novembre 1973.

fonctionnement du marché et accroître le rôle des organisations de producteurs. En pratique, le budget du Fonds d'intervention et d'organisation des marchés (FIOM) est augmenté et atteint 120 millions de frs contre 36 millions au budget initial ; les dotations budgétaires pour les subventions à l'investissement naval sont en augmentation et un crédit est spécialement affecté à l'aide au maintien de la flotte de chalutiers de 800 à 1 500 cv. Par ailleurs, les aides à la pêche artisanale dans le cadre du plan de relance sont étendues aux navires de moins de douze mètres, ce qui donne satisfaction à des revendications formulées par les petits artisans pêcheurs[1238]. Les taux de l'aide du plan de relance font l'objet d'une réunion du comité central des pêches maritimes (CCPM) en date du 29 novembre 1979. L'un des participants, Guenais, s'étonne des fortes différences constatées dans le taux de l'aide, certains bateaux de 20 m bénéficient d'une aide de 5 % pendant que des unités plus petites se voient octroyer jusqu'à 25 % et qu'une prime de 15 % est attribuée à un navire de 27 m. Le président du comité central affirme qu'en raison de la pauvreté des crédits figurant sur les lignes budgétaires qui approvisionnent le plan de relance, une réfaction générale est proposée pour l'ensemble des dossiers par la direction des Pêches. Décision est prise d'émettre une protestation par un courrier du président adressé au directeur des pêches[1239].

En 1983, la pêche rochelaise est à l'heure de ce plan. Six nouveaux bateaux sont lancés, alors qu'avec 8 182 t le port enregistre une baisse des apports de 4,64 % par rapport à 1982 pour une valeur de 101 436 560 frs, en baisse de 3,70 %[1240]. En juin 1984, le *Scapiria I*, premier chalutier de 30 m, est construit par les Ateliers du Bastion aux Sables-d'Olonne. C'est un événement car il est le premier chalutier neuf de pêche industrielle à revenir à La Rochelle, alors qu'il n'en reste plus que six : le *Kresala*, l'*Angoumois*, l'*Antiochus*, *l'Antioche IV*, le *Credo du Pêcheur* et le *Koros* qui est en voie d'être vendu. La SARMA, Société d'Armement et de Mareyage, est le dernier armement industriel créé, en 1978, par les mareyeurs rochelais pour tenter de sauver la pêche industrielle. Elle réunit trente-trois mareyeurs et un transporteur. Son objectif est de poursuivre l'exploitation des chalutiers restant à La Rochelle. Cet armement négocie l'achat du *Péoria*[1241]. En octobre 1984, celui-ci

---

[1238] MEURIOT É. La flotte de pêche française de 1945 à 1983, politique et réalité, *op. cit.* , p. 86.
[1239] AD 17, 164 J, Courrier du Comité central des pêches maritimes, *Procès-verbal de la réunion de bureau*, 24 janvier 1980.
[1240] Archives privées Y. GAUBERT, journaliste, « Le crédit maritime », article pour *France-pêche*, 23 mai 1984.
[1241] Archives privées Y. GAUBERT, « Le Scapiria 1 va renforcer la pêche industrielle rochelaise », article pour *France-pêche*, 27 juillet 1984.

sort pour sa première marée le 24 septembre pour le compte de la SCAPIR[1242], dont le président, l'armateur A. Auger, constate que cette première marée est satisfaisante. Le bateau a une bonne tenue de route et sa vitesse correspond à ce qui était espéré. Il a ramené 26 t de poisson, des espèces d'hiver (lotte, raie, morue, merlan, un peu de merluchon, etc), ce qui compte tenu du mauvais temps rencontré est plutôt encourageant. L'équipage est formé de huit hommes, un nombre plus limité que dans les unités plus anciennes, facteur de réduction des coûts d'exploitation[1243].

En novembre 1984, Le *Grand Schelem* est baptisé pour le compte de Paul Quilbeuf. Chalutier de pêche arrière à pont couvert en acier, il mesure 20,60 m de long et jauge 49 tjb. Équipé d'un moteur Poyaud de 500 cv et d'un moteur auxiliaire Perkins de 180 cv, il est équipé de deux treuils scindés de 1 500 m. Un treuil supplémentaire muni d'un câble électrique permet le branchement d'une sonde pour le filet pélagique. La passerelle possède un équipement électronique très complet, dont un radar, un radar couleur, un sondeur couleur, un sondeur papier, deux récepteurs de navigation, un sonar, un loch économètre*, deux VHF, un pilote à microprocesseur, un decca avec traceur*, deux goniomètres*, un interphone et un système de surveillance vidéo. Le coût du bateau s'élève à 4,8 millions de frs, dont le financement est assuré à hauteur de 20 % par une subvention, de 9 % par une avance remboursable du département et de la région et le reste par un apport personnel et des prêts bancaires sur 12 ans. La Rochelle attend encore trois 17,50 m sur le programme de l'année 1964 et pour 1985 sont prévus un 17,50 m, un 20,50 m et un 24 m. Ainsi, fin novembre, un nouveau chalutier pêche arrière, le *Kingfisher,* effectue sa première marée. Il mesure 17,50 m, mais il est puissant, avec un poste très confortable, disposant d'un carré spacieux et d'une cuisine bien équipée. La passerelle est conçue pour diminuer le poids dans les hauts du navire. Cinq hommes embarquent à bord. Son équipement électronique n'a rien à envier au *Grand Schelem.*

Depuis 1982, le plan de relance s'est donc traduit par l'arrivée d'une série de bateaux neufs. Cette arrivée de bateaux performants a permis de maintenir les apports, mais pas de les

---

[1242] SCAPIR, Société coopérative anonyme de la pêche industrielle rochelaise, fondée en pleine période de déclin de la pêche hauturière, pour tenter de l'aider.

[1243] Archives privées Y. GAUBERT, « Le Scapiria I prend le bon départ », article pour *France-pêche,* 16 octobre 1984.

augmenter, car parallèlement les vieilles unités industrielles continuent à disparaître[1244]. Les résultats de l'année 1984 sont marqués par un léger retrait du tonnage des apports (8 049 t, contre 8 181 t en 1983, soit – 1,63 % (annexe 45). Le chiffre d'affaire connaît cependant une petite progression, atteignant 105 061 807 frs, soit + 3,57 %. « Ce n'est pas merveilleux, mais depuis deux ou trois ans les résultats du port sont stabilisés ; encore un peu de temps et ils vont remonter » écrit Y. Gaubert, qui note que, dans le même temps, la flotte industrielle continue de s'amenuiser. En 1984, le *Monique-André*, le *Roussillon* et le *Koros* quittent le port. En compensation, l'armement Auger rapatrie le *Kresala* de Lorient. C'est ce chalutier qui prend la tête du port et coiffe l'*Angoumois* qui était le meilleur l'année précédente. Mais, construit en 1977, c'est une unité très gourmande en fuel, ce qui est un désavantage quand il vient vendre à La Rochelle, car sa route est allongée de 40 h par rapport aux navires basés en Bretagne. Souvent, d'ailleurs, il vend à Concarneau ou à Douarnenez, surtout si la pêche ne comporte pas beaucoup de merlus et de merluchons, poissons toujours très appréciés à La Rochelle, mais surtout des poissons divers. Le nouveau 24 m de la SARMA tient les espoirs mis en lui A la pêche artisanale, c'est le *Boomerang III* de Bernard Mancell qui arrive nettement devant le *Lui II* du patron Michel Gaboriau[1245].

Mais les résultats du port continuent à baisser, passant sous la barre des 8 000 t d'apports et diminuent en 1985, 1986 et 1987 : 7 622 t, 7 532 t et enfin 7 465 t (annexe 45). Le maintien d'une flotte de chalutiers industriels devient aléatoire. En 1985, avec un apport de pêche fraîche de 7 625 t, soit 30 % du chiffre record de 1964, La Rochelle se retrouve au dixième rang derrière les Sables-d'Olonne, Penmarc'h et Loctudy, deux ports de pêche artisanale de Bretagne. Le déclin est patent aussi si l'on compare ces apports rochelais à ceux de son principal concurrent sur la côte atlantique, Lorient. Avec 72 068 t, ce dernier enregistre un tonnage presque dix fois supérieur à celui de La Rochelle (tableau 121), alors qu'il était derrière dans les années 1920.

Tableau 121 – Apports de pêche fraîche des dix premiers ports de pêche français (1985)

[1244] Archives privées Y. GAUBERT, « Le Grand Schelem, un nouveau 20,60 m pour La Rochelle », article pour *France-pêche*, 9 novembre 1984.
[1245] Archives privées GAUBERT Y., « La Rochelle : le *Kresala* en tête », article pour *France-pêche*, 26 février 1985.

Ports	Tonnages (en t)	Valeurs (en frs)
Boulogne	85 692	544 722 000
Lorient	72 068	630 429 000
Concarneau	34 420	408 000 000
Le Guilvinec	18 058	260 442 000
Douarnenez	16 804	184 488 000
Dieppe	14 752	151 869 000
Penmarc'h	11 978	160 352 000
Les Sables-d'Olonne	11 552	201 313 000
Loctudy	9 205	142 567 000
La Rochelle	7 625	106 290 000

Source : CCI Quimper, *Les ports de pêche*, 1986

6.3.4 Les derniers soubresauts de la pêche industrielle rochelaise

Dans les années 1980 se produit un dernier sursaut. Mais la chute reprend très vite. Les derniers chalutiers industriels disparaissent au début des années 1990.

Certes, en mai 1985, le *Nord-Caper*, chalutier de pêche arrière de 38 m de l'armement Castaing, désarmé depuis sept ans, est vendu à un armateur chypriote qui l'acquiert pour le faire naviguer sous pavillon grec. Remis en état en quinze jours, il rejoint Le Pirée le 17 mai pour être transformé en chalutier-congélateur et aller pêcher sur la côte ouest de l'Afrique[1246]. En décembre 1985, le dernier chalutier de l'armement Auger, le *Kresala*, est vendu et quitte la France pour l'Argentine, pour aller pêcher le merlu au large de Mar del Plata. Vieux de dix ans, ce navire de pêche arrière de 40 m, n'est pas très vieux, mais sa rentabilité n'est plus assurée. Des problèmes mécaniques, l'éloignement des zones de pêche, le manque de motivation ou d'intérêt des associés de l'armement, toutes ces raisons conduisent à la vente. Ce sont les mêmes arguments que développe Marguerite Onfroy, la seule femme armateur en France, pour expliquer sa décision de vendre son dernier bateau en février 1986, l'*Antiochus*. C'est un pêche arrière de 41 m qu'elle possède depuis trois ans et qui n'est plus rentable, d'autant qu'il est trop gourmand en fuel, dispose d'une cale trop petite

[1246] Archives privées Y. GAUBERT, « Le Nord Caper quitte La Rochelle pour le Pirée », article pour *Le Marin*, 22 mai 1985.

et ne peut fabriquer de la glace à bord, alors que les lieux de pêche sont éloignés, comme les Shetlands au nord de l'Écosse[1247].

Mais en octobre 1987 survient un événement avec la mise en service du *Force 17*, le premier chalutier de 38 m neuf depuis de longues années et le premier de cette taille jamais construit en Charente-Maritime puisqu'il sort du chantier IMC (Ingénierie Marine et Commercialisation) de Rochefort. Commandée par la SARMA, cette unité vient renforcer la flotte des trois chalutiers de 38 m de cet armement industriel, l'*Angoumois*, l'*Antioche IV* et le *Péoria*[1248]. Avec une certaine stabilisation autour de 7 500 t de poisson débarqué dans les années 1985-1987, le port semble s'en sortir, « ça va mieux, nettement mieux […]. C'est un score flatteur, révélateur du bon état de santé de la flotte rochelaise » écrit un journaliste de *Sud Ouest.* « Le port récolte les fruits de la série d'investissements engagés ces dernières années » commente Gérard Cognacq, directeur de la halle à marée. Pour lui, la progression est significative dans la catégorie des moins de 100 tx et plus encore des chalutiers côtiers qui multiplient leurs apports par deux. Ils sont, en effet, de plus en plus nombreux à éviter de vendre directement aux mareyeurs et passent leur marée par la criée[1249].

Les chiffres des années 1988 et 1989 confortent cet optimisme, en franchissant la barre des 9 000 t : 9 198 t en 1988, 9 120 t en 1989 (annexe 45). Ce regain d'activité est lié à la mise en exploitation de nouvelles unités modernes, à l'utilisation de chaluts aux fils plus fins, offrant moins de résistance à l'eau donc d'un traict plus économe en gazole, et à des techniques permettant une meilleure navigation ; plus rapide et plus économe, telle la peinture auto-lissante des coques et l'installation d'un bulbe d'étrave* du navire[1250].

Après le *Sainte-Anne de la Palud* en février 1989, un autre chalutier de pêche artisanale, le *Claudies Soraya*, est baptisé le 7 mars. Long de 24,90 m, il coûte 7,5 millions de frs et embarque un équipage de neuf hommes, dont huit matelots jusqu'alors au chômage. C'est le dernier bateau du programme d'investissement de l'année 1987. Les trois navires déjà programmés dans le cadre du budget 1988 sont en construction[1251]. En août 1989, deux chalutiers artisanaux sont baptisés, le *Paphido 2* long de 18,50 m, et le *Stémiric* de 22,80 m. Ils ont été commandés avant la décision de la Communauté Européenne qui exiger que tout lancement d'unité nouvelle s'accompagne de la réforme d'un autre bateau. Cet été 1989, six

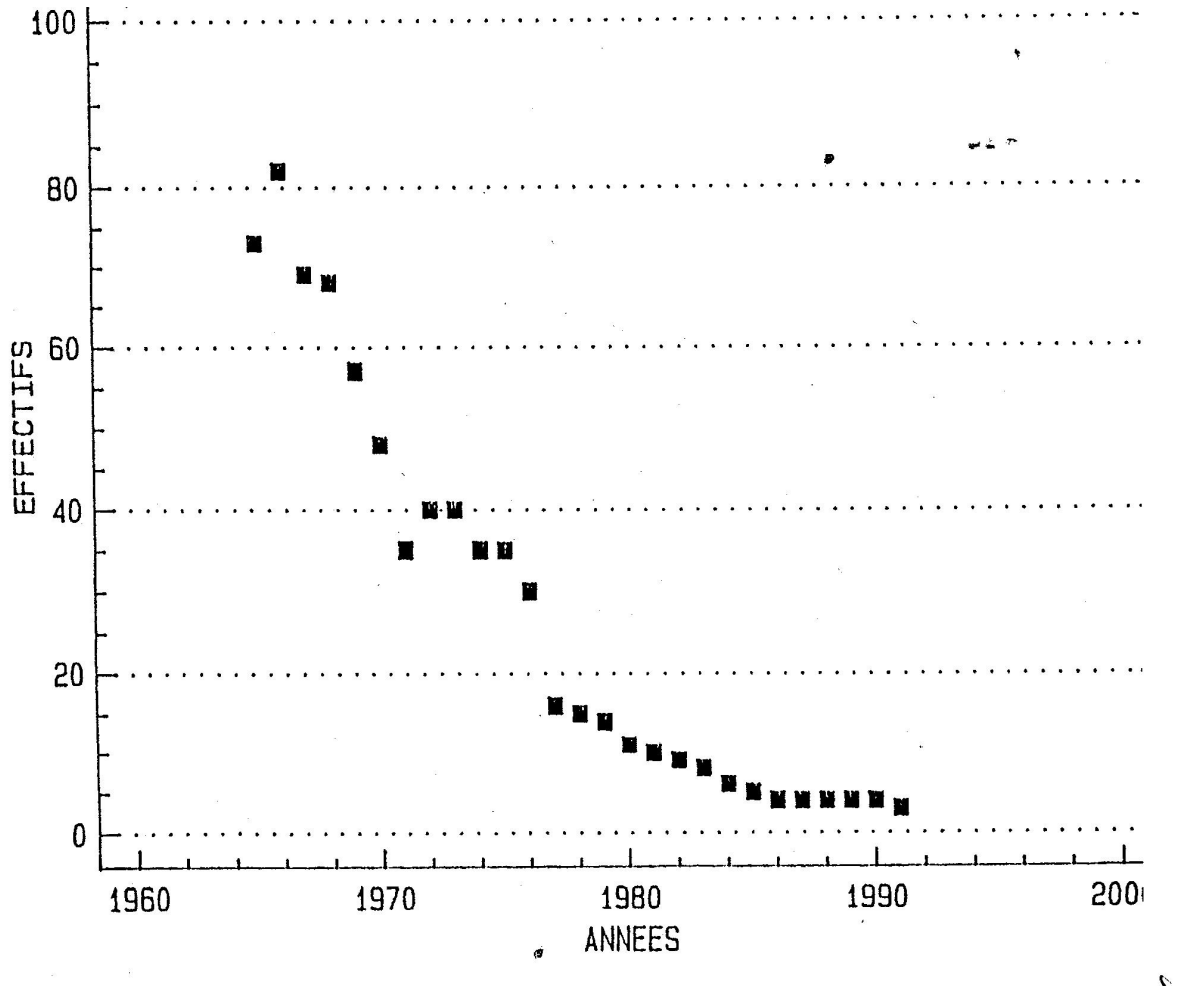
---

[1247] Archives privées Y. GAUBERT, « Marguerite Onfroy-Frézouls : la seule femme armateur en France », article pour le Journal de la pêche de la *radio Animation Pêche* de Quimper, 12 février 1986.
[1248] Archives privées Y. GAUBERT, « Le Boomerang IV », article pour les *Cahiers de la pêche*, novembre 1987.
[1249] CHARLES Yannick, « La Rochelle, le port a la pêche », *La France*, 5 avril 1989.
[1250] COGNACQ Gérard, ancien directeur de la halle à marée, *Entretien*, 9 mars 2014.
[1251] « La pêche a pris un coup de neuf », *Sud Ouest*, 8 mars 1989.

chalutiers supplémentaires sont en construction ; trois d'entre eux remplacent des unités désarmées et trois autres la réduction de puissance consentie par d'autres ports[1252]. Ces chalutiers en construction sont des navires d'un type nouveau, ne dépassant pas 25 m de long. En 1990, 41 navires armés à La Rochelle mesurent de 14,20 m pour le plus petit *La Vague*, à 24,90 m pour le *Boomerang IV* ou le *Toutatis* de la SARMA.

Cette éclaircie ne dure pas et la chute reprend plus fortement dès 1990 pour atteindre près de 60 % entre 1989 et 2001 (annexe 45). La pêche industrielle affronte ses derniers soubresauts. La réduction de la flotte des chalutiers de plus de 25 m se prolonge jusqu'en 1994, date de la disparition du dernier navire de pêche industrielle du port (graphique 13).

Graphique 13 – Évolution de l'effectif des navires de plus de 25 m à La Rochelle (1966-1992)



Source : DECAMPS Ph., FOREST A., *Les pêches maritimes en Poitou-Charentes, Évolution et perspectives,* IFREMER-L'Houmeau, 1975, p. 6

[1252] « Flotte de pêche : les lancements de la relance », *La France*, 25 août 1989.

Seuls quatre grands chalutiers de pêche industrielle de plus de 30 m subsistent encore : l'*Angoumois* (38,20 m) qui appartient à l'ARPV, le *Force 17* (38,80 m) et le *Péoria* (38,80 m) qui relèvent de la SARMA et enfin le *Scapiria I* (30,33 m) copropriété de l'armement Auger et de la Société anonyme coopérative SCAPIR (annexe 53). Fondée en 1981 pour assurer la transition entre les subventions du premier plan de restructuration de la pêche industrielle de 1980 et les entreprises, la SCAPIR redistribue les aides sous forme de travaux[1253].

L'*Angoumois* finit sa vie au musée maritime de La Rochelle. En effet, en 1982, J.-C. Menu de l'ARPV décide de s'en séparer. Il veut le vendre à un armateur grec, mais le gouvernement refuse le visa et subventionne la SARMA pour le racheter. Cette société le prend en charge le 15 février 1983. Parallèlement, un protocole d'accord est négocié et signé entre l'ARPV, la SARMA et le Syndicat des marins et officiers du port. La SARMA s'engage à réembarquer l'équipage sur le nouveau rôle d'équipage et l'ARPV prend en charge les droits à l'ancienneté acquis par chacun des quinze membres de l'équipage (annexe 58). Le chalutier tombe en panne de moteur en avril 1991. Sa remise en service nécessite des travaux trop onéreux et difficilement rentabilisables, étant donné l'âge de ce bâtiment. La SARMA décide de s'en séparer. En septembre 1991, la société désarme l'*Angoumois* et dépose une demande pour que le bateau puisse bénéficier d'une subvention de l'État pour sortie de flotte dans le cadre du plan Mellick.

Le plan Mellick du 13 mars 1991, du nom du ministre français de la Mer, a pour objectif prioritaire la sortie rapide de la flotte de pêche de près de 100 000 kw, soit 10 % de la puissance motrice de la flottille de pêche française. Près de 1 000 navires sont candidats, soit 85 % de l'objectif de réduction de la puissance[1254]. Une subvention de 1,4 millions de frs est attribuée à la SARMA pour le désarmement de l'*Angoumois*[1255]. Elle est abondée par le conseil régional et le conseil général d'un montant égal, soit 700 000 frs de chaque collectivité territoriale[1256]. Pour éviter la démolition du chalutier, Patrick Schnepp et Yves Gaubert, co-fondateurs du musée maritime de La Rochelle, se mobilisent alors pour sauver ce

---

[1253] ANDRIEU Caroline, « La pêche industrielle larguée », *Charente-Maritime*, 20 juillet 1994, p. 5.

[1254] DURAND J.L., GUEGUEN J., CATANZANO J., « Efficacité d'un outil de politique structurelle dans le secteur des pêches : le plan Mellick », *Ifremer*, 1992, p. 4.

[1255] Archives privées Y. GAUBERT, « Arrêt définitif de l'*Angoumois* : au titre du plan Mellick », article pour *Le Marin,* 2 septembre 1991.

[1256] Archives privées Y. GAUBERT, « Subvention pour le plan Mellik : le Poitou-Charentes double la mise », article pour *Le Marin*, 22 juillet 1991.

témoin du patrimoine maritime rochelais. Ce type de chalutier pêche arrière marque toute une période de l'histoire de la pêche industrielle rochelaise[1257]. Après une activité de plus de 20 ans, le chalutier est offert au musée maritime qui le fait classer Monument historique en 1993. Il est, depuis, un des navires du musée à flot.

Le *Peoria* est un navire en acier de type pêche arrière, il est construit à *Pasajes de San Juan* au Pays basque espagnol, en 1974, par la SA Astilleros Luzurriaga et mis en service le 17 décembre 1974[1258]. C'est le même modèle que l'*Angoumois*[1259]. En 1974, il est immatriculé au port de Concarneau et appartient à l'armement Gérard Villiers. Pourvu d'un moteur diesel de marque Crepelle, il développe une puissance de 1 100 cv à 750 tour/mn permettant une vitesse de 12 nœuds, il mesure 38,80 m de long, 8,65 m dans sa plus grande largeur. Sa jauge nette est de 100 tx et il dispose d'une cale à poisson réfrigérée de 200 m3. Il est conçu pour la pêche au large. Son équipage est de douze hommes. En juin 1985, il est acheté par la SARMA et ramené à La Rochelle[1260]. Le journal de bord* du patron du *Peoria* est ouvert le 21 août 1985, date de départ pour la première marée qui s'effectue du mercredi 21 août 1985, au dimanche 8 septembre[1261]. Elle dure donc 19 jours et 18 nuits. Le chalutier pêche 10 jours, dans une mer souvent agitée, avant de prendre le chemin du retour. La période d'activité du navire est brève : un peu plus de sept années, du 21 août 1985 au 20 janvier 1993. Il cesse de naviguer, victime de la crise de la pêche industrielle rochelaise. La durée des marées oscille entre 12 et 16 jours et elle est le plus souvent de 15 jours.

En 1986, sur une année pleine, les durées indiquées sur le journal de bord sont les suivantes : une seule marée de 12 jours, 2 de 13 et 16 jours, mais 8 de 14 jours et 9 de 15 jours soit 77 % des marées. Le *Peoria* effectue 22 marées dans l'année, la première commençant fin 1985, le jeudi 26 décembre, juste après Noël. Le retour au port de La Rochelle n'a lieu que le 8 janvier 1986. Ainsi, les marins pêcheurs fêtent le Nouvel An non pas en famille mais à bord entre eux, après avoir toutes les trois heures mis à l'eau le chalut, puis l'avoir relevé. Il n'y a pas de jour fixe de départ et de retour. Seuls commandent le tonnage pêché et les heures de marée pour rentrer au port de pêche d'attache. Les départs et retours peuvent avoir lieu le

---

[1257] Musée maritime de La Rochelle, GAUBERT Yves, « Histoire de l'*Angoumois* », *Histoires Maritimes Rochelaises*, 10 mars 2014.
[1258]Musée maritime de La Rochelle, *liste alphabétique de navires.*
[1259]Musée maritime de La Rochelle, dossier du *Peoria, Marine Marchande, procès-verbal de visite de mise en service du navire : « Peoria. cc. 244151 »,* 17 décembre 1974.
[1260]Musée maritime de La Rochelle, dossier *Peoria*, *Permis provisoire de navigation,* Concarneau, 13 juin 1985.
[1261]Musée maritime de La Rochelle, *journal de bord du Peoria* (annexe 59).

matin, l'après-midi ou la nuit. Sur une année, les marins pêcheurs passent 170 à 180 j en mer. La durée de séjour à terre varie entre trois et cinq jours pour l'essentiel.

Le *Peoria* fait partie de ces navires rochelais qui montent pêcher vers le Nord, en raison de la raréfaction des prises dans les fonds du golfe de Gascogne. Entre 1985 et 1993, il fréquente les zones de pêche comprises entre les 51e et 54e parallèles et de longitudes 7 à 10°, au large des côtes d'Irlande et d'Angleterre, vers le Canal Saint-Georges. Il quitte La Rochelle le samedi 5 décembre 1992 pour sa dernière marée qui dure 16 jours et 15 nuits et pêche pendant 8 jours. Le patron évoque la « fatigue générale du navire – bruit anormal à la turbo soufflante ». Mais il rentre à La Rochelle sans incident. Sa dernière sortie en mer des 19 et 20 janvier 1993 ne dure que deux jours. Il rallie Lorient pour remorquer vers La Rochelle une autre unité de l'armement. Il cesse alors de naviguer. Il coule dans le port de La Rochelle le 8 février 1993. « Accident ou acte criminel ? » s'interroge un journaliste local : « Peut-on croire au hasard dans le port de La Rochelle ? Si oui, le naufrage du *Peoria*, ce chalutier de 38 m découvert hier matin couché sur le flanc gauche, amarré au quai bordant l'encan, est sans lien avec la crise qui agite le monde de la pêche maritime. Sinon, l'acte criminel n'est pas à exclure[1262] ». La SARMA est en règlement judiciaire. L'épave du *Peoria* est « honteuse » déplore Michel Crépeau, maire de La Rochelle, mais la compagnie ne veut rien savoir, car elle estime que le chalutier a été saboté[1263].

Le *Force 17*, armé par la SARMA, tombe en panne de moteur fin 1992. Il est à quai depuis. Son moteur est réparé grâce à la prise en charge des travaux par l'assurance. Fin juillet 1993, il est en état de reprendre la mer. Mais comme le *Peoria*, il part à l'étranger avec l'accord de la Commission européenne. Il rejoint Conakry, en Guinée, travailler pour le compte d'une société mixte franco-guinéenne dont la SARMA est partenaire[1264].

Enfin, en 1994, la SCAPIR vend le dernier chalutier industriel du port, le *Scapiria 1*, à un armement franco-espagnol basé en Galice, pour être transformé en fileyeur sous le nom de *Celeiro*[1265]. Désarmé en décembre 1993, il laisse sept personnes sans travail quelques temps. Mais six d'entre elles retrouvent rapidement un emploi et la dernière attend la retraite. Le chalutier, quant à lui, part pêcher dans les eaux d'Hendaye. Il quitte La Rochelle en août

---

[1262] AD 17, Jx 262, BAROUX Philippe, «L'infortune du Peoria », *Sud Ouest, 9* février 1994.
[1263] AD 17, Jx 264, *Charente-Maritime*, 10 mai 1994.
[1264] *Ibid, Charente-Maritime*, 15 juillet 1994.
[1265] AROCENA José, « « Le Celeiro, navire rochelais », *Sextan.com*, 13 février 2014.

1994. Pourtant, ce bateau, construit en début de l'année 1984, devait être le premier d'une série de navires déclare Élian Castaing, directeur de la SCAPIR. Mais « après avoir perdu un million et demi de francs au bilan, nous ne pouvions pas continuer de travailler à perte » précise-t-il[1266].

Si la pêche française est malade, le port de La Rochelle est très souffrant. Les tentatives de renouveau des années 1980, notamment le rajeunissement accéléré de la flotte, « se soldent par des situations financières à désespérer un banquier ». Tous les indicateurs sont à la baisse. La chute se poursuit, les apports passent sous la barre des 6 000 t depuis 1993 et sous celle des 4 000 t à partir de 1999 (annexe 45). J.-C. Menu, toujours président du syndicat des armateurs à la pêche met l'accent sur l'épuisement de la ressource, provoquant une baisse des rendements des chalutiers, donc une réduction de leur chiffre d'affaire, alors que les charges ne s'allègent pas. Localement, le fait que vingt-deux bateaux aillent vendre régulièrement leur pêche dans le port basque espagnol de Pasajes n'arrange pas les choses, dit-il. Tant que l'on ne fera pas respecter les réglementations, ça continuera à se détériorer »[1267].

La flottille rochelaise ne disparaît pas, mais son importance diminue régulièrement entre 1970 et 1994. A cette date, 43 chalutiers hauturiers continuent à pêcher contre 83 en 1971, soit - 48 %. Ce sont tous des chalutiers artisanaux de 20 à 22 m. Les pêcheurs côtiers sont encore 110 en 1994, contre 259 en 1977, soit - 58 % (annexe 61). Ce sont les armements à la pêche industrielle et leurs grands chalutiers qui disparaissent comme le titre *Charente-Maritime* le 20 juillet 1994 : « La pêche industrielle désarmée ». L'année 1994 marque la fin de cette époque. Pourtant, le nouveau port de pêche de Chef-de-Baie se prépare à fonctionner pour l'automne de la même année. Il réalise sa première criée le 24 octobre.

6.4 Transfert du port de pêche contre modernisation de la halle à marée

Les anciennes installations du port en ville n'étant pas conformes aux nouvelles normes européennes, la chambre de commerce et d'industrie, dès septembre 1987 décide de créer un nouveau port, rejointe en 1988 par les élus des collectivités territoriales – ville,

---

[1266] AD 17, Jx 264, ANDRIEU Caroline, « La pêche industrielle larguée », *Charente-Maritime*, 20 juillet 1994, p. 5.
[1267] AD 17, Jx 264, MENU J.-C., "Protection de la ressource. J.-C. Menu : la flottille vers un désarmement massif », *Charente-Maritime*, 2 janvier 1993.

SIVOM, Conseil général et Conseil régional[1268]. Ensemble, ils entendent « donner à la pêche les moyens d'une survie et d'une reprise d'activités conformes à la tradition de La Rochelle[1269] ».

En 1984, un audit du port commandé par le FIOM et le FROM et mené sur le terrain dans les trois premiers mois de 1984 permet à Jacques Mennillo, ingénieur conseil et Gilles Ponteix du GRESA (groupe de recherche et d'étude sur le secteur agro-alimentaire), de rédiger un rapport qui soulève plusieurs problèmes. La halle à marée aux bâtiments sombres et tristes n'est pas conforme aux normes sanitaires, ne possède aucun générateur de glace, n'a pas de bassin de décantation des eaux usées et les caisses de poisson restent plusieurs heures alignées à température ambiante, sans glace, entre triage et mise en vente. L'organisation du travail pose problème. Les navires industriels n'annoncent pas leur pêche, alors que les artisans commencent à le faire. Les apports diminuant, le nombre d'heures effectuées par le personnel de la halle, dont l'effectif est demeuré constant, augmente, pesant sur les taxes perçues par la CCI. Les ententes de mareyeurs sur un même lot permettent de faire pression sur les prix. Le rapport ne met pas en cause le directeur de la halle. Mais les pertes d'exploitation n'encouragent pas la chambre de commerce et d'industrie à investir. Par ailleurs, il met en évidence une augmentation des espèces industrielles au détriment des espèces fines, à chair blanche, qui stagnent. La qualité est globalement médiocre car le travail d'étripage est mal fait à bord des navires et le poisson s'altère rapidement. Les marées sont trop longues, 85 % sont de quatorze jours et plus. L'irrégularité des apports provoque un effondrement des cours dès qu'ils sont trop importants. Pour compenser les problèmes de coût d'exploitation, les pêcheurs jouent sur la quantité et non sur la qualité, travaillent pour faire du tonnage. Le FROM est installé dans des locaux sombres, difficilement accessibles. Quant aux mareyeurs, au nombre de 60, 25 ont une activité importante compte tenu des apports de poisson venant d'autres ports, l'interport, et des divers aspects de commercialisation des produits de la mer. L'interport est au moins égal, en chiffre d'affaire, à l'apport direct des chalutiers rochelais à la criée locale. Les mareyeurs les plus importants s'approvisionnent à moins de 50 % à La Rochelle.

Le tableau est sombre, mais les auteurs du diagnostic trouvent des raisons d'être optimistes ; c'est l'occasion de mettre en place une « structure rigoureuse, bien adaptée au

---

[1268] *La Rochelle information*, bulletin municipal de La Rochelle, déc. 1991, n° 22, Dossier spécial.
[1269] AD 17, Jx 264, ANDRIEU Caroline, « La pêche industrielle larguée », *Charente-Maritime*, *art. cit.*

marché actuel, capable de promouvoir un centre de distribution du poisson provenant soit de la pêche, soit de l'interport ou de l'importation ». Les auteurs proposent une production mieux organisée, une nouvelle organisation du marché, une politique de promotion institutionnelle et la création d'un outil coopératif. Pour améliorer la production dont tout le reste dépend, il faut une flottille suffisante de bateaux de 24 à 30 m apportant un poisson de qualité par des marées de 13 jours au maximum, triant le poisson à bord et le mettant dans des caissettes d'identification pour économiser le tri au port et conserver la qualité du poisson pêché dans les derniers jours de la marée. Il est nécessaire d'apporter des transformations importantes à la halle à marée pour éviter une rupture de la chaîne de froid. Cela passe par l'automatisation de la criée. Les caisses de poisson installées sur des palettes à la sortie du bateau voyageraient sur un tapis roulant jusqu'à une chambre froide où elles seraient stockées en attendant la mise en vente. Les cours devraient être transparents et la qualité valorisée. La création d'une vente en criée vers 16 heures pourrait être intéressante pour les coureauleurs. Les locaux des bureaux des services de la criée, du FROM, des syndicats professionnels doivent être complètement remodelés, aménagés avec des cloisons vitrées pour assurer une transparence totale. Alors devrait intervenir une autre étape de valorisation du poisson avec la création d'une unité écologique de filetage, transformation, conditionnement, surgélation dans les locaux jadis réservés aux pêcheries des grands armements. Parallèlement, il serait nécessaire d'entreprendre une politique de promotion du port de pêche. Enfin, pourrait être envisagée la création d'un outil coopératif de mareyage, pour occuper le créneau commercial des grandes surfaces délaissé par les mareyeurs[1270].

Cet audit ne prévoit cependant pas que la création d'un nouveau port de pêche. Deux autres solutions sont envisagées : le réaménagement de la halle à marée sur place et la construction d'un nouvel encan sur le quai vis-à-vis, qui longe la Ville-en-Bois. Déjà, en septembre 1985, l'initiative de rentrée de M. Crépeau fait quelque bruit dans les milieux de la pêche puisqu'il propose de transférer purement et simplement les installations de pêche au port de La Pallice. Cette déclaration est accueillie dans l'ensemble des intéressés avec un certain scepticisme car on parle de ce transfert depuis 1922. Les arguments du maire en faveur d'un tel transfert sont forts : le port actuel avec son bassin à flot accessible uniquement quelques heures par marée est un handicap et les installations de la halle sont vétustes et

[1270] Archives privées Y. GAUBERT, article pour *France-pêche,* 27 novembre 1984.

inadaptées, ce que souligne l'audit Menillo[1271]. Après deux ans d'hésitation et de réflexion, la chambre de commerce prend enfin sa décision en septembre 1987. La chambre consulaire choisit la solution la plus coûteuse, celle de la construction d'un nouveau port, ce qui représente une somme de 258 millions de frs. Elle confie à Marie-Pierre De Joux, chargée de mission, le soin de monter le dossier et de chercher les financements[1272].

Les atouts d'un nouveau port sont nombreux, selon la CCI : possibilité de décharger le poisson immédiatement après la pêche, accès 24 heures sur 24 pour les chalutiers, chambre froide maintenue à 0° C, bâtiments construits aux normes européennes, aides techniques à la manutention et au tri du poisson, zone de réparation navale, élévateur à bateaux de 300 t avec terre-plein pour cinq bateaux. La CCI y croit[1273].

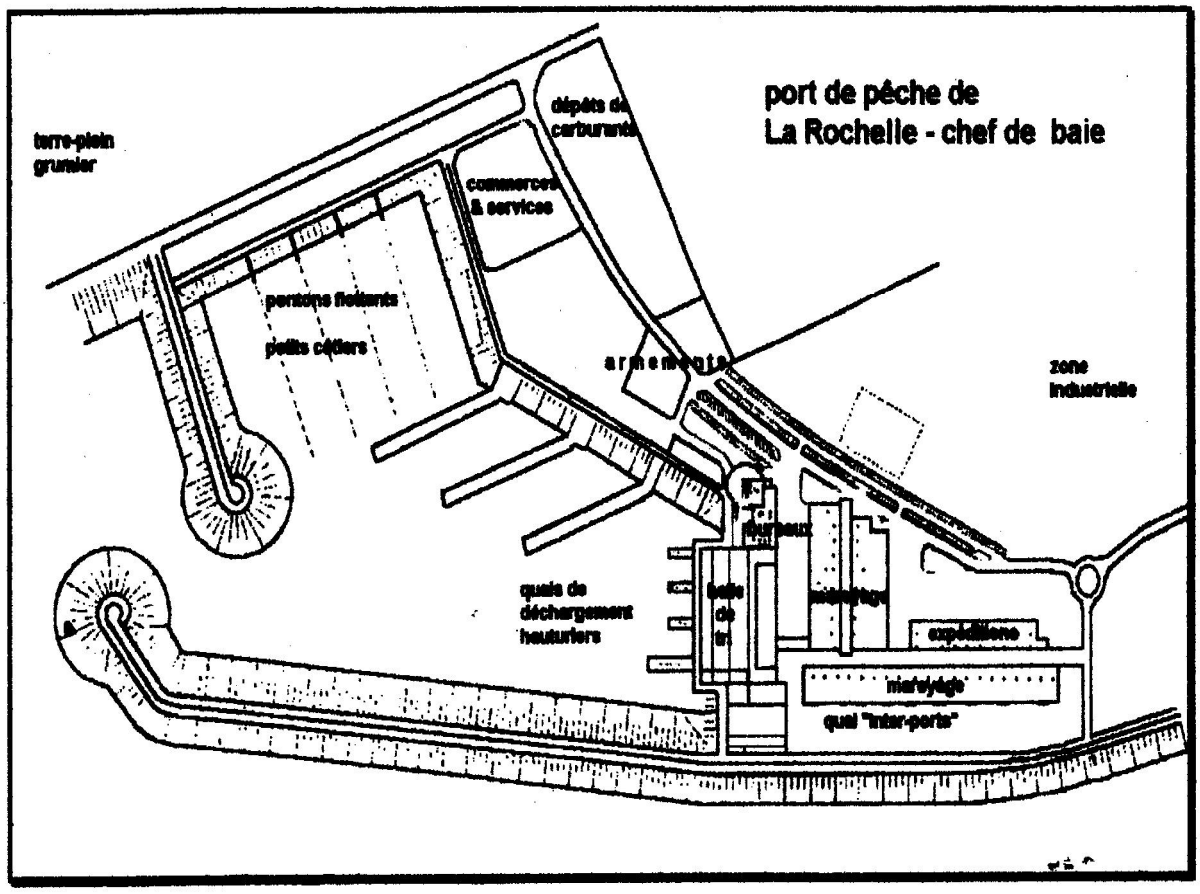
Mais des avis critiques sont émis. Le 20 juillet 1994, juste avant la mise en service du nouveau port, Élian Castaing le directeur de la SCAPIR émet publiquement quelques doutes : « Bien sûr, certains chalutiers de pêche artisanale sont assez importants pour pêcher dans des proportions quasi-industrielles, mais c'est quand même différent. Je ne pense pas qu'il y ait à nouveau un chalutier industriel à La Rochelle avant longtemps. Même à Chef-de-Baie ». Beaucoup de patrons-pêcheurs sont également pessimistes pour leur activité artisanale. Pour Thierry Raffegeau, de la SOGESMAT[1274], « le nouveau port apportera sans doute quelques améliorations des conditions de travail, mais il ne réglera pas les problèmes financiers des nombreux bateaux en difficulté »[1275]. Gérard Cognacq, directeur de la halle à marée, exprime dans une interview au journal *Le Monde* son opposition au projet de transfert du port en 1990 : « Soyons réalistes, dit-il, nous n'avons pas les moyens de faire le port le plus moderne d'Europe. Beaucoup de mareyeurs ne pourront assumer l'augmentation de la location et les taxes supplémentaires. Il y aura aussi des compressions de personnel. Il fallait choisir de rénover, moderniser la criée… ». Le directeur ajoute : « Tout ça, c'est une histoire politique. En centre-ville, le port gêne l'aménagement et le tourisme … ». Michel Crépeau ne le conteste d'ailleurs pas : « Le départ du port va en effet nous permettre de poursuivre l'aménagement, notamment de libérer les bassins pour le Grand Pavois. Quant aux

---

[1271] Archives privées Y. GAUBERT*,* « Un projet ambitieux : la construction d'un nouveau port de pêche à La Pallice *»,* article pour *France-Pêche,* 10 octobre 1985.
[1272] Archives privées Y. GAUBERT*,* « Phase active pour le transfert du port de pêche à La Pallice », article pour la *radio animation-pêche de Quimper,* 4 novembre 1987.
[1273] AD 17, Jx 264, ANDRIEU Caroline, « La pêche industrielle larguée », *Charente-Maritime*, *art. cit*.
[1274] La SOGESMAT est la Société de Gestion Maritime, une SARL coopérative créée pour armer des chalutiers artisanaux. Entreprise fermée en décembre 1995.
[1275] AD 17, Jx 264, ANDRIEU Caroline, « La pêche industrielle larguée », *art. cit*.

compressions de personnel, elles seront largement compensées par les nouvelles activités qui vont naître autour du port »[1276]. La prise de position de G. Cognacq lui vaut une sévère mise au point du maire de La Rochelle : « Je comprends fort bien que le transfert du port de pêche à La Pallice puisse susciter chez certains d'entre eux [les professionnels] des inquiétudes. Mais il ne faut pas qu'après nous avoir reproché de 'ne rien faire pour la pêche … et tout pour la plaisance', on nous reproche maintenant d'en faire trop ! J'ai pourtant lu ça dans *Le Monde,* dit par M. Cognacq, directeur de la halle à marée : quelqu'un qui aurait assurément mieux fait de se taire. N'est-il pas payé pour proposer des solutions, et non pour mettre des bâtons dans les roues ? [1277]».

Figure 37- Plans du futur port de pêche de Chef-de-Baie (1993)



Source : Affaires Maritimes de La Rochelle, *Monographie des pêches maritimes*, 1993, p. 39

[1276] « Pour enrayer le déclin de son activité La Rochelle transporte son port de pêche à La Pallice », *Le Monde,* 23 septembre 1990.
[1277] AM La Rochelle*, Lettre du maire*, octobre 1990, p. 2.

Le projet de nouveau port est basé sur des apports attendus de 10 000 t annuelles. L'État assure la maîtrise d'ouvrage pour les infrastructures - digues, remblaiement, quai - pour un coût s'élevant à 112 millions de frs et participe à l'ensemble des travaux à hauteur de 11,2 %, soit 29 millions de frs. La Communauté Économique Européenne apporte 18 % du financement global, soit 46 millions de frs. Le complément est effectué à parts égales par le conseil régional, le conseil général et la communauté de villes : 14,6 % chacun, soit 37,5 millions de frs. Les superstructures, dont l'élévateur à bateau, reviennent à 145 millions de frs. Environ 70 millions de frs sont injectés dans l'économie rochelaise, en particulier par l'intermédiaire de l'entreprise locale Harranger qui réalise les deux bâtiments principaux. L'ensemble couvre 25 000 m². La CCI, concessionnaire des installations pour la pêche, assure la maîtrise d'ouvrage pour les superstructures publiques et coordonne l'ensemble du chantier sur les plans techniques et financiers. La société nouvelle Ducler réalise les travaux d'infrastructures. Les deux digues de 200 et 500 m de longueur, qui ménagent une entrée de 90 m de largeur, sont achevées en décembre 1991. Le nouveau plan d'eau ainsi délimité occupe dix hectares, soit plus du double par rapport au bassin des chalutiers du centre-ville et autant que le bassin à flot de La Pallice. Pour le stationnement des navires avant déchargement, trois appontements en béton de 7 m de large sont accessibles aux camions. A l'écart, la base de réparation navale située dans le bassin à flot de La Pallice s'achève en 1994. Les superstructures - hall de tri, ateliers de mareyage, gare routière, etc.- sont terminées en janvier-février 1994[1278] (figure 37).

Condamnée à réussir son pari, La Rochelle doit s'orienter vers la valorisation de la matière première et des sous-produits du mareyage. Pour cela, la CCI viabilise une zone de douze hectares, Agrocéan, qui se situe à proximité de l'aéroport et du port de commerce et qui se trouve desservie par une voie ferrée et la rocade routière. Un pôle, voire un complexe agro-alimentaire, sont envisageables. Cette opportunité ne voit pas le jour[1279].

Chef-de-Baie, par ses installations, est le seul port de pêche atlantique répondant aux normes de qualité de la CEE. L'espoir est, qu'à terme, Chef-de-Baie devienne le port de débarquement pour de nombreux bateaux pêchant leurs quotas dans les zones 8 a et 8 b, celles

[1278] RENARD R., « Le transfert du port de pêche de La Rochelle à Chef-de-Baie », Poitiers, *Norois,* n° 164, p. 728-729.
[1279] *Ibib*, p. 731.

qui quadrillent le plateau continental du golfe de Gascogne, de la Bretagne à la frontière espagnole, car il est placé au cœur de ce secteur[1280].

Mais l'appauvrissement des fonds oblige à des mesures de réduction des capacités de pêche, alors que l'éloignement des lieux de pêche vers le nord impose une nouvelle logique de gestion avec la mise en place d'une base avancée au Royaume-Uni (Milford Haven) et à l'expédition des poissons vers la criée de La Rochelle par conteneurs routiers. La promotion du produit est mal assurée par les mareyeurs et le secteur de la distribution. L'irrégularité des apports est un facteur de baisse avec de grosses ventes les lundis et mercredis. Les pêcheurs rochelais rentrent souvent au port en même temps après des campagnes de 15 jours, alors que les Espagnols sortent pour 24 ou 48 heures et proposent un poisson plus frais. Depuis l'automne 1992, la chute des prix atteint la France jusqu'à 40 % en raison des importations sauvages provenant de Russie, de Pologne ou du Chili, parfois en liaison directe avec les grandes surfaces qui représentent 45,5 % du marché du poisson frais. L'attrait du marché espagnol avantage le port de Pasajès qui, outre ses qualités nautiques et techniques – criée informatisée, chaîne de froid ininterrompue –, offre des prix de vente sur le marché de consommation supérieurs de 40 % aux cours moyens rochelais malgré la dévaluation de la peseta. Si bien que les Rochelais, en plus des 7 000 t de la criée locale, débarquent 1 300 t en Espagne et 500 t dans d'autres ports français. Enfin, la forte résistance des criées vendéennes concurrence le potentiel rochelais[1281].

Dès septembre 1995, après une année d'exploitation, le nouveau port est « au fond du gouffre » titre *Sud Ouest*. Un audit, réalisé par le cabinet Bernard Julhiet pour le compte de la CCI, met en évidence un montage financier mal ficelé, une gestion « insuffisamment stricte », de multiples erreurs de conception et surtout un surdimensionnement. Le déficit prévisionnel est de 18 millions de frs pour 1995, après les pertes de 13,4 millions de l'exercice antérieur. « Des pertes abyssales, au-delà du raisonnable et du tolérable » conclut le rapport[1282]. Il souligne « l'évasion croissante » de la pêche rochelaise au profit des ports bretons et surtout espagnols où les chalutiers sont assurés de mieux valoriser leur production. A Pasajes, par exemple, en juin 1995, on peut observer des écarts de prix importants sur des espèces significatives : + 38 % pour la langoustine, + 135 % pour le merlu vidé, + 147 % pour la sardine. La Rochelle n'offre des cours supérieurs que sur la sole, + 19 %, ou le bar, + 17 %.

[1280] *Ibid*, p. 732.
[1281] *Ibid*, p. 732.
[1282] AD 17, Jx 262, LEMAIRE Pierre-Marie, « Au fond du gouffre », *Sud Ouest*, 14 septembre 1995.

Les mêmes experts épinglent aussi le comportement des acheteurs, « les grossistes plus que les mareyeurs », accusés de généraliser les rétrocessions et d'acheter « au plus près du prix de retrait » alors que dans les autres ports où ils s'approvisionnent ils achètent au cours. Ces acheteurs reprochent à la CCI rochelaise de les avoir entraînés dans une « aventure coûteuse ». D'où l'écœurement de certains pêcheurs aussitôt candidats au débarquement dans d'autres ports[1283]. Le déclin des apports se poursuit les années suivantes pour passer sous les 4 000 t, alors que le port est prévu pour 10 000 t.

Le port peut-il sortir de cette impasse ?[1284] J.-C. Menu revient, avec insistance, sur son cheval de bataille, « la restauration de la ressource noble de proximité par le strict respect des réglementations », ce qu'il ne cesse de répéter depuis plusieurs décennies[1285].

Conclusion du chapitre VI

A partir du milieu des années 1960 jusqu'en 1983, la pêche française connaît une période de plafonnement durable de son activité. Mais La Rochelle vit un déclin précoce et rapide de sa flotte et des apports. Dès 1965-1966, le poisson débarqué diminue. Sa flotte de grands chalutiers décline très rapidement, passant de 76 au début 1965 à 43 au début 1970, soit une chute de 69 % en quelques années.

Ce déclin rochelais est précoce par rapport aux autres ports de pêche de l'Atlantique et de la mer du Nord qui ne connaissent une crise de la flottille industrielle qu'à partir des années 1970 pour Boulogne-sur-Mer, Lorient, Concarneau et les ports britanniques et même au début des années 1990 pour Pasajes en Espagne.

La précocité et la profondeur de la crise rochelaise mettent en évidence les caractéristiques particulières du port qui se transforment en autant de faiblesses : forte présence de sociétés quirataires en quête de placements rentables à court terme, bénéficiant d'avantages fiscaux, situation au cœur du golfe de Gascogne riche en poissons nobles. La réforme de 1965 remet en cause les avantages fiscaux des investissements quirataires et la baisse des rendements de pêche des chalutiers dans le golfe pousse les quelques chalutiers

---

[1283] *Ibid*, *art. cit*.

[1284] En 2010, La Rochelle est le vingt-deuxième port de pêche de France, avec un tonnage débarqué de 2 448 t, dix fois moins qu'en 1965. Il se situe derrière le port de La Cotinière sur l'île d'Oléron avec 5 293 t (annexe 61 de la troisième partie).

[1285] MENU J.-C., « Protection de la ressource. J.-C. Menu : la flottille vers un désarmement massif », *Charente-Maritime*, 2 janvier 1993.

pêche arrière, une minorité à la différence de Lorient, à aller pêcher plus loin au sud vers les côtes africaines et au nord vers les îles britanniques, ce qui alourdit les frais d'exploitation.

De brefs répits semblent montrer une reprise de l'activité rochelaise. Des espoirs de reprise se font jour en 1971-1972 ; le plan de relance de la pêche maritime de 1980 permet la construction de nouveaux navires plus modernes, plus performants. Mais les raisons plus générales frappent tous les ports, accentuant la crise rochelaise : marché commun européen et ouverture plus grande à la concurrence et aux importations de poisson, extension des zones économiques exclusives à 200 milles, mise en place d'une politique européenne restrictive à partir de 1983 avec l'instauration de TAC et de quotas. La crise pétrolière de 1973-1974 frappe les armements industriels avec la très forte hausse du prix du gazole, qui touche plus encore la flottille rochelaise des chalutiers industriels obligés d'aller pêcher plus loin de leur port d'attache.

Alors que de nouveaux chalutiers, pour l'essentiel plus petits et artisanaux, sont construits et gagnent le port, la flottille industrielle continue à décliner. Un armement, la SARMA, est créé en 1978 par des mareyeurs pour tenter de sauver la pêche industrielle. Mais l'initiative ne résiste pas longtemps à la crise. Un à un, ses navires sont désarmés puis vendus. C'est la fin de la pêche industrielle à La Rochelle en 1994.

Le transfert du port de pêche à Chef-de-Baie, décidé en 1987 et mis en service en octobre 1994 n'a pu relancer la pêche locale et encore moins permettre un renouveau de la flotte industrielle, que le dépeuplement durable des fonds de pêche, ne peut, en aucun cas, permettre. Le déclin du port se poursuit, mettant en grave déficit les nouvelles installations. La Rochelle décline et devient la vingt-deuxième criée de France en 2010.

Conclusion de la troisième partie

A la Libération, alors que des ports sont détruits, La Rochelle conserve intactes ses infrastructures destinées à la pêche au centre-ville. Cependant comme sur toutes les côtes la flottille de chalutiers est très diminuée, victime des réquisitions, des destructions ; 63 % des chalutiers en acier sont perdus. Mais le golfe de Gascogne abonde de poissons qui ont pu se multiplier et croître pendant presque une décennie, avec de la Guerre d'Espagne et la Guerre mondiale, marquée par une pêche réduite.

S'ouvre une période d'essor des armements à la pêche industrielle français pendant deux décennies, jusqu'au milieu des années 1960. En quelques années, grâce à l'intervention financière de la puissance publique dans le cadre du plan, la flottille nationale de pêche industrielle est reconstruite. Elle est modernisée, presque entièrement motorisée au diesel contrairement à ses concurrents anglais ou allemands qui misent sur le charbon. Elle profite d'une nouvelle révolution technique qui, au-delà de la motorisation au diesel d'unités en acier, bénéficie d'autres avancées telle la mise en service de navires permettant le chalutage par l'arrière dès les années 1950, mais aussi de nouveaux moyens de communication, de positionnement et de repérage des fonds marins et des bancs de poisson.

L'armement rochelais bénéficie de cette reconstruction rapide de sa flottille et de l'abondance du poisson, particulièrement du merlu, dans le golfe. Huitième port de pêche français au début des années 1950, il devient le quatrième en 1962, le troisième de la côte atlantique derrière Concarneau et Lorient. Il bénéficie non seulement de sa position dans le golfe, mais aussi d'un site accessible et bien protégé, disposant d'installations modernisées, en particulier avec la réalisation d'une nouvelle halle à marée dont la construction est achevée en 1953. C'est un outil plus performant qui facilite le débarquement et le traitement du poisson directement lors de son débarquement sur les quais du bassin des chalutiers. La flotte hauturière rochelaise connaît une progression rapide, atteignant 93 grands chalutiers en 1960, dont 71 hauturiers. Cependant la configuration d'avant-guerre dominée depuis les années 1920 par trois grands armements intégrés change, laissant place à 38 armements moins importants, dont nombre d'entre eux sont de nouveaux venus. Les sociétés quirataires marquent particulièrement le port ; leurs avantages fiscaux alliés à la rentabilité de la pêche fraîche rochelaise pousse nombre d'épargnants de la France entière à placer leurs capitaux dans la construction et l'armement de chalutiers dans le port aunisien. D'autres sociétés de

taille plus petite que les grands armements traditionnels se développent telles les SARL, héritage allemand d'avant guerre.

Les armements rochelais bénéficient du travail des marins pêcheurs, toujours aussi nombreux d'origine bretonne, dont la condition est difficile, confrontés aux intempéries, aux accidents et maladies. Des drames frappent régulièrement ces équipages. Le besoin de solidarité est fort et les armateurs et marins mettent en place une caisse d'entraide aux familles. Les marins pêcheurs s'organisent aussi de manière autonome sur le plan syndical avec la CGT à La Rochelle, déposent leurs revendications, voire font grève comme en 1963. Des améliorations sont apportées en matière de congés, de temps passé à terre entre deux marées, de rémunération. Cette dernière reste dominée par le système à la part, les marins profitant d'une pêche encore abondante assurant des revenus élevés. D'autres interventions se font jour dans ce monde maritime un peu à part dans la ville, qui cherche les voies de son intégration à la société locale. Les fêtes, bretonnes pour l'essentiel, traduisent cette volonté d'intégration et de promotion de leur culture d'origine. L'Église crée des Missions de la mer dont une à La Rochelle, écoute, accueille les marins, en particulier les jeunes, excluant le prosélytisme traditionnel de l'Église.

L'exploitation intensive des fonds traditionnels du golfe tend à réduire les rendements des navires, tout particulièrement pour les poissons nobles à chair banche tels les merlus et les merluchons. Les chalutiers doivent aller pêcher plus loin de leur base vers le nord et les côtes des îles britanniques, mais aussi vers le sud et les côtes d'Afrique. Une expérience d'armement d'une flottille est tentée pour aller pêcher sur les côtes mauritaniennes. C'est un échec.

L'appauvrissement des fonds de pêche traditionnels du port constitue le talon d'Achille du port rochelais. La structure très financière des armements, en particulier avec les sociétés quirataires, fait la force du port rochelais en période d'essor et constitue son second talon d'Achille avec les évolutions qui se dessinent dès les années 1966-1967. Dans un contexte national de stagnation des apports de pêche fraîche à partir du milieu des années 1960, La Rochelle subit de plein fouet la réforme fiscale de 1965 qui met fin à la possibilité d'amortissement total et accéléré des placements dans les sociétés quirataires. Très vite, les constructions de navires cessent ; des unités en activité sont désarmées, vendues.

La Rochelle connaît un déclin précoce et rapide de sa pêche industrielle. Cette crise rochelaise s'aggrave malgré quelques périodes de rémission. Dans les années 1980, grâce à la construction de nouvelles unités industrielles et surtout artisanales, les apports de poisson semblent se stabiliser voire même augmenter en 1988-1989. Mais cet état ne dure pas et cache mal la véritable dégringolade des armements industriels et de leurs flottilles. L'État, après avoir aidé la pêche industrielle, se tourne vers la pêche artisanale. La disparition d'armements industriels rochelais amène les mareyeurs à lancer une ultime opération de relance avec la création de la SARMA. Mais rien n'y fait. Le golfe continue à s'appauvrir faute d'une véritable politique de protection des frayères par des cantonnements et de contrôle du maillage des chaluts. Chalutiers français et chalutiers espagnols, malgré de nombreuses réunions communes des deux pays, poursuivent leur destruction du poisson, en particulier des immatures.

Alors qu'un nouveau port, répondant aux normes d'hygiène et de conservation, est décidé en 1988 sur le site de Chef-de-Baie à proximité du port de commerce de La Pallice et que sa construction se réalise, les derniers grands chalutiers disparaissent un à un. Le tout dernier, le *Scapiria 1*, est vendu en 1994 à un armement franco-espagnol pour aller pêcher comme fileyeur en Espagne, l'année de mise en fonction du nouveau port. C'est la fin d'une époque, celle des grands chalutiers rochelais.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Embrasser un siècle d'histoire, voire cent-vingt ans, de la pêche industrielle rochelaise, apporter un éclairage transdisciplinaire pour appréhender globalement cette page d'histoire maritime en mêlant histoire économique, technique, sociologique, politique et écologique, produire une monographie sur un port de pêche en s'ouvrant à une approche comparative avec l'évolution des autres ports de même activité en France et en Europe, telles sont les ambitions de ce travail. Au terme de cette recherche, quels en sont les points saillants et quelles sont les pistes de réflexion qui méritent approfondissement ?

Dans sa longue histoire, la cité aunisienne a toujours été marquée par son caractère maritime. Depuis le milieu du XIIe siècle, c'est l'une des villes les plus dynamiques de l'Ouest français. Mais on ne peut réduire cette activité de la capitale de l'Aunis à son seul caractère marchand, incontestable; elle a aussi été de tous temps un port de pêche. De par sa position protégée par les îles de Ré et d'Oléron, située au fond d'une baie au cœur du golfe de Gascogne, *Rupella* a dès le départ permis la fondation d'une communauté de pêcheurs. Plus tard, une pêche artisanale s'y est ancrée, mais aussi une pêche hauturière dans le golfe et une grande pêche vers Terre-Neuve, assurant la présence de nombreux voiliers dans le havre, plus de 300 à la fin du XIXe siècle. Son marché au poisson a aussi attiré depuis longtemps des pêcheurs d'autres ports. La proximité de marais salants permettait aux navires de se ravitailler en sel pour la conservation des poissons, de la morue en particulier.

L'activité commerciale constitue au XIXe siècle le véritable enjeu des autorités locales, consistant à ranimer le négoce qu'il considère comme la véritable vocation maritime. Le projet adopté en 1880 puis la réalisation achevée dix ans plus tard d'un nouveau bassin à flot à La Pallice est l'expression de cette orientation. Cependant, à la fin du XIXe siècle et surtout à partir du début du XXe siècle, s'ouvre une ère inédite pour la ville, celle des grands chalutiers appartenant à des armements industriels. Après une première expérience infructueuse au début des années 1870 avec Craggs, le développement du chalutage à partir du début du XXe siècle fait de la cité l'un des tous premiers ports de pêche du pays, le deuxième dans les années 1920, le premier de la côte atlantique.

Ce développement de la flottille industrielle aunisienne présente un caractère exogène marqué. Ce ne sont pas des Rochelais qui pour l'essentiel financent, arment, commandent et manœuvrent ces grands chalutiers. Tout comme l'Anglais Craggs, les premiers grands armateurs viennent d'ailleurs, tel le Norvégien Oscar Dahl et l'Arcachonnais Fernand Castaing. Les capitaux proviennent de tout le pays lors de la création des armements, finançant des chalutiers construits dans les chantiers navals de Grande-Bretagne. Enfin, les marins pêcheurs sont très majoritairement d'origine bretonne ; ils sont venus s'embarquer, puis s'installer avec leur famille à La Rochelle pour fuir la misère, confrontés à la raréfaction de la sardine dans les années 1880-1888 et 1902-1913 et à la concurrence venant de l'étranger, plus particulièrement du Portugal, où des usiniers bretons investissent, mettant en cause le potentiel de conserverie en Bretagne. Ils sont aussi confrontés au déclin du cabotage à vapeur concurrencé par les *steamers*, le chemin de fer et la concentration de l'activité portuaire.

Cependant le port aunisien sait se doter, grâce à l'intervention de la chambre de commerce, de la municipalité et surtout de l'État, des infrastructures nécessaires initialement prévues pour l'activité commerciale du vieux port. Ces aménagements vont plus tard permettre l'appontement, le déchargement des chalutiers et la vente de leur produit à la halle à marée. Un bassin intérieur, décidé par l'État, fut achevé en 1808. La première moitié du XIXe siècle voit la réalisation de travaux d'aménagement de quais sur le pourtour du havre d'échouage, ainsi que son dévasement et celui du chenal d'accès et de quais sur le pourtour du havre d'échouage. Grâce au grand plan de travaux portuaires voté en 1837, La Rochelle bénéficie de financements pour réaliser un bassin extérieur. Celui-ci, délesté de son trafic commercial qui se déplace au nouveau port de La Pallice à partir de 1890, devient au début du XXe siècle le bassin des chalutiers. Alors que le marché au poisson se rapproche du port, passant en 1847 de la rue Bletterie à l'ancien couvent des Carmes, des pêcheries sont construites par la chambre de commerce dans les années 1920 pour les grands armements. Enfin, une nouvelle halle moderne est réalisée le long du quai Est du bassin extérieur dans les années 1950.

Un événement tout aussi important permet le développement de l'activité de pêche, l'arrivée du chemin de fer en 1857, qui va relier directement le port de pêche au réseau national grâce à l'implantation de la gare à proximité immédiate du bassin extérieur. Produire et débarquer du poisson est l'aspect premier de l'activité de pêche, mais la possibilité de transporter rapidement le poisson frais et de le livrer à un large marché national et même

international est un facteur décisif de l'essor de la pêche industrielle rochelaise. Des progrès pour disposer de moyens de transports par wagons frigorifiques, l'harmonisation des tarifs commerciaux entre les différentes compagnies font de La Rochelle dans les années 1920-1930 un marché important.

Ces conditions naturelles et ces aménagements portuaires, commerciaux et ferroviaires contribuent à un fort développement de la pêche fraîche au large. Certes, la première expérience de l'Anglais Craggs en 1871 est un échec, car les conditions de conservation du poisson à bord des chalutiers et le niveau des techniques de chalutage ne permettent pas sa réussite. Mais la mise au point du chalut *Ottertrawl* par les Anglais, la mise en service de navires métalliques plus grands à propulsion à vapeur, la capacité à leur bord de conserver au froid le poisson pêché aboutissent à la création durable de grands armements rochelais entre 1904 et 1920. La Rochelle dispose alors de quatre grands armements intégrés réalisant l'essentiel de la pêche locale. Ces armements prennent tout leur essor après 1920, profitant de la reconstitution des bancs de poisson grâce à la réduction d'activité liée à la réquisition de chalutiers durant la Première Guerre mondiale. Cependant l'un d'entre eux, la PARO, commence déjà à connaître des difficultés.

Cette naissance de grands armements industriels locaux est le fruit, pour l'essentiel, de facteurs extérieurs au port : venue d'armateurs étrangers au port, embarquement de marins pour l'essentiel non-rochelais, Bretons pour le plus grand nombre, capitaux drainés de toute la France, attirés par une forte rentabilité et enfin exploitation de chalutiers fabriqués en Grande-Bretagne. Ce développement exogène constitue une caractéristique majeure de la pêche industrielle locale.

Cependant, les années 1930 sont celles d'une crise de la flottille hauturière rochelaise demeurée essentiellement à vapeur, faute comme à Lorient d'une stratégie à plus long terme de modernisation car tournée prioritairement vers la recherche d'une rentabilité à court terme. Ensuite la Seconde Guerre mondiale avec l'Occupation valent à La Rochelle la réquisition puis la destruction d'une grande partie de ses chalutiers. La présence allemande et la réduction de la flottille ne signifient pas pour autant l'absence de toute pêche dans le golfe. La collaboration économique, de l'armement Dahl en particulier, permet de poursuivre une activité qui sert d'abord à l'alimentation des troupes allemandes.

La période d'après guerre n'est pas de même nature. Le renouveau de la flotte hauturière rochelaise est favorisé par le plan de reconstruction des navires détruits, la création

de nouveaux armements encouragés par la rentabilité de la pêche hauturière et tout particulièrement les avantages fiscaux des sociétés quirataires. Il profite aussi, comme lors de la guerre de 1914-1918, du repeuplement des fonds suite à la Guerre d'Espagne et à la Deuxième Guerre mondiale. La Rochelle, huitième port de pêche de France dans les années 1950 devient le quatrième en 1963-1964, mais ne retrouve pas sa place de premier port de l'Atlantique d'avant les années 1930. Un plafonnement des apports se fait sentir, alors que Lorient poursuit sa progression jusqu'en 1974.

Dès 1966-1967, le port aunisien est fortement frappé par une crise liée à la mise en cause des avantages fiscaux des sociétés quirataires et à la baisse des rendements des chalutiers, confrontés à la surpêche dans le golfe par les pêcheurs français mais aussi espagnols. Cette crise se transforme en arrêt brutal de toute construction nouvelle ou en cours, le déclin rapide de la flotte industrielle, malgré les nombreuses tentatives pour la relever. Un cycle s'achève en 1994, celui de la pêche industrielle rochelaise qui disparaît, alors que le nouveau port de Chef-de-Baie entre en activité.

Cette étude porte sur un siècle de pêche industrielle locale, ce qui peut constituer une très longue période, mais elle met en évidence trois phases chronologiques opératoires tout en menant à une réflexion d'ensemble sur ce cycle complet d'activité. Deux éléments contradictoires guident ces évolutions, de création, d'essor et de recul : la rentabilité des armements industriels qui attire des capitaux de tout le pays et l'appauvrissement des fonds de pêche qui réduit cette rentabilité, provoquent le recul des apports et du nombre de chalutiers. En fin de compte la surpêche liée à des techniques de navigation, de repérage et de chalutage constitue la limite essentielle de ce type de pêche intensive et à grande échelle. Seules les périodes de guerre permettent, un temps, de reconstituer les fonds. Cette limite biologique constitue l'enseignement majeur de cette recherche et cet enseignement concerne tous les ports qui se lancent avant ou après la Deuxième Guerre mondiale dans la pêche industrielle. Tel peut être l'intérêt pour l'avenir de la constitution d'un fonds muséographique rochelais avec la création et le réaménagement du musée maritime local, dont la triple richesse est d'offrir une salle réservée à l'histoire de la pêche rochelaise, une flottille à quai d'anciens navires, dont des chalutiers, et enfin de conserver vivante la mémoire des témoins et la trace photographique des navires de cette activité de pêche qui se marginalise malgré le nouveau port.

De ce point de vue, l'apport de l'équipe du musée maritime et celui du Syndicat des marins sont essentiels pour tisser un réseau de relations avec d'anciens armateurs et descendants d'armateurs rochelais. Les entretiens, qui se sont multipliés permettent un apport de sources privées très précieuses sur l'histoire, la structure, le financement et les associés ou actionnaires d'entreprises locales et sur la personnalité de ces armateurs. Ce réseau s'est élargi à d'anciens marins pêcheurs, matelots et officiers qui apportent témoignages et documents précieux, dont un qui apporte des éclairages sur les heures sombres de l'Occupation et de la collaboration économique. Enfin un ancien directeur de la halle à marée a contribué à la clarification des enjeux du projet de déplacement du port de pêche à Chef-de-Baie.

Un autre point saillant de cette étude est son approche globale de l'histoire maritime, à la fois économique, sociologique, politique mais aussi écologique. Sur le plan économique, la définition de la pêche industrielle constitue bien un enjeu central qui fait référence à un double critère. Le premier est celui du tonnage des navires dépassant le seuil des 100 tjb, critère premier retenu par IFREMER et par la chambre de commerce rochelaise qui y adjoignent des sorties comprises entre 11 et 14 jours. Mais il doit bien être complété par celui de la nature de l'entreprise, de type « capitaliste », séparant la fonction de propriété du capital et de gestion de l'armement d'une part et celle de travail à bord des navires d'autre part, confirmant la définition du Comité Central des Pêches Maritimes de 1946. Cette double approche en termes de navires et d'entreprises permet une connaissance approfondie de la structure des armements industriels rochelais. La Rochelle connaît une diversité de statuts juridiques allant des petites sociétés de fait aux grandes sociétés anonymes, ces dernières dominant le port jusqu'aux années 1930, des SARL créées après la loi de 1935 aux sociétés quirataires qui favorisent l'expansion des armements rochelais, avec un apport de capitaux à la recherche d'une profitabilité réelle pendant la période d'essor jusqu'en 1965. Ces sociétés quirataires constituent une caractéristique majeure de l'armement rochelais mais elle devient une faiblesse avec la loi de 1965 qui met en cause leurs avantages fiscaux. Approche économique féconde aussi en termes d'intégration des activités en mer et à terre, de cette concentration verticale qui donne une force commerciale à ces entreprises, à l'image de la Société Dahl et Compagnie, intégration au sein de la même société, ou de l'armement Jacques Laurent qui développe des services communs à terre pour des navires qui ne lui appartiennent pas, qu'ils soient quirataires ou sociétés de fait. Les progrès des techniques de navigation, de repérage et de chalutage permettent à ces armements d'augmenter leurs apports et de fournir

un marché rochelais reconnu pour la qualité de son approvisionnement en poissons nobles à chair blanche, tels le merlu et le merluchon, la sole, la raie ou la baudroie.

L'approche technique est intimement liée au développement de la pêche industrielle, Après des siècles de faible progrès technique en matière de navigation et de filets, l'apparition fin XIXe siècle avec la révolution industrielle de navires à vapeur à coque métallique, permettant d'aller pêcher au large et de prolonger les marées. La vapeur au début du XXe siècle laisse place à la motorisation au diesel. Mais d'autres progrès se font jour avec le perfectionnement des filets permettant une pêche plus productive, du chalut ottertrawl inventé en Angleterre au chalut Vigneron-Dahl mis au point à La Rochelle. Une véritable révolution technique marque la pêche à partir de la fin du XIX^{e} siècle, puis après la Deuxième Guerre mondiale. Elle s'étend aux moyens de communication, avec la TSF, aux moyens de navigation et de détection des fonds et plus encore à la question du froid à bord des bateaux pour maintenir la fraîcheur de la pêche, à terre pour le traiter, puis sur les moyens de transport vers les zones d'achalandage avec les camions et surtout les wagons de chemin de fer. L'apparition du chemin de fer est, de ce point de vue, un élément structurant, déterminant de l'extension du marché du poisson frais au milieu du XIX^{e} siècle, en 1857 à La Rochelle.

L'approche sociologique contribue à la reconnaissance de la place déterminante des marins bretons, victimes des crises de la sardine sur les côtes de leur région. Ils constituent plus de 70 % des marins qui s'embarquent sur les grands chalutiers industriels au début du XXe siècle. Ils viennent redonner vie à plusieurs quartiers autour du port aunisien, y font souche avec leurs familles, conservent une culture régionale forte qui marque la ville avant et après la Deuxième Guerre mondiale, constituant jusqu'à 30 % de la population de la cité. Réputés pour leur savoir-faire maritime, leur bravoure, ils connaissent pourtant une intégration sociale difficile que leurs séjours prolongés et réguliers en mer coupent de la vie locale, laissant à leurs femmes le soin de s'occuper de tout. Ces racines bretonnes poussent nombre d'entre eux à retourner au pays ou à rejoindre Boulogne lorsque se développe la crise des armements industriels rochelais après 1965. Cette approche sociologique permet aussi d'appréhender la dureté des conditions de travail à bord, même si des évolutions techniques se font jour pour améliorer leurs lieux de travail, de vie et de repos avec l'apparition des navires de pêche arrière. Les accidents, les maladies font trop souvent place aux drames de la mer, à la douleur des familles et des populations locales. Des solidarités se développent, des organismes se créent tant sur le plan matériel que moral. Le syndicalisme marque la vie des marins et du port. Le syndicat des marins, affilié à la CGT, est le seul organisé localement. Il

dispose d'une forte représentativité et les revendications, les discussions avec les armateurs et leur syndicat, parfois la grève, apportent des améliorations réelles. Pour autant, les Rochelais conservent majoritairement leur rémunération à la part, caractéristique traditionnelle qui n'est pas réservée à la seule pêche artisanale et qui est peu remplacée par la rémunération mensuelle minimale, car la pêche rochelaise permet aux marins pêcheurs d'obtenir des gains importants dans les périodes d'expansion. L'approche sociologique permet aussi de comprendre les différences en termes de consommation entre des pays européens comme la France, plus rurale et plus carnée, alors que la Grande-Bretagne et l'Espagne sont plus portées vers le poisson, la première avec le plat *fish and chip,* base de l'alimentation d'une population urbanisée et ouvrière au XIX^{e} siècle, la seconde avec la tradition des *tapas* à base de produits de la mer.

L'approche politique, tant locale que nationale, européenne et mondiale, est riche d'intérêt. Les édiles locaux, en lien avec la chambre de commerce et l'intervention décisive de l'État, prennent soin de favoriser l'activité portuaire : des aménagements du havre d'échouage à la réalisation de deux bassins à flot en 1808 pour le bassin intérieur et 1857 pour le bassin extérieur, du souci de rapprocher et d'améliorer les lieux de vente du poisson en le transférant de la rue Bletterie à l'ancien couvent des Carmes en 1847, de la réalisation des pêcheries pour les grands armements dans les années 1920 à la construction de la halle à marée sur le bord du bassin des chalutiers au début des années 1950. Les pouvoirs publics interviennent aussi dans les réflexions et les décisions de réaliser de nouveaux ports, du troisième bassin à flot à La Pallice fin XIXe siècle au nouveau port de pêche à Chef-de-Baie un siècle plus tard. Certes, l'État continue à jouer un rôle déterminant dans le financement du transfert du port de pêche à Chef-de-Baie dans les années 1980-1990, mais la décentralisation confère aux collectivités territoriales, communes, départements et régions, des pouvoirs nouveaux et des moyens d'intervention pour financer ce nouveau port et c'est la chambre de commerce qui en prend la décision avec l'accord de la municipalité. La recherche de solutions face à la montée de la crise permet au conseil général de Charente-Maritime de discuter et de voter un plan d'aide à la pêche. L'Etat intervient de manière décisive pour lancer et financer le plan de reconstruction de la flotte de pêche industrielle au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale dont bénéficie La Rochelle. Il intervient aussi dans les années 1960 et surtout 1966 pour engager un programme sélectif de construction et de modernisation de la pêche industrielle, puis en 1981 avec le plan Mellick qui vise à moderniser la flotte de pêche par le remplacement des unités existantes. A l'échelle européenne, la mise en place du marché

commun et de l'union douanière n'est pas sans inquiéter les marins et poser la question de la concurrence des importations d'autres pays membres de la Communauté Économique Européenne. Les premières mesures d'une politique commune des pêches, à partir de 1971, visent à limiter les prises pour tenter de préserver les fonds de pêche qui s'appauvrissent dangereusement avec l'ampleur des prélèvements sur la ressource. En janvier 1983, l'Europe bleue se traduit par un acte fondateur, l'instauration d'un règlement de base instituant un régime communautaire de la pêche qui instaure la limitation des captures par types de poisson avec les TAC et les quotas annuels par pays membres. A l'échelle internationale se met en place une politique d'affirmation de la souveraineté des États sur leur domaine maritime, à partir des années 1976-1977, avec le mouvement d'extension des juridictions dans les zones des 200 milles. Cela se traduit par des effets d'éviction des chalutiers étrangers. Pour autant, la concurrence entre flottes de différentes nationalités ne cesse pas, en particulier la rivalité des Français et des Espagnols dans le golfe de Gascogne. Les autorités discutent, des rencontres de professionnels se multiplient, mais les mesures de protection sont bien tardives, tant pour la taille minimale des mailles des filets que pour la mise en place de cantonnements afin de protéger les frayères. Ceux-ci ne voient le jour qu'en 1970. Mais dans les deux domaines des maillages et des zones de protection, les mesures de contrôle manquent d'efficacité ; il en résulte un appauvrissement inquiétant des fonds de pêche du golfe, qui nuit fortement aux chalutiers rochelais sur leurs lieux traditionnels de pêche, contribuant ainsi à aggraver la crise.

Ainsi la question écologique constitue une dimension centrale de l'essor et du déclin de la pêche industrielle, rochelaise en premier lieu. Dès 1890-1892, des rapports de scientifiques s'alarment de l'appauvrissement des fonds de pêche du golfe pour certaines espèces, à cause de la surpêche et de l'absence de mesures réelles de protection. Le débat n'est pourtant pas clos sur le rôle respectif des chalutiers industriels de haute mer et des navires de pêche côtière, qui se renvoient la responsabilité. Le monde de la pêche, à commencer par les grands armateurs rochelais, pense que l'océan est inépuisable. Le besoin de développer la recherche s'impose car la matière première n'est pas inerte, mais vivante. Et les cycles de vie, les parcours des types de poisson ne sont pas bien connus. Pourtant l'objectif de la recherche scientifique dans les années 1920 n'est pas de réduire les prélèvements, mais d'obtenir le maximum de rendement et de pratiquer une pêche intensive. C'est le sens de l'appel du congrès des pêches et industries maritimes en 1927, dans une période d'essor de l'activité. Depuis sa création en 1918, l'Office scientifique et technique des

pêches maritimes a reçu comme mission de favoriser, par les progrès de la science, le développement de l'industrie de pêches. La crise de la pêche industrielle à vapeur des années 1930 à La Rochelle semble vite oubliée, la Guerre d'Espagne puis la Deuxième Guerre mondiale permettent la reconstitution des fonds. Le poisson abonde à la Libération. La flotte rochelaise de développe rapidement, mais les questions écologiques demeurent et, dès les années 1965, le rendement des chalutiers rochelais diminue, le merlu et le merluchon se font plus rares. Il faut aller pêcher plus loin , mais l'expérience mauritanienne des années 1960 est un échec ; de même la recherche de lieux de pêche plus au nord, vers les îles britanniques et au-delà exige plus de temps de navigation pour y accéder et plus de dépenses d'un gazole toujours plus coûteux. La flottille industrielle rochelaise ne peut faire face à ce handicap. Certes, les pouvoirs publics se préoccupent plus de maîtriser les maillages et de protéger les frayères, mais ces politiques montrent leur peu d'efficacité et la crise de la ressource s'accentue, aggravant par là même le déclin des armements industriels rochelais. L'instauration des zones de protection des eaux territoriales à 200 milles, dans les années 1970, ne règle pas le problème de la surexploitation du golfe, ni la concurrence des unités espagnoles. Dans ce contexte, la France avec le plan Mellick en 1981 et la CEE avec la politique communautaire des pêches qui instaure les TAC et les quotas en 1983, prennent conscience que des mesures de limitation s'imposent pour reconstituer la ressource. Mais il est trop tard pour La Rochelle où la pêche industrielle se meurt.

La Rochelle n'est pas le seul port concerné et une analyse comparative permet de mettre en évidence l'évolution de la hiérarchie des ports de l'Atlantique et de montrer le caractère précoce et rapide de la crise des armements industriels rochelais qui annonce une crise plus générale de l'industrie des pêches. Si c'est en Grande-Bretagne que s'effectue la percée décisive du processus d'industrialisation de la pêche à la fin du XIXe siècle, c'est du bassin d'Arcachon qu'est parti le mouvement. Arcachon a été le berceau du chalutage à vapeur grâce à l'initiative de David-Louis Allègre, l'inventeur du premier chalutier à vapeur et à aubes en 1836 avec le lancement du *Turbot*. Les premiers chalutiers à hélice y apparaissent dès 1863. La flotte arcachonnaise se développe avec la création d'armements. Mais Arcachon ne dispose pas d'un véritable port, d'un marché public du poisson et la passe qui le relie à l'océan est très dangereuse, provoquant nombre de drames de la mer. Le cheminement d'un des enfants du bassin, F.J. Castaing, est significatif. Issu d'une famille de pêcheurs dans le bassin, il quitte celui-ci pour aller un temps à Royan, puis vient s'installer à La Rochelle au début du XXe siècle. Il y crée un des premiers grands armements du port,

comme le fait Oscar Dahl venu de Norvège dès 1904. Plus d'un demi-siècle plus tard, le sablais Jacques Laurent quitte son port natal pour gagner La Rochelle et y créer un des grands armements d'après 1945. La Rochelle attire par son site portuaire aménagé et protégé et par les prix attractifs de sa criée publique, détrône le bassin d'Arcachon et devient le premier port de la côte atlantique devant Arcachon et Lorient. Lorient est encore dans les années 1920 un petit port. L'accueil de chalutiers à vapeur y est limité malgré des travaux d'aménagement. Mais Lorient a un atout naturel, qui constitue un premier avantage sur La Rochelle, à savoir la proximité des lieux de pêche riches en poisson de la Grande et de la Petite Sole. Son deuxième atout est la décision, favorisée par les autorités politiques, consulaires ainsi que les armateurs de la ville de construire dans les années 1920 un port moderne en eau profonde copié du port anglais de Grimsby. Issu d'un plan voté définitivement en 1920, la réalisation, à partir de 1920, du port d'intérêt national sur le site de Kéroman, donne un avantage décisif à Lorient une fois mis en service à partir de 1927, date de sa mise en service. Entre temps, il apparaît qu'un deuxième port d'intérêt national doit être réalisé sur la côte atlantique. Le site rochelais s'impose à la commission des ports auprès du ministère des Travaux Publics. Un site est trouvé à Vaugoin. Un plan est élaboré, mais ce projet ne voit pas le jour devant l'opposition des armateurs à la pêche industrielle. La Rochelle bénéficie certes de l'allongement des quais du bassin extérieur, achevé en 1928, et de la construction de pêcheries pour les grands armements le long de ce bassin, achevées en 1925. Lorient se développe au point de devenir le premier port de la côte atlantique dans les années 1950, La Rochelle n'est plus que le huitième. Certes, La Rochelle connaît une remontée à la quatrième place nationale, mais derrière Lorient, troisième, et Concarneau, nouveau venu dans le monde du chalutage industriel avec Douarnenez, qui ravit la première place des ports de l'Atlantique.

La Rochelle connaît un déclin de sa flottille industrielle dès les années 1965-1967. Cette crise est plus précoce que dans les ports concurrents de l'Atlantique et de la mer du Nord. Alors que la pêche française connaît une phase de plafonnement de 1966 à 1983, les apports rochelais baissent dès 1965 et surtout les années suivantes alors que la flottille forte de 76 unités début 1965 se réduit de 43,5 % en 4 ans, passant à 43 unités fin 1969. Le déclin rochelais est rapide. Il n'en est pas de même à Lorient qui, en 1978, dispose encore d'une flotte industrielle forte de trente-quatre unités. Ses premières difficultés apparaissent en 1977, les grands chalutiers de pêche arrière lancés entre 1972 et 1976 connaissant un déficit chronique lié à l'envol des prix des fournitures de pêche et du gazole. Des navires lorientais sont alors vendus à l'étranger. Et le principal armement crée une base avancée en Écosse. Les

autres ports bretons, Concarneau et Douarnenez, sont frappés à la même époque, alors que Boulogne sur la mer du Nord vit ses premières difficultés au début des années 1970 et poursuit son déclin dans les années 1980 et 1990. La flotte britannique, quant à elle, est confrontée à la crise depuis 1974, début d'un déclin rapide de la flotte dans les grands ports du pays, Grimsby, Hull, Aberdeen et Fleetwoods. En Espagne, sur la côte atlantique, les ports basques connaissent la crise de la pêche industrielle tardivement. Pasajes voit sa flottille diminuer de moitié entre 1990 et 2000. Celle d'Ondarroa résiste mieux. Partout, se fait sentir l'appauvrissement des fonds de pêche et la non-viabilité d'un type de pêche productiviste, ravageant à grande échelle les ressources halieutiques. C'est une condamnation de ce type d'activité et non de la pêche en soi, car la pêche artisanale moins dévoreuse de poissons, même si elle peut dégrader les réserves des frayères, survit et sa flottille tend à se maintenir voire à se développer, profitant du recul de l'activité des grands chalutiers. C'est le cas à La Rochelle dans les années 1980. Le transfert du port de pêche à Chef-de-Baie ne lui permet pas de se développer. En 2010, La Rochelle est le vingt-deuxième port de pêche de France, avec un tonnage débarqué de moins de 2 500 t, dix fois moins qu'en 1964, la plaçant juste devant Arcachon avec 1 830 t, alors que le petit port de pêche artisanal de La Cotinière sur l'île d'Oléron voisine dépasse les 5 000 t, deux fois plus que La Rochelle, et se classe quinzième port national. Lorient est toujours le deuxième derrière Boulogne avec plus de 26 000 t, le chiffre record de La Rochelle en 1964 à 1 000 t près. La Rochelle, l'un des plus grands ports de pêche de France, a vécu.

La précocité et la profondeur de la crise rochelaise dans les années 1960 mettent en évidence les caractéristiques particulières de la pêche industrielle rochelaise qui se transforment en autant de faiblesses : forte présence de sociétés quirataires en quête de placements rentables à court terme, bénéficiant d'avantages fiscaux, situation au cœur du golfe de Gascogne riche en poissons nobles. La réforme de 1965 remet en cause les avantages fiscaux des investissements quirataires, qui stoppent toute construction neuve de chalutier, tandis que la baisse des rendements de pêche des chalutiers dans le golfe pousse les quelques chalutiers pêche arrière, moins de 20 % contrairement à Lorient, à aller pêcher plus loin au sud vers les côtes africaines et au nord vers les îles britanniques, ce qui alourdit les frais d'exploitation, tandis que les chalutiers classiques, 80 % du total, tentent de poursuivre leur activité dans le golfe. La comparaison avec le port de Lorient permet de mieux saisir la spécificité rochelaise : un développement exogène plaqué sur un port qui a permis un moment une forte rentabilité, une fragilité des armements soumis à la pression des quirataires,

associés et actionnaires attendant une forte rentabilité financière, une précocité de son développement, de ses phases de crise, une croissance qui plafonne dans les années 1960 à la différence de Lorient qui convertit rapidement sa flotte en chalutiers pêche arrière de plus grande dimension, une volonté d'aller pêcher plus haut au-delà des îles anglo-normandes, la création d'une base avancée en Écosse, pour réduire les déplacements des navires. Contrairement à Lorient qui dispose d'une vraie communauté portuaire qui impulse une véritable politique locale des pêches, La Rochelle demeure tournée vers le court terme, la rentabilité immédiate au détriment des investissements de modernisation, tant pour passer à la motorisation au diesel que pour faire construire des chalutiers de pêche arrière.

Cette étude de l'essor et du déclin de la pêche industrielle rochelaise ne clôt cependant pas les recherches sur la pêche rochelaise et ses dimensions comparatives avec d'autres ports. Des questions méritent approfondissement, confrontation. La première relève de l'histoire économique, celle des entreprises. Le degré de concentration des armements à la pêche industrielle, fort à La Rochelle dans les années 1900 à 1930, s'affaiblit au profit d'une multiplication des armements qui gèrent des chalutiers. Retrouve-t-on ce phénomène dans d'autres ports de pêche ? L'apparition de nouvelles formes de sociétés, plus petites et plus souples, telles les SARL après la loi de 1935 et l'après-guerre ne constitue-t-elle pas une alternative plus adaptée à un type d'activité ? La pêche qui se veut industrielle peut-elle rivaliser avec les activités terrestres dans l'industrie, le commerce ou la banque ? La pêche ne demeure-telle pas une activité à fort potentiel humain, permettant de faire travailler et de nourrir les populations, confrontée aux limites biologiques de la ressource ? Cette question ne se pose-t-elle pas encore avec plus d'acuité aujourd'hui dans le monde ? La place des sociétés quirataires, essentielle dans le financement de la flottille rochelaise jusqu'en 1965 et déclencheuse de la crise précoce de la pêche rochelaise avec la fin des avantages fiscaux, est-elle de même importance dans les autres ports à cette période ? Plus globalement, comment y a été financé l'essor des armements industriels ? Quelle a été l'importance des capitaux locaux ?

La place des marins pêcheurs bretons dans le développement de la pêche française sur la côte atlantique, voire sur celle de la mer du Nord, est-elle aussi importante dans d'autres ports non-bretons qu'à La Rochelle ? Les analyses faites sur le bassin d'Arcachon tendent à montrer que les marins bretons sont très tôt venus s'embarquer à bord des navires locaux. Cette vocation maritime de la Bretagne et des Bretons mise en évidence par nombre d'études, leur capacité à naviguer, leur endurance, mérite d'autres approfondissements, comme peut

l'être la forte persistance de la culture bretonne dans les villes où s'implantent des communautés issues de ces contrées. A La Rochelle, une étude plus approfondie de leurs pratiques culturelles et festives dans les années 1950-1960 et de leur persistance plus tardive ne mérite-t-elle pas aussi l'attention. Avec la crise rochelaise, quelle fut l'importance de leur retour en Bretagne ou à Boulogne, leur réinsertion professionnelle et sociale ?

Les autres formes de pêche à La Rochelle, pêche artisanale au large, pêche côtière des coureauleurs, mais aussi l'importance de la grande pêche à la morue à Terre-Neuve mérite approfondissement, d'autant que La Rochelle a été, par exemple, le huitième port morutier de France en 1931, avant de voir cette activité décliner.

Enfin, quel rôle a joué le développement du tourisme portuaire dans les années 1970-1980 comme facteur contrariant l'activité des pêcheurs et sa localisation ? Le débat autour du transfert du port de pêche rochelais du centre-ville vers le site de Chef-de-Baie fait apparaître des enjeux de libération de sites portuaires pour accueillir des navires de plaisance et réaliser des infrastructures portuaires et économiques adaptées à ce nouveau type d'activité.

La disparition de la flottille industrielle et le transfert des activités de pêche artisanale à Chef-de-Baie permettent un changement d'affectation du bassin des chalutiers. Bientôt rebaptisé bassin des grands yachts, il constitue un symbole. L'activité halieutique est devenue invisible dans ce qui fut le premier port de l'Atlantique, au profit d'une économie du tourisme devenue la vitrine maritime de la ville sous l'ère Crépeau.

Annexes de la première partie

Annexe 1 – Usage du chalut et rareté du poisson

« […] Aujourd'hui, on ne saurait nier que si le poisson est rare sur nos côtes depuis la prohibition du chalut à moins de trois milles[1286], il est resté, en revanche plus abondant sur les côtes anglaises, où l'usage du chalut est resté libre à toute distance » écrit le représentant du Commissariat de la Marine à Trouville-sur-Mer. […] Ce que nous avons constaté […], c'est que :

1° Sous le régime de la liberté absolue de l'usage du chalut à toute distance, le poisson était si abondant sur nos côtes que les Anglais y venaient concurrencer nos compatriotes.

2° Le poisson y est devenu de plus en plus rare, depuis que l'emploi du chalut a été interdit à moins de 3 milles de la laisse de basse mer.

3° La reproduction est nulle là où le chalut n'est plus traîné et qu'elle est, au contraire, très active sur les bancs ameublis par le passage de cet engin employé en dedans de trois milles, pour la pêche à la crevette. […] »

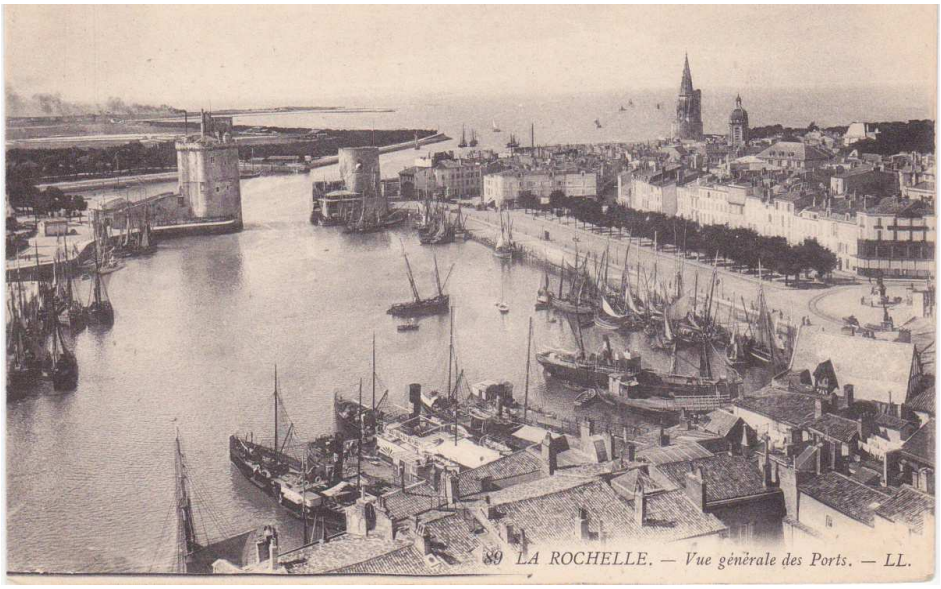
Si le sable contenant les œufs n'était pas remué et tamisé par le chalut [à crevettes], il finirait fatalement par subir un tassement et par se couvrir de détritus végétaux et animaux qui auraient pour conséquence l'étouffement des œufs et la mort ou un arrêt de développement de l'embryon. […]. Le dernier argument […] consiste à dire que le chalut détruit un nombre considérable de jeunes poissons trop petits pour être livrés à la consommation et trop grands pour échapper à la capture en passant à travers les mailles du chalut. […]. Il faut avouer que les adversaires du chalut sont mal servis par les règlements qui interdisent, à moins de trois milles de la laisse de basse mer, l'emploi du grand chalut à mailles de moins de 25 m/m, mais qui permettent l'emploi du petit chalut à crevettes dont les mailles sont inférieures à 10 m/m. En effet, le chalut, surtout le petit, détruit une grande quantité de fretin […]. Nous ne nions pas le fait, que nous avons-nous-même constaté. Mais cette quantité, bien que considérable, doit être considérée comme négligeable en présence de la puissante

[1286] La loi du 9 janvier 1852, et son décret d'application du 4 juillet 1853, interdit la pêche au chalut à moins de 6 milles de la laisse de basse mer, en été, et à moins de 3 milles en hiver, puis le décret du 10 mai, moins restrictif, fixe les limites de la zone prohibée à 6 milles, en toute saison (Notice, p. 304-305).

fécondité des espèces en cause : elle ne mérite pas qu'on y attache de l'importance, puisque, sans ce massacre, il n'y aurait plus trace de reproduction ».

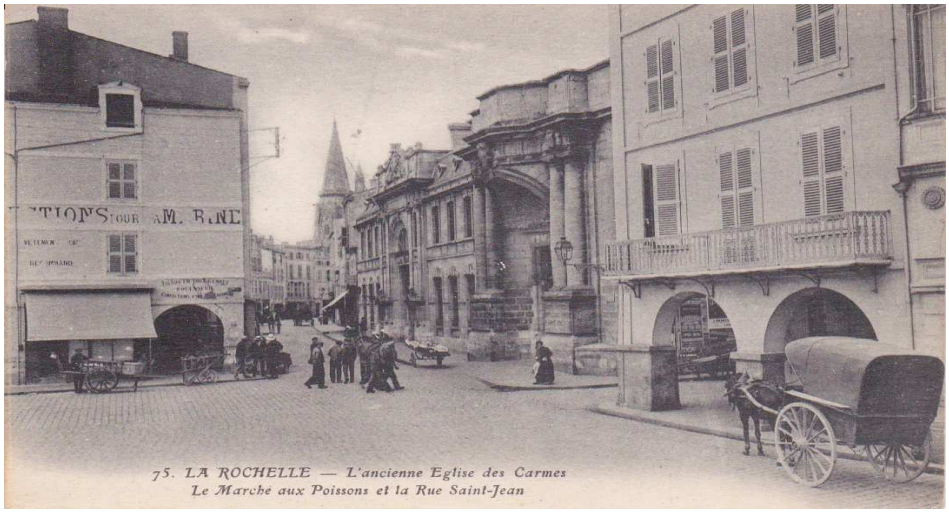
Source : BAUER P., représentant du Commissariat de la Marine de Trouville
(1er congrès des pêches et industries maritimes, 1896[1287])

Annexe 2 - Le port de La Rochelle au début du XXe siècle : chaloupes et chalutiers à vapeurs



Source : carte postale non datée, *coll. pers.*

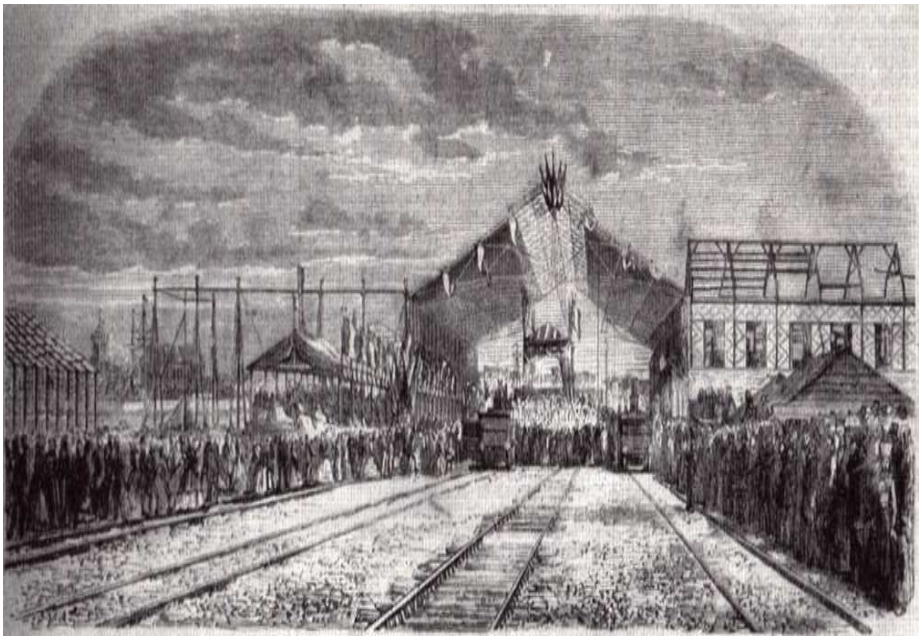
Annexe 3 - Le marché au poisson des Carmes avec sa façade de pierres sculptées



Source : Carte postale, *coll. privée*, non datée.

Annexe 4 - Inauguration de la première gare de chemin de fer de La Rochelle (1857)

[1287] BAUER P., Notice sur l'influence du chalut dans la reproduction des espèces sédentaires, *1er Congrès des pêches et industries maritimes*, Les Sables-d'Olonne, 1896, OSTPM, Archimer, p. 304-311.



Source : J.L. Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, op. cit., p.32, coll. part.

Annexe 5 - Carte de membre de la Légion d'Honneur et carte d'identité de F.J. Castaing

Source : archives privée famille Menu

Annexe 6 - Arbre généalogique de Jacques Castaing dit Fernand, armateur à la Rochelle – Fondateur de la Société Les Chalutiers de La Rochelle

Castaing Philippe – marinier

Marié à Daney Claire

Décédé en 1708 à Gujan-Mestras

Castaing Etienne – marinier

Marié à Lagauzère Claire

Décédé le 07-02-1741 à Gujan-Mestras

Castaing Jean – marin

Né le 24-10-1785

Marié à Poudens jeanne

Décédé le 25-06-1819 à Gujan-Mestras

Castaing François – meunier

Né le 11-03-1837 à Gujan-Mestras

Marié à Janelle Marguerite

Décédé le 27-01-1861 – Le Teich

Castaing Jacques, dit « Fernand »

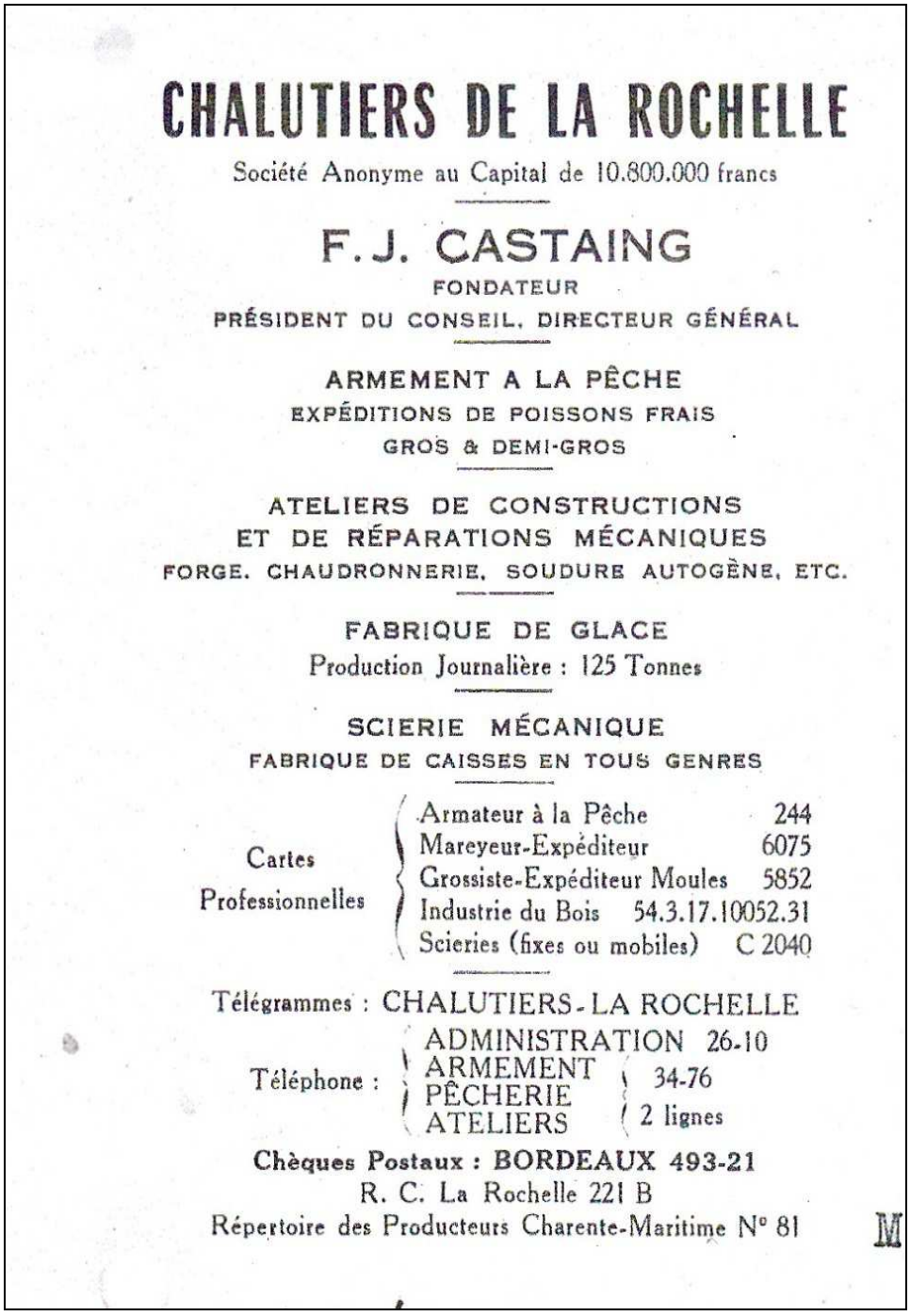
Né le 10 07-1874 à Gujan-Mestras

Marié à Maréchal Catherine (née le 26-03-1880 à Gujan-Mestras) à La Rochelle

Décédé le 21-09-1961 à La Rochelle

Source : LEGRAND Jacqueline, Présidente du Cercle Généalogique d'Arcachon –Pays de Buch et de l'Association des Barbots de tout tems – Archives de l'Etat-civil de la Mairie de Gujan-Mestras (bassin d'Arcachon – Gironde).

Annexe 7- En-tête du courrier des Chalutiers de La Rochelle (années 1920)



CHALUTIERS DE LA ROCHELLE

Société Anonyme au Capital de 10.800.000 francs

F. J. CASTAING

FONDATEUR

PRÉSIDENT DU CONSEIL, DIRECTEUR GÉNÉRAL

ARMEMENT A LA PÊCHE

EXPÉDITIONS DE POISSONS FRAIS

GROS & DEMI-GROS

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS
ET DE RÉPARATIONS MÉCANIQUES

FORGE, CHAUDRONNERIE, SOUDURE AUTOGÈNE, ETC.

FABRIQUE DE GLACE

Production Journalière : 125 Tonnes

SCIERIE MÉCANIQUE

FABRIQUE DE CAISSES EN TOUS GENRES

Cartes Professionnelles

Armateur à la Pêche	244
Mareyeur-Expéditeur	6075
Grossiste-Expéditeur Moules	5852
Industrie du Bois	54.3.17.10052.31
Scieries (fixes ou mobiles)	C 2040

Télégrammes : CHALUTIERS-LA ROCHELLE

Téléphone : ADMINISTRATION 26-10
ARMEMENT
PÊCHERIE 34-76
ATELIERS 2 lignes

Chèques Postaux : BORDEAUX 493-21

R. C. La Rochelle 221 B

Répertoire des Producteurs Charente-Maritime N° 81

M

Source : AD 17, 164 J, Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, *Archives de la société des Chalutiers rochelais*, chemise « correspondance diverse ».

Annexe 8 - Liste des 139 actionnaires de la Société des Chalutiers de La Rochelle (1918)

Noms, activité	Ville de résidence	Nombre d'actions (parts)
M.Mme Castaing	La Rochelle	502 (428)
M.Mme Grassin	St Symphorien (Deux Sèvres)	40
Chabirand Marcel	Nantes	61
M.Mme Cholet	Nantes	50
Castaing Robert	La Rochelle	125
Mme Veuve Sibille	Paris et Nantes	48
M.Mme Duteil	Nantes	470
Melle Duteil	Nantes	459
Obalsky Xavier	Nantes	77 (115)
Tourlet Henri	Neuilly sur Seine	63
Dufilhol C. et R. armateurs	Lorient	100
Ricordeau	Nantes	35
Ladmirault	Nantes	10
Mme Vve Chargrasse	La Rochelle	123 (115)
Cameleyre Pierre	Arcachon	250 (37)
Pecout	La Rochelle	122
Mme Villeroy	Paris	32
Augrand M.	Firminy (Loire)	22
Ribaucourtt G., propriétaire	Bellignies (Nord)	7
Melle Huppeau	La Rochelle	10
Martail, ingénieur	Nantes	20
Caspecha P., Café de la Paix	La Rochelle	10
Rio Alphonse	Paris	410
Mme Couach N.	Arcachon	258 (39)
Briand M.	Cognac	49
Pelezinier L.	Angoulême	44
Frapin P., propriétaire	Segonzac (Charente)	960
Furaud A., négociant	Verteuil (Charente)	40
Robin J et Cie, S.A.	Cognac	160
Furand Antoinette	La Rochefoucauld (Charente)	25
Jallantin F., négociant	Angoulême	56
Kerr H., négociant	Nantes	44
Agard F., docteur	Nontron (Dordogne)	18
Mme Vve Gagna de Boulsestin	Nontron	17
Ganiayre C., directeur école hon.	Marcilhac (Lot)	15
Boulestin L., avocat	Nontron	25
Hamilton H.	Mauzé (Deux-Sèvres)	40
Mme Vve Martin	Bordeaux	139
Clochard, docteur	Mauzé	39
Robin G., négociant	Cognac	154
Mme Vve de Raucourt	Cognac	104
Gaches (Ier Président honor.)	Toulouse	90
Simon E.	Nantes	16
Cameleyre Frères (armateurs)	Arcachon	35
Mme Rabourdin	Nantes	30
Elissalt Pascal (armateur)	St Jean de Luz	142
Camille René	Salon de Provence	12
Mme Vve Lecordier G.	La Rochelle	10
Epinoux Victor	Paris	14

Lageay A.	Mauzé (Deux-Sèvres)	4
Bussac A.	Mauzé	9
Mme Vve Aubert C.	Pontoise (Seine et Oise)	32
Mme Lambert C.	Laval (Mayenne)	32
Mme Camille V.	Marseille	11
Gallas A.	La Rochelle	28
Pelobel J.	Colombes (Seine)	50
Mme Vve Bissieux	Paris	25
Belloir E.	La Rochelle	100
Roy G.	Nantes	55
Mme Vve Foulon	Nantes	24
Delpech G.	La Rochelle	30
Mme Vve Mano	La Rochelle	10
Camille H.	Salon-de-Provence	11
Marequier F.	La Rochelle	15
Mme Laville A.	La Rochelle	10
Saboureau E.	La Rochelle	2
Morisset J.	Royan	37
Simmonet J.	La Rochelle	300
Général Guillaumat	Paris	24
Gaillard P.	La Rochelle	76
Pebray	Clichy (Seine)	50
Cameleyre H.	Arcachon	75
Cameleyre V.	Arcachon	75
Lalanne G.	La Teste du Buch (Gironde)	25
Sud Ouest Atlantique	Nantes	29
Chauvet G. (négociant)	La Rochelle	12
Mme Vve Benoit Lechat	Nantes	28
Mme Vve d'Allens Ed.	Nantes	3
Mme Vve d'Allens Raoul	Nantes	3
Arnaud Edouard	Paris	6
Mme Vve de Ferron	Paris et Nantes	3
Lory Georges	Nantes	44
Jaulin Ed. (négoiant)	Cognac	55
Trouillard Amédée	Niort	4
Guist'Hau Raymond	Nantes	10
Docteur Rastouil	Lavaur (Tarn)	100
Simon Charles	Nantes	20
Jourdren F.	La Rochelle	10
Peyronnet Claudine	La Rochelle	126
Mme Vve Kerr (propriétaire)	Nantes	6
Grange Jean	La Rochelle	17
Clément M.	Jarnac (Charente)	16
Letrosne Daniel	Paris	10
Brunet (pharmacien)	Jarnac	6
Colonel Bordage	Paris	6
Colonel François	Paris	5
Brevet G.	Nantes	1
Brouard F.	La Rochelle et Royan	5
Mme Vve Seguineau	Levallois-Perret (Seine)	3

Obalsky G.	Nantes	5	
Labrousse F.	La Rochelle	10	
Docteur Beraud	La Rochelle	10	
Mme Vve Leborgne	Nantes	40	
Misbert H.	La Rochelle	29	
Logeay (notaire)	Mauzé (Deux-Sévres)	2	
Puplan (dentiste)	La Rochelle	30	
Inquimbert L.	Saintes	10	
Mme Leborgne	Nantes	7	
Mme Picherie			
Et Famille Guit'Hau	?	40	
Canac Ed. et Melle Canac			
(mineure)	?	10	
Camille Hubert (notaire)	Salon-de-Provence	32	
Mme Vve Menage	La Rochelle	200	
Melle Chevalier	La Rochelle	25	
(Chevalier F.) au porteur	(Paris)	25	
Mme Réau L.	La Rochelle	13	(2)
Mme Vv Beauvois L.	?		(6)
Sté Chalutiers La Rochelle	La Rochelle	273	
Pilard Lucien	La Rochelle	295	
Mme Miqueu	Argenton-Porspoder (Finistère)	5	
Mme Castaing (ép. De F ; Castaing)	La Rochelle	350	
Sauve E.	Bonneval (Eure et Loire)	1	
Simonot J.	Nantes	10	
Jouanne L.	Paris	30	
Duprat G.	Arcachon	25	
Melle Trinquet J.	Ecueille (Indre)	11	
Mme Merlin	Cheillay (Loire et Cher)	11	
Mme Hery	Marseille	11	
Egré Pierre	Nevers	11	
Egré Jean	Madagascar	11	
Mme Jayle	Marseille	11	
Angrand Charles	La Tronche (Isère)	11	
Melle Angrand A.	Bourges	10	
Théry Gabriel	Fourmis (Nord)	6	
Jenencie René	La Rochelle	53	
Renaud A.	Paris	50	
Mme Vve Gilbert Eugène	Vérine (Charente-Inférieure)	2	
Cholet C.	Nantes		

Source : AD 17, Fonds 164 J du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, archives de CASTAING F., *Livre de compte actions et parts de la Société*, non daté (1918 ?).

Annexe 9 - L'évolution de la pêche à La Rochelle depuis 1900

NOTE SUCCINTE SUR LA PECHE A LA ROCHELLE DEPUIS 1900

A LA ROCHELLE, jusqu'en 1900, la pêche se pratiquait uniquement avec des bateaux à voiles, qui en plus de ceux du port, venaient de l'Ile de Ré, des Sables d'Olonnes, de l'Ile d'Yeu, de Etel, de Belle-Ile, Groix, Lorient, etc...

Ils étaient montés par des marins rétribués par des part sur la valeur des produits ; ce mode était normal attendu que s'i voulaient gagner il fallait qu'ils aillent en mer et qu'ils produ sent.

En avril 1901, vint s'installer venant de ROYAN, un chal tier à vapeur qui rémunérait les marins composant son équipage pa une mensualité qui était un minimum garanti ; il leur était versé en plus un léger pourcentage sur la valeur des produits vendus. C mode nouveau causa un bouleversement chez les pêcheurs et les arm teurs qui imposèrent aux fournisseurs de lui refuser toute espèce de mise en ordre et d'avitaillements ; et comme les navigateurs d l'époque s'échauffaient facilement, surtout lorsqu'ils étaient à terre, le capitaine-patron du chalutier à vapeur, dût montrer dan bien des circonstances ses moyens de rendre avec intérêts tout ce qu'on aurait pû lui administrer. Aussi les débuts furent-ils diff ciles ; ayant pour le surplus à vaincre une certaine hostilité de Administrations.

Mais les pêches des voiliers nourris ant difficilement leurs équipages, alors qu'à bord du chalutier à vapeur le minimum garanti assurait la matérielle du marin et de sa famille, les mei leurs naviguant sur les voiliers s'embarquèrent sur le chalutier vapeur, au fur et à mesure qu'ils y trouvaient place ; et moins d six mois plus tard le calme était revenu tout étant rentré dans l'ordre.

Les résultats intéressants de ce premier bateau à vapeur étant connus, d'autres unités ne tardèrent pas à venir se fixer, en 1906, le port comptait 13 unités.

Les quantités de poisson apportées par chaque bateau étant importantes, alors que les sardineurs n'avaient fait aucun e fort, les prix du poisson ne tardèrent pas à s'avilir ; ils devin

-rent tellement faibles que nombreuses furent les unités acculées au désarmement et offertes à la vente.

La confiance m'étant restée entière, pour parer à la faiblesse des mareyeurs je réussis à réunir les armateurs des 18 unités en coopérative que nous installâmes rue de la Fabrique, où sont actuellement les ateliers et magasins de la maison GAILLARD.

Les buts principaux de la coopérative furent ;

1°) - Etablir le roulement de la rentrée des bateaux par des délais d'absence du port, maxima et minima ;

2°) - Vendre tous les produits pêchés directement à la clientèle et au marché de la ville, pour répondre aux besoins des mareyeurs

3°) - Etablir des moyennes mensuelles, etc...

Les bons résultats que j'avais prévus se réalisèrent rapidement, à la déclaration de guerre de 1914, le port comptait, en effet, 30 unités.

Le gouvernement ayant réquisitionné toute la flotte, j'obtins après ma démobilisation de Mr. AUGAGNEUR Ministre de la Marine Militaire Maire de LYON, et de Mr. NAIL sous sécrétaire d'Etat à la Marine Marchande, maire de LORIENT, l'autorisation d'acheter des bateaux et de les armer pour la pêche, notamment en ESPAGNE, au PORTUGAL (et en FRANCE les unités qui auraient été refusées à la réquisition). Je réussis à armer trois vieilles unités, le "PHOQUE" acheté en FRANCE, le "SIRENA" et le "ESPERANZA" achetés en ESPAGNE.

J'ai dis que les résultats de la coopérative avaient permis le réarmement des chalutiers désarmés ; de retirer de la vente ceux qui avaient été offerts ; d'augmenter la flotte, passée de 18 à 30 unités. Mais de très sérieuses difficultés que j'avais rencontrées au cours des cinq années (1909 à 1914) me décidèrent la guerre terminée, à ne pas la reconstituer considérant que j'avais plus de tranquilité et beaucoup plus d'avantages d'opter pour l'une des deux solutions suivantes :

1°) - Monter une maison d'armement pour mon compte personnel et Dieu sait que les capitaux ne m'auraient pas manqués (ils m'étaient largement offerts) :

2°) - fonder une société anonyme avec les anciens collègues de la

coopérative, auxquels je n'avais rien à reprocher.

Après nouvelle étude, je considérai plus honnête, quoique la société anonyme était moins intéressante pour moi, de demander à mes anciens collègues de la coopérative ci-dessus indiquée s'ils désiraient rentrer dans une société anonyme que j'étais disposé à fonder. Tous me donnèrent leur accord. Et il fut convenu sur la demande que chacun apporterait à la société les unités qui seraient remises après déréquisition ; le prix fixé par les armateurs entre eux étant payé sans intérêt dans 4 ans à raison de 25 % à la clôture de chaque fin d'année.

Le capital social fixé à 1.500.000 fr. divisé en 3000 actions de 500 fr. fut souscrites et 1.200 parts de fondateur me furent attribuées. Mais, considérant qu'il y avait là une suite directe de la coopérative, je les distribuai à mes collègues à raison de 40 % des actions souscrites. La société fut fondée le 23 Février 1919 sous le nom de Société Anonyme des "CHALUTIERS DE LA ROCHELLE". F.J. CASTAING Fondateur.

Son premier conseil d'administration comprenait :

MM Albert CORDEBART, Albert CHARGRASSE) de LA ROCHELLE
Lucien DUTEIL, Xavier OBALSKI) de NANTES

j'en fus nommé Administrateur délégué, Directeur général, avec les pouvoirs attribués au conseil ; j'ai continué depuis sans interruption.

Les résultats nous permirent de tenir nos engagements et le paiement des 25 % fait, nous trouvions des fonds disponibles nous permettant d'augmenter avec prudence notre flotte qui passa des neuf unités au départ, à douze, à quatorze et à dix sept.

Notre importance me poussa à demander à nos divers fournisseurs une remise sérieuses, mais celui de la glace avec lequel j'eus de très longs entretions, ayant considéré ne pouvoir nous donner satisfaction, nous décidâmes la construction d'une glacière et pour faire face à la dépense, le 2 Mars 1921 nous portâmes le capital de 1.500.000 fr. à 2.800.000 fr. Elle commença à produire le 12 Février 1926, et elle nous a toujours donné satisfaction. C'est un sérieux élément de la société.

Source : Archives privées de Vérane MENU, veuve de l'armateur MENU J.-C., et de sa nièce Dominique FOURNIER-CABRI, CASTAING F. J., *Note succincte sur la pêche à La Rochelle depuis 1900*, 26 mars 1957, p. 1-3.

Annexe 10 - Extrait de l'acte sous seing privé du 2 octobre 1913 créant l'ARPV

ASSOCIATION ROCHELAISE DE PÊCHE A VAPEUR.

-:-:-:-:-:-:-

En date, à La Rochelle, du deux Octobre 1913, d'un acte sous seings privés, enregistré à La Rochelle, le trois Octobre 1913, vol; 19, n° 129, il a été extrait ce qui suit:

Il est formé entre MM. V. BOUSQUET, représentant les navires PELICAN, GOELAND;

2° P. GUEFLET, représentant les navires MARS, VENUS, JUPITER;

3° R. MAUBAILLARCQ, représentant le navire RICHELIEU;

4° H. VERON, représentant les navires TUNIS et POITOU;

5° R. FOUCHARD, représentant le navire HARLE;

Une Société à nom collectif et à capital variable ayant pour ob-jet la vente des produits de leur industrie.

La Raison Sociale est " ASSOCIATION ROCHELAISE DE PÊCHE A VAPEUR " et son siège social est à La Rochelle, Ville-en-Bois.

La durée est fixée à un an commençant à compter du premier Octobre 1913 pour finir le trente septembre septembre 1914, devant continuer par tacite reconduction pour une nouvelle année et ainsi de suite à la fin de chaque année, sauf le droit pour chacun des sociétaires de se retirer à la fin de chaque année en prévenant tous les coassociés un mois à l'avance;

Le capital est fixé à vingt-sept mille francs; il sera fourni par chacun des Sociétaires proportionnellement au nombre des bateaux pour lesquels il adhère.- Ce capital sera réduit lorsque des bateaux quitte-ront la Société, de la part afférente à chacun d'eux; mais il ne pour-ra jamais être inférieur à six mille francs.

La Société est administrée par l'ensemble des Sociétaires qui ne pourront engager la Société qu'à la majorité des voix, ils nommeront un Directeur pris en dehors d'eux et lui délègueront tout ou partie de leurs pouvoirs, ils pourront également le révoquer à la même majo-rité.- Tous contrats, marchés, etc..., proposés par le Directeur, de-

-vront

devront être ratifiés par les Sociétaires qui statueront définitivement par leur acceptation ou leur refus à la majorité.

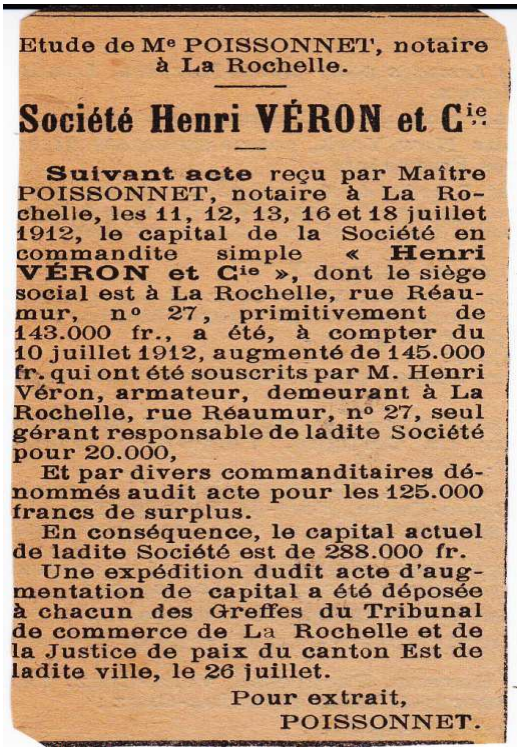
Chaque Sociétaire aura autant de voix que de bateaux faisant partie de la Société, sans toutefois excéder quatre voix.

Un inventaire sera fait dans les trente jours qui suivront la fin de l'année sociale, et les Sociétaires seront convoqués dans les quinze jours qui suivront cet inventaire.

Deux doubles de cet acte ont été déposés, l'un au greffe du Tribunal de commerce de la Rochelle, le six Octobre 1913, l'autre au greffe de la Justice de paix du Canton Est de la dite Ville, le vingt Octobre 1913.

Source : Archives privées de Madame MENU, veuve de l'armateur J.-C. MENU, 9 septembre 2013

Annexe 11 - Création de la Société H. VÉRON et Cie : article de presse (1912)



Etude de Me POISSONNET, notaire à La Rochelle.

Société Henri VÉRON et Cie

Suivant acte reçu par Maître POISSONNET, notaire à La Rochelle, les 11, 12, 13, 16 et 18 juillet 1912, le capital de la Société en commandite simple « **Henri VÉRON et Cie** », dont le siège social est à La Rochelle, rue Réaumur, n° 27, primitivement de 143.000 fr., a été, à compter du 10 juillet 1912, augmenté de 145.000 fr. qui ont été souscrits par M. Henri Véron, armateur, demeurant à La Rochelle, rue Réaumur, n° 27, seul gérant responsable de ladite Société pour 20.000,

Et par divers commanditaires dénommés audit acte pour les 125.000 francs de surplus.

En conséquence, le capital actuel de ladite Société est de 288.000 fr.

Une expédition dudit acte d'augmentation de capital a été déposée à chacun des Greffes du Tribunal de commerce de La Rochelle et de la Justice de paix du canton Est de ladite ville, le 26 juillet.

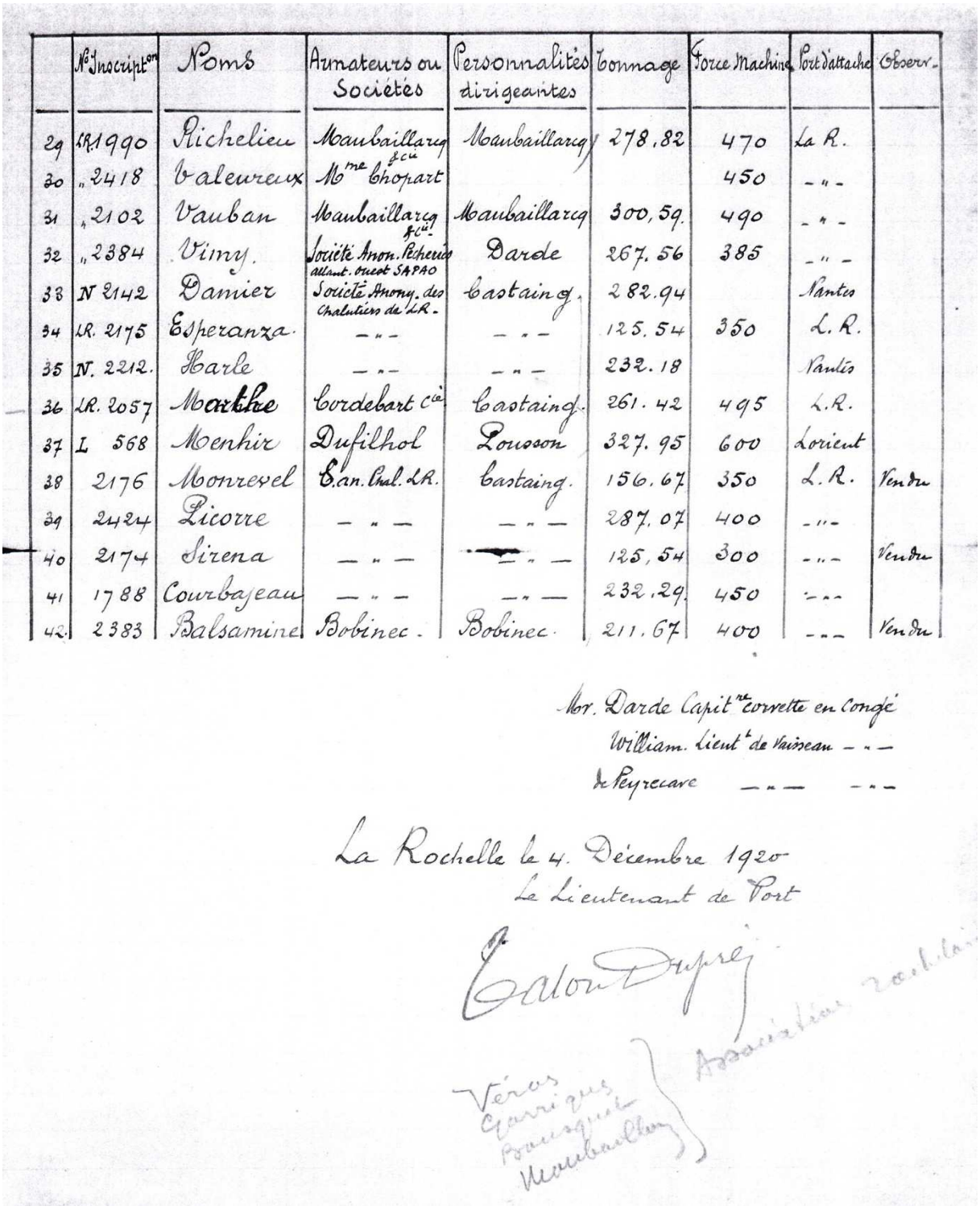
Pour extrait,
POISSONNET.

Source ; Archives privées VÉRON F, article de presse locale, titre non signalé, non daté, inséré dans le *Livre des comptes-rendus de la Société H. VÉRON*, p. 1.

Annexe 12 - Liste des chalutiers à vapeur fréquentant le port de La Rochelle (1920)

Liste des Chalutiers à Vapeur fréquentant le port de La Rochelle.

	Numéro d'Inscription	Noms	Armateurs ou Sociétés	Personnalités dirigeantes	Tonnage	Force Mach.	Port d'attache	Observ.
1	2152	Chanchardon	Société des Pêcheries de l'Atlantique	Oscar Dahl	188,80	400	La Roch.le	
2	2.049	Chassiron	— " —	— " —	253,43	470	— " —	
3	2048	Les Baleines	— " —	— " —	253,43	470	— " —	
4	2212	La Banche	— " —	— " —	206.58	380	— " —	
5	2151	Les Barges	— " —	— " —	161,42	360	— " —	
6	2046	La Coubre	— " —	— " —	253.43	470	— " —	
7	2180	Pen Moen	— " —	— " —	154.05	277	— " —	
8	2047	Rochebonne	— " —	— " —	253,43	470	— " —	
9	1513	Shamrock.	— " —	— " —	204.24	450	— " —	
10	2150	Verdon	— " —	— " —	173.90	380	— " —	
11	1977	Lavardin	— " —	— " —	251.11	425	— " —	
12	1978	Aunis	Véron	Véron	342,34	425	— " —	
13	2378	Bois des Buttes	Société Armem. des Pêcheries Atlantique ouest. SAPAO	Darde	399.17	500	— — —	
14	2377	Bois des Caures		— — —	399.17	500	— — —	
15	1975	Chauveau	Garrigues	Garrigues	250,90	425	— — —	
16	1976	Cordouan	— " —	— " —	250.90	425	— — —	
17	2382	Fougère	Bossus	Bossus.	204,03	350	— — —	
18	2385	Givenchy.	SAPAO	Darde	222,93	440	— — —	
19	1926	Goeland	Brière & cie	Bousquet	263,51	540	— — —	
20	2375	Gorille	Fardel	Fardel	279.76		— — —	
21	S.N. 427	Kerdonis	S.A.C.O	William		450	St Nazaire	
22	L. 1938	Keriado II	— " —	— — —		409	Lorient	
23	S.N 396	Kernevel	— — —	— " —		400	St Nazaire	
24	LR. 2409	Marie Anne	Société Pêcheries	de Peyrecave			La Rochelle	
25	2410	Marie Gilberte	Atlantique ouest	— " —			— — —	
26	2408	Marie Simonne	(SPAO)	— — —	282.90	550	— — —	
27	2173	Phoque II	Mme Chopart		134,80	260	— — —	Vendu
28	2345	Poitou	Véron	Veron			— — —	



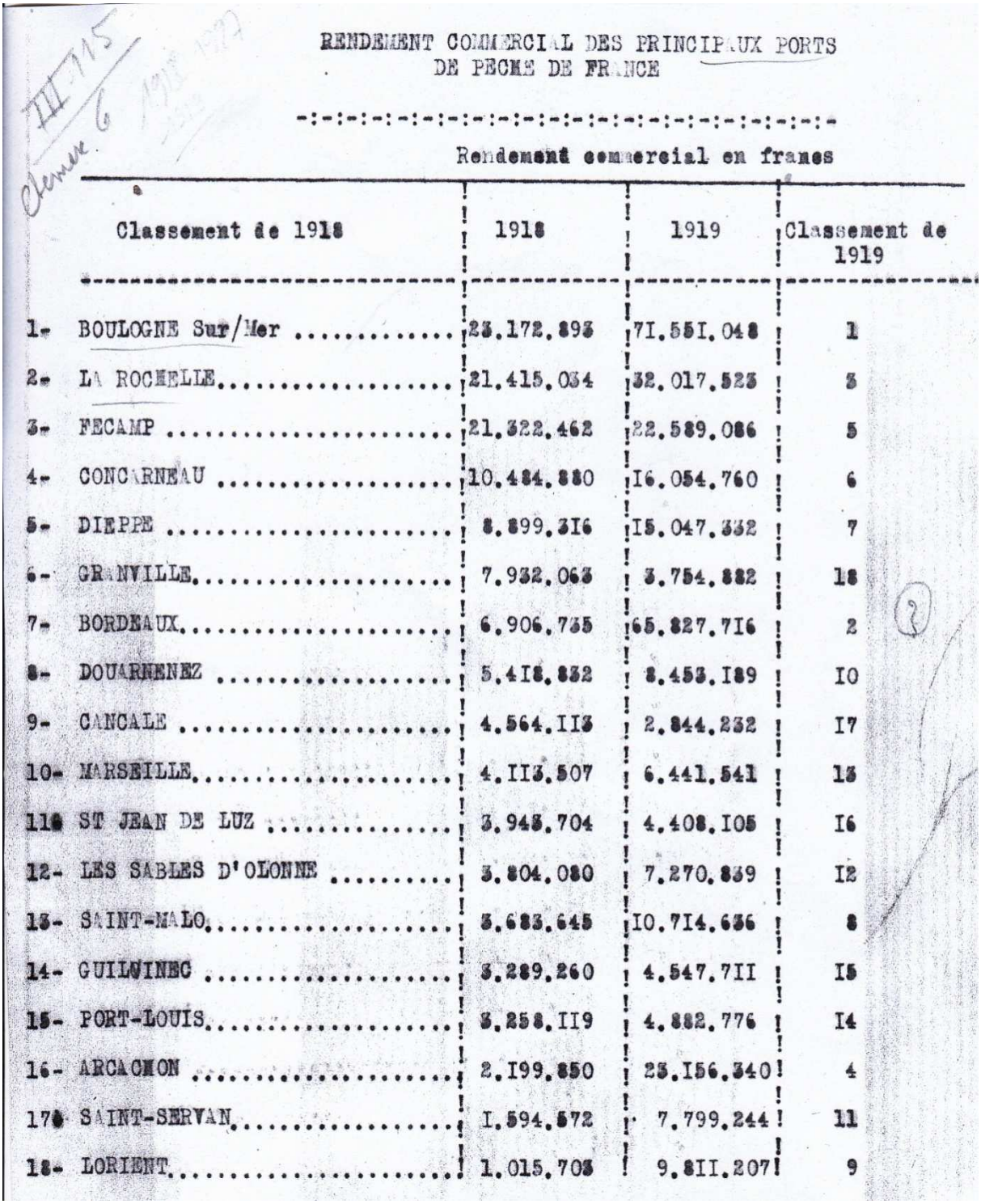
	N° Inscription	Noms	Armateurs ou Sociétés	Personnalités dirigeantes	Tonnage	Force Machine	Port d'attache	Observ.
29	LR 1990	Richelieu	Maubaillarcq	Maubaillarcq	278.82	470	La R.	
30	„ 2418	Valeureux	Mme Chopart & Cie			450	-"-	
31	„ 2102	Vauban	Maubaillarcq	Maubaillarcq	300,59	490	-"-	
32	„ 2384	Vimy.	Société Anon. Pêcheurs allant. Ouest SAPAO	Darde	267.56	385	-"-	
33	N 2142	Danier	Société Anony. des Chalutiers de La R.	Castaing	282.94		Nantes	
34	LR. 2175	Esperanza.	-"-	-"-	125.54	350	L. R.	
35	N. 2212.	Harle	-"-	-"-	232.18		Nantes	
36	LR. 2057	Marbre	Cordebart Cie	Castaing.	261.42	495	L.R.	
37	L 568	Menhir	Dufilhol	Lousson	327.95	600	Lorient	
38	2176	Monrevel	E.an. Chal. LR.	Castaing.	156.67	350	L.R.	Vendu
39	2424	Picorre	-"-	-"-	287.07	400	-"-	
40	2174	Sirena	-"-	-"-	125,54	300	-"-	Vendu
41	1788	Courbajeau	-"-	-"-	232,29	450	-"-	
42	2383	Balsamine	Bobinec.	Bobinec.	211.67	400	-"-	Vendu

Mr. Darde Capitne corvette en Congé
William. Lieut de Vaisseau -"-
de Peyrecave -"- -"-

La Rochelle le 4. Décembre 1920
Le Lieutenant de Port

Source : AD 17, 41 ETP 857, Fonds CCI La Rochelle, *Note du lieutenant du port de La Rochelle, 4 décembre 1920*

Annexe 13 - Rendement commercial des principaux ports de pêche de France (1918-1919)



RENDEMENT COMMERCIAL DES PRINCIPAUX PORTS DE PECHE DE FRANCE

Rendement commercial en francs

Classement de 1918		1918	1919	Classement de 1919
1-	BOULOGNE Sur/Mer	23.172.893	71.551.048	1
2-	LA ROCHELLE	21.415.034	32.017.523	3
3-	FECAMP	21.322.462	22.589.086	5
4-	CONCARNEAU	10.484.880	16.054.760	6
5-	DIEPPE	8.899.316	15.047.332	7
6-	GRANVILLE	7.932.063	3.754.882	18
7-	BORDEAUX	6.906.735	65.827.716	2
8-	DOUARNENEZ	5.418.832	8.453.189	10
9-	CANCALE	4.564.113	2.844.232	17
10-	MARSEILLE	4.113.507	6.441.541	13
11-	ST JEAN DE LUZ	3.948.704	4.408.105	16
12-	LES SABLES D'OLONNE	3.804.080	7.270.859	12
13-	SAINT-MALO	3.683.645	10.714.656	8
14-	GUILVINEC	3.289.260	4.547.711	15
15-	PORT-LOUIS	3.258.119	4.882.776	14
16-	ARCACHON	2.199.850	23.156.340	4
17-	SAINT-SERVAN	1.594.572	7.799.244	11
18-	LORIENT	1.015.703	9.811.207	9

Source : AD 17, 41 ETP 897, Fonds CCI La Rochelle XIXe s

Annexe 14 - LEGRAND J., « *De la benèse*[1288] *à la penn sardin*[1289] *à Gujan-Mestras,*

[1288] Benèse ou benaise (bien aise)
[1289] « Tête de sardine » en langue bretonne

bassin d'Arcachon »

« Poisson connu et très apprécié, la sardine offrit une activité industrielle à notre commune [de Gujan-Mestras] lors de ses migrations saisonnières sur nos côtes et dans le Bassin d'Arcachon à la fin du 19ème siècle. Nos Anciens, fidèles à leur mémoire, ont témoigné de ce développement qui s'échelonna jusqu'aux années cinquante 1950] où la *sardina pilchardus* se réréfia, s'orientant vers d'autres continents.

A Gujan, on note déjà en 1880 que l'estey de la Barbotière (l'un de nos sept ports) constitué par une digue naturelle de « tamarins », était le plus grand port sardinier [du Bassin]. La première conserverie de sardines à Gujan vit le jour vers 1902 alors qu'en Bretagne la première « friture » (conserverie) fut ouverte au Guilvinec (Finistère).

Les Bretons avaient le savoir-faire mais presque plus de sardines car elles migraient en masse vers nos côtes (1902/1903). Les Gujanais possédaient les sardines mais pas le savoir-faire ! Notre union fit donc la force de nos deux régions. En effet, en Bretagne, vers la quinzième année, les jeunes filles commençaient à travailler dans les conserveries pour une saison qui durait de mai-juin à septembre. Les horaires étaient très pénibles, de 6h à 22h, voire toute la nuit quand les sardines abondaient. Cette main d'œuvre expérimentée ne pouvait que répondre à nos besoins.

A partir de 1902 les conserveries, en bois pour la plupart, se construisent à Gujan. Les Bretons et Bretonnes arrivent avec leur compétence. Tout ce monde donne vie à notre village. Les jeunes Bretonnes, enjouées et rieuses, chantaient en allant à l'usine. Le martèlement des sabots sur le sol cadençait leur marche : s'il était rapide : Alerte ! De gros arrivages de sardines nous appellent ! Lorsque le rythme se faisait plus lent : Travail normal ! Ces jeunes femmes étaient surnommées les *penn sardin* en référence à leur coiffe traditionnelle dont les pointes nouées sur la nuque évoquaient la tête et la queue du petit poisson.

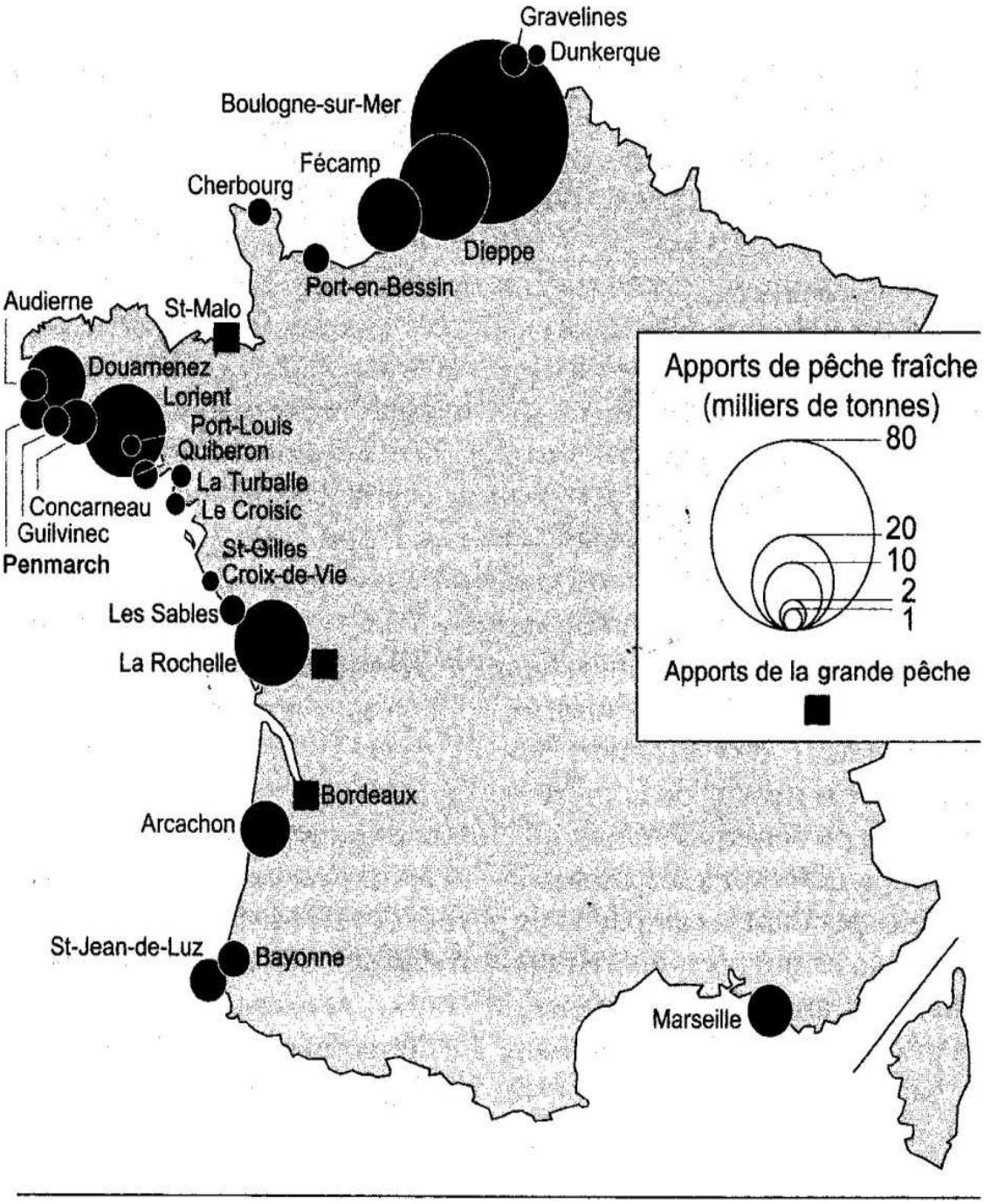
L'usine CHANCERELLE logeait une partie des jeunes filles qui étaient sous la surveillance de quelques célibataires plus âgées. L'usine BILLETTE-PENAROS logeait aussi une partie de son personnel. Autrement, tous et toutes logeaient « en ville » chez l'habitant. Dans chaque usine travaillaient entre 80 et 120 personnes

1908 : année de l'installation de la conserverie louis LEVESQUE à Gujan. Ce dernier note que 76 pinasses à moteur sont construites pour la pêche à la sardine. Pour les années 1925-1026, 250 marins avec 36 bateaux pratiquaient cette pêche. Le 25 septembre 1926, à l'occasion de la St Michel, chaque Bretonne logée à l'usine CHANCERELLE reçoit une somme de 10 francs. […]. »

Source : LEGRAND Jacqueline, Présidente du Cercle Généalogique d'Arcachon
et des Barbots de tout tems – Gujan Mestras

Annexes de la deuxième partie

Annexe 15 - Principaux ports de pêche français en 1932



Source : CABANTOUS A. et al., *Les français, la terre et la mer, XIIIe-XXe s*, Paris, Fayard, 2005, p.489.

Annexe 16 - Liste des mareyeurs rochelais et bureau de leur Chambre syndicale (1928)

BUREAU DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES MAREYEURS

DE LA ROCHELLE

	MM.
Président	MICHAUD (G.)
1er Vice-Président	COUTAN (M.)
2e Vice-Président	BALLANGER (G.)
Secrétaire	BARON (L.)
Secrétaire Adjoint	X...
Trésorier	PEYRET.
Trésorier-Adjoint	SOUMAGNAC (G.)

Deux Bibliothécaires-Secrétaires assurent une permanence dans la salle de la Chambre Syndicale, où se trouve réunie une documentation professionnelle importante mise à la disposition des Mareyeurs.

LISTE par ordre alphabétique des Membres adhérents du Syndicat des Mareyeurs

DE LA ROCHELLE

MM.

ALLAIRE.
ALLARD (Mme).
BAILLOT Père
BAILLOT et CORD'HOMME.
BALLANGER.
BARON et GUILBERT.
BARRUEL (de).
BONVOISIN.
CAIL (Mme).
CHABAND.
CHARBONNEAU (Mme).
Cie PÊCHEURS RÉUNIS.
COMBES.
COUTAN.
DECOUD.
DELABRE.
DELAVAUD Frères.
DESCHAMPS (Mme).
DEZANNEAU (Mme).
DUBOIS.
DUBOY-LESCARRET.
DUMOULIN et LAPORTE.
DURAND.
EUSTACHE (Mme).
FAYAUT.
GAUTRON (Mlle).
GOURGUES.
GUERRAN (Mme).
LARGEAU et CADIOU.

MM.

LAVIGNE.
LEDRET.
MACHÉ et TIREAU.
MACHÉ (Marius).
MANDINEAU.
MARCHIVE et GUITTON.
MAROO.
MARTINEAU (Pierre).
MARTINEAU et PERRAUD.
MICHAUD (G.)
MILAGUET AUGER.
MOREAU-LAVERGNE.
PARMENTIER et DUBLANCHE
PERPEZAT (Mme).
PEYRET.
PLANTARD.
PLASSEREAU (Mme).
PROD'HON (Mme).
RABATEAU (Raymond).
RENAUD (William).
ROBIN (Mme).
ROCHETEAU.
SALOMÉ
SOUFFES et LE MAO.
SOUMAGNAC (Célestin).
SOUMAGNAC (Georges).
SUIRE et LABUSSIÈRE.
TOUBLANC (G.)

Source : MICHAUD G., *La consommation du poisson de mer, la pêche, le mareyage*, La Rochelle, Chambre Syndicale des Mareyeurs, 1928, p.9

Annexe 17 - Apports mensuels de poissons dans le port de La Rochelle, 1920 à 1931

Années	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Octobre	Nov.	Déc.	Total
1920	465	352	1.150	1.390	1.950	2.160	2.450	1.942	1.560	1.280	1.590	1.650	17.939
1921	1.324	1.725	1.910	1.925	2.156	2.586	2.723	1.941	2.688	1.881	1.635	1.683	24.177
1922	1.797	1.644	2.021	1.624	2.646	3.266	3.015	2.450	2.318	2.284	2.371	2.862	28.298
1923	2.453	2.268	2.726	2.771	3.030	3.277	3.457	3.143	2.652.	2.739	2.240	3.088	33.844
1924	3.000	3.341	3.053	2.588	3.499	3.400	3.339	2.785	2.823	2.635	2.220	3.038	35.721
1925	2.832	2.770	3.293	2.677	3.181	1.359	1.159	1.010	2.430	3.277	2.580	2.985	29.553
1926	2.532	2.675	2.865	2.875	3.329	3.528	3.731	3.035	2.860	2.556	2.213	3.438	35.637
1927	2.748	2.488	2.327	2.554	3.463	3.644	3.957	2.963	2.284	2.272	2.237	2.617	33.554
1928	2.465	2.253	2.668	2.635	3.727	3.731	3.829	3.652	3.087	2.760	2.235	2.754	35.796
1929	3.006	2.400	2.428	2.511	3.086	2.963	2.922	2.830	2.654	2.331	2.193	2.187	31.511
1930	2.417	2.098	2.262	2.364	2.550	2.211	2.699	2.419	2.354	2.077	1.880	2.271	27.602
1931	2269	1.961	2.083	2.440	2.515	2.311	2.658	2.622	2.225	1.941	1.660	2.271	26.965

Source : MICHEAU G., *La consommation du poisson de mer, la pêche, le mareyage*, La Rochelle, Chambre syndicale des mareyeurs, 1928

Annexe 18 - Lettre aux associés de la nouvelle Société H. Véron (19 juin 1926)

H. VÉRON
ARMATEUR
CHALUTIERS { GASCOGNE / GUYENNE
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
VERON LA ROCHELLE
TÉLÉPHONE 4-14
R C N° 1 0

21, Rue Massiou

La Rochelle, le 19 Juin 1926

Copie de la lettre adressée le 19 Juin aux participants de la Société

M

Le premier exercice de notre Société en participation sera clôs le 30 Juin et les comptes vous seront envoyés dans le courant du mois de Juillet.

En attendant, nous sommes heureux de vous envoyer une distribution de dividendes de 10% sur le capital soit Fr.

pour votre part en un chèque sur la Banque Babut, dont accusé de réception nous obligera.

Les bonnes pêches de nos deux chalutiers, de la "GASCOGNE" en particulier, nous permettent cet envoi, (bien que nous n'ayions que 9 mois effectifs de navigation depuis Octobre 1925, date de la fin des réparations après achat des navires) et tout compte tenu des réserves et amortissements statutaires sur lesquels notre Assemblée Générale aura à se prononcer au mois d'Août;.

Entre temps, veuillez agréer, M

l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Source : Archives privées F. Véron

Annexe 19 - Liste des 43 associés de la Société en participation H. Véron (18 mai 1925)

Henri Véron,	Armateur La Rochelle, gérant	La Rochelle
Louis Véron	Inspecteur des Eaux et forêts	Périgueux
Louis Alp. Rudault	Inspecteur des Eaux et forêts	Villa (Bas-Rhin)
Georges Hatt	Inspecteur des Eaux et forêts,	Strasbourg
J. F. Decencière Ferrandière	Inspecteur des Eaux et forêts	Bourges
Joseph Mollevaux	Inspecteur des Eaux et forêts	Vierzon
Albert Montangon	Industriel	La Rochelle
L. E. Brumauld des Houlières	Directeur Cie d'assurances	La Rochelle
Louise Penaud de la Garlière	Sans profession	La Rochelle
Albert Pallié	Inspecteur des Eaux et forêts	Vermisson (Loiret)
Louis Lambert	Inspecteur adj. Des Eaux et forêts	Strasbourg
Charles de la Biche	Chef d'escadron d'Artillerie	Poitiers
Eugéne Ducoux	Propriétaire	Montmorillon
Marie Augier de Moussac	Propriétaire	Montmorillon
Yvonne Violet du Breil	Sans profession	Le Mans
Charles Comte de Laffarent	Chef d'escadron honoraire	Paris
Jean du Mesnil	Receveur principal des Douanes	La Rochelle
Jeanne du Mesnil	Sans profession	St Maure des Fossés
Maurice du Mesnil	Lieutenant-Colonel	Armée du Rhin
J.L Brumauld des Houlières	Directeur Cie d'assurance	La Rochelle
Pierre L. Soleilhavoup	Lieutenant	Armée du Rhin
Edmond Modelski	Ingénieur des Ponts et chaussées	Chambon (Chte-M)
Paul Gay	Commandant en retraite	Paris
Alfred Bourille	Chef d'escadron	Coblance (Allem.)
Alphonse Caillaud	Industriel	Paris
Marcel Givierge	Colonel d'artillerie	Paris
Fernand Laurent	Commerçant	La Rochelle

Maurice Cohades	Avoué	Montargis (Loiret)
André Jean	Avoué	Limoges
Jules Pompon	Avocat	Paris
M. Joseph Brissaud	Conservateur des hypothèques	Angoulême
Guy Tribot Laspierre	Attaché secrét. général de Société	Paris
Benjamin Bequet	Ingénieur	St Sauveur de N.
Jean Lancelot	Docteur en médecine	La Rochelle
Comte de Montbron	Propriétaire, Conseiller Gl, Maire	La Jarne (C. Mtime)
François Labrousse	Agent général d'assurance	La Rochelle
Jean Audry	Propriétaire	Virzon (C.Mtime)
Eugène Portal	Voyageur de commerce	La Rochelle
Marie de Saivigné	Sans profession	La Rochelle
Pierre Faivre	Employé de commerce	La Rochelle

Source : Archives privées F. Véron

Annexe 20 - Expéditions de marée à partir de la gare de La Rochelle Ville (août 1926)

III-115

Gare de La Rochelle Ville.

Expéditions de marée pendant le mois d'août 1926 à destination des gares et Pays suivants :

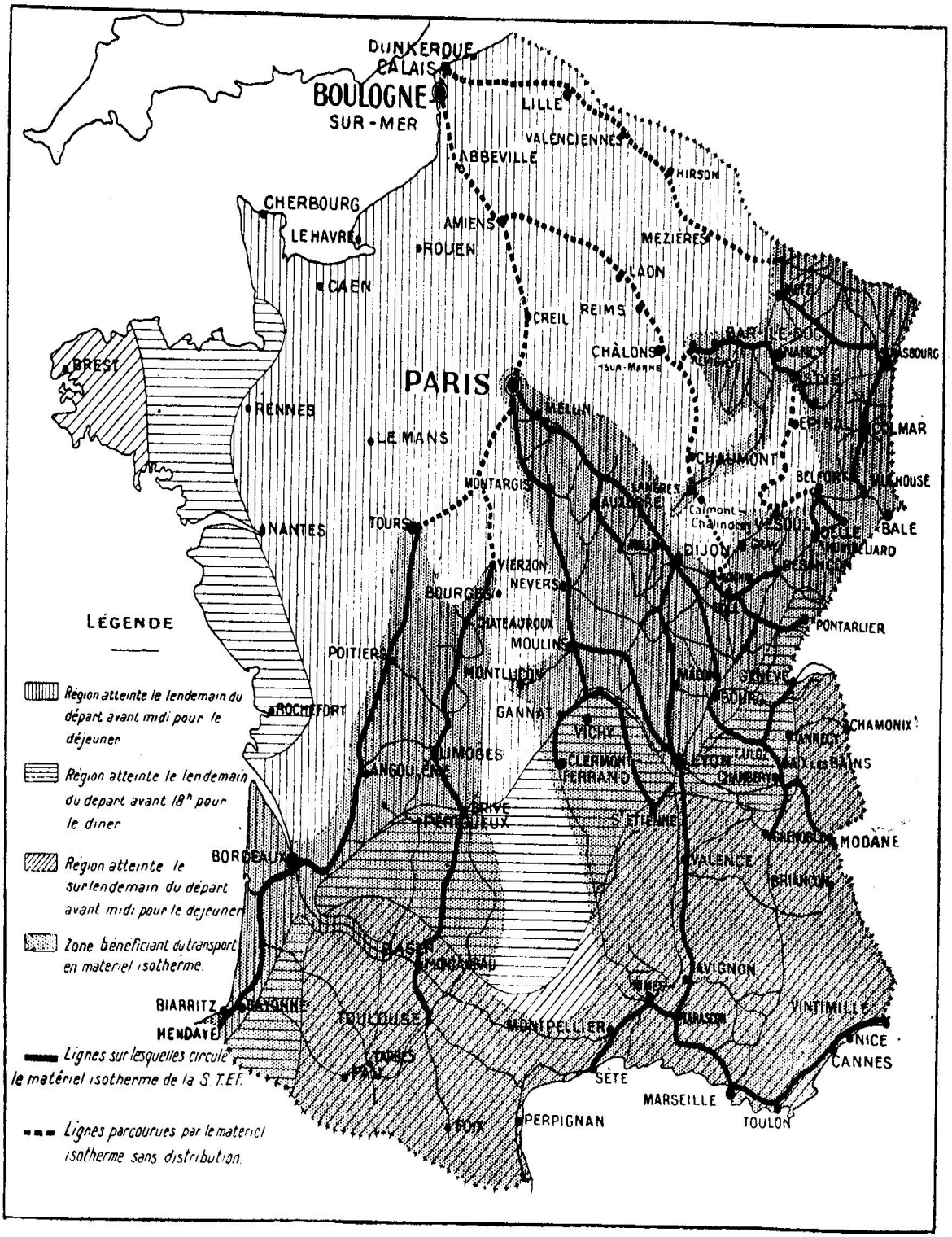
Gares	Tonnage Poissons	Tonnage Moules	Observations.
Paris	383 T 085		Différence en moins 729 tonnes à comparer au mois précédent notamment sur Paris de 103 tonnes
Bordeaux	127 T 54	18 T 785	" Bordeaux de 95 T.
Limoges	50 T 615	0 T 110	" Toulouse 89 T
Toulouse	81 T 205	. . .	" Marseille 30 T
Lyon	50 T 575	. . . .	" Italie 15 T
Marseille	111 T 950	. . . . .	Le région de Marseille de 80 T.
Suisse	110 T 470	. . .	
Italie	49 T 725	. . .	Pas de comparaison à établir avec le mois d'août 1925 qui était en mois de grève de chalutiers
Espagne	286 T 020	. .	
Belgique	2 T 330	. .	

Tonnage des spécialisés

Lyon	30 T 430	. .
Limoges	105 T 710	8 T 100
Marseille	221 T 410	. .
Tonnage total	2776 T 560	248 T 610

Source : AD 17, 41 ETP 897, Fonds de la CCI La Rochelle, III-115

Annexe 21 - Carte de distribution de la marée au départ de Boulogne



Source : BELLOCQ G. et al., « Les ports de pêche du littoral français de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique », *Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 3*, Paris, OSTPM, 1936, p. 83.

Annexe 22 - Brevet d'invention du chalut Vigneron-Dahl et Cie, n° 547 913

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

I. — Agriculture.

4. — Élevage et destruction des animaux, chasse, pêche.

N° 547.913

Filet trainant pour la pêche.

Société VIGNERON, DAHL & Cie résidant en France (Charente-Inférieure).

Demandé le 26 novembre 1921, à 17 heures, à Marseille.
Délivré le 6 octobre 1922. — Publié le 28 décembre 1922.

Le dispositif qui fait l'objet du brevet français n° 452.075 et de ses additions est un procédé intermédiaire entre la pêche aux bœufs et celle de l'ottertrawl. L'expérience a démontré que pour ce dispositif nouveau on obtient un rendement bien supérieur une usure beaucoup moindre et un fonctionnement plus normal en employant un nouveau type de filet qui va être décrit ci-après, et qui motive le présent brevet. Ce nouveau filet peut également servir pour la pêche aux bœufs (filet traîné par deux bateaux) ou pour la pêche avec des panneaux ordinaires attachés au filet comme dans la pêche à l'ottertrawl.

Sur les dessins annexés à titre d'exemple d'exécution de l'invention :

La fig. 1 est une vue en plan de l'ottertrawl.

La fig. 2 est une vue de face de l'ouverture de l'ottertrawl.

La fig. 3 est une vue en plan du filet bœuf.

La fig. 4 est une vue de l'ouverture du filet bœuf.

La fig. 5 est une vue en plan du nouveau filet, objet de l'invention.

La fig. 6 est une coupe verticale suivant la ligne 1-1, de la fig. 5.

La fig. 7 est une vue perspective du filet en fonctionnement.

Les fig. 8 et 9 montrent le « guindineau » vu, respectivement de profil et de face.

Pour permettre de bien comprendre les différences qui existent entre l'invention et les filets connus, ottertrawl et filet bœuf il va être donné ci-après quelques indications sur la construction de ces deux filets.

1° L'ottertrawl (voir fig. 1) est tiré par un seul bateau et tenu ouvert par deux panneaux P et P'.

L'ottertrawl fait de gros fil, a de façon général, l'aspect lourd, puissant d'un filet qui laboure le fond.

Ses ailes sont orientées avec un angle très ouvert.

Elles sont très courtes (elles ont, dessus, 10 mètres environ pour un filet de 38 mètres de longueur totale).

Elles sont attachées directement aux panneaux en A et en A'.

Elles sont étroites et n'embrassent qu'une petite partie de l'envergure du filet, mais davantage en dessus qu'en dessous (c'est-à-dire qu'elles sont plus larges en B, B' qu'en C, C').

La corde de dos A B B' A' et le bourrelet A C C' A' ont la forme d'un trapèze et leurs longueurs comparatives ont une proportion approximative de 23 pour la corde de dos, et 35 pour le bourrelet, $\frac{23}{35}$.

La corde de dos, sur laquelle porte l'effort considérable des puissants panneaux, est constituée par du filin de manille ou chanvre gros et lourd.

Prix du fascicule : 1 franc.
Majoration temporaire 100 0/0

Le bourrelet est en câble d'acier fourré ec du filin de chanvre goudronné; il est ainsi rigide et de gros volume.

Le débordement latéral du filet est empêché par des câbles latéraux ou illières qui relient le panneau au fond et sur lesquels est fait l'effort de tension du filet.

Le corps du filet (partie entre le bourrelet et la poche) est très court. Le dos et le ventre sont cousus l'un à l'autre à leur partie arrière suivant le pointillé F G H I, pour former deux arêtes qui guident le poisson vers la poche et l'empêchant d'en ressortir.

En marche, l'ottertrawl fonctionne suivant une coupe perpendiculaire de trapèze isocèle (fig. 2), les côtés du trapèze et les ailes suivant la position des panneaux inclinent vers l'intérieur par la double action de la corde de dos qui tire la partie supérieure du panneau vers l'intérieur et du frottement des panneaux et du bourrelet sur le fond, frottement qui les retient vers l'extérieur. L'ottertrawl en fonctionnement n'a guère plus de hauteur que la hauteur des panneaux; il prend en effet très peu de ballonnement en hauteur car le ballonnement que tend à lui donner l'afflux de l'eau qui s'engouffre en lui est presque annihilé, tant par la grande tension de la corde de dos, sur l'effort considérable des panneaux puissants que par les arêtes cousant dos à ventre pour empêcher la sortie du poisson.

A noter que, si pour une raison quelconque, le panneaux ne tiennent pas le filet tout à fait ouvert en largeur, celui-ci est déformé. D'autre part, si les panneaux tombent à plat, par exemple en montant une pente ou par suite du manque de vitesse du chalutier, le filet est complètement fermé.

La poche du filet est rectangulaire.

2° Filet bœuf : le filet bœuf (fig. 3) est tiré par deux bateaux et tenu ouvert en largeur par des funes F et F′ allant à chacun de ces bateaux, et en hauteur par des lèges.

Le filet bœuf, fait en fil mince, a l'aspect général d'un engin destiné plutôt à frôler le fond et à ballonner le plus possible.

Les ailes ont un angle très fermé, elles sont très longues (28 mètres environ dessus pour un filet de 70 mètres) et à leurs extrémités, la corde de dos et le bourrelet sont fixés sur la fune de remorque mais tenus séparés par une petite perche en bois appelée « guindineau » qui évite l'entortillement des ailes.

Les ailes sont très larges et amples, elles embrassent toute l'envergure du filet; elles sont donc aussi larges en dessus qu'en dessous.

Le filet bœuf a sa corde de dos A B A′ et son bourrelet A C A′ formant un angle aigu dont le sommet se trouve sur la corde de dos et le bourrelet même. Il ont une longueur comparative d'environ $\frac{28}{35}$.

La corde de dos est constituée par un filin très léger de manille ou de chanvre et comporte des lièges qui assurent le ballonnement du filet en hauteur.

Le bourrelet est en filin de manille ou de chanvre non fourré très léger et souple. Le filet en fonctionnant ballonne fortement de façon latérale et rien ne limite ce ballonnement.

Le corps du filet (partie entre bourrelet et poche) est très long. Le dos et le ventre ne sont pas cousus ensemble pour former des arêtes car le poisson arrivé dans la poche est empêché d'en sortir vu la grande longueur du filet et la partie étranglée en avant de la poche en D, D′.

En marche le filet bœuf fonctionne suivant une coupe perpendiculaire d'ellipse les ailes fonctionnant verticalement (fig. 4).

Le filet bœuf en fonctionnant prend beaucoup de hauteur car l'afflux de l'eau qui s'engouffre en lui donne un ballonnement qui n'est pas gêné par la tension de la corde de dos et qui est au contraire, augmenté par la flottabilité du liège dont elle est munie.

A noter que si on veut écarter trop le filet, il se déforme et s'envase.

La poche du filet est en queue d'aronde.

Le filet, objet de l'invention, fig. 5, est constitué comme suit :

Il est tenu ouvert et fonctionne comme décrit dans le brevet n° 452.075 et à ses additions, ou bien dans la pêche aux bœufs, il fonctionne sous la traction de deux bateaux et, dans la pêche à l'ottertrawl, il est tenu ouvert par deux panneaux attachés au filet. Le dos et les parties ne traînant pas à terre sont faits en fil plus léger que le dessous afin de faciliter le ballonnement du filet et de permettre que les mailles travaillant ainsi plus ouvertes opposent moins de résistance et laissent échapper les petits poissons et les détritus.

Les ailes ont une longueur intermédiaire entre celles de l'ottertrawl et celles du filet bœuf. Elles sont terminées par des « guindineaux », de forme spéciale et démontables; ces « guindineaux » seront décrits plus loin.

La corde de dos A B B' A' a la forme trapèzoïdale de celle de l'ottertrawl mais elle est faite de filin très léger, comme celle du filet bœuf. Elle comporte des lièges ou tous autres flotteurs pour faire ballonner le filet en hauteur, mais ces lièges ou flotteurs peuvent être soit enfilés dans la corde de dos, soit disposés en chapelets détachables dont on peut faire varier le nombre selon les besoins et qu'on peut remplacer pour le séchage, soit pour être enfilés sur une corde supplémentaire, mobile et indépendante du filet qui sera attachée à la corde de dos ordinaire.

Le ballonnement du filet en hauteur est augmenté par l'apposition de lièges ou flotteurs répartis par l'intermédiaire de chapelets, sur le dos de l'engin.

Le bourrelet A C C' A' se rapproche sensiblement de la forme du bourrelet du filet bœuf c'est-à-dire que sa partie centrale, la petite base C C' du trapèze, est très réduite. Il peut être fait en chanvre ou manille comme celui du filet bœuf ou en filin mixte, mais il est fourré comme celui de l'ottertrawl. Suivant les fonds il peut être lesté par des plombs ou des poids en métal et, sur les fonds vaseux, être protégé par des cercles ou des olives en bois afin d'éviter l'envasement.

Les longueurs comparatives de la corde de dos et du bourrelet sont dans la proportion approximative de 30.6 pour la corde de dos, à 35 pour le bourrelet, $\frac{30.6}{35}$.

De cette forme comparative spéciale de la corde de dos et du bourrelet résulte une forme spéciale des ailes : en dessus, coupe semblable à celle de l'ottertrawl, n'englobant qu'une partie de l'envergure du filet ; en dessous, coupe semblable à celle du filet bœuf, englobant la presque totalité de l'envergure du filet et, comme d'autre part le nouveau filet paraît obtenir son rendement maximum avec un écartement des ailes plus petit que celui que l'ottertrawl, le filet ayant la partie intérieure des ailes plus ample et la partie supérieure moins tendue en largeur, il en résulte une grande ampleur qui loin de produire une déformation, facilite le ballonnement en hauteur occasionné par les lièges et par l'afflux de l'eau.

Le ballonnement latéral du filet est limité par des câbles latéraux ou illières semblables à ceux de l'ottertrawl mais ces câbles ont davantage de mou, afin de ne pas gêner le ballonnement en hauteur.

Le corps du filet (partie entre bourrelet et poche) est plus long que celui de l'ottertrawl mais moins que celui du filet bœuf. Cet allongement par rapport à l'ottertrawl est fait pour que les ailes pouvant travailler plus fermées que celles de l'ottertrawl, les côtés du filet continuent cependant à travailler droit sans former angle avec les ailes.

Afin d'éviter la fuite du poisson le filet nouveau comporte deux bandes verticales intermédiaires F G G' F' et I H H' I' entre le ventre et le dos et disposées au même endroit que les arêtes ordinaires de l'ottertrawl dont elles remplissent le rôle sans s'opposer au ballonnement du filet et sans écraser le poisson avec les détritus recueillis. L'entrée de la poche est muni d'un voile.

En marche quel que soit le système de pêche où il est employé, le nouveau filet dans sa position la meilleure est moins large que l'ottertrawl, mais comme le filet bœuf, il a une ouverture beaucoup plus haute. Il est par contre plus large que le filet bœuf, lequel doit fonctionner très fermé.

La poche du filet est semblable à celle du filet bœuf en queue d'aronde. On peut également lui donner la forme de celle de l'ottertrawl.

Le « guindineau » J démontable et sa patte d'oie N M N' sont constitués comme suit :

1° Une perche en bois J vue de face fig. 8 et de profil fig. 9. En L L' sont les trous par lesquels passent les câbles N N' de la patte d'oie qui se terminent sur la face opposée, par deux boucles destinées à recevoir, en L, l'extrémité de la corde de dos et en L', l'extrémité du bourrelet du filet.

2° Les deux bras N N' de la patte d'oie, constitués par des câbles, se réunissent en M autour d'une cosse dans laquelle vient prendre la fune de remorque du filet.

Le bras N est plus long que le bras N' afin de faciliter la position verticale du « guindineau » en marche.

3° A sa partie inférieure le « guindineau »

est muni d'une fourrure métallique K qui a le triple but d'empêcher l'usure de la perche, de lester le « guindineau » et, enfin de permettre (par le polissage de la partie qui frotte au fond) de se rendre compte si le « guindineau » et, par conséquent les ailes du filet fonctionnent normalement.

Ce « guindineau » étant démontable peut servir à tous les filets successifs employés à bord.

Le filet qui vient d'être décrit est, en somme, un filet intermédiaire entre le filet bœuf et l'ottertrawl, qui constitue un filet nouveau, répondant à un principe de pêche nouveau principe tendant à utiliser simultanément tout ou partie des avantages du filet bœuf et ceux de l'ottertrawl, filet comportant, en outre, de nouvelles dispositions étrangères aux engins précités.

RÉSUMÉ.

Filet traînant pour la pêche caractérisé :

1° En ce qu'il possède les caractéristiques suivantes utilisation simultanée de tout ou partie des avantages du filet bœuf et de ceux de l'ottertrawl :

a) Ballonnement du filet bœuf par lièges ou flotteurs ;

b) Ouverture en largeur obtenue par des panneaux comme dans l'ottertrawl ;

c) Emploi de panneaux plus petits que dans l'ottertrawl offrant ainsi moins de résistance ;

d) Action de rabatteur du poisson vers le filet par les funes frottant au fond de l'eau comme dans la pêche aux bœufs ;

e) Légèreté du filet comme dans la pêche au bœuf.

2° Par sa partie supérieure faite en fil plus léger que sa partie inférieure.

3° Par la forme trapézoïdale de la corde de dos de l'ottertrawl avec au contraire la forme de bourrelet se rapprochant de la forme angulaire du bourrelet du filet bœuf.

4° Par le rapport de la longueur entre la corde de dos et le bourrelet rapport sensiblement égal à 30.6 pour la corde de dos et 35 pour le bourrelet $\frac{30.6}{35}$.

5° Par la coupe spéciale des ailes dont la partie supérieure est semblable à celle de l'ottertrawl et la partie inférieure se rapproche de celle du filet bœuf et dont l'extrémité est terminée par un « guindineau » démontable.

6° Par un « guindineau » démontable formé d'une perche ferrée à sa partie inférieure reliée, d'une part, à la fune de remorque par une patte d'oie et, d'autre part, à la corde de dos et au bourrelet du filet par deux boucles.

7° Par la fabrication de la corde de dos de forme semblable à celle de l'ottertrawl mais en filin léger comme dans le filet bœuf, corde de dos pouvant être munie de lièges ou flotteurs soit directement, soit par l'intermédiaire de chapelets démontables où d'une corde supplémentaire indépendante du filet.

8° Par la fabrication du bourrelet en filin léger et fourré pouvant être lesté de plombs ou poids et être exhaussé au-dessus de la vase par des cercles ou des olives en bois.

9° Par la disposition de lièges ou flotteurs sur le dos du filet par l'intermédiaire de chapelets démontables.

10° Par l'allongement des ailes et du corps du filet.

11° Par le couloir, formé de deux bandes verticales en filet permettant de guider et de retenir le poisson dans la poche sans écraser le filet.

12° Par la disposition de cordes latérales ou illières pour limiter le ballonnement latéral.

SOCIÉTÉ VIGNERON, DAHL & Cie.

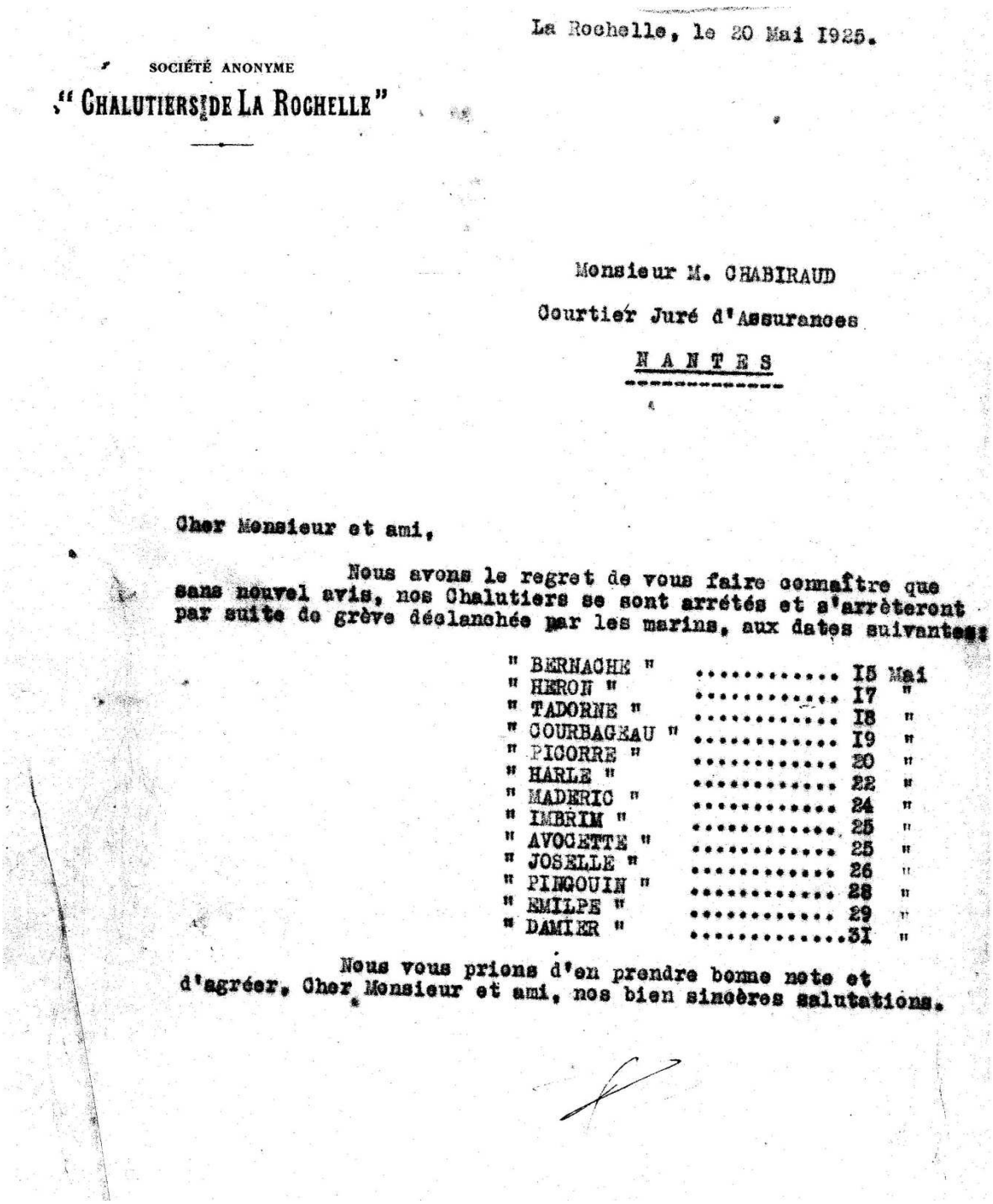
Par procuration :

E. Ducassou.

Pour la vente des fascicules, s'adresser à l'Imprimerie Nationale, 87, rue Vieille-du-Temple. Paris (3e).

Source : Fonds privé VÉRON F.

Annexe 23 - Chalutiers de F.J. Castaing à quai pour fait de grève des équipages (20 mai 1925)



La Rochelle, le 20 Mai 1925.

SOCIÉTÉ ANONYME
" CHALUTIERS DE LA ROCHELLE "

Monsieur M. CHABIRAUD
Courtier Juré d'Assurances
NANTES

Cher Monsieur et ami,

Nous avons le regret de vous faire connaître que sans nouvel avis, nos Chalutiers se sont arrêtés et s'arrêteront par suite de grève déclanchée par les marins, aux dates suivantes:

" BERNACHE "	.....	15 Mai
" HERON "	.....	17 "
" TADORNE "	.....	18 "
" COURBAGEAU "	.....	19 "
" PIGORRE "	.....	20 "
" HARLE "	.....	22 "
" MADERIC "	.....	24 "
" IMBRIM "	.....	25 "
" AVOCETTE "	.....	25 "
" JOSELLE "	.....	26 "
" PINGOUIN "	.....	28 "
" EMILPE "	.....	29 "
" DAMIER "	.....	31 "

Nous vous prions d'en prendre bonne note et d'agréer, Cher Monsieur et ami, nos bien sincères salutations.

Source : AD 17, Fonds privé 164 J, Lettre de F.J. Castaing à M. Chabiraud, 20 mai 1925

Annexe 24 - Procès-verbal dressé par les représentants des inscrits et des armateurs (18 août 1925)

REPUBLIQUE FRANCAISE.

PREFECTURE DE LA CHARENTE-INFERIEURE.

ARCHIVES Propriété Publique Dépt de la CHARENTE MARITIME

Comme suite à la convention intervenue à la Rochelle, le 14 Août 1925, à l'issue de la grève des inscrits maritimes, les armateurs et les inscrits se sont rencontrés à la préfecture, en présence de M. André HESSE, Député, Ministre des Colonies, André, BOUFFARD, Préfet de la Charente-Inférieure, GAILLARD, Administrateur de l'Inscription Maritime, pour s'entendre sur la question des avances et du règlement des salaires et des participations.

1°.-les délégués des inscrits, ayant demandé s'il serait possible de faire aux marins des avances au moment de l'embarquement, les armateurs ont accepté cette demande, étant entendu qu les avances ne pourraient pas dépasser 300 francs par homme;

2°-l'engagement porte, en principe, sur 4 marées, et le règlement définitif sera fait après ces quatre marées.

Fait à La Rochelle, en quatre exemplaires,
le dix-sept Août mil neuf cent vingt-cinq.

Pour les armateurs, et pour les inscrits:

Signé:

GAILLARD.

André HESSE.

André BOUFFARD.

DENIMAL.

RIVELLI

DURAND.

Source : AD 17, 164 J, 14 M 2/8, *Rapport de l'Administrateur Principal Gaillard, de l'Inscription maritime, au Sous-Secrétaire d'État chargé des ports, de la Marine Marchande et des pêches*

Annexe 25 - Compte d'exploitation de la Société H. Véron au 30 juin1932

DEBIT.

COMPTE D'EXPLOITATION du 1er JUILLET 1931 au 30 JUIN 1932 - 21e Exercice - CREDIT.

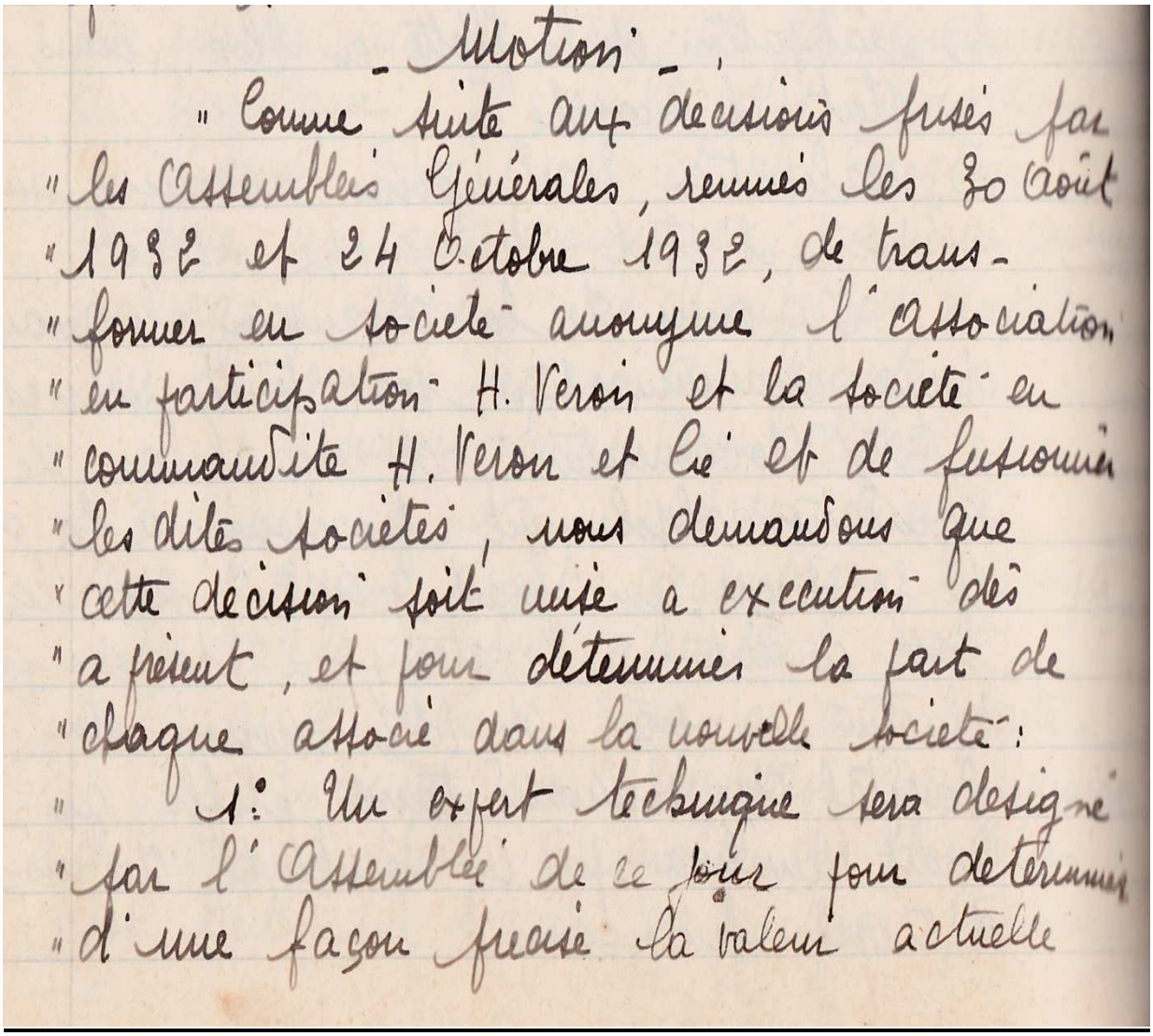
Société en Commandite Simple H. VERON & C°. LA ROCHELLE.

Nature des Comptes	Chalutier JONIS	Chalutier POITOU	Chalutier ILE-de-Fr.	Chalutier VERDUNOIS	TOTAUX.
GLACE	36.076,15	40.607,95	40.057,60	40.850,35	157.592,05
CHARBON	343.427,45	364.906,-	277.539,50	383.485,50	1.369.358,45
FOURNITURES	32.955,85	35.427,75	41.740,55	33.476,30	143.600,45
ENTRETIEN et REPARATIONS	68.376,85	132.236,20	256.178,55	64.182,25	520.973,85
MATERIEL de PECHE	74.151,25	97.895,25	96.942,95	36.054,30	335.043,75
GAGES d'EQUIPAGE	222.138,15	230.970,95	229.686,65	225.715,25	908.505,-
FRAIS GENERAUX ..	55.908,40	58.140,40	59.684,45	56.441,50	230.174,75
IMPOTS	11.919,85	11.919,80	11.919,80	11.919,80	47.679,25
T.S.F.....	12.487,20	7.965,25	7.940,--	11.864,35	40.256,80
PRIMES d'assurances maritimes	5.728,15	7.812,40	8.534,40	13.492,30	35.537,25
TAXE d'usage quais	5.565,35	6.778,05	6.033,60	7.674,90	26.051,90
LOCATION Bregets VIGNERON-DUHIL ..	8.600,--	7.959,95	7.053,40	8.600,--	32.213,35
TOTAL des DEPENSES	877.334,65	1002609,95	1043.305,45	923756,80	3.847.006,85
BENEFICES et PERTES	97.947,05	-99.820,55	-167822,75	- 12279,80	-182.976,05
TOTAL :	975.281,70	902789,40	875.482,70	910477,--	3.664.030,80

Nature des Comptes,	JONIS,	POITOU	ILE-de-Fr.	VERDUNOIS	TOTAUX.
PRODUITS de PECHE	972.332,50	899.840,25	872.538,80	907.527,80	3.652.234,95
INTERETS & DIVERS	2.949,20	2.949,15	2.949,20	2.949,20	11.796,75
TOTAL GENERAL	975.281,70	902.789,40	875.482,70	910.477,--	3.664.030,80

Source : Fonds privé François VÉRON François, *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.,* assemblée générale du 21 août 1931. Derniers comptes retrouvés dans le registre

Annexe 26 - Motion présentée par les fournisseurs et créanciers de la société H. Véron et Cie, adoptée à l'unanimité par l'assemblée générale du 11 mai 1935



- Motion -

" Comme suite aux décisions prises par
" les Assemblées Générales, tenues les 30 Août
" 1932 et 24 Octobre 1932, de trans-
" former en société anonyme l'association
" en participation H. Véron et la société en
" commandite H. Véron et Cie et de fusionner
" les dites sociétés, nous demandons que
" cette décision soit mise à exécution dès
" à présent, et pour déterminer la part de
" chaque associé dans la nouvelle société :
" 1° Un expert technique sera désigné
" par l'Assemblée de ce jour pour déterminer
" d'une façon précise la valeur actuelle

…/…

des navires défendant de chacune des sociétés en exercice -

2° Un expert comptable sera également désigné pour établir le bilan des deux sociétés et déterminer ensuite la valeur actuelle de la part de chacun des Associés, le capital de la société anonyme correspondant à la valeur au total de chaque associé ramené à sa valeur actuelle -

Cette fusion et cette transformation de sociétés donneront satisfaction aux associés qui ont déjà exprimé le désir de céder leur part et de se retirer ainsi de l'exploitation des navires défendant de la dite société - La valeur de la part de chacun sera ainsi déterminée d'une façon précise et la cession à des tiers sera facilitée par la forme anonyme qui leur permettra de céder leurs actions sans aucune formalité -

Cette fusion et cette transformation seront facilitées par l'intervention des créanciers qui ont donné leur accord, suivant la formule ci-après :

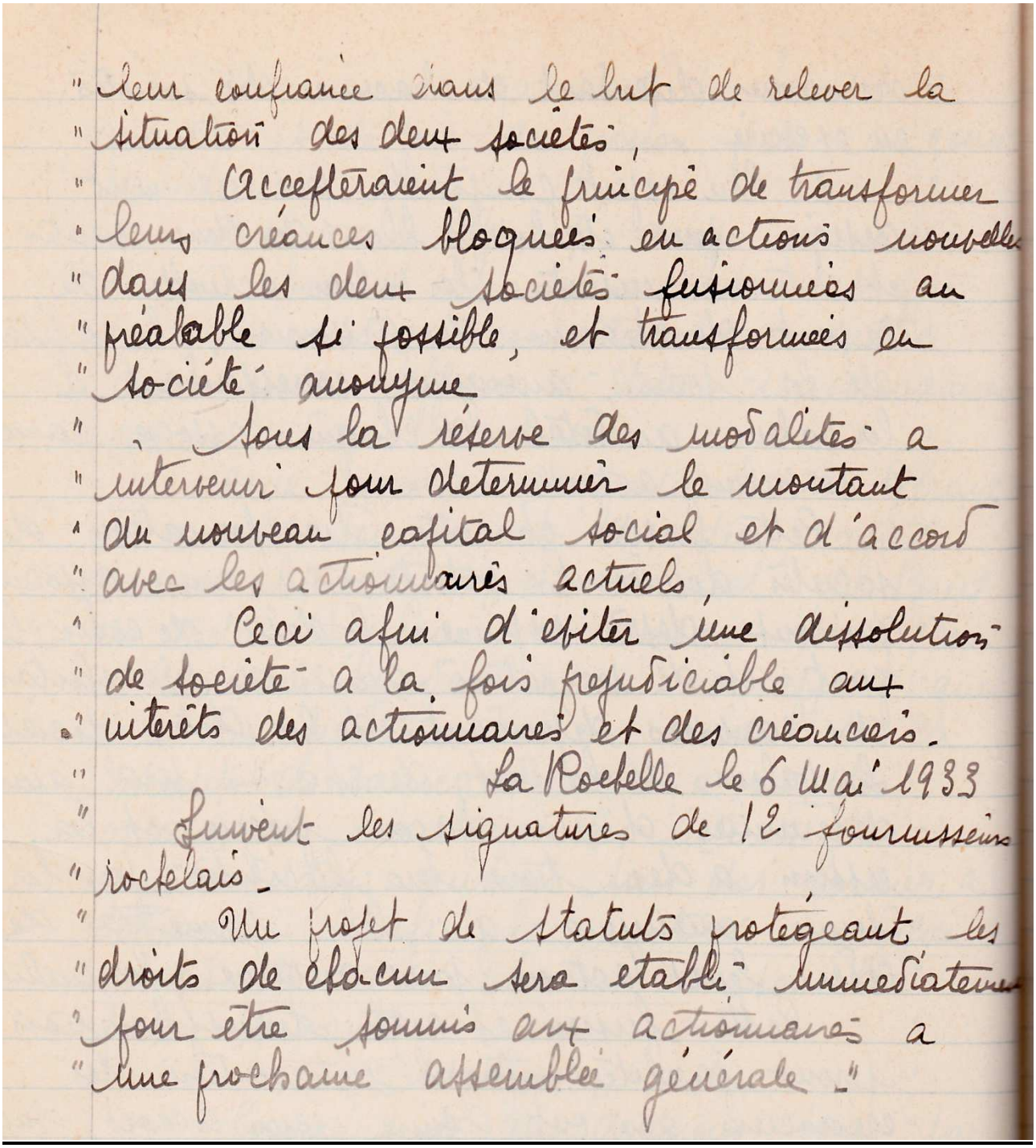
Les soussignés :

. Fournisseurs et créanciers des deux sociétés d'armement à la pêche H. Véron de la Rochelle : société en commandite simple H. Véron et Cie et association en participation H. Véron ;

Qui ont déjà accordé leur confiance au Gérant : Monsieur Henri Véron, par l'octroi d'un moratoire de durée illimitée en Février et Avril 1933,

Désirent à nouveau lui témoigner

.../...



leur confiance dans le but de relever la situation des deux sociétés,

Accepteraient le principe de transformer leurs créances bloquées en actions nouvelles dans les deux sociétés fusionnées au préalable si possible, et transformées en société anonyme

. Sous la réserve des modalités à intervenir pour déterminer le montant du nouveau capital social et d'accord avec les actionnaires actuels,

Ceci afin d'éviter une dissolution de société à la fois préjudiciable aux intérêts des actionnaires et des créanciers.

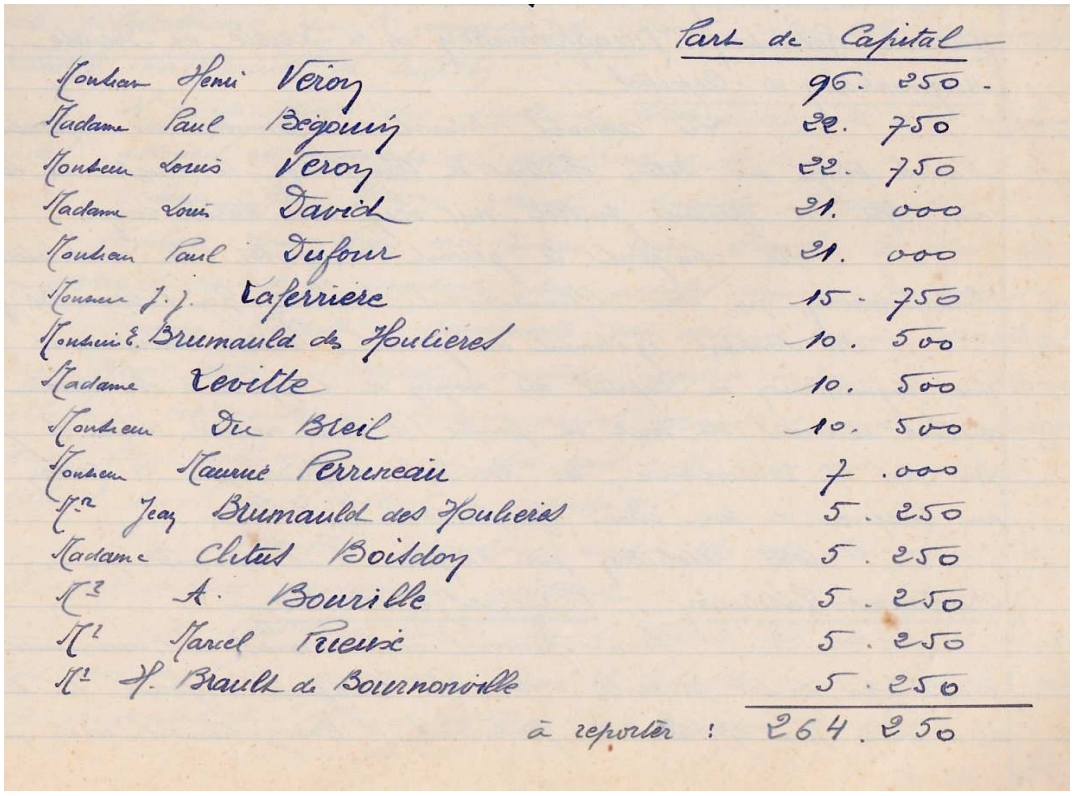
La Rochelle le 6 Mai 1933

Suivent les signatures de 12 fournisseurs rochelais.

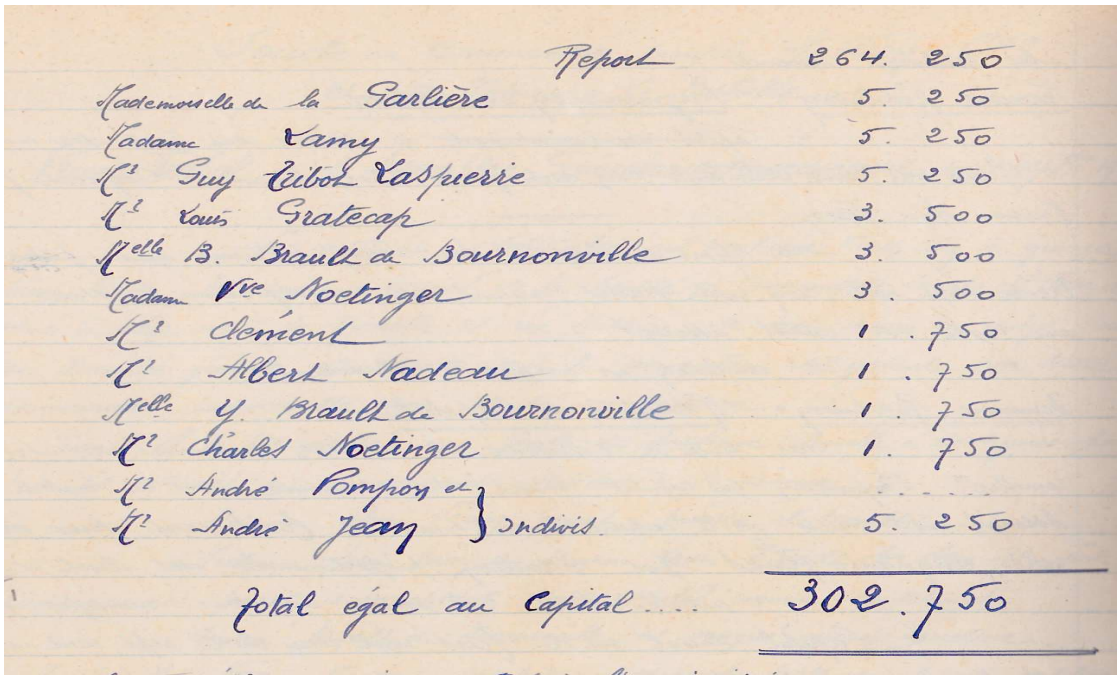
Un projet de statuts protégeant les droits de chacun sera établi immédiatement pour être soumis aux actionnaires à une prochaine assemblée générale."

Source : Fonds privé François VÉRON François, *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.,* assemblée générale du 11 mai 1935

Annexe 27 - Liste des 27 associés de la Société en commandite simple H. Véron (1935)



	Part de Capital
Monsieur Henri Véron	96. 250 .
Madame Paul Bezoucq	22. 750
Monsieur Louis Véron	22. 750
Madame Louis David	21. 000
Monsieur Paul Dufour	21. 000
Monsieur J.J. Laferrière	15. 750
Monsieur E. Brumauld des Houlières	10. 500
Madame Leveille	10. 500
Monsieur Du Bieil	10. 500
Monsieur Maurice Perreneau	7 .000
Mme Jean Brumauld des Houlières	5. 250
Madame Clotet Boisdon	5. 250
Mr A. Bouriller	5. 250
Mr Marcel Prieur	5. 250
Mr H. Brault de Bournonville	5. 250
à reporter :	264. 250



Report	264. 250
Mademoiselle de la Garlière	5. 250
Madame Vamy	5. 250
Mr Guy Thibot Lasperrie	5. 250
Mr Louis Gratecap	3. 500
Mlle B. Brault de Bournonville	3. 500
Madame Vve Noetinger	3. 500
Mr Clément	1 .750
Mr Albert Nadeau	1 .750
Mlle Y. Brault de Bournonville	1 .750
Mr Charles Noetinger	1. 750
Mr André Pompon et Mr André Jean indivis.	5. 250
Total égal au Capital	302. 750

Source : Fonds privé François VÉRON François, *Registre des assemblées générales de la Société H. Véron, op. cit.*, assemblée générale , 21 septembre 1935

Annexe 28 - Tonnages de poissons débarqués, port de La Rochelle (1928-1938)

Années	Tonnage débarqué
1928	19 884
1929	19 284
1930	20 703
1931	17 726
1932	17 093
1933	14 257
1934	14 409
1935	15 782
1936	16 575
1937	17 332
1938	18 708

Source : AD 17, 41 ETP 933, *Statistiques des pêches*

Annexe 29 - Liste des mareyeurs et des expéditeurs de La Rochelle (1935)

LISTE DES MAREYEURS ET DES EXPEDITEURS DE LA ROCHELLE

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

ENCAN

Noms et prénoms	Magasins N°
PERPEZA	I
DUBE & ETANCHAUDT	3
FUSELIER Yvonne	4
LORTAIS Auguste	5
DESCHAMPS Jean	6/8
SOUMAGNAC Georges	9
DAHL Oscar	I0
DECOUT ALFRED	II
ROCHETEAU Albert	I2
GUILLON Henri	I3
Vve RENOUX	I4
LERAT	I5
FRAUD	I6
RABOTEAU	I7
Vve ALLARD	I8
BERTEAU	I9
CAIL	20/21
SAGEON Renée	22
TRAISNEL	23/24
GORIOU	25
Encoignure	(26)
TESSON	27
CHAMBRE SYNDICALE	28
BENONI	29
Dlle GAUTRON	30
Mme PRODHON	3I
Mme Vve GUERAN	32
TAMISIER	33
MILLAGUET	34
BAUDET	35
POUZOLS	36
Mme Vve BOUTET	37
FAVREAU Jean	38
CORD'HOMME BAILLOT	39
Mme Vve BONVOISIN	40
RAGUIDEAU	4I
DUMOULIN	42
SUIRE LABUSSIERE	43
NOUCHET	44
MARCHIVES	45
ECALLE	46
FAYAUT	47
Mme MICHEL	48
HAGUIRE	49
FAVREAU Fils	50
MARTIN H.	5I
LEYRIOL	52
EUSTACHE	53

VILLE

Rue St-Jean

CHARBONNEAU
DEFRANCE-DUMOUSSEAU
HARDY
PARMENTIER-DEBLANCHE

Rue des Carmes

BROTIER

Rue des Saints Pères

MOREAU LAVERGNE
LABROUCHE
Vve MICHAUD
COUTANT
RENAUD

Place de la Préfecture

TOUBLANC
POLI VETEAU
BARNIER
PLANTARD
BAILLOT
DUBOIS

Rue Verdière

Mme LAPREE

Rue Guiton

CO-PE

Rue de la Chaîne

JUTEAU-DUTHEIL

Bassin neuf

ASSOCIATION ROCHELAISE
CHALUTIERS A VAPEUR
PECHERIES DE L'ATLANTIQUE
PECHERIES DE L'OCEAN

1er août 1921

Le Préfet de police

Source : AM La Rochelle, 15 W 53[1290]

Annexe 30 - Arrêté interministériel relatif à l'importation des poissons de mer

[1290] Le document fait aussi référence aux mareyeurs et expéditeurs du bassin neuf (bassin des chalutiers) au nombre de 4, qui sont les pêcheries des 4 grandes sociétés d'armement à la pêche industrielle du port.

(27 septembre 1932)

Comité Central des Armateurs de France

ARRETE du 27 Septembre 1932, relatif à l'importation des poissons de mer.

(Journal Officiel du 28 Septembre 1932, page 10.526)

Le Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, le Ministre de la Marine Marchande, le Ministre du Commerce et de l'Industrie, le Ministre des Finances et le Ministre du Budget,

Vu le Décret du 21 Octobre 1931, réglementant l'importation en France de certaines marchandises étrangères ;

Vu les Arrêtés des 21 Octobre 1931 et 10 Décembre 1931, fixant les contingents,

ARRETENT :

Art.1er.- L'importation des marchandises étrangères ci-après énumérées ne pourra être effectuée pour la période 1er Octobre 1932 au 31 Mars 1933 inclus que dans la limite des contingents trimestriels ci-dessous :

NUMEROS du tarif	DESIGNATION DES MARCHANDISES	CONTINGENT du 1er Octobre 1932 au 31 Décembre 1932	CONTINGENT du 1er Janvier 1933 au 31 Mars 1933	TOTAUX
Ex.45	Poissons de mer frais ou conservés à l'état frais par un procédé frigorifique:			
	a) barbues, bars, esturgeons, mulets ou muges, rougets barbés, soles, surmulets et turbots.....	6.000	6.000	12.000
	b) autres espèces.....	61.000	92.100	153.100
Ex.46	Poissons secs, salés ou fumés:...			
	Morue (y compris le klippfish et le flétan) stockfish et haddock.....	10.600	7.200	17.800
	Harengs autrement préparés : salés.....	27.540	49.230	76.770
	Harengs en filets et harengs autrement préparés : secs ou fumés et kippers.....	1.020	1.370	2.390
	Autres	9.500	5.750	15.250

Art.2.- La répartition du contingent entre les pays importateurs sera ultérieurement notifiée par voie d'avis aux importateurs.

Art.3.- Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Douanes est chargé de l'exécution du présent Arrêté.

Fait à Paris, le 27 Septembre 1932.

Le Président du Conseil,
Ministre des Affaires Etrangères,
Edouard HERRIOT.

Le Ministre de la Marine Marchande,
Léon MEYER.

Le Ministre des Finances,
Germain MARTIN.

Le Ministre du Commerce et de l'Industrie
Julien DURAND.

Le Ministre du Budget,
Maurice PALMADE.

Source : AD 17, 164 J, Dossier importations de poissons

Annexe 31 - Règlement du devenir des locaux de la Pargel (1945-1952)

En novembre 1945, le Syndicat des armateurs à la pêche hauturière de La Rochelle écrit que « M. O. Dahl, lors d'une réunion que nous avions eue à l'ancien Syndicat des Armateurs à la Pêche Industrielle de La Rochelle nous avait signalé qu'il n'envisageait pas la remise en route de la Pargel. Il nous avait d'ailleurs laissé entendre qu'il aurait offert les installations frigorifiques de cette société pour y stocker du poisson frais les jours où la pêche serait trop abondante. Nous pensons que la Maison Dahl ne serait pas hostile à ce que la Pargel soit, momentanément, utilisée par les Mareyeurs Rochelais pour décongestionner l'Encan qui s'avère trop exigu pour ses utilisateurs[1291] ». En décembre, le Président de la Pargel accepte que soit établi dès que possible un projet de convention pour l'occupation du hangar loué par la Pargel [1292], ce à quoi s'oppose l'administration des Domaines de la Seine (département du siège de la Pargel)[1293]. La Marine Marchande considère, en effet, que l'industrie du poisson congelé en France se trouve dans une situation extrêmement précaire par suite de la déficience presque complète des centres de préparation du poisson congelé. Ainsi, l'Office professionnel des industries de transformation des produits des pêches maritimes considère que ce serait « une véritable hérésie économique » d'utiliser les installations de la dite société [Pargel] à toutes autres fins que celle pour laquelle elles ont été construites[1294]. L'affaire traîne en longueur. Après de nombreux échanges de courriers, le Préfet de La Charente-Inférieure soumet la proposition d'une réquisition des locaux, qui est prise le 12 avril 1946 par la Commission départementale des réquisitions, donnant suite à la demande de la Chambre de commerce[1295]. L'arrêté de réquisition du magasin à poisson n° 4 de 686 m2, anciennement occupé par la Pargel, est signé par le Préfet le 4 mai 1946[1296]. Après nouveaux échanges épistolaires, un « arrêté de maintien de réquisition » du préfet qui confie

---

[1291] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2*, Lettre du Syndicat des armateurs à la pêche hauturière au Président de la Chambre de commerce de La Rochelle*, signé de « l'un des Vices - Présidents, A. Fourmentin-Avisse », 8 novembre 1945.

[1292] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, *Lettre du Président de la Pargel (non nominative) à Maître Appraillé, avoué*, 7 décembre 1945.

[1293] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, *Lettre de la Direction générale de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre au Président de la Chambre de commerce de La Rochelle*, *7* février 1946.

[1294] ADCM, 41 ETP, Chemise I-4/2, *Note de la Marine Marchande, Office professionnel des industries de transformation des produits des pêches maritimes, sur la remise en marche des installations de la Société Pargel, à La Rochelle,* 5 février 1946*.*

[1295] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, *Lettre de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de Charente-Inférieure au Président de la Chambre de commerce*, 16 avril 1946..

[1296] ADCM, 41 ETP, Chemise I-4/2, *Arrêté de réquisition du Préfet de la Charente—Maritime*, 4 mai 1946.

le hangar occupé par la Pargel à la chambre de commerce « jusqu'à reprise de l'activité de la Société Pargel »[1297]. Une nouvelle discussion porte alors sur le montant du prix de reprise du matériel Pargel, jugé insuffisant à hauteur de 450 000 francs. La chambre de commerce, dans un esprit de conciliation, accepte un règlement sur la base de 500 000 francs en novembre 1952, clôturant ainsi l'affaire des locaux Pargel[1298].

[1297] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, *Arrêté de maintien de réquisition*, signé par le Préfet, 12 avril 1947.
[1298] ADCM, 41 ETP 880, Chemise I-4/2, *Lettre du Président de la Chambre de commerce de La Rochelle au Directeur des Domaines de la Seine,* 28 novembre 1952.

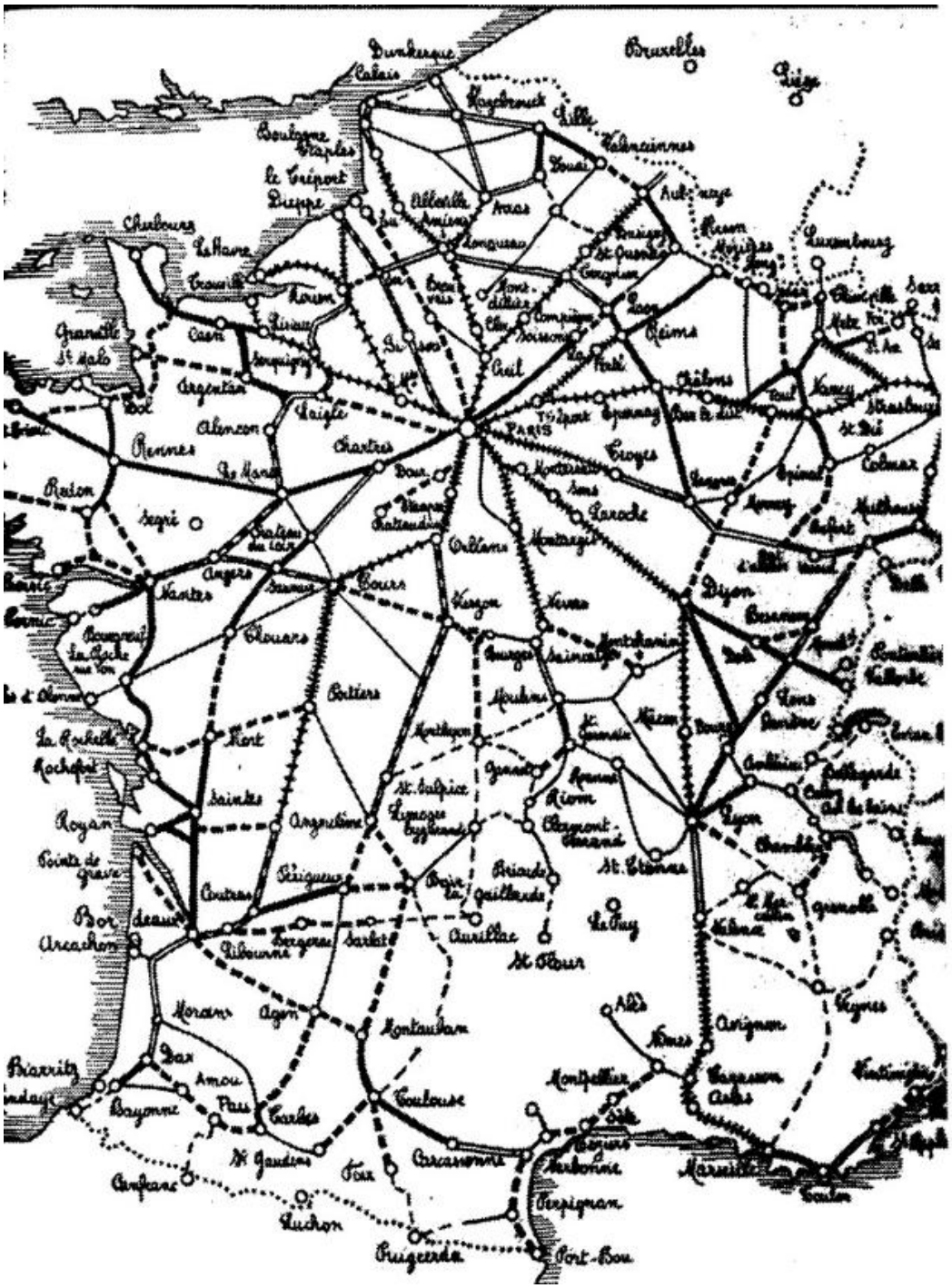
Annexe de la troisième partie

Annexe 32 - Liste des 53 mareyeurs-expéditeurs rochelais hébergés par la Chambre de commerce en décembre 1947

Albelly R (Mme)	Gautron (Melle)	Raud
Baudet G.	Hardy J.	Renaud J.
Baudry	Jacquot P.	Renaud J.
Brothier (Mme)	Laparade R.	Renou et fils (Mme)
Brouillat L.	Marchive	Robert L.
Chauveau	Milaguet C.	Rozenfeld
Cord'homme	Moquay G.	Savigny R.
Coutan	Morisset (Mme)	Soumagnac
Damour (Mme)	Moulin	Suire/Labussière
Deschamps/ Gellot	Mouton R.	Toublanc
Drillaud H.	Parmentier	Traisnel et fils
Dubois	Penaud J.	Vadamme
Dumoulin	Perchepied	Vasseur M. (Mme)
Fenioux	Pigeon (Melle)	Veteau/Rotturier
Fournier	Pinet (Mme)	Vinet
Frand	Plantard	La marée rochelaise
Frederic	Pouzols	Sté Les marayeurs réunis, Barbaron
Gaillard	Rabateau	

Source : AD 17, 41 ETP 880, *Location des locaux au hangar à poisson de la chambre de commerce*, décembre 1947.

Annexe 33 - Réseau ferré français en 1937



Source : CARON F., Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937, *op. cit*., p. 809

Annexe 34 - Armements à la pêche, port de La Rochelle (année 1954)

Armements (armateur) - adresse	**Chalutiers (immatriculation) et nature de la coque**	**Gérants (autres que l'armateur)**
Pêcheries de l'Atlantique (O. Dahl) quai Valin (LR)	*Hourtin II* (Boulogne) *Lavardin II* (LR) – acier *Les Baleines* (Boulogne) *Les Barges* (Boulogne)	Fromentin et Avisse/Boulogne Fromentin et Avisse/Boulogne
Armement Frédéric (R. Frédéric) quai Valin (LR)	*Galerne* (LR) – bois *La Madone* (LR) – fer *Marianne-Nadine* (LR) – fer *Mon Petit* – fer (LR) - fer	
Armement à la Pêche (Daniel Auger ?) rue J. d'Albret (LR)	*Atalante* (LR) - acier	
Armateurs Réunis rue du Palais (LR)	*Jean-Nicole II* (LR) - bois	
Armateurs Rochelais	*Coligny* (LR) - acier *Rochella* (LR) - acier	
ARPV (F. Menu) Quai L. Prunier (LR)	*Aunis III* (LR) - acier *Gascogne* (LR) - acier *Guyenne* (LR) - acier *Michel-Bernard* (LR) - acier *Poitou* (LR) - bois	
Auger Daniel rue J. d'Albret (LR)	*Baraka* (LR) - bois *Charles-Letzer* (LR) - acier *Marie-Simone* (LR) - fer	
Auger Daniel et Cie Av. de Strasbourg (LR)	*Le Hasard* (Concarneau) chalutier et thonier	
Bobinec et Consorts rue de la Chaîne (LR)	*Joseph-Marie* (LR) - bois *Nizou* (LR) - bois *Yannick-Joseph* (LR) - bois	
Bon (Veuve) et Consorts Tasdon (LR)	*Capitaine-Tessier* (LR) - acier	
Brémaud rue de Turenne (LR)	*Caporal-Peugeot* (LR) - acier *L'œuvre* (LR) - bois chalutier et thonier	
Cabanas Henri Av. de Niort (LR)	*Maria-Francesca* (LR) - bois	
Chalutiers de La Rochelle (F.J. Castaing) Quai L. Prunier (LR)	*Avocette* (LR) - acier *Casoar* (LR) - acier *Harlé* (LR) - acier *Héron* (LR) - acier *Joselle* (LR) - fer *Frères-Coquelins* (LR) - acier *Picorre* (LR) - acier	Pêcheries Delpierre/Boulogne Pêcheries Delpierre/Boulogne Wacogne et Quercy/Boulogne
Chemin et Consorts rue de la Pépinière (LR)	*Saint-Patrice* (LR) - bois	

Clément et Consorts rue Pasteur (LR)	*Cers* (LR)- bois	
De Saint-Mathurin quai Duperré (LR)	*Astrid* (LR) – acier chalutier/thonier	
Dubois Marcel et Consorts rue Guitton (LR)	*Aphrodite* (LR) – bois *Cybèle* (LR) – bois *Psyché* (LR) - bois	
Armement Duras avenue de Niort (LR)	*Cardinal-Richelieu* (LR) – acier	
Fétis Lucien et Consorts av. Guitton (LR)	*Élisabeth-Thérèse* (LR) – fer *Lt-Jean-Carin* (LR) – fer *Émeraude* (LR) - fer	
Garbay Aytré près LR	*Marquitta* (LR) - bois	
Gaury Jean quai Duperré (LR)	*Le Blizzard* –LR) - fer	
Gaury Simon rue Saint-Claude (LR)	*Bourrasque* (LR) – bois *Charles-de-Gaulle* (LR) – bois *Cyclone* (LR) – bois chalutier et thonier *Khasmsin* (LR) – bois *Tourmente* (LR) - bois	
Gaury Simon et Consorts rue Saint-Claude (LR)	*Frères-Feydel* (LR) - acier	
Gauthier-Marzin (Mme) av. J. Guitton (LR)	*Jean-Pierre* (LR) - fer	
Giraudeau André et Consorts rue du Vélodrome (LR)	*Crevet* (LR) – bois chalutier et thonier	
Société Jean Guitton quai Duperré (LR)	*Maire Jean Guitton* (LR) – acier	Jean Gaury
Hagneré (Vve) et Mallard impasse Jéricho –LR)	*Joseph-Soizine* (LR) - bois	
Hédant et Consorts chantier naval (LR)	*Louise-Anaïs* (LR) - fer	
Horassius Georges Le Gabut (LR)	*Pomone* (LR) - bois	
Kerevel (Veuve) rue Saint-Jean (LR)	*Gardenia* (LR) -bois- sardinier	
Lebon L. et Toublanc G. rue J. D'Albret (LR)	*Argo* (LR) – fer *Ézio* (LR) – fer *Otello* (LR) – fer *Sterne* (LR) - fer	
Lemaire Champigny s/Marne	*Les Algues* (LR) – bois chalutier et thonier	
Le Signe Jules rue Saint-Jean (LR)	*Camélia* (LR), sardinier - bois	

Milaguet Fils rue Réaumur (LR)	*Fides* (LR) – bois chalutier et thonier	
Société Nouvelle de Pêche et d'Armement rue Verdière (LR)	*Badigeane II* (LR) – bois chalutier et thonier	
Onfroy et Frézoulz Paris	*Écho* (LR) – fer *Le Flux* (LR) – fer *Le Reflux* (LR) - fer	G. Horassius « «
Pêche Côtière rue Fleuriau (LR)	*Banderole* (LR) – fer *Enseigne* (LR) - fer	
Pérou Daniel rue des Augustins (LR)	*Louis-Yves* (LR) chalutier et thonier *Tristan* (LR) - idem	
Semelin Louis rue Verdière (LR)	*René-Gabrielle*(LR) -bois chalutier et thonier	
Tonnel et Granchamp rue de la Chaîne (LR)	*Monique-Aymée* (LR) – bois chalutier et thonier	
Tonnel et Sauvestre rue de la Chaîne (LR)	*Berthe-Antoinette* (LR) - bois	

Source : Bibliothèque nationale de France, MOREUX René, MOREUX Christian, *Annuaire de l'armement à la pêche*, Paris, Imp. De Montligeon, 1957, p. 936-1010

Annexe 35- Structure des entreprises d'armement à la pêche de La Rochelle (Juin 1970)

V II - STRUCTURES DES ENTREPRISES -

I56I

a - 5 unités (société en nom collectif)
b - 5 " (société Anonyme)
c - 5 " " "
d - 7 " S.A.R.L. (5 unités) - I S.A. - I Sté de fait -
e - 5 " S.A.R.L.
f - 2 " "
g - I " "
h - 9 " Société de Quirats
i - 8 " "
j - 3 " "
K - 3 " "
l - 3 " "
m - 3 " "
n - 2 " Société de fait
o - 2 " "
p - 3 " "
q - 3 " "
r - I " "
s - I " "
t - I " "

I5-2

a - 4 unités - Société de Quirats (3 unités) S A R L I unité
b - 6 " - Société de Quirats
c - 5 " "
d - 4 " "
e - 3 " "
f - 2 " Société Anonyme
g - 3 " "
h - I " "
i - 3 " Société en nom collectif
j - 2 " S.A.R.L.
k - I " Société de fait
l - I " "
m - I " "
n - I " "
O - I " S.A.R.L.
P - I " Société de Quitats
q - I " "
R - I " "
S - 2 " Société en nom collectif

Source : Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, Dossier du comité local des pêches, *Rapport sur la pêche industrielle du port de La Rochelle*, comité des pêches/groupe flotte et production du VIe plan, 2 juin 1970

Annexe 36 - Acte de francisation de l'*Euros*, navire de l'armement quirataire Euros (26 juin 1960)

77.571/1.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ACTE DE FRANCISATION
DES NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS,

LE MINISTRE DES FINANCES

clare que le Chalutier à moteur ... en acier

"EUROS"

nstruit à Kootstertille (Pays-Bas) ... en 1960

porté le - ... de - ... où il était sous pavillon -

ncisé à La Rochelle ... où il a reçu un brevet provisoire du 23 Mai 1960

uellement attaché au port de La Rochelle ... sous le n° 2973

matriculé au quartier maritime de La Rochelle

nt un pont, - vaigrage, deux mâts.

surant suivant Certificat International de Jaugeage n°4212/III du 30 Mars 1960.

Longueur de l'avant de l'étrave à l'arrière de l'étambot			34,59	mètres
Plus grande largeur extérieure			7,02	mètres
Hauteur au milieu du navire sous le pont supérieur			3,30	mètres
Volume de la coque	521,220	mètres cubes	183,99	tonneaux
Constructions supérieures	119,960	mètres cubes	42,35	tonneaux
Jauge brute	641,180	mètres cubes	226,34	tonneaux
Déductions	409,030	mètres cubes	144,39	tonneaux
Jauge nette	232,150	mètres cubes	81,95	tonneaux

té reconnu appartenir à Monsieur MORILLON Jean

nationalité française, demeurant à LA ROCHELLE - 13, Rue Chaudrier (Charente Maritime)

ir 63/550 èmes. conjointement avec (voir au verso)

- à la société française

nt son siège à

n conséquence, le présent Acte a été délivré par nous aux fins de conférer à l'impétrant le droit de faire lguer ledit navire sous pavillon français.

Paris, le 28 [illegible] 1960

Par délégation du Ministre des Finances :
Le Directeur général des Douanes,

DOUANES FRANÇAISES LA ROCHELLE PORT 3

Fin. Imp. Série Q n° 191. (J. H. 616835–Juillet 1956.)

Source : Archives privées AUGER André, ancien armateur à La Rochelle

Annexe 37 - Armements à la pêche au large, port de La Rochelle (1960)

Armement (adresse)	**Noms des chalutiers immatriculés à La Rochelle**	**Longueur et nature de la coque**	**Date de construction**	**Propriétaires autres que les armements gestionnaires**
Argo (LR)	*Argo*	28 m, acier	1936	Morillon et Consorts
Auger (LR)	*Baraka* *Varne* *Charles-Letzer* *Simone-Marie* *Atalante*	17 m, bois 26 m, acier 32 m, acier 32 m, acier 30 m, acier	1957 1948 1934 1935 1948	 Onfroy-Frezoulz « « Armement à la pêche
Cazes René (Les Sables d'O)	*D'Artagan*	30 m, bois	1959	
Frédéric Robert (LR)	*La Madone* *Marianne-Nadine* *Alsace* *Maria-Christina*	32 m, acier 30 m, acier 29 m, acier 29 m, acier	1892 1938 1957 1957	 Frédéric et Tranchant Sté Rochelaise d'Armement
ARPV (LR)	*Aunis III* *Poitou II*	36 m, acier 39 m, acier	1951 1947	
Bon (Veuve) et Consorts (LR)	*Capitaine-Tessier* *Mécanicien-Edouard Bon*	29 m, acier 31 m, acier	1931 1956	
Bremaud, Fumoleau, Farauld (LR)	*Caporal-Peugeot*	25 m, acier	1923	
Brisset et Consorts (LR)	*Élisabeth-Thérèse* *Émeraude* *Lt Jean Carin* *Steyr*	32 m, acier 30 m, acier 29 m, acier 33 m, acier	1949 1948 1952 1948	
Castan Émile (LR)	*Massilia*	22 m, bois	1950	
Chaillet Robert (LR)	*Paromage*	15 m, bois	1958	
Chalutiers de La Rochelle (Castaing) (LR)	*Avocette* *Bartavelle* *Casoar* *Imbrim* *Joselle* *Frères-Coquelins* *Pélican*	42 m, acier 32 m, acier 53 m, acier 34 m, acier 29 m, acier 29 m, acier 32 m, acier	1950 1948 1935 1956 1949 1934 1948	

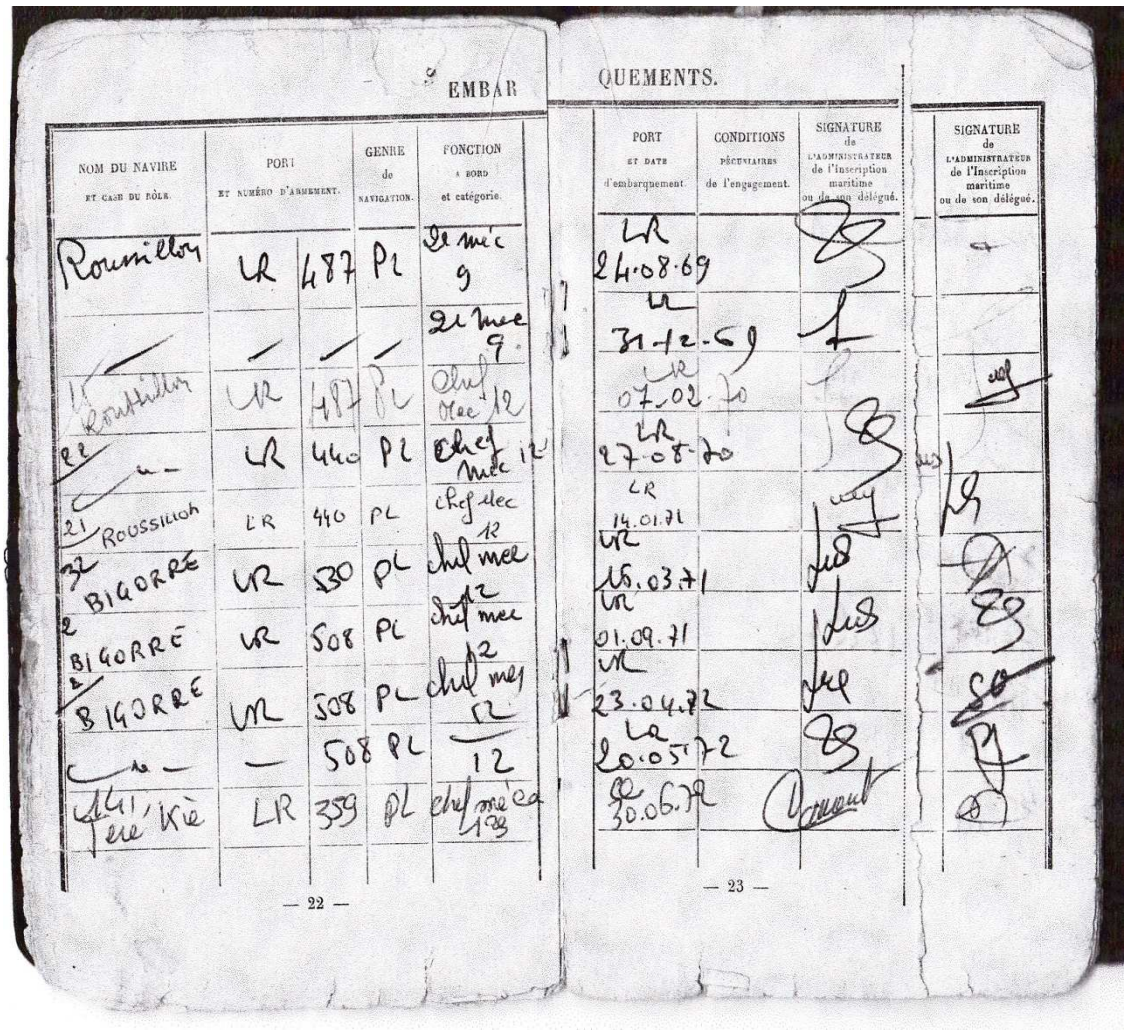
Chollet (Vve) (LR)	*Pile-ou-face*	17 m, bois	1957	
Clément et Consorts (LR)	*Cers*	16 m, bois	1950	
Pêcheries de L'Atlantique (Dahl et Cie) (LR)	*Hourtin II* *Lavardin II* *Les Baleines II* *Les Barges III* *Aigrette II* *Alcyon* *Capitaine-Allègre*	43 m, acier 46 m, acier 43 m, acier 43 m, acier 32 m, acier 33 m, acier 37 m, acier	1950 1950 1949 1949 1951 1949 1950	Sté des Pêcheries de l'Océan - Arcachon (pour les 3 derniers)
Dubourg Henri (LR)	*L'Oeuvre*	16 m, bois	1938	
Dupont Joseph (Sables d'O)	*Josette-Annick*	15 m, bois	1954	
Férand Jean (LR)	*Joseph-Soizine*	23 m, bois	1948	
Garbay (Dr.) (Narbonne)	*Marie-Vincent* *Marquitta*	31 m, acier 25 m, bois	1955 1948	Morin, représentant à La Rochelle
Gaury Jean (LR)	*Le Vent* *Sumatra* *Maire J. Guitton* *Le Blizzard* *Jean Haentjens* *Pampero*	29 m, acier 29 m, acier 29 m, acier 29 m, acier 35 m, acier 33 m, acier	1957 1957 1953 1952 1948 1956	Sté J. Guitton Sté Le Blizzard Sté Nelle de Gérance Maritime (Arcachon) Sté Pampéro
Gaury Simon (LR)	*Dadas* *Khamsin* *Frères Feydel*	39 m, acier 26 m, bois 33 m, acier	1946 1953 1932	Sté Gaury-Feydel et Munoz
Genaudeau Maurice (LR)	*Fram*	34 m, acier	1957	Sauvet et Consorts (Sables d'O)
Giraudeau André et Crts (LR)	*Crivet* *Datoo*	15 m, bois 16 m, bois	1952 1957	
Guyot (LR)	*Andrée-Marie*	17 m, bois	1946	
Hédan Adolphe (LR)	*Capitaine-Quémerais*	31 m, acier	1955	

Horassius G et Consorts (LR)	*Blue Fin* *L'Équipe* *Pomone* *Coligny* *Louise Anais* *Saint-Patrice* *Flux* *Pélago* *Reflux* *Unda*	29 m, bois 39 m, acier 16 m, bois 29 m, acier 33 m, acier 43 m, acier 31 m, acier 38 m, acier 31 m, acier 35 m, acier	1957 1946 1945 1948 1933 1947 1952 1958 1952 1948	 Armateurs Rochelais Jean Marcailloux « Onfroy-Frezouls « « «
Laurent Jacques (LR)	*L'Indomptable* *Primauguet* *Tourville* *Saint-Spiridon*	17 m, bois 26 m, acier 26 m, acier 15 m, bois	1951 1959 1958 1956	 Melle de Saint-Mathurin (Paris)
Lebon L. et Toublan G. (LR)	*Armide* *Ézio* *Hellé* *Isbé* *Oriane*	34 m, acier 31 m, acier 42 m, acier 37 m, acier 34 m, acier	1955 1933 1947 1959 1956	
Le Signe Jules (LR)	*Camélia* (sardinier) *Gardénia* (sardinier)	16 m, bois 17 m, bois	1949 1950	 Veuve Kérével
Matrat Henri (LR)	*Notre Dame de la Chaume*	23 m, bois	1948	André Guelfi (Agadir – Maroc)
Paboul Frères (LR)	*Chaperon Rouge* *François-Josette*	23 m, acier 29 m, acier	1913 1947	
La pêche côtière (LR)	*Banderole* *Enseigne* *Flamme*	29 m, acier 29 m, acier 31 m, acier	1948 1948 1956	
Pruneau André et Consorts (LR)	*Notre-Dame-de-Lourdes*	15 m, acier	1954	
Salardaine André (LR)	*Jean-Nicolle II* *Fidès*	14 m, bois 16 m, bois	1951 1948	Armateurs Réunis Félix Prallet (Savoie)
Sanquer Robert et Consorts (LR)	*La Rafale* *Thierry*	35 m, acier 34 m, acier	1948 1955	Sté des Bateaux à vapeur de la Seine-Toulon «
Semelin Louis (LR)	*René-Gabrielle*	16 m, acier	1953	

Teillet et Consorts (LR)	*Manuel-Joël*	17 m, acier	1954	
Urvois Yves (Tréboul Finist.)	*Roselys*	15 m, bois		
Zozaya Frères (LR)	*Argia (ex-Sphinx)*	17 m, bois	1946	

Source : MOREUX Christian, *Annuaire de l'armement à la pêche*, année 1960, Paris, Navimar, p. 124-129

Annexe 38 - Livret professionnel maritime de Joseph Quiniot, marin pêcheur (1969-1972)



Source : QUINIOT Joseph, ancien marin pêcheur, Archives personnelles

Annexe 39 - Marées du chalutier *Casoar* de l'armement Castaing (1955)

Départs	**Retours**	**Durée des marées (jours)**
*(départ en déc. 1954)	lundi 3 janv. – 10 h 30	
*merc. 5 janv. – 14 h 15 réglage à La Pallice départ – 18 h	merc. 19 janv. – 14 h	14 j
*sam. 22 janv. – 16 h 25 réglage La Pallice dim. 23 janv. – 15 h	lundi 7 févr. – 16 h	16 j
*merc. 9 janv. – 18 h 10	dim. 27 janv. – 7 h	18 j
*merc. 2 mars – 11 h 30	merc. 16 mars – 22 h	11 j
*dim. 20 mars – 13 h 30	lundi 16 mars – 12 h 30	16 j
*merc. 6 avril – 16 h 30	dim. 24 avril – 5 h 20	19 j
*jeudi 28 avril – 21 h	lundi 16 mai – 12 h 30	19 j
*jeudi 19 mai – 14 h 30 révision générale	dim. 5 juin – 15 h 30	18 j
*vend. 8 juil. – 16 h 30 réglage La Pallice départ 20 h	lundi 25 juil. – 20 h	18 j
*jeudi 28 juil. – 11 h 30 entrée en cale La Pallice dim. 31 juil. – 13 h 10	sam. 13 août – 0 h 15	14 j
*sam. 20 août – 4 h 55	lundi 5 sept. 18 h	13 j
*jeudi 8 sept. – matin	vendr. 23 sept. – 8 h 15	16 j
*mardi 27 sept. – 14 h	dim. 16 oct. - ?	20 j
*merc. 19 oct. – 17 h 20	dim. 6 nov. - 8 H 10	19 j
*merc. 9 nov. – 14 h 30 (retard de 2 marins)	dim. 27 nov. – 14 h 45	19 j
*merc. 30 nov. – 15 h	vend. 16 déc. – 6 h	17 j
*mardi 20 déc. – 7 h	(merc. 4 janv 1956 – 8 h 15)	16 j

Source – Musée Maritime, Don CASTAING Élian, Archives de F.J. Castaing,

Agenda de la marine 1955

Annexe 40 - Marées du chalutier *Tadorne* de l'armement Castaing (1965)

Départs	**Retours**	**Durée des marées (j)**
	dim. 3 janv**. –** matin	
*lundi 4 janv. carénage *samedi 9 janv. – matinée réparation à La Pallice 20 h, départ en mer	dim. 24 janv. – 23 h 45	16 j
*jeudi 28 janv. – 13 h 20	merc. 10 févr. – soir	14 j
*sam. 13 févr. – 14 h 30	dim. 28 févr. – 14 h 30	16 j
*merc. 3 mars – 16h 30	merc. 16 mars – 14 h 30	13 j
*sam. 20 mars – 18 h 45	lundi 5 avril – matin	17 j
*sam. 10 avril – 10 h 30	sam. 24 avril - soir	15 j
*merc. 28 avril – 14 h 30	merc. 12 mai – 13 h 30	15 j
*dim. 16 mai – matin	mardi 1er juin – 15 h 30	17 j
*sam. 5 juin – 20 h 45	lundi 21 juin – matin	17 j
Carénage		
*jeudi Ier juil. – 6 h 30	jeudi 15 juil. – 16 h	15 j
*lundi 19 juil. – soir	lundi 2 août – soir	15 j
*sam. 7 août – 12 h 45	lundi 23 août – 14 h 15	17 j
*vend. 27 août – matin	lundi 13 sept. – 16 h 30	18 j
*vend. 17 sept. – 19 h 30	dim. 3 oct. – 11 h	17 j
*jeudi 7 oct. – 14 h 15	merc. 20 oct. - 12 h	14 j
*sam. 23 oct. – 15 h 30	sam. 6 nov. – 14 h	15 j
*merc. 10 nov. – 4 h 45	mardi 23 nov. – 15 h	14 j
*dim. 28 nov. – matin	mardi 14 déc. – 9 h	17 j
*jeudi 30 déc. – 9 h	sam. 15 janv. 1966 – 10 h 30	17 j

Source – Musée Maritime, Don CASTAING Élian, Archives de F.J. Castaing,

Agenda de la marine 1965

Annexe 41- Caisse Rochelaise d'Entraide aux familles des marins péris en mer (déc. 2003)

Caisse Rochelaise d'Entraide aux Familles des Marins péris en mer

B.P 151 – 17005 LA ROCHELLE CEDEX 01

Marins-Pêcheurs et Marins-Conchyliculteurs - **Cotisations et secours**

Pour une cotisation personnelle individuelle forfaitaire * de :

25 € **pour l'année 2004** (chèque à envoyer à l'adresse ci-dessus)

Vous et votre famille pouvez être secourus par la caisse dans les conditions suivantes :

CAPITAL DECES : il est attribué aux veuves et orphelins des marins péris en mer et des marins décédés à la suite d'accident ou de maladie constatés en cours de navigation, le décès étant survenu dans la période de un an succédant au constat.
Montant : part veuve : 8 000 € - part orphelin : 2 300 €

SECOURS DIVERS : Orphelins ou Enfants de Marins malades ou accidentés en cours d'embarquement :

AIDE A LA RENTREE SCOLAIRE :	Primaires :	230 €
	Secondaire premier cycle :	310 €
	Secondaire deuxième cycle :	400 €
AIDE AUX VACANCES :		270 €
NOËL :	cadeau utilitaire < de 14 ans :	110 €
	cadeau utilitaire = et > 14 ans :	150 €
	cadeau éducatif :	variable

AIDE AUX ETUDES (BOURSES) : sur dossier établi par le Service Social des Pêches Maritimes cas par cas.

Marins atteints de maladie ou accidentés en cours d'embarquement et Veuves de Marins :

Secours exceptionnel : sur dossier établi par le Service Social des Pêches Maritimes, cas par cas **(plus de mille cas sociaux traités par la Caisse depuis sa création).**

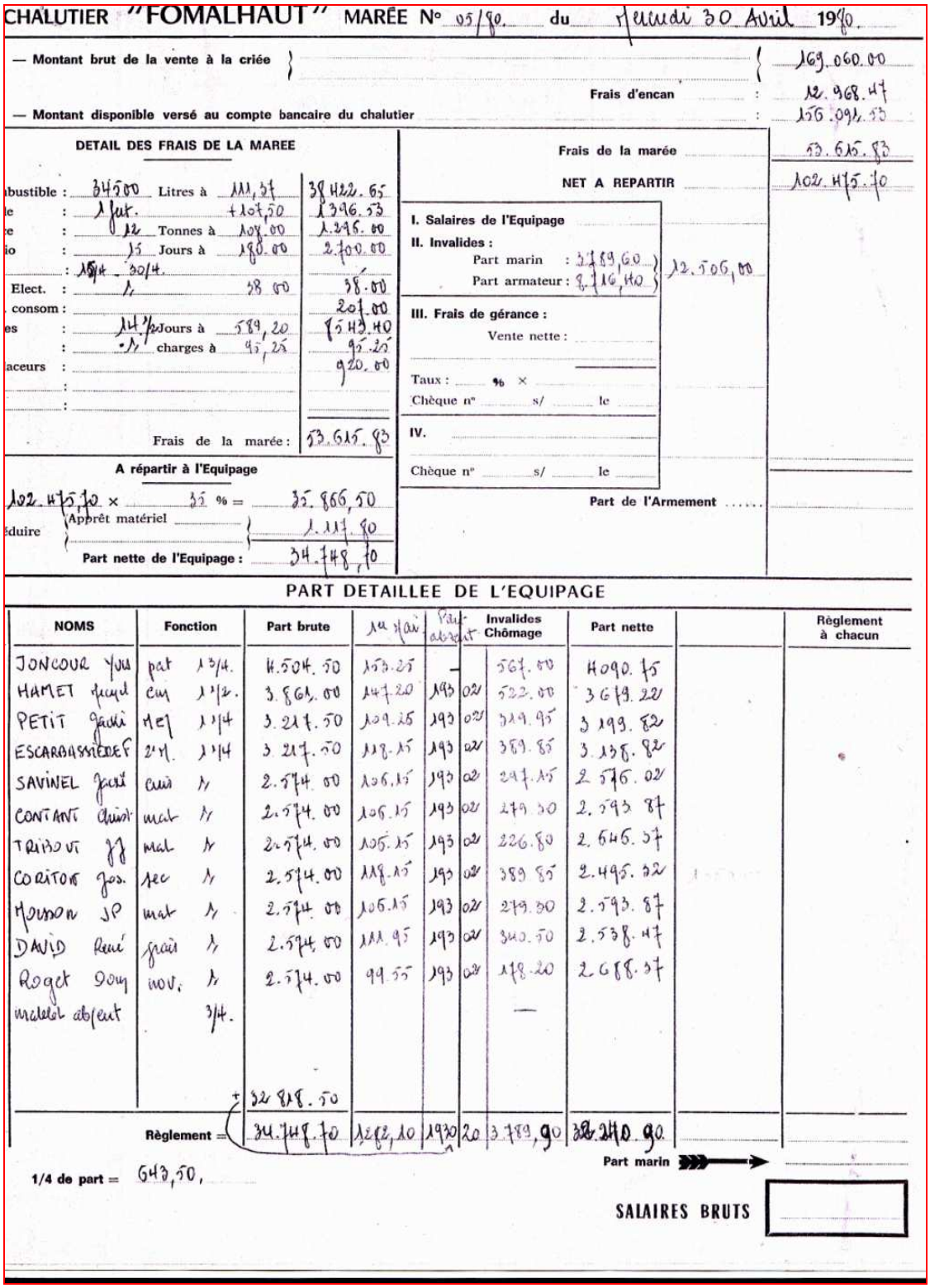
SECURITE : A tous les cotisants
Acquisition d'un vêtement de travail à flottabilité intégrée (VFI) :
aide égale à 50% du montant restant à la charge du marin après et sur justificatif du versement de l'aide de l'Etat par le Comité National des pêches maritimes et des élevages marins.

* autre mode de règlement de la cotisation : les armements peuvent choisir le prélèvement automatique de 1/1000 sur les ventes faites à LA ROCHELLE, opéré par le Syndicat mixte de gestion du port de pêche de Chef de Baie et le prélèvement direct à la Caisse de 1/1000 sur les ventes extérieures. Cette cotisation globale couvre tous les membres de l'équipage.

"La Vague", érigée en bordure du chenal conduisant à l'ancien port de pêche, symbolise la mer cruelle avec le souvenir des marins péris en mer, mais aussi la mer bienfaisante avec la pêche maritime qui a largement participé à la prospérité de l'Agglomération Rochelaise. Elle est en outre un hommage à toute la population maritime. Telle était l'idée de la Caisse Rochelaise d'entraide aux familles des marins péris en mer présidée par Jean-Claude Menu. Sa réalisation, confiée au sculpteur Christian Renonciat, a été rendue possible grâce à la participation active de Maxime Bono, Député-Maire, et à l'assistance technique et financière de la Ville de La Rochelle, ainsi qu'aux concours financiers du Conseil Général de la Charente Maritime, du Conseil Régional Poitou-Charentes, de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de La Rochelle et de la Caisse Régionale de Littoral sud-ouest du Crédit Maritime. Elle a été inaugurée le vendredi 10 janvier 2003 par Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé de la mer.

Source, Fonds privé J.-C. MENU, *Lettre aux professionnels de la pêche et de la conchyliculture*

Annexe 42 - Fiche de marée du *Fomalhaut*, marée du 15 au 30 avril 1980



CHALUTIER "FOMALHAUT" MARÉE N° 05/80. du Mercredi 30 Avril 1980.

— Montant brut de la vente à la criée } 169.060.00

Frais d'encan : 12.968.47

— Montant disponible versé au compte bancaire du chalutier : 156.091.53

DETAIL DES FRAIS DE LA MAREE

ibustible :	34500 Litres à	111,37	38422.65	
le :	1 fut.	+107,50	1396.53	
ce :	12 Tonnes à	107.00	1.296.00	
io :	15 Jours à	180.00	2.700.00	
:	15/4 - 30/4.			
Elect. :	1/	38 00	38.00	
consom :			207.00	
es :	14 1/2 Jours à	589,20	8543.40	
:	1/ charges à	95,25	95.25	
			920.00	
aceurs :				
:				
:				
Frais de la marée :			53.615.83	

Frais de la marée : 53.615.83

NET A REPARTIR : 102.475.70

I. Salaires de l'Equipage

II. Invalides :
Part marin : 3789,60
Part armateur : 8.716,40 } 12.506,00

III. Frais de gérance :
Vente nette :
Taux : % ×
Chèque n° s/ le

IV.
Chèque n° s/ le

Part de l'Armement .....

A répartir à l'Equipage

102.475,70 × 35 % = 35.866,50

Déduire Apprêt matériel } 1.111,40

Part nette de l'Equipage : 34.748,10

PART DETAILLEE DE L'EQUIPAGE

NOMS	Fonction	Part brute	Maj.	Part abs.	Invalides Chômage	Part nette		Règlement à chacun
JONCOUR Yves	pat 3/4.	4.504.50	153.25	—	567.00	4090.75		
HAMET Jacques	cuis 1 1/2.	3.864.00	147.20	193 02	522.00	3679.20		
PETIT Gérard	mec 1 1/4	3.217.50	109.25	193 02	329.95	3193.82		
ESCARBASSIÈRES	2 M. 1 1/4	3.217.50	118.15	193 02	389.85	3.138.82		
SAVINEL Jean	cuis 1/	2.574.00	106.15	193 02	297.15	2.576.02		
CONTANT Christ.	mat 1/	2.574.00	106.15	193 02	279.30	2.593.87		
TRIBOUT JJ	mat 1/	2.574.00	105.15	193 02	226.80	2.646.37		
CORITON Jos.	pec 1/	2.574.00	118.15	193 02	389.85	2.495.32		
Morisson JP	mat 1/	2.574.00	106.15	193 02	279.30	2.593.87		
DAVID René	gréi 1/	2.574.00	111.95	193 02	340.50	2.538.47		
Roget Dom	mov. 1/	2.574.00	99.55	193 02	178.20	2.688.37		
matelot absent	3/4.				—			
		+ 32 818.50						
Règlement =		34.748.10	1252,10	1930 20	3789,90	38.240.90		

Part marin →

1/4 de part = 643,50,

SALAIRES BRUTS

Détail des frais de la marée : combustible, huile, glace, radio, vivres, gaz, déglaceurs (mots en partie coupés)

Source : Archives du Syndicat des marins de La Rochelle, *fiches de pêche du Fomalhaut*, année 1980

Annexe 43 - Situation de la flotte de pêche et de la rémunération

des marins rochelais en 1962

SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE DE LA ROCHELLE

A LA DATE DU 1er DECEMBRE 1962

GRANDE PECHE	1 Chalutier	+ de 500 Tx : 1.490 Tx		+ de 500 CV : 1.200 CV	
PECHE AU LARGE	11 Chalutiers	250 à 500 Tx :	3.749 Tx	+ de 500 CV :	8.710 CV
	15 Chalutiers	100 à 250 Tx	10.472 Tx	+ de 500 CV	39.809 CV
	40 Chalutiers	100 à 250 Tx		300 à 500 CV	
	2 Chalutiers	100 à 250 Tx		180 à 300 CV	
	68				
	4 Chalutiers	50 à 100 Tx	434 Tx	180 à 300 CV	1.570 CV
	2 Chalutiers	50 à 100 Tx		- de 180 CV	
	21 Chalutiers	25 à 50 Tx :	756 Tx	- de 180 CV :	2.590 CV
PECHE COTIERE	30 Chalutiers	0 à 25 Tx :	374 Tx	- de 180 CV :	1.531 CV
Totaux :	126 Chalutiers		17.275 Tx		55.410 CV
Armement à la part				118 Navires et	1.088 hommes
Armement à salaire minimum garanti				8 Navires et	120 hommes

Source : AD 17, 41 ETP 297, *Inscription maritime*

Annexe 44- *Le Filin,* journal maritime rochelais édité par la Mission de la mer, n° 1, mars 1961, p. 1

JOURNAL MARITIME ROCHELAIS

N° 1 - Mensuel MARS 1961

EDITORIAL

UN JOURNAL, POURQUOI ?

Ce modeste bulletin, en attendant la création d'un vrai journal imprimé, est le premier numéro de "FILIN".

"LE FILIN", qu'est-ce ?

- un tract publicitaire, destiné à préparer le lancement d'une nouvelle marque de cordage sur LA ROCHELLE ?

- l'organe de propagande d'un parti, ou le bulletin d'un Syndicat ouvrier ou patronal ?

- un journal d'"oeuvres" annonçant une kermesse ou faisant appel à la générosité publique ? ...

NON, "LE FILIN" n'est rien de tout celà : il n'a pour objet, ni la publicité, ni la propagande, ni les bonnes oeuvres. Et s'il est réalisé en liaison avec la Mission de la Mer de LA ROCHELLE, il en reste distinct dans sa direction et son organisation.

La création de "FILIN" vient d'être décidée par un groupe de quelques marins-pêcheurs et de membres de la famille maritime de notre port, qui connaissent l'isolement des marins, surtout à la pêche au large. Ils ont pensé que, puisque leur travail en mer ne leur permet pas d'avoir les mêmes possibilités de réunion que les autres professionnels, de mener une vie familiale

Source : Archives privées B. TESSON, ancien prêtre à la Mission de la mer de La Rochelle

Annexe 45 - Statistique de pêche fraîche, port de La Rochelle (1913- 2001)

Années	Kilos
1913	11 456 900
1919	10 683 636
1920	11 787 274
1921	14 973 145
1922	17 113 381
1923	19 991 795
1924	22 137 376
1925	13 104 276
1926	14 254 038
1927	16 590 501
1928	19 884 000
1929	19 284 150
1930	20 702 798
1931	17 726 338
1932	17 093 385
1933	14 257 210
1934	14 409 105
1935	15 781 915
1936	16 575 126
1937	17 331 746

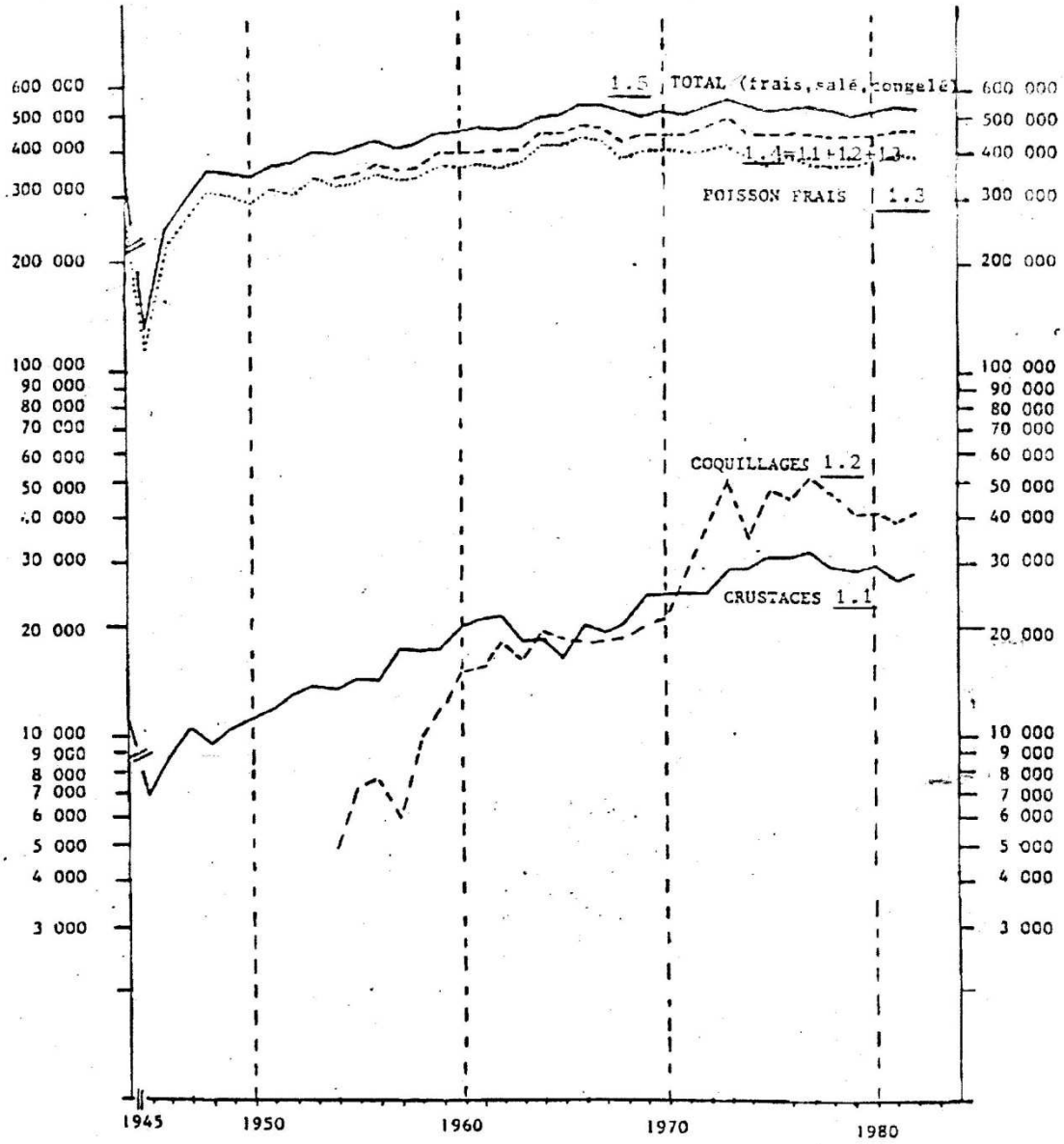
Années	Kilos
1938	18 708 360
1939	15 809 490
1940	11 027 620
1945	6 668 639
1946	14 819 069
1947	18 811 087
1948	19 283 669
1949	17 184 542
1950	13 604 764
1951	14 506 346
1952	14 389 767
1953	15 694 508
1954	16 007 245
1955	18 027 800
1956	20 002 100
1957	22 580 168
1958	23 426 347
1959	23 536 538
1960	24 171 140
1961	23 632 845

Années	Kilos
1962	23 463 638
1963	22 200 402
1964	24 751 250
1965	24 498 700
1966	23 015 650
1967	21 845 450
1968	19 610 750
1969	19 323 300
1970	19 062 950
1971	18 103 600
1972	17 303 980
1973	17 966 750
1974	16 164 940
1975	14 456 550
1976	12 519 610
1977	11 066 377
1978	8 903 178
1979	8 177 826
1980	8 474 985
1981	8 175 070

Années	Kilos
1982	8 581 533
1983	8 181 799
1984	8 049 035
1985	7 622 180
1986	7 532 314
1987	7 465 605
1988	9 198 032
1989	9 120 530
1990	8 732 583
1991	6 942 134
1992	6 375 865
1993	5 786 274
1994	5 416 357
1995	4 987 033
1996	5 703 092
1997	5 942 742
1998	5 196 861
1999	3 798 494
2000	3 396 321
2001	3 895 227

Source : CCI La Rochelle –Affaires Maritimes

Annexe 46 - Évolution des quantités de produits de la mer débarqués en France (1945-1982)



1. - QUANTITES DEBARQUEES (en tonnes)

1.1 - Crustacés.
1.2 - Coquillages et mollusques de pêche (à l'exclusion de la moule ; jusqu'en 1953, les quantités débarquées de coquille Saint Jacques sont données en nombre et non en poids).
1.3 - Poissons de fond ronds, poissons plats et poissons saisonniers (à l'exclusion du thon albacore, patudo et listao à partir de 1968, ainsi que des produits de grande pêche).
1.4 - Total (1.1 + 1.2 + 1.3) (à l'exclusion de la pêche lointaine au thon et de la grande pêche).
1.5 - Total pêche française (frais, salé, congelé).

Source : MEURIOT É, *Tendances à long terme de la production de la pêche maritime de la France*, OAI, 1985, p. 73

Annexe 47 – Nombre et caractéristique des chalutiers de La Rochelle (1966)

Type de pêche		Nbre de navires	Puissance maxi	Puissance moy	Puissance mini	Tonnage maxi	Tonnage moy	Tonnage mini	Nbre de marées	Année moy. lancᵗ
Hautur.	Latér.	60	1200	654	270	412	221	92	1319	1956
	Arrière	3	1500	1120	800	564	404	287	37	1965
Semi Indust.	LR	9	430	413	360	145	110	92	67	1956
	Autres ports	18	600	414	250	153	131	99	158	1954
Artisans Chalutiers	LR	40	300	141	60	102	34	14	1271	1953
	ID	66	400	168	50	96	44	6	470	1956
	LS	55	310	167	80	96	41	15	253	1957
	Autres ports	22	300	149	60	113	31	7	101	1960
Filet droit	LR	5	425	245	120	114	67	27	47	1953
	ID	8	300	224	120	95	55	29	41	1959
	LS	2	250	200	150	43	34	25	2	1953
	Autres ports	3	420	285	150	119	92	39	9	1958
Lignes	ID	10	240	127	80	59	33	12	54	1955
	LS	1	x	150	x	x	44	x	3	1962

Source: GUICHET R., GUÉGUEN J., GUILLOU A., *Statistiques de pêche du port de La Rochelle*, Ifremer, 1967, p. 5

Annexe 48 – Évolution du trafic du port de pêche de Lorient, en tonnes (1928-2013)

	Tonnage (en tonnes)	Valeur (en anciens francs)	Prix Moyen (F/kg)
1928	15 810	45 124 000	2,85
1929	16 586	45 946 910	2,77
1930	19 577	59 288 542	3,03
1931	23 374	57 918 302	2,48
1932	19 760	53 059 553	2,69
1933	21 533	55 082 799	2,56
1934	22 996	51 566 136	2,24
1935	22 655	48 535 788	2,14
1936	26 980	58 894 192	2,18
1937	30 432	76 366 448	2,51
1938	33 066	98 758 116	2,99
1939	28 455	106 190 689	3,73
1940	18 369	131 221 581	7,14
1941	13 940	145 851 524	10,46
1942	9 740	95 706 059	9,83
1943			
1944			
1945			
1946	7 805	166 994 721	21,40
1947	15 913	528 983 755	33,24
1948	25 363	1 666 693 755	65,71
1949	30 578	2 394 693 003	78,31
1950	32 060	2 550 653 390	79,56
1951	32 562	3 234 803 277	99,34
1952	35 867	3 906 709 825	108,92
1953	38 025	4 147 036 146	109,06
1954	38 896	4 790 670 065	123,17
1955	43 239	5 234 630 170	121,06
1956	43 790	5 660 856 051	129,27
1957	45 000	5 950 340 000	132,23
1958	46 512	6 422 224 600	138,08
1959	49 503	7 036 811 236	142,15
1960	49 138	71 514 000	1,46
1961	49 811	76 375 000	1,53
1962	51 060	85 850 000	1,68
1963	57 000	92 314 500	1,62
1964	60 000	92 314 000	1,54
1965	61 750	100 448 400	1,63
1966	61 500	97 000 000	1,58
1967	56 200	94 000 000	1,67
1968	56 864	97 000 000	1,71
1969	58 348	107 241 244	1,84

	Tonnage (en tonnes)	Valeur (en francs)	Prix Moyen (F/kg)
1970	60 606	121 252 430	2,00
1971	60 635	132 015 035	2,18
1972	62 914	147 369 085	2,34
1973	74 446	185 492 036	2,49
1974	78 169	233 693 618	2,99
1975	69 862	216 820 031	3,10
1976	75 411	269 216 617	3,57
1977	72 210	315 518 850	4,37
1978	65 341	321 129 493	4,91
1979	65 185	345 832 613	5,31
1980	66 437	375 009 855	5,64
1981	64 019	423 316 095	6,61
1982	65 036	467 940 938	7,20
1983	69 620	503 164 021	7,23
1984	69 892	542 566 000	7,76
1985	72 068	630 429 000	8,75
1986	69 444	651 204 000	9,38
1987	63 663	608 134 000	9,55
1988	61 976	596 618 000	9,63
1989	53 899	577 004 000	10,71
1990	50 139	569 098 000	11,35
1991	42 362	526 739 000	12,43
1992	38 075	468 292 000	12,30
1993	40 439	411 608 000	10,18
1994	33 608	364 745 000	10,85
1995	26 327	305 042 000	11,59
1996	29 653	346 028 000	11,67
1997	30 995	382 377 805	12,34
1998	34 952	472 349 039	13,51
1999	35 477	484 144 884	13,65

	Tonnage (en tonnes)	Valeur (en €)	Prix Moyen (€/kg)
2000	31 732	72 006	2,27
2001	31 028	70 172	2,26
2002	26 258	66 970	2,55
2003	27 349	73 710	2,70
2004	26 789	73 265	2,73
2005	27 211	75 906	2,79
2006	23 422	70 256	3,00
2007	22 327	67 651	3,03
2008	22 089	66 009	2,99
2009	22 106	62 258	2,82
2010	26 038	71 825	2,76
2011	25 922	75 995	2,93
2012	26 947	74 814	2,78
2013	26 241	73 544	2,80

Source : Direction du port de pêche de Lorient, Juin 2014

Annexe 49 - Origine et composition des captures effectuées par les chalutiers industriels de Lorient (1975)

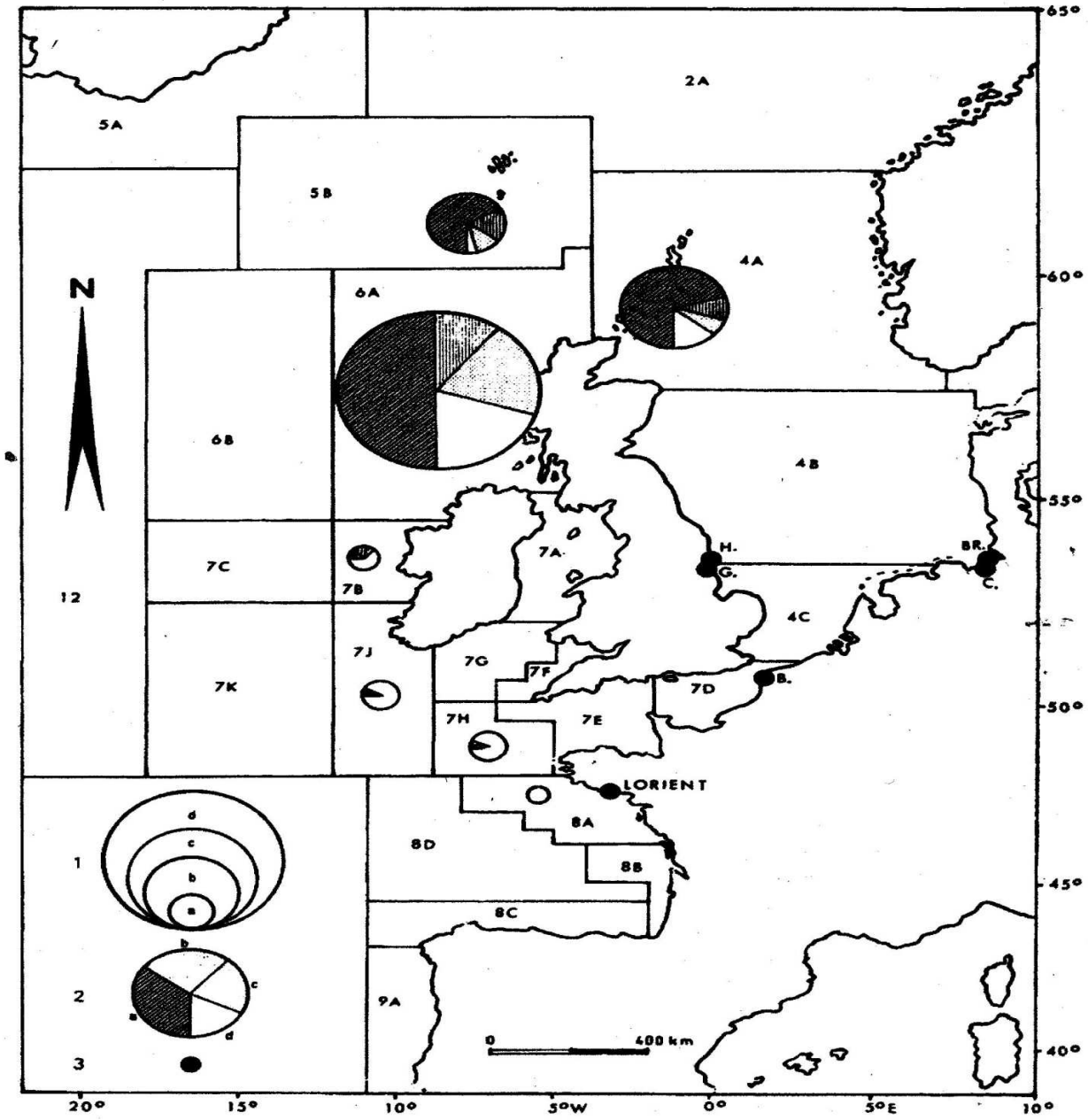


FIG. 2. — *Origine et composition des captures effectuées par les chalutiers industriels lorientais en 1975*
(Les différents secteurs maritimes correspondent aux divisions du Conseil International pour l'Exploration de la Mer)
1. *Importance des captures : a)* 1.000 t ; *b)* 5.000 t ; *c)* 10.000 t ; *d)* 20.000 t.
2. *Composition des captures : a)* Lieu noir ; *b)* Morue et èglefin ; *c)* Lingue (lingue bleu et lingue franche) ; *d)* Divers.
3. *Ports de débarquement :* B = Boulogne ; BR. = Bremerhaven ; C. = Cuxhaven ; G. = Grimsby ; H = Hull.

Source: FOURNET Ph., "Lorient, port de pêche industriel », Poitiers, *Norois*, n° 102, 1979, p. 201

Annexe 50 - Tonnage de poisson débarqué à Concarneau (1945-1985)

Source : CCI Quimper, « Les ports du Sud-Finistère gérés par la CCI de Quimper », 1986

Annexe 51 - Nombre de bateaux de pêche industrielle de plus de 100 tx à La Rochelle

(13 février 1976)

Nom des navires	Puissance	Jauge (tjb)	Type	Nombre de marins
Eider				
Antiochus	1 500	344,95	AR	12
Kresala	1 370	281,33	AR	12
Shamrock	1 370	281,66	AR	12
Antioche	1 240	439,48	Latéral	14
Angoumois	1 200	423,00	Latéral	14
Flandre	1 100	260,00	AR	12
Gascogne	1 100	260,00	AR	12
Nord Caper	1 100	290,00	AR	12
Valois	1 100	250,00	AR	12
Saintonge	1 100	260,00	AR	12
Luc Bernard	1 025	260,00	AR	12
	1 000	287,22	Latéral	12
Evel				
Fomalhaut	800	248,00	Lat.	12
Hellé	800	271,00	Lat.	12
Koros	800	230,00	Lat.	12
Tadorne	800	241,29	Lat.	12
Yves du Manoir	800	229,44	Lat.	12
	800	271,28	Lat.	9
Paliria				
	700	174,10	Lat.	10
Ruppella				
	650	227,23	Lat.	9
Credo du pêcheur				
Isbe	600	120,59	Lat.	8
Bigorre	600	226,21	Lat.	10
Fram	580	219,74	Lat.	8
	500	185,00	Lat.	8
Lagardère				
Oriane	435	95,00	Lat.	6
Primauguet	420	184,28	Lat.	10
Tourville	400	111,42	Lat.	8
	400	110,89	Lat.	8
Petite Karine				
Hurlevent	360	92,31	Lat.	8
	350	116,13	Lat.	8
35 navires				378

Source : AD 17, 164 J, Lettre du FROM Sud-ouest, 13 février 1976

Enquête de la SACDIP, produits et charges de 15 chalutiers rochelais (1976)

Annexe 52 - Charges et produits de 15 chalutiers industriels de La Rochelle (1er sem. 1976)

Chalutier	Type	Longueur	Date	Recette brute	Charges	Carburant	Aide carburant	Equipage	Frais financiers
Valois	pêche arrière	38	1970	1 301 144,50	1 277 908,98	276 965,61	61 984,50	503 213,74	6 079,67
Gascogne III	pêche arrière	38	1974	956 525	1 049 310,66	177 901,55	59 475	416 996,91	105 157,28
Flandre	pêche arrière	38	1971	800 482,50	603 732,00	186 937,05	66 799,50	363 191,08	6 101,01
Angoumois	pêche arrière	38	1967	1 125 319,00	1 208 236,04	223 221,65	69 675,00	453 926,80	14 200
Kresala	pêche arrière	41,1	1975	1 349 668,00	1 324 524,00	282 454,00	95 250,00	509 678,00	88 131,00
Luc-Bernard	classique	41,5	1964	925 708,00	1 009 184,00	219 189,00	68 483,00	410 769,00	6 000,00
Shamrock	B.27	47,43	1966	1 228 099,00	1 269 725,16	215 675,44	64 155,00	528 907,02	15 881,37
Antioche III	B.27	47,83	1965	1 147 615,00	1 216 580,73	240 210,18	69 135,00	526 711,38	0,00
Nord Caper	pêche arrière	39	1967	1 320 911,00	1 290 558,54	233 943,79	72 750,00	524 724,21	10 489,91
Eider	pêche arrière	43	1975	1 257 841,00	1 419 815,54	286 597,84	86 250,00	510 805,23	128 821,12
Tadorne	classique	34	1964	560 310,00	874 106,16	70 094,84	19 650,00	329 105,18	10 000,00
Credo pêcheur	acier	27	1957	679 559,33	689 848,65	107 595,82	35 039,70	260 517,20	6 821,04
Isbe	?	?	?	760 931,66	813 901,11	145 519,70	40 020,00	443 377,38	0,00
Saintonge II	pêche arrière	38	1967	1 475 723,85	1 305 467,39	204 046,79	67 755,00	551 187,16	7 100,00
Koros	classique	37,45	1964	945 047,41	805 851,08	144 631,10	46 639,50	369 214,71	0,00
Yves du Manoir	classique	38	1962	1 056 596,00	1 001 122,00	192 071,00	66 336,00	432 198,00	0,00
Tourville	acier	26	1957	589 614,59	569 321,07	62 280,09	24 577,50	238 207,65	0,00
Primauguet	acier	26	1958	590 789,58	557 376,23	56 415,91	21 903,00	241 914,66	0,00
Saint Blaise	classique	37,7	1964	1 092 269,00	960 634,00	158 908,00	52 710,00	455 168,00	20,00

Source : AD 17, 164 J, Dossiers divers, *Enquête sur les résultats d'exploitation des chalutiers de La Rochelle*, SACDIP, 1er semestre 1976 (15 questionnaires reçus sur 19 envoyés)

Synthèse

Annexe 53 - Noms et armements des 43 chalutiers J 3* de La Rochelle (31 décembre 1974)

BATEAUX	ARMEMENT	NOMBRE DE MAREES	NOMBRE DE CAISSES	TONNAGE EN KILOS	VALEUR EN FRANCS
1. **Saintonge-II**	A.R.P., patron J. Puillon	22	9 720	486 000	2 772 329
2. **Shamrock-IV**	Dahl, patron Yves Pellae	23	8 557	427 850	2 605 403
3. **Antioche-III**	Dahl, patron Bernard Bily	22	8 236	411 800	2 490 420
4. **Flandre**	A.R.P.V.	21	7 168	358 400	2 296 850
5. **Tadorne**	S.A. Les Chalutiers	25	6 697	334 850	2 245 390
6. **Angoumois**	A.R.P.V.	22	7 144	357 200	2 229 220
7. **Valois**	A.R.P.V.	22	6 978	348 900	2 212 520
8. **Nord-Caper**	S.A. Les Chalutiers	22	7 762	388 100	2 206 593
9. **Fomalhaut**	Maurice Onfroy	22	6 206	310 300	1 988 632
10. **Luc-Bernard**	Auger	21	6 243	312 150	1 965 300
11. **Saint-Blaise**	Auger	24	6 041	302 050	1 938 590
12. **Evel**	C.A.P.A.	23	6 338	316 900	1 883 000
13. **Koros**	Auger	23	5 992	299 600	1 826 910
14. **Yves-du-Manoir**	Auger	20	5 350	267 500	1 777 175
15. **Thérésa**	S.M.P. - Les Chalutiers	20	6 049	302 450	1 726 995
16. **Chassiron-II**	Dahl	19	6 321	316 050	1 627 000
17. **Isbé**	Société Aunisienne	22	5 552	277 600	1 554 190
18. **Paliria**	Onfroy - Frezouls	20	5 338	266 900	1 551 390
19. **Roussillon**	C.A.P.A.	22	5 476	273 800	1 538 090
20. **Hellé**	S.M.P.	24	5 542	277 100	1 492 581
21. **Côte-d'Ivoire**	Hedant	22	5 292	264 600	1 469 025
22. **Terekie**	C.A.P.A.	22	5 048	252 400	1 443 800
23. **Clapotis**	Sté Quirataire « Le-Clapotis »	21	5 219	260 950	1 375 511
24. **Ravignan**	S.M.P.	21	5 059	252 950	1 327 013
25. **Rupella**	S.M.P.	21	4 280	214 000	1 265 654
26. **Callisto**	S.M.P.	16	4 420	221 000	1 225 870
27. **Cap-Saint-Jean**	S.A. Les Chalutiers	11	3 456	172 800	1 200 930
28. **Oriane**	Société Aunisienne	20	4 399	219 950	1 173 520
29. **Crédo-du-Pêcheur**	Laurent	20	5 492	274 600	1 115 375
30. **Bigorre**	Sévellec	20	5 286	264 300	1 084 731
31. **Blizzard**	Société Quirataire	20	6 167	308 350	1 061 118
32. **Fram**	S.M.P.	20	3 682	184 100	922 020
33. **Touraine**	C.A.P.A.	15	3 042	152 100	885 772
34. **Primauguet**	Laurent	18	4 576	228 800	873 310
35. **Hurlevent**	Laurent	17	4 574	228 700	852 630
36. **Tourville**	Laurent	19	4 808	240 400	845 313
37. **Lagardère**	Le Formal	19	4 006	200 300	827 735
38. **Petite-Karine**	Le Jolif	19	4 293	214 650	786 962
39. **Galipétant**	PI.RE.MI.	18	3 434	171 700	685 871
40. **Huedyann**	Borget	12	3 781	189 050	675 340
41. **Gascogne-III**	A.R.P.V.	5	1 365	68 250	459 690
42. **Hourtin-II**	Dahl	4	956	47 800	349 406
43. **Rozenno**	Société Aunisienne	1	189	9 450	65 460
	TOTAL 1974		225 534	11 276 700	61 900 634

Source : *Sud Ouest*, 17 janvier 1975

Annexe 54 – Les petits bateaux du port, de moins de 100 tx

3 388 050 kg (17 257 803 F) pour les 39 petits bateaux du port

BATEAUX	ARMEMENT	NOMBRE DE MAREES	NOMBRE DE CAISSES	TONNAGE EN KILOS	VALEUR EN FRANCS
1. **Fureteur**	Yves Salaün	25	3 597	179 850	934 075
2. **MA.JO.RI.**	Borvic	20	3 633	181 650	800 670
3. **Petite-Magali**	Barranger	26	2 975	148 750	744 705
4. **Rocambole**	Dubourg	29	2 890	144 500	737 978
5. **N.-D.-des-Mariniers** ..	Pilugine	27	2 389	119 450	712 160
6. **André-Léone**	Claude Pruneau	29	2 493	124 650	704 383
7. **Pile-ou-Face**	Martineau	29	2 736	136 800	669 408
8. **Petite-Nathalie**	S.M.P.	22	3 065	153 250	649 033
9. **Lui**	Gaboriaud	25	2 251	112 550	617 945
10. **Le-Puma**	Joubert	25	2 308	115 400	617 350
11. **Carroussel**	Robert Chaillé	25	2 245	112 250	593 499
12. **La-Roue-Tourne**	Macouin	23	2 121	106 050	576 173
13. **N.-D.-de-Lourdes**	André Pruneau	29	2 236	111 800	569 033
14. **Le-Suroît**	Le Bailly	30	2 084	104 200	564 410
15. **Nautilus**	Robic	30	1 862	93 100	487 320
16. **Baraka**	Delage	25	1 856	92 800	455 365
17. **Laboureur-des-Flots** ..	Friou - Le Hecho	23	1 750	87 500	453 440
18. **Manuel-Joël**	Teillet	22	1 777	88 850	449 105
19. **Boomerang**	Bernard Mancell	16	1 668	83 400	416 568
20. **Datoo**	Giraudeau	30	1 546	77 300	405 400
21. **Gascon**	Cazes	22	1 579	78 950	397 430
22. **Gilles-Alida**	Bruneteau	26	1 480	74 000	396 195
23. **Saint-Spiridon**	Brumauld	29	1 560	78 000	393 365
24. **Aloha**	Quintard	28	1 435	71 750	392 450
25. **Jatipa**	Jacques Chaillé	27	1 670	83 500	385 610
26. **Graine-d'Ortie**	Marteel	11	1 248	62 400	347 100
27. **Laisse-Dire**	Mme Le Dinahet	15	1 274	63 700	336 330
28. **Denis-Cat**	Brumauld	27	1 343	67 150	328 055
29. **Saint-Sauveur**	Faroux	26	1 361	68 050	327 300
30. **Indomptable**	Laurent	28	1 266	63 300	327 140
31. **Paromage**	Robert	19	1 018	50 900	293 510
32. **Cers**	Giraudeau	27	1 089	54 450	279 930
33. **Crivet**	Giraudeau	28	1 145	57 250	249 970
34. **Vénus**	Geiswiller	16	712	35 600	183 790
35. **Fides**	Yvon-Zélie	26	791	39 550	176 480
36. **Sandrine-Stéphane** ..	Rateau	20	408	20 400	97 330
37. **Petit - Gilou devenu Laisse-Dire**		6	354	17 700	77 050
38. **Mars**	Geiswiller	5	247	12 350	56 510
39. **Santa-Thérésia**	Sudre	11	299	14 950	54 238
TOTAL 1974			67 761	3 388 050	17 257 803

Source : *Sud Ouest*, 18 janvier 1975

Annexe 55 - Évolution de l'apport des chalutiers industriels à La Rochelle en nombre de jours de pêche pour 100 cv de puissance (1973-1975**)**

Zones	1973	1974	1975
6 A	2 038	4 132	3 688
7 A	1 899	1 566	2 387
7 B	3 104	1 753	1 373
7 C	162	19	-
7 E	979	2 514	2 942
7 F	7 987	6 605	**6 669**
7 G	4 509	4 387	3 437
7 H	4 837	8 110	**10 965**
7 J	4 409	4 321	**4 583**
7 K	97	-	-
8 A	**17 210**	10 098	8 864
8 B	1 515	594	1 140
8 C	**20 491**	16 762	13 493
9 A	798	423	98

Source : AD 17, 164 J, *Données de l'ISTPM de La Rochelle*

Annexe 56 - Les chalutiers J 3 de La Rochelle (27 septembre 1977)

Chalutiers en activités (et armements)	**Chalutiers désarmés ou vendus (et armements)**
Antiochus (Onfroy-Frezouls) Antioche (Dahl) Angoumois (ARPV) Crédo du Pêcheur (J. Laurent) Eider (Chalutiers La Rochelle, F.J. Castaing) Ével (CAPA) Fomalhaut (Maurice Onfroy) Fram (SMP) Hurlevent[1299] (J. Laurent) Kresala (A. Auger) Koros (A. Auger) Lagardère (Le Formal) Nord-Caper (Chalutiers de La Rochelle) Petite Karine (Le Jolif – SMP) Primauguet (J. Laurent) Paliria (Onfroy-Frezouls) Roussillon (CAPA) Saint-Blaise (A. Auger) Saintonge (ARPV) Tadorne (Chalutiers de La Rochelle) Tourville (J. Laurent) Yves du Manoir (A. Auger)	Bigorre (Sevellec – Auger) Flandre (ARPV) Gascogne (ARPV) Hellé (SMP) Isbé (Sté Aunisienne) Luc Bernard (Auger) Oriane (Sté Aunisienne) Ravignac (SMP) Rupella (SMP) Shamrock (Dahl) Symphémie (Frédéric) Terekie (CAPA) Valois (ARPV)

Source : AD 17, 41 ETP 897, Marine Marchande, *Lettre de la CCI de La Rochelle à M. le préfet de Charente-Maritime*, 27 septembre 1977

Annexe 57 - Nombre de bateaux de pêche industrielle de plus de 100 tx (13 février 1976)

[1299] Sur les 22 chalutiers encore en activité au 27 septembre 1977, 5 sont « susceptibles d'être désarmés ou vendus dans un proche avenir », écrit la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle.

Nom des navires	Puissance	Jauge (tjb)	Type	Nombre de marins
Eider	1 500	344,95	AR	12
Antiochus	1 370	281,33	AR	12
Kresala	1 370	281,66	AR	12
Shamrock	1 240	439,48	Latéral	14
Antioche	1 200	423,00	Latéral	14
Angoumois	1 100	260,00	AR	12
Flandre	1 100	260,00	AR	12
Gascogne	1 100	290,00	AR	12
Nord Caper	1 100	250,00	AR	12
Valois	1 100	260,00	AR	12
Saintonge	1 025	260,00	AR	12
Luc Bernard	1 000	287,22	Latéral	12
Evel	800	248,00	Lat.	12
Fomalhaut	800	271,00	Lat.	12
Hellé	800	230,00	Lat.	12
Koros	800	241,29	Lat.	12
Tadorne	800	229,44	Lat.	12
Yves du Manoir	800	271,28	Lat.	9
Paliria	700	174,10	Lat.	10
Ruppella	650	227,23	Lat.	9
Credo du pêcheur	600	120,59	Lat.	8
Isbe	600	226,21	Lat.	10
Bigorre	580	219,74	Lat.	8
Fram	500	185,00	Lat.	8
Lagardère	435	95,00	Lat.	6
Oriane	420	184,28	Lat.	10
Primauguet	400	111,42	Lat.	8
Tourville	400	110,89	Lat.	8
Petite Karine	360	92,31	Lat.	8
Hurlevent	350	116,13	Lat.	8
35 navires				**378**

Source : AD 17, 164 J, Lettre du FROM Sud-Ouest, 13 février 1976

Annexe 58 - Protocole d'accord SARMA, ARPV et Syndicat des marins et officiers

(15 février 1983)

Chalutier "A N G O U M O I S"

le Jeudi 03 FEVRIER 1983

PROTOCOLE D'ACCORD

Entre les soussignés :

d'une part, l'ASSOCIATION ROCHELAISE DE PECHE A VAPEUR
et la S.A.R.M.A.

d'autre part, le SYNDICAT DES MARINS et OFFICIERS DU PORT
DE LA ROCHELLE.

Il a été ce jour convenu et arrêté ce qui suit :

le chalutier "ANGOUMOIS" est vendu par l'A.R.P.V. à la S.A.R.M.A. cette dernière société prenant en charge le navire le 15 février 1983.

La S.A.R.M.A. réembarquera l'équipage sur le nouveau rôle et les droits à l'ancienneté acquis par chacun des membres de l'équipage à la date du 14 février 1983, suivant détail figurant sur la liste ci-jointe, seront réglés par l'A.R.P.V..

A.R.P.V.

SYNDICAT DES MARINS
et OFFICIERS DU PORT
DE LA ROCHELLE.

Sans réserve de l'accord de l'équipage

S. A. R. M. A.

Visa du Chef du Quartier
des AFFAIRES MARITIMES
de LA ROCHELLE.

L'Administrateur de 4ème Classe
P. VERMEULEN
P/O Adjoint au Chef de Quartier

Source : Archives privées du Syndicat des marins CGT de La Rochelle, p. 1

La Rochelle, le 03 février 1983

Chalutier "A N G O U M O I S"

MONTANT DES DROITS A L'ANCIENNETE ACQUIS PAR CHACUN DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE du Chalutier "ANGOUMOIS" A LA DATE DU 15 FEVRIER 1983 :

NOM Prénom	Ancienneté	Montant des droits à l'ancienneté
PUILLON Joseph	12 ans	10.269.00
GREGAM Guy	9 ans	8.050.05
GUILLAUME Joseph	5 ans	3.340.50
BERTRAND Daniel	+ 6 mois – 1 an	-
COUASNON Jean-Paul	+ 1 an – 2 ans	-
LE GOUGUEC Théodore	4 ans	2.436.00
GOMEZ Jackie	-	-
SEVENO Maurice	9 ans	5.320.35
LHEOTE Christian	9 ans	5.320.35
LARIPPE Patrick	-	-
COHELEACH Yvon	-	-
MICHELET Frédéric	2 ans	1.096.80
PENVEN Marcel	– 6 mois	-
STEPHAN Marcel	- 18 ans	11.315.70
BRUNET Annick	4 ans	3.423.00
		50.571.75

sauf erreur ou omission

Source : Archives privées du Syndicat des marins de La Rochelle, p. 2

Annexe 59 - Navires de pêche armés à La Rochelle (31 décembre 1990)

AFFAIRES MARITIMES LA ROCHELLE - NAVIRES ARMES AU 31 DECEMBRE 1990

NOM DU NAVIRE	GN	T.J.B.	kW	LONG.	MAR	ANN	C	CHANTIER CONSTRUCTION	ARMATEUR	RS
ADITI	PL	34.94	294	17.65	4	85	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	CRUCHON Jean-Pierre	PP
L'ALBATROS	PL	71.58	383	20.79	5	85	M	ATELIERS DU BASTION,LS	L'ALBATROS	PP
ALOHA	PC	28.60	132	16.32	3	60	B	UNION&TRAVAIL,LS	QUINTARD Guy	PP
ANGOUMOIS	PL	279.28	809	38.20	12	68	M	CH.DE LA MANCHE,DP	A.R.P.V.*	SA
ANTHONY	PL	49.95	324	20.61	5	85	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	GARCIA Henri	PP
LE BALBUZARD 2	PL	49.79	323	20.41	5	83	M	ATELIERS DU BASTION,LS	BARANGER Max	PP
LE BATTANT	PL	72.91	368	20.79	6	87	M	ATELIERS DU BASTION,LS	BENET Marc	PP
BOOMERANG 2	PL	49.90	324	20.60	5	79	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	ROGET Jacques	PP
BOOMERANG 3	PL	99.97	441	24.00	7	82	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	MANCELL Bernard	PP
BOOMERANG 4	PL	135.29	478	24.90	7	86	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	S.A.P.A.R.*	SA
LE CASTOR	PL	72.00	324	20.80	5	86	M	ATELIERS DU BASTION,LS	LAFOIS Bruno	PP
CHALLENGER	PL	49.94	294	17.50	4	84	M	UNION&TRAVAIL,LS	PRUNEAU Michel	PP
CLAUDIES-SORAYA	PL	118.00	478	24.44	8	88	M	CH.PIRIOU,Concarneau	RAYMOND Claude	PP
FANNY-GAETAN	PL	72.55	331	20.79	5	86	M	ATELIERS DU BASTION,LS	MAHUAS René	PP
FORCE 17	PL	284.65	1104	38.80	11	86	M	I.M.C.,Rochefort/mer	S.A.R.M.A.*	SA
FREEDOM	PL	130.00	478	24.95	8	89	M	CH.DU PONANT,LR	GABORIAU/CHABOURY	NC
FRISBY	PC	47.00	243	15.95	4	89	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	FAVIER Michel	CO
GHOSTBUSTERS	PL	47.69	442	20.50	6	79	M	FORGES CALOIN, ETAPLES	GABORIAU Alain	CO
GRAND SCHELEM	PL	49.50	368	20.60	5	83	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	QUILBEUF Paul	CO
KERSINY	PL	106.31	486	24.50	5	75	M	UNION&TRAVAIL,LS	S.A.P.A.R.*	SA
KINGFISHER	PL	34.95	294	17.50	5	84	M	ATELIERS DU BASTION,LS	PLAYS Jean-Michel	PP
LAGARDERE 2	PL	49.96	323	20.60	6	83	M	C.R.R.,LR	LE FORMAL René	PP
LUDOGWENA	PC	38.85	243	15.00	3	86	M	UNION&TRAVAIL,LS	BARON Claude	PP
LUI 2	PL	99.90	478	24.00	8	83	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	GABORIAU Michel	PP
MAGAYANT	PL	92.65	383	22.80	5	87	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	ROGET Jacques	PP
MANUEL JOEL	PC	47.29	210	19.20	3	54	B	UNION SABLAISE,LR	TEILLET Henri	PP
MINETTE 2	PL	64.54	324	18.00	4	89	M	ATELIERS DU BASTION,LR	GENET Philippe	PP
NAZCA	PL	29.95	256	16.00	4	82	M	UNION&TRAVAIL,LS	DELAGE Gérard	PP
NICOLAS	PC	49.00	258	15.90	4	89	M	C.N. DU PONANT, LR	PUYO James	CO
ORIENT	PL	61.41	324	18.46	5	87	M	ATELIERS DU BASTION,LR	DUFOUR Jacques	PP
L'OYAT	PC	42.86	316	15.90	4	89	M	CH.DU PONANT,LR	MENANTEAU Jacques	PP
PAPHIDO 2	PC	66.95	324	18.00	4	88	M	C.B.N.,Saint-Malo	SUDRE Patrick	PP
PEORIA	PL	258.90	810	38.80	12	74	M	PASAJES,Espagne	S.A.R.M.A.*	SA
PIRANHAS	PL	61.43	324	18.46	5	87	M	ATELIERS DU BASTION,LR	GALLO Jacky	CO
SCAPIRIA 1	PL	158.96	558	30.33	8	84	M	ATELIERS DU BASTION,LS	S.C.A.P.I.R.*	SA
SHIPMATE	PL	134.95	478	24.95	7	86	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	PICQ Jean-Louis	PP
SIGISBEE	PL	95.95	441	24.40	6	83	M	ATELIERS DU BASTION,LS	ROBIC Gilles	PP
STE ANNE LA PALUD	PL	66.89	324	18.55	5	88	M	UNION&TRAVAIL,LS	GALLO Marcel	PP
STEMIRIC	PL	92.65	442	22.80	6	88	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	DJERDJAR/LE FORMAL	PP
TARANIS	PL	49.98	324	20.61	5	82	M	SEEM MERRE,Nort/Erdre	COUGNAUD France	CO
SYMANO (ex PAPHIDO)	PC	22.70	152	14.67	3	79	B	LECOMTE&BOUL.,LaTrembl	SUDRE Maurice	CO
TOUTATIS	PL	133.59	478	24.90	7	86	M	UNION&TRAVAIL,LS	COUGNAUD France	PP
LA VAGUE	PC	29.98	221	14.20	3	83	M	GENDRON,NO	COINTO Gérard	PP
VENETES	PL	51.02	323	17.50	4	85	M	UNION&TRAVAIL,LS	RICOU Jean-Pierre	PP
WI'S-JA-RI	PL	49.96	323	20.63	5	83	M	C.R.R.,LR	BORNIC Richard	PP
TOTAUX : 45 navires		3735.12	17355	21.45 (moy.)	251 (moy)	7				

* propr. non embarqué

GN (genre de navigation) : PL = pêche au large / PC = pêche côtière

MAR = personnel embarqué, patron compris ANN = année de mise en chantier

C (nature de la coque) : B = bois M = acier P = polyester, composites

RS (raison sociale) : PP = prop. pers. QT = quirats CO = copropr. armt coop.
NC = sté en nom collectif

ENTRES EN COURS D'ANNEE		SORTIS EN COURS D'ANNEE
FREEDOM	MINETTE 2	ROCAMBOLE
FRISBY	NICOLAS	
GHOSTBUSTERS	L'OYAT	

Source : Affaires Maritimes de La Rochelle, *Monographie des pêches maritimes pour 1991*, p. 14

Annexe 60 - La première marée du *Peoria* (21 août-8 septembre 1985)

Sorti de La Rochelle Mercredi 21 Août vers 20h 30
Travers Bouée Chauveau[1300] vers 21h 20 - CV[1301] = 280°
Travers bouée Atterrissage vers 23h 05 – Rt[1302] V = 308 ° PTN 6h - Beau temps
Jeudi 22 Août. Position vers 15h 10 - L[1303]= 48°00 ; G[1304]= 05°11' – CV= 314
Vendredi 23 Août. Position vers 7h 30 – L = 50° 15 ; G = 8°38 – R[1305] 312° Vent SW[1306] 10/15' mer peu agitée - Position vers 18h 45 - L= 51°23 ; G = 11°00 – CV = 360 -Vent WSW 15/20 - Mer agitée
Samedi 24 Août. Stopper vers 10h 30 – L = 54°05 ; G = 10°50 – Panne de treuil vers 13h 30 – CV = 180°
Dimanche 25 août : Position à 2h 30 - L = 51 40 N ; G = 10°58' W – CV= 132 - Prévenir le cont…[???]
Lundi 26 août : Position à 2h 00 23' dans les 295 [vrai ?] de Creach CV : 132 Prévenir le [???] - Position vers 5h 45 - L= 48°07 ; G = 04° 52 - CV : 90 ° - A quai à Douarnenez à 8h 30 - Sorti de Douarnenez vers 21h - Travers Base Vieille [0,8 ?] vers 22h. CV = 270° - Vers 22h 30 L= 48°08 ; G= 04°46 - CV = 321 - Vers [?]
Mardi 27 Août : vers 0h 15 Prévenu le contrôle – Pour essais treuil de pêche - Vers 0h 45 pêche – Viré vers 1h 15 – Position vers 1h 45 : L = 48°28 ; G= 05°14 – CV= 312° Prévenu le contrôle – Vers 18h 20, L= 50°35 ; G =08°50 - Vent SW 20/25' - mer agitée - CV= 305°
Mercredi 28 août : Position à 2h 30 – L= 52°30 N ; G = 10°50' W – CV : 360° - Stopper vers 16h - L= 54°07 ; G=10°45 - En pêche vers 16h 30 - Beau temps.
Jeudi 29 Août : Position vers 8h, L = 55°00 ; G= 10°12 - En pêche - Beau temps
Vendredi 30 Août : en pêche - Vent SW 15/20' mer agitée - L= 55°45' ; G = 09°20
Samedi 31 Août : en pêche - Vent NW 10/15' - mer peu agitée - L= 55°40 ; G = 09°20
Dimanche 1e Sept : en pêche - Vent E 25/30' - mer agitée - L= 55°30 ; G = 09°30
Lundi 2 Sept : en pêche -Vent E 25/30' - mer agitée - L= 55°30 ; G = 09°30
Mardi 3 Sept : en pêche- Vent N 25/30' - mer agitée - L= 55°10 ; G = 10°09
Mercredi 4 Sept : en pêche - Vent NE 5/10'- mer belle - L= 54°50 ; G= 10°20
Jeudi 5 Sept : en pêche - Vent WNW 15/20' - mer agitée - L= 54°40 ; G=10°40
Position vers 17h : 15 L= 54°36 ; G =10°51- CV= 180°- Vent N 15/12'
Vendredi 6 Sept : Position vers 7h05 : L= 51°50 ; G = 10°50'- CV 137°- Beau temps
Samedi 7 Sept : Position vers 6h00 L= 48°33 ; G = 06°00 - Prévenu le contrôle
Beau temps - Vent NE 5' -mer belle -Stopper vers 11h 15 - En pêche vers 11h30 – L = 47°45 ; G = 05°00
Position vers 17h45 : L= 47°25'5 ; G = 04°47 - CV= 122° - Beau temps
Dimanche 8 Sept : Stopper Bouée atterrissage vers 6h45 - Rentrée Port LR vers 11H15 - Coeff 32[1307] - Vent faible E

Source : Musée maritime de La Rochelle, *Journal de bord du Peoria*

[1300] Phare de Chauveau, Île de Ré
[1301] CV : cap vari du navire
[1302] Rte : route du navire
[1303] L : latitude
[1304] G : longitude
[1305] R : route du navire
[1306] S,W,N,E : points cardinaux
[1307] Coefficient de marée

Annexe 61 - Évolution de la flottille rochelaise (1971-1995)

	HAUTURIERS					COTIERS *					TOTAL *			
	nomb.	TJB	long.	kW	EFF.	nomb.	TJB	long.	kW	EFF.	nomb.	TJB	kW	EFF.
1971	83													
1972	85													
1973	87	10242			644									
1974	79	8109		22787	611									
1975	87	10196		29346	591									
1976	81	9117		27777	545									
1977	64	6077		21446	366	259	1312			342	323	7389		708
1978	59	5693		20775	340	281	1489		10111	385	340	7182	30886	725
1979	59	5221		20092	336	286	1497		10586	404	345	6718	30678	740
1980	54	4673		17071	302	285	1515		11014	378	339	6188	28085	680
1981	58	4648		18500	316	296	1573		11646	409	354	6221	30146	725
1982	56	4123	21,10	17663	291	332	1702		14122	422	388	5825	31785	713
1983	49	3967	21,42	16859	265	331	1752	8,54	14805	417	380	5719	31664	682
1984	36	2989	21,94	13345	203	206	1106	8,61	9991	277	242	4095	23336	480
1985	30	2564	22,27	11702	175	226	1201	8,54	10048	303	256	3765	21750	478
1986	29	2314	21,99	11061	165									
1987	29	2498	22,21	11436	167	238					267			
1988	34	2921	22,05	13313	195	269	1404	8,57	14265	369	303	4325	27578	564
1989	40	3402	21,80	15588	226	202	1003	8,37	12170	268	242	4405	27758	494
1990	46	3735	21,45	17355	251	192	949	8,50	11987	254	238	4684	29342	505
1991	46	3840	21,23	17295	255	146	827	9,54	10081	195	192	4666	27376	450
1992	46	3853	21,15	17308	253	141	817	8,59	10354	188	187	4670	27662	441
1993	45	3330	20,16	15600	233	130	775	8,62	9364	166	175	4105	24964	399
1994	43	3064	19,85	14550		110	637	8,67	7346		153	3700	21896	
1995	40	2887	20,20	13808		107	641	8,81	8192		147	3528	22000	

* à partir de 1984 (inclus), la partie vendéenne du quartier des affaires maritimes de La Rochelle est rattachée aux Sables d'Olonne. En conséquence, les navires de ce port ne sont plus comptabilisés à partir de cette date.

Source : Ifremer, *Monographie des pêches maritimes*, 1995, p. 10

Annexe 62 - Classement des criées françaises en 2010 en tonnage débarqué

Rang	PORTS	TONNAGE (en tonnes)
1	BOULOGNE SUR MER	35 964
2	LORIENT	26 038
3	LE GUILVINEC	16 748
4	SAINT GUENOLE	16 109
5	GRANVILLE	12 410
6	SAINT QUAY PORTRIEUX	10 665
7	ERQUY	10 056
8	CHERBOURG	9 025
9	CONCARNEAU	8 494
10	LA TURBALLE	7 597
11	PORT EN BESSIN	6 891
12	DOUARNENEZ	6 111
13	ROSCOFF	5 477
14	LES SABLES D'OLONNE	5 320
15	LA COTINIERE	5 293
16	SAINT GILLES	4 147
17	SETE	4 131
18	SAINT JEAN DE LUZ	3 866
19	LOCTUDY	3 460
20	DIEPPE	3 019
21	PORT LA NOUVELLE	2 545
22	LA ROCHELLE	2 448
23	ARCACHON	1 830
24	GRANDCAMP	1 815
25	LE CROISIC	1 695
26	SAINT MALO	1 693
27	NOIRMOUTIER	1 672
28	BREST	1 597
29	AGDE	1 373
30	LOGUIVY	1 310
31	QUIBERON	1 224
32	ILE D'YEU	1 195
33	DUNKERQUE	930
34	AUDIERNE	914
35	PORT VENDRES	788
36	ROYAN	744
37	FECAMP	-
	TOTAL 2010	**224 594**

Source : Association des directeurs et responsables des halles à marée de France, 11 février 2014

Sources et bibliographie

I - Sources

I.1 Archives publiques

I.1.1 Archives Départementales de Charente-Maritime

41 ETP : chambre de commerce La Rochelle, fonds XIXème

Série C : Assemblée générale

119 à 230, Procès-verbaux séances de la C.C.I. – Lettres et mémoires années, 1904-1913.

Série F – Rapports, avis et vœux

Transports ferroviaires : 447 à 467, dont :

447/4, Modifications à la configuration du réseau d'Etat (rattachement La Rochelle au réseau d'Orléans (1870-1924)

448/7, Statistiques des chemins de fer (Marennes et La Rochelle), 1877-1939

449/8 à 11, dont la Convention Etat-Orléans (1880-1910)

453/5, dont wagons frigorifiques pour transport des denrées

454, Gares, stations, lignes, dont la gare de La Rochelle

1 et 6 : Gare des marchandises, 5 : Statistiques

456, dont 12 : relations de La Rochelle avec la Suisse, 14 : transport de marée (1918-1968)

459-460/1 : tarifs grande vitesse par catégories de marchandises, 1861-1940

755, placement des navires à quai, 3 : Bassin à flot extérieur, emplacements réservés aux bâtiments à vapeur

757, travaux et aménagements, dont havre d'échouage, bassins intérieur et extérieur (allongement, aménagement, écluse).

803 : statistiques, tableaux, taxe sur les chalutiers, taxe d'outillage

804 : taxe de péage sur les chalutiers ou intéressant la pêche, 1920-1960

Statistiques portuaires : articles 810 à 877, dont :

840-850 : statistiques du port de La Rochelle (Ville et Pallice), de 1903 à 1938

857 : tonnage de la marée expédiée par la gare de La Rochelle, 1919-1939

Installations pour la pêche, magasins à poissons :

879/1 projet d'un port national de pêche à Vaugoin, 1917-1930, / 2 projet de construction d'une halle à poissons, quai Est, bassin extérieur, 1924-1948

880/3, construction et locations des magasins à poissons, quai Est, bassin extérieur, 1924-1948, /4, installation du chemin de fer à la gare de La Rochelle-Ville pour le service de la marée, 1925-1930

Ecoles administrées ou patronnées par la C.C.I.

894/5, Ecole d'apprentissage maritime, 1941-1944 – 6/Ecole rochelaise de pêche, 1917-1967, 7/ Ecole maritime et aquacole de Port-Neuf, 1958-1984.

Série K : Administration du commerce et développement économique

Pêche et produits de la mer (IV-163)

928/7, commerce de la marée et industrie de la pêche à La Rochelle et en général, 1826-1944

930/11, commerce et l'industrie de la pêche à l'étranger et aux colonies, 1842-1969

932/14, statistiques des pêches à La Rochelle, 1907-1935

933, produits des pêches et de la mer, Statistiques des pêches maritimes (France et ses quartiers maritimes, dont La Rochelle), années 1874-1917

934 : pêches et produits de la mer, statistiques des pêches maritimes (France et ses

quartiers maritimes, dont La Rochelle), années 1918 à 1938.

Série J : archives personnelles et familiales, archives d'entreprises, Archives d'associations

Sous-série 106 J: Jean-Claude Menu, armateur, 1-211, dont :

- 1-7 : Archives de l'Association Rochelaise de pêche à vapeur (1925-1955) :
  PV des comités de direction et assemblées générales
- 8-56 : Syndicat des armateurs (1965-1977)
  PV des assemblées générales et autres réunions, correspondance
- 57-94 : Dossiers et études (J.-C. Menu)
- 95-103 : Documentation
- 104-114 : Nouvelles glacières

Sous-série 4 J 4482 : armements Frédéric et Jam**,** années 1963-1974 (acquisition nouvelle, mai 2013).

Sous-série 123 J: Maître Michel Rambour**,** Administrateur judiciaire à La Rochelle (1950-1990) : liquidation d'affaires d'armateurs à la pêche, de mareyeurs, dont :

- 63-66 : Jean Marcaillou, armateur à la pêche.
- 146 : S.A. Laharrague, Mareyeur à La Rochelle (1972-2001).
- 206 : Jean et Nero Guéran, armateurs du chalutier *Maire Jean Guitton*
- 346-347 : Robert Sanquer, armateur.
- 401-402 : Société de quirataires du chalutier Notre dame de l'Armor, 1967-1976.
- 1067 : Louis Le Bailly, armateur à la pêche, chalutiers *Fram* et *Suroît.*

Sous-série 164 J : Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle (XXe siècle), archives déposées par F. Castaing, directeur général de la société des « Chalutiers de La Rochelle et

ancien Président du syndicat (volume de 7,9 ml, inventaire non encore réalisé)

Chemises les plus intéressantes :

- Armement A.R.P.V. (J.C. Menu)

Courriers divers (dont apports 1971-1973, port de La Rochelle et fiches par navire).

- Armement Les chalutiers de La Rochelle (F. Castaing)

Coupons des actions des Chalutiers de La Rochelle (Armement F. Castaing) :

Coupon 23 et actions nouvelles- Exercice 1947 ; coupon 24 (1948), coupon 25.

Actions et parts Chalutiers de La Rochelle (non daté : 1918, lors de création de la société ?) :

noms, adresses et nombre de parts et d'actions.

Ateliers et chantiers de Bretagne, Nantes, dossiers techniques, 1931.

Belloir Edouard, importateur de charbon, courriers avec F. Castaing, 1925-1926.

Chabirand Marcel, Courtier d'Assurances, Nantes, échange de courriers, 1919-1926.

Chaluts, 2 boîtes de dossiers techniques et rapports, 1950-1960.

Construction chalutier Nord-Caper (lancé en 1966).

Boîte non titrée : chemises sur le chalut Vigneron-Dahl et ses essais.

Dossiers divers : chemise de statistiques diverses : apports et nombre de chalutiers à

La Rochelle (1971-1976) – dossier très riche.

Elections au Conseil d'Arrondissement, Canton Ouest De La Rochelle, février 1928, 2 dossiers.

Pêches (relevé des apports des chalutiers Castaing), 1946.

Pêches 1952 (résultats par chalutier)

Dossiers divers : rémunération des marins pêcheurs au minimum garanti et à la part

Mutation parmi les équipages, Bureau d'embauche 28-2-1929 au 15-2-1933).

Cahier des détenteurs d'actions de la Société des Chalutiers de La Rochelle en mai 1964.

Correspondance (personnelle de F. Castaing (1924-1926).

Cie Blanzy-Ouest : marché de charbon (années 1920).

Sans intitulé, correspondance diverse, Société de F. Castaing (dont fournisseurs de charbon).

Harlé assurances (pour navires de F. Castaing).

Antioche, hélice, années 1970.

Antioche II, contrôles et travaux de réparation, 1965 à 1979.

Avocette, sinistres 1951-1956.

Avocette, accidents et maladies marins, 1950-1953.

Bernache, assurances maritimes, 1941-1954.

Casoar, accidents et maladies marins, 1954-1956.

Héron, accidents et maladies des marins, 1948-1953.

Joselle, accidents et maladies marins, 1950-1953 et 1953-1956

Harlé, sinistres, 1948-1952.

Helle, dossier technique du chalutier.

L'Abeille, déclarations de salaires pour assurances, 1937-1954.

Nord-Caper, caractéristiques techniques, 1967

Tadorne, assurance

Picorre, assurance, 1948-1955.

sinistres, 1949-1955.

Peoria, plans du chalutier, 1973-1974.

Val de Saize, sinistre, dossier assurance1945

Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, bureau, conseil et 4ème commission, 1929.

Pêche morue (Casoar, Avocette 1951-1952).

Relevés des Pêches (par chalutiers Castaing) : 6 chemises pour les années 1945, 1947, 1948, 1949, 1950 et 1951.

Deutz et Jos, moteurs diesel, dossier technique, 1931.

Société d'exploitation industrielle des produits de la mer, courriers, 1926-1929.

Glacière M.M G.L. Meyer and C°, Mondonnex (La Rochelle): construction bâtiments 1926.

Madame H. Taillade (dossier sur la congélation du poisson – visite d'un bateau) 1928.

Boîtes non marquées : 2 (titre personnel : chaluts dossiers techniques).

- Armement Onfroy Maurice : *Antiochus* et *Paliria*

- Armateurs divers : Mancell Bernard, Martineau, SOGERAP , Onfroy Maurice, ….

- Armement Véron : fiche de pêche 10 août 1978.

- Chambre de commerce La Rochelle :

  Espèces vendues, 1986-1987.

  Inscriptions et cours, années 1977 à 1989 : chalutiers, apports et cours par journées

- Comité Central des Armateurs de France : courriers (années 1931-1932, en période de crise).

- Union des armateurs à la pêche de France, dossiers 1986, 1987.

- Occupation allemande et collaboration économique : 6 chemises vides de tout document, intitulées : « Telegrammes Allemands » - « *Rustungskommando* » - « Tarifs et livraisons *Runstunkommando* » - « *Runstungskommado* : feuilles éditions » - « *Lieferschein-Wehrmacht* » - « Cantines indiquées par la Runstungskommando ».

-Venue de M. Cavaillé, Ministre, 29-9-1975

- From : prix de retrait

- Société coopérative SACDIP (créée en 1963) : chemises par armateurs rochelais :

  Constitution de la société

  Nouveaux statuts, non daté.

  Certificats d'actions nominatives (4 registres)

  Toublanc- société Lebon-Toublanc, 1967-1969, Onfroy Maurice, Jean Gaury, 1965-1971 ;

  Société Dahl, Auger (André), Laurent (Jacques), A.R.P.V. (J.C. Menu), SMT (Société Maritime de Pêche), Marguerite Onfroy, Simon Gaury, actions/paiements/courrier SACDIP

- Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle

  Chambre de Commerce (La Rochelle), 1986-1987 (espèces vendues).

  Comptabilité du syndicat, comptes généraux de 1965 à 1972. Puis de 1973 à 1975.

  Salaires et traitements employés du syndicat, 1975-1981.

  Majoration des salaires forfaitaires, 1968-1976.

  Contrats (de travail) : minimum garanti – A la part - 1975

Courriers divers (échange avec la Fédération des Syndicats d'Armateurs à la pêche

de l'Atlantique (1973-1974).

Difficultés d'exploitation : courrier et statistiques 1976 (Menu J.-C.) : nombre d'emplois.

Dossiers communs : lettres et rapports du Président Menu, années 1968-1974.

Pêche artisanale (réunion de la section pêche artisanale du syndicat, 1974-1977.

Sous-série Jx : journaux

Jx 87 : La Charente-Inférieure, en particulier une série d'articles sur les travaux concernant l'arrivée du

chemin de fer à La Rochelle : 1856 : n° 29, 1857 : n° 30, 34, 50, 51, 61, 67, 68, 71, l'inauguration du

nouveau bassin à flot, 1862 : n° 32 et 34, l'arrivée des chalutiers à vapeur, 1905 : n° 52, le transport du

poisson et sa congélation, 1905 : n° 71 et 94.

Jx 19 : Le Courrier de La Rochelle, 1849 à 1941.

Jx 39 L'Echo de La Rochelle, 1831-1941.

Jx 262 : Sud - Ouest : quotidien régional.

Jx 264 : Charente-Maritime, en particulier l'année 1994 : 8 et 9.

Série M : administration générale et économie du département

13 M 1, Chambres et bourses du Commerce, dont 13 M 1/5, C.C.I. de La Rochelle

14 M 2, Activité syndicale, dont 14 M 2/8, Grèves des marins pêcheurs et radio de chalutiers.

Organismes locaux :

982, dont :

Chambre syndicale des mareyeurs de La Rochelle, 1909-1928

Syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur, 1925

Ports maritimes de commerce et ports de pêche en général

379-26 : sociétés commerciales, 1862-1924.

380-35 : registre du commerce, 1920-1934.

393-13 ; grèves et conflits du travail, 1872-1929.

454-1 et 6 : gare de marchandises de La Rochelle, 1864-1897, 1911-1941.

841 et 842 : statistiques portuaires, Registre des ports de La Rochelle Ville et Pallice.

857 : tonnage de marées expédié par la gare de La Rochelle, 1919-1931.

879/2 : projet de halle aux poissons (1949).

897/10, Navires attachés au port de La Rochelle, 1897-1952.

928/7, Commerce de la marée et industrie de la pêche à La Rochelle, 1826-1944

929/9 et 10, Commerce des produits de la mer et dérivés, 1838-1930.

992-993, Ports étrangers (commerce et pêche), documentation, … 1840-1950

3M1 : Légion d'honneur

PER 406 : ***Aunis éco***, périodique, 1957-1970, en particulier les années 1957-1970.

Série P, finances, cadastre, eaux et forêts, postes

Sous-série 5 P, art. 2207-2332, Direction des douanes de La Rochelle, dossiers de navires.

(plus de 1.300 dossiers de navires de pêche rochelais, par ordre alphabétique, comprenant en particulier leurs certificats de francisation).

Série S, travaux publics et transport

Sous-série 4 **:** mer, ports, transports maritimes

Généralités

3259, réglementation de la pêche dans l'enceinte des ports ou bassins de commerce 1854-1867

Exploitation

3257, Ports de La Rochelle et des îles de Ré et d'Oléron : tableaux et états statistiques des mouvements de ports, états des bateaux de pêche côtière, correspondance, 1854-1877.

4000, Ports de La Rochelle et de l'Île de Ré : états annuels et trimestriels de la navigation

1892-1895.

4118, Ports de La Rochelle et de l'île de Ré : états annuels, 1924-1940.

Statistiques, trafic des ports

3923, Port de La Rochelle, mouvements des navires, 1906-1923.

11825-11832, Registres des mouvements journaliers d'entrée et de sortie de navires des bassins, dont :

- 4119, Relevés mensuels, 1924-1940.
- 5657, Relevés annuels, 1888-1892.

Port de La Rochelle

Généralités

12215, Projet d'ensemble des travaux du port : descriptifs justificatifs, 1811.

3423, Projet de troisième bassin à flot au Marais-Perdu pour de petites embarcations, 1861-1872

3437, Projet général d'amélioration du port (…), 1837-1841.

3438, Plans divers, 1822-1856.

5846, Avant-projet d'extension du port de pêche (plans), 1895-1899.

Bassin à flot extérieur

11763, Bassin, écluse et pont tournant : plans, 1837-1843.

3450, Raccordement de la gare des chemins de fer des Charentes avec la gare des chemins de fer d'Orléans et avec les quais du bassin, 1870-1877.

3973, Allongement : plans (3 plans 1921, 1 plan XXe siècle) XXe siècle.

12198, Allongement : plans (XXe s.), XXe siècle

4705, Allongement de 70 mètres : demande des armateurs des chalutiers à vapeur de La Rochelle, 1908-1914.

3390, Allongement du bassin, suppression de la cale actuelle et construction de 213 mètres de quai, 1912-1914.

12206, Allongement du bassin, suppression de la cale actuelle et construction de 213 mètres

de quai, 1919-1927.

4644, 4830, Avant-projet, 1920.

3393, Allongement du bassin, dossier d'exécution, 1922-1927.

Bassin à flot intérieur, dont travaux de réparation.

Havre d'échouage, travaux de réfection et construction d'appontements, XIXe siècle.

Port de pêche

3443, Projet de création d'un port de pêche dans le Marais-Perdu, 1892-1919.

12514, Avant-projet de port de pêche à Vaugoin : plans, 1920-1924.

Sous-série 5. chemins de fer**,** dont chemins de fer d'Orléans (ligne de Poitiers à La Rochelle et Rochefort) : art. 7148.

Série T, enseignement, affaires culturelles, sports

Sous-série 1 T, archives des écoles, dont Registres par écoles et collèges (enseignants et élèves), dont :

- 1T 1150-1157, Ecole Bonpland (garçons).
- 1T 1140-1144, Ecole Valin (filles).

Série U, **justice**

6U5 (1815-1955) : Tribunal de Commerce de La Rochelle

Procédure commerciale : registres pour l'inscription des faillites, 1881-1895, 1896-1903

2-3

Registres de comptabilité des faillites et des liquidations judiciaires

24 : 1921-1929

15 : 1928-1935

23 : 1934-1951

Registre du commerce, Immatriculations, 1920-1938

72-115

Dossiers de faillites et liquidations judiciaires :

dont métiers de la mer :

art. 197-199, mareyeurs

art. 191-196, armements à la pêche, particulièrement pour la période de la crise des années 1930

196 : H. Véron et Cie, 1936-1937

Série W : versements effectués par l'ensemble des administrations du département

Sous-série1294 W **:** D.D.E, Service maritime

Douanes, Division de La Rochelle :

- Dossiers des navires francisés radiés, 1940-1981, 1230 W 1 à 101.

- Dossiers des navires hypothéqués, 1961-2007, 2584 W.

- Jaugeage et port d'attache, 1954-1998, 2624 W.

Sous-série 1310 W : Renseignements généraux.

Sous-série 1409 W : Tribunal de Commerce La Rochelle

400: Armateurs rochelais, années 1940-1950, dont A.R.P.V. (1941), Oscar Dahl et Cie (1941-1942).

401: René Maubaillarcq et Cie, armateur, 1943 (dissolution).

427 : Société Pêche et Armement à la pêche, La Rochelle, 1949-1957.

Sous-série 2124 W : Affaires maritimes, statistiques par ports

Sous-série 2141 W : Monographies annuelles des pêches maritimes

1 à 592 (dont La Rochelle: 2141 W 227-394) – Union Européenne, 1970-1982, 1993 W 2.

Sous-série 2266 W : Tribunal de Commerce (1937-1998)

11-33, dossiers annuels de liquidation judiciaire, redressement et faillite, 1956-1996.

Sous-série 2268 W : Registre du Commerce, personnes morales, 1954-1986

1-100 : radiations 1954-1978

Sous-série 2654 W : Tribunal de Commerce, Jugements divers (1921-1988).

36-41 : registres des faillites et liquidations judiciaires

Sous-série 2690 W : Tribunal de Commerce, registre des commerçants et des sociétés (1988-1998)

106-380, radiations personnes morales.

Archives du Syndicat des Marins de La Rochelle (commerce et pêche)

Remises depuis juin 2013 aux archives départementales de Charente-Maritime, en cours de classement. Classement provisoire par grands thèmes concernant la pêche.

Caisse nationale d'allocations familiales de la pêche maritime : réunions du conseil d'administration et de la

commission d'action sanitaire et sociale 1970-1971, 1978-1982, 1978-1978.

Prévoyance sociale (1947-1966).

CCPM : Licenciements et revenu de remplacement (1968-1979)

Pensions et préretraites 1977-1986.

Aide aux marins sardiniers, 1968

Caisse rochelaise d'entraide en faveur des familles de marins péris en mer, 1949-1951.

Comité national d'entraide aux familles de marins pêcheurs péris en mer, 1951

Pêche côtière : congés, chômage (1963-1985).

Durée du temps de travail, conventions collectives

Conditions générales d'engagement, contrats des ports de pêche (1946-1963)

Contrats, accords, effectifs de la pêche, 1950-1954.

Salaires à la part et au mois (1964-1983)

Contrat minimum garanti, 1975.

Contrat d'engagement sur le chalutier *Casoar* du port de Fécamp, 1952.

Contrat d'engagement sur le chalutier *Angoumois* de La Rochelle, 1976-1983.

Contrat d'engagement et de partage des chalutiers de 110 tx et plus du port de La Rochelle, 1964-1976.

Salaires forfaitaires (1986-1988).

Salaires officiers navigants

Salaires personnel d'exécution au large (1980-1983)

Accords armateurs/syndicats de la pêche (1955-1986).

Contrat d'engagement à la part, 1949-1951.

Engagement des équipages des chalutiers à la pêche fraîche, 1946.

Halle marée CCI, comité consultatif, 1980-1982 et divers.

Halle marée CCI, comité consultatif, 1981-1982.

Halle marée CCI, règlement, 1975.

Comité local des pêches maritimes de La Rochelle, 1948-1951

Comité local des pêches maritimes de La Rochelle, 1950-1951.

Comité local des pêches, 1965-1986.

Comité local des pêches, 1967-1973.

FROM Sud-ouest,1968.

FROM Sud-ouest,1969-1971.

Conseil général, aide à la pêche, 1976-1977.

Inscription maritime, correspondance, 1953-1958.

Grèves 1953-1966 ; 1983-1986.

Conflit pêche 1980.

Conflit de la pêche, prix du poisson, 1947-1975.

Conflit des congés payés pour les bateaux à la part et au mois, 1963-1965.

Corporation des pêches maritimes, 1942-1943.

Syndicats d'armateurs, 1955

Syndicat des armateurs à la pêche hauturière, 1945-1952.

Syndicat des armateurs à la pêche fraîche, 1948-1955.

Comité central des pêches maritimes, 1945, 1945-1948, 1947-1950, 1949-1950, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980.1980-1987.

Comité central des armateurs de France, 1983-1986.

Prix du poisson, 1942-1946.

Prix du poisson, 1944-1946

Situation des pêches maritimes rochelaises, 1968-1974.

Situation des pêches maritimes rochelaises, 1968-1974.

Situation des pêches maritimes rochelaises, 1977.

Classement des chalutiers J3 de La Rochelle, 1963-1967.

Pêche collective en Mauritanie, 1966.

Chalut pélagique, 1975-1980.

Syndicat des marins CGT, 1963. – statuts

Syndicat des marins CGT La Rochelle, répertoire des syndiqués de 1957 à 1976.

Syndicat des pêcheurs côtiers La Rochelle, statuts, 1966.

Fédération nationale des syndicats maritimes, 1952-1971, 1965-1971, 1968-1972, 1981, 1982-1983, 1984-1986.

Fédération nationale des syndicats maritimes, congrès nationaux, 1956-1962, 1983.

Fédération nationale des syndicats maritimes, circulaires « pêche », 1948-1951.

Ministère des transports : programme de mesures en faveur des pêches maritimes, 1981.

CEE, 1871-1978.

CEE, 1968.

Accords franco-espagnols, 1969-1977.

Comité central des pêches maritimes : accords franco-espagnols, 1963-1983.

1.1.2 Service Historique de la Défense - Rochefort-sur-Mer (SHD).

Archives de l'Inscription Maritime, Quartier de La Rochelle, Série 6 P : rôles d'équipage, armements, désarmement, dont les sous-séries :

- 6 P 1 : Dépêches ministérielles, 1853-1949.

- 6 P 2 : Courrier arrivé des autorités supérieures.

- 6 P 3 : Courrier départ de La Rochelle, 1 à 15 : 1945-1966.

- 6 P 4 : Matricules des gens de mer, 1764-1953.

Dont les inscrits maritimes :

. 6 P 4/49 : Inscrits provisoires, 1894-1909.

. 6 P 4/64 : Inscrits définitifs, 1883-1911.

. 6 P 4/73 : Inscrits définitifs, 1949-1950.

. 6 P 4/74 : Inscrits définitifs, 1950-1952.

- 6 P 5 : Pensions et divers concernant les marins, An XI-1971, dont des rapports détaillés d'incidents, maladies, accidents, naufrages, etc, 1922-1975.

Dont :

. 6 P 5/19 et 23 : Jugements par le Tribunal de Commerce, 1942-1955.

. 6 P 5/31 : Statistiques des gens de mer, dont contrats de pêche, 1917-1966.

. 6 P 5/47 : Dossiers d'inscription, Statistiques de pêches maritimes, 1954-1971.

. 6 P 5/61 : Naufrages, accidents de mer, décès, disparitions, 1922-1959.

. 6 P 5/148 : Syndicats professionnels, marché du travail, conventions collectives, statut.

. 6 P 5/152 : Travail, armateurs, 1949-1970.

. 6 P 5/161 : Statistiques des gens de mer, 1964-1965.

- 6 P 6 : Rôles d'équipages, armements, désarmement, depuis 1767.

Dont les rôles des chalutiers à vapeur :

. 6 P 6 277 : 1903-1913

. 6 P 6 278 : 1914-1918

. 6 P 6 279 : 1919-1921

. 6 P 6 280 : 1922-1923

- 6 P 7 : Pêches.

Dont

. 6 P 7/ 1 : Epaves, statistiques des pêches, gens de mer, 1937-1967.

. 6 P 7/2 : Pêche en Mauritanie, 1939-1969.

.6 P 7/5 : Installations frigorifiques et congélation, organisation et statut des mareyeurs-expéditeurs,

1942-1968.

. 6 P 7/7 : Statistiques des pêches, 1943-1968.

. 6 P 7/13 : Statistiques des pêches, 1950-1968.

1.1.3 Archives du musée maritime de la ville de La Rochelle

Fonds privé JONCOUR Yves, ancien patron de pêche rochelais.

Journal de bord du chalutier *Péoria.*

Livrets maritimes de marins rochelais (250).

Témoignages d'anciens marins (300 récits et 350 interviews sonores et filmés).

Photothèque de navires rochelais (plus de 4 000).

I.2 Entretiens et archives privées

AUGER André*,* ancien armateur à la pêche industrielle rochelaise, *Entretien*, musée maritime, 28 septembre 2011.

CASTAING Elian, *Entretien*, 15 décembre 2011. Échange qui a permis de compléter la bibliographie de son grand-père F.J. Castaing, armateur à la pêche industrielle à La Rochelle.

COUSIN Jeanine, ancienne secrétaire du syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, *Entretien*, 15 octobre 2011.

DUBOIS Jean-Paul, ancien marin à la pêche et au commerce, ancien président du club des jeunes marins, *Entretien*, 3 avril 2014. Informations sur la Mission de la mer de La Rochelle

GAUBERT Yves, ancien journaliste, *Entretien*, 28 janvier 2013. Mise à disposition de ses archives personnelles : articles parus dans *Le Marin* (1988-2010).

GAURY Simon, fils de l'armateur Simon Gaury, *Entretien*, 28 janvier 2013, Information sur la vie de son père et sur l'armement Gaury.

JONCOUR Yves, ancien patron de pêche, Entretien, 12 décembre 2011. Archives privées remises au musée maritime de La Rochelle.

KERVAN Emmanuelle, petite-fille de Jean Kervévan, marin pêcheur et secrétaire du syndicat des marins pêcheurs (1945-1951), *Entretien*, 15 septembre 2012.

LABOUR Jean-Luc, ancien directeur de l'office du tourisme de La Rochelle, archives personnelles : dossier constitué en 1945 par l'armateur O. Dahl pour sa défense (accusation de collaboration économique).

LAURENT Jacques, ancien armateur-gérant, *Entretien*, archives personnelles sur son armement dans les années 1970, 28 mars 2014.

MENU Jean-Claude, puis son épouse, après le décès de son mari le 23 mai 2013, accès à leurs archives privées en octobre et novembre 2011, puis en juin, septembre, octobre et novembre 2013.

MORLIER Michel, ancien capitaine de l'armement Horassius, Entretien, 12 décembre 2012.

PILLARD Richard, ancien lieutenant de pêche sur *l'Angoumois, Entretiens* sur les conditions de pêche dans le Golfe, octobre-novembre 2011.

SENTIER Claude, ancien capitaine d'armement de l'armateur Robert Sanquer, Entretien, 18 décembre 2013. Informations sur la tentative d'implantation d'une base de pêche industrielle en Mauritanie en 1966-1968.

SUYROT Gérard, gendre de l'ancien armateur rochelais Oscar Dahl, Entretien le 14 janvier 2013 à Saint-Michel de Claueq, Le Mazeau (Vendée). Informations sur la vie d'Oscar Dahl.

TEILLET Henri, ancien patron de pêche artisanale, Entretien, 16 novembre 2011, musée maritime, Prêt d'archives et notes personnelles.

TESSON Bernard, aumônier de la Mission de la mer La Rochelle 1958-1970, *Entretien* aux Sables-d'Olonne, 25 avril 2013. Prêt de sa collection du petit mensuel ronéoté *Le filin* à l'adresse des gens de mer du port (Mars 1961-août 1970).

VERON François, archives privées de son père Henri VERON, armateur à la pêche à La Rochelle

Entretien au musée maritime, 15 janvier 2011. Deuxième rencontre le 23 janvier 2013. Prêt de deux registres des comptes-rendus et délibérations des assemblées générales de la Société H. Véron et Cie (du 20 mars1912 au 23 octobre1939).

VINET Emile, ancien ingénieur à la Société Les chalutiers de La Rochelle, *Entretien* à son domicile, 18 janvier 2011.

I .3 Sources imprimées

ALTAZIN E., Le transport du poisson frais par chemin de fer et le tarif spécial commun, Compte-rendu du *Congrès national des pêches maritimes de Bordeaux de 1907*, Orléans, A. Gout, 1908, p. 246-257.

BRONKHORST M., *La pêche à la morue*, Paris, Notes et rapports, n° 53, Office scientifique et technique des Pêches Maritimes, 1927.

BRONKHORST M., *La pêche du hareng*, Paris, Société d'Editions Géographiques, maritimes et coloniales, 1928.

BRONKHORST M, *La pêche du maquereau*, Paris, Société d'Editions Géographiques, maritimes et coloniales, 1928.

BRONKHORST M., « L'exercice des arts traînants dans l'Atlantique », Mémoire présenté au *XIIe Congrès national des Pêches et Industries Maritimes,* 1931.

CAMENEN Joseph, *Regard sur une vie de marin pêcheur,* Rennes, Pen Duick, 1979, 238 p.

CLAVE Jean*., «* La pêche et la pisciculture en France »*, Revue des Deux Mondes*, t. 61, 1884, p. 164-198.

COMMISSION EUROPÉENNE, *Livre vert : l'avenir de la politique commune des pêches,* Bruxelles, 2001.

COMMISSION EUROPÉENNE, *Communication relative à la réforme de la politique commune de la pêche*, Bruxelles, 2002.

JOANNE Adolphe*, Itinéraire de Poitiers à La Rochelle, à Rochefort et à Royan : itinéraire descriptif et historique*, Paris, Hachette, Guides Joanne, 1862.

LAVIEUVILLE G., PERAUD J., *Congrès international des pêches maritimes, d'ostréiculture et d'aquaculture marine de Dieppe 1898*, Paris, Challamel, 1898, 433 p.

LEBRET R.-P., « L'organisation corporative dans les professions maritimes *»*, *Semaine sociale d'Angers*, Juillet 1935, Archives de l'évêché de Luçon (85)

LE DANOIS E. (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, 4 fasc., Paris, Notes et rapports de l'OSTPM, 1935-1936.

MATRAS-GUIN J., « Le mareyage en France : quelques difficultés de la première mise en marche des produits de pêche », *Actes de la Conférence internationale sur les pêches,* Université du Québec, 1986.

PAULY D (dir.), « Towards sustainability in world fisheries », *Nature,* n° 418, 2002, p. 689-695.

PAULY D., MACLEAN J., A *perfect Ocean: the state of fisheries and ecosystems in the North Atlantic Ocean*, Island Press, 2002.

PAULY D., "Why the international community needs to help create marine reserves", quatrième réunion du processus consultatif officieux ouvert à tous, sur les océans et le droit de la mer (ONU), New-York, 4 juin 2003.

PERARD M.J., MAIRE M., *Congrès international d'aquaculture et de pêche : mémoires et comptes-rendus de séances 1901*, Paris, Challamel, 603 p.

PFISTER-LANGANAY C., VILLIERS P., « La pêche en Manche et mer du Nord, XVIIIe-XXe siècles, Actes du Colloque de Boulogne-sur-Mer, 18-21 mai 1995, Boulogne-sur-Mer, *Cahiers du littoral*, HS, 1998.

POLIDOR M., « Situation de l'industrie des pêches maritimes en 1907 », Rapport au *Congrès national des pêches maritimes de Bordeaux de 1907*, Orléans, A. Gout, 1907, p. 96-167.

RECHER J., *Le grand métier, journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, Terre Humaine, n°31, 1977, 480 p.

ROCHE Georges, « Sur la décrudescence des rendements de la grande pêche du 'poisson frais' au large de nos côtes du Sud-ouest », *C.R. Ass Franç. Av. Sci*., 1892, p. 494-503.

TREVES T., « La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international,* 1992, p. 885-904.

I.4 Filmographie

LECORRE Jean-François, « La Rochelle port breton », *Magazine Le littoral FR3 Ouest*, coproduction Lazennec Bretagne - FR3 Ouest, 1997, 30'.

LA PATELIERE Denys (de), *Le bateau d'Emile*, Film Sonor et Intermondia films, 1962, 98'.

HAON G., *La Rochelle*, *Un grand port de pêche sur l'Océan Atlantique*, 1927, 17', Fonds Goursaud, FAR La Rochelle.

II- Bibliographie

II.1 Outils : annuaires statistiques, atlas, dictionnaires

ABBES René, *Atlas des pêches françaises dans les mers européennes*, IFREMER, Rennes, Ouest France, 1991, 99 p.

Affaires maritimes quartier de La Rochelle, *Monographies annuelles des pêches maritimes.*

Affaires maritimes de Lorient: *monographies annuelles sur l'industrie des pêches maritimes du quartier de Lorient.*

CHAUSSADE Jean, CORLAY J-P, *Atlas des pêches et cultures marines en France*, Montpellier, Edition GIP Reclus, 1988, 104 p.

CHAUSSADE Jean, CORDAY Jean Pierre*, Atlas des pêches et cultures marines, France, Europe, Monde,* Rennes, Ouest France - Le Marin, 1990, 252 p.

C.I.E.M., *Bulletin statistique des pêches maritimes* (Europe), Copenhague (annuel).

Conseil international pour l'exploitation de la mer, *Bulletin statistique des pêches maritimes*, Copenhague, (annuel).

DURON M*., Le dictionnaire des bateaux,* Toulouse, Milan, 2000, 221 p..

FAO, *Atlas des ressources biologiques des mers,* Paris, ONU-FAO, 1972.

FAO., *Statistiques des pêches : captures et quantités débarquées*, Rome (annuel).

IFREMER *Statistiques de pêche par division C.I.R.M*. et *par métier*, ISTPM

IFREMER, *Statistiques du port de pêche de La Rochelle,* ISTPM

IFREMER, *Flottilles et pêches maritimes du sud du Golfe de Gascogne*, Paris, 1988.

IFREMER, *Bilan des ports de pêche, 2000-2006*, Hors-séries annuels, Le Marin.

Marine marchande, *Annuaire statistique des pêches maritimes.*

MERRIEN J., *Dictionnaire de la mer*, Paris, R. Laffont, 1963 (rééd.), 643 p.

Ministère de la pêche, *Statistiques générales des pêches maritimes,* depuis 1916, Imprimerie nationale.

Ministère de l'agriculture, des Pêches et de l'Alimentation de Grande Bretagne, *Atlas of the seas around the British Isles,* Londres, 1981.

NEDELEC C., GEORGE J.-P., *Dictionnaire des engins de pêche*, Paris, Ouest-France-Le Marin-IFREMER, 1991.

OCDE., *Dictionnaire multilingue des poissons et produits de la pêche*, Oxford, Fishing News Book, 1990.

ONU- FAO, *Atlas des ressources biologiques des mers – Statistiques des pêches : captures et quantités débarquées,* Rome, FAO, 1972.

TREVES T., La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, *Annuaire français de droit international,* 1992, p. 885-904.

VERGER-FRANCHESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime,* Paris, Laffont, 2002.

II.2 Histoire économique et sociale des XIXe et XXe siècles

AGULHON M., *La France de 1940 à nos jours,* Paris, Nathan, 1988, 250 p.

Archives nationales du monde du travail, cote 60 AQ, *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*.

BECKER J.-J., *Histoire politique de la France depuis 1945,* Paris, A. Colin, 1988, 191 p.

BELTRAN A., GRISET P., *La croissance économique en France, 1815-1914*, Paris, A. Colin, 1994,189 p.

BERGERON L., *Les capitalistes en France, 1780-1914,* Paris, Gallimard, 1978, 233 p.

BERSTEIN, Serge, *Histoire du XXe siècle*, *1945-1973*, Paris, Hatier, 1996, 331 p.

BRAUDEL F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Librairie académique, Perrin, 1979, 544 p.

BRAUDEL F., LABROUSSE Ernest, *Histoire économique et sociale de la France,* t. 4: 1880-1950, Paris, PUF, 1993.

CARON F, *Histoire économique de la France, XIXe-XXe siècles*, Paris, Colin, 1981, 320 p.

CARON F, *Histoire des chemins de fer en France*, Tome 1, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, 700 p. ; t. 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005, 1029 p.

CROUZET F., *De la supériorité de l'Angleterre sur la France : l'économie et l'imaginaire*, Paris, Perrin, 1999, 596 p.

DIATKINE D., GAYMAN J.-M., *Histoire des faits économiques*, t. 2, *Croissance et crises en France de 1895 à 1974*, Paris, Nathan, 1995, 256 p.

ECK J.-F., *Histoire de l'économie française depuis 1945*, Paris, A. Colin, 1996, 191 p.

FRIDENSON P., STRAUS A., *Le capitalisme français, XIXe-XXe siècles. Blocage et dynamisme d'une croissance,* Paris, Fayard, 1987, 427 p.

HOBSBAWM E.J., *Histoire économique et sociale de la Grande-Bretagne*, t. 2, Paris, Seuil, 1977, 368 p.

HEFFER J., SERMAN William, *Le XXe siècle – 1815-1914*, Paris, Hachette, 2011, 319 p.

LAFITTE-LAPLACE R., *L'économie charbonnière de la France*, Paris, Impr. Jouve et Cie, 1933, 765 p.

LEBLOND Paul, *Le problème de l'approvisionnement des centres urbains en denrées alimentaires en France*, Thèse de doctorat en droit, Université de Paris, Garnier, 1926, 135 p.

LEVASSEUR M., OLIVAUX J.-L., « Théorie du financement des entreprises et évolution de la fiscalité française », *Revue économique*, *volume 32, n°3*, 1981, p.490-512.

LOUAT A., SERVAT J.M., *Histoire de l'industrie française jusqu'en 1945. Une industrialisation sans révolution*, Paris, Bréal, 1995, 303 p.

RONAYOLO Marcel, *Le monde et son histoire*, t. 9, Paris, Bordas Laffont, 1968, 637 p.

ROWLEY A., *Evolution économique de la France du milieu du XIXe siècle à 1914,* Paris, SEDES, 1982, 520 p.

VERLEY Patrick, *L'échelle du monde,* Paris, Gallimard, 2013, 939 p.

II.3 Ouvrages maritimes généraux

BAVOUX Jean-Jacques, *Les littoraux français,* Paris, A. Colin, 1997, 268 p.

BEAUCHARD J., *Destins atlantiques entre mémoires et mobilité*, Datar, Paris, Éd. de l'Aube, 1993.

BOCHACA Michel, SARRAZIN Jean-Luc (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe – XVIe s),* Rennes, PUR, 2007, 262 p.

BORDES G. (dir.), *La mer (grands dossiers alpha de),* Paris, EDENA, 1975, 320p.

BORDE C., *Calais et la mer 1814-1914*, Villeneuve d'Ascq, PU du Septentrion, 1997, 352 p.

BORDE C., « La création du Comité Central des Armateurs de France (13 janvier 1903) : enjeux internationaux et nationaux du lobbying maritime français (191-1906) », *Revue d'histoire maritime,* n°5, 2006, p.221-237.

BUTEL P., *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Librairie académique, Perrin, 1997, 358 p.

CABANTOUS A., « Les citoyens du large, les identités maritimes de la France (XVIIe – XIXe siècles) », *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 2001, p. 762-766.

CABANTOUS A., LESPAGNOL A. PERON F., *Les français, la terre et la mer, XIIIe-XXe siècle,* Paris, Fayard, 2005, 902 p.

CARRE F., *Les océans*, Paris, P.U.F. « Que sais-je ? », n° 92, 1983, 126 p.

CELERIER Pierre, *Les ports maritimes*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », 1957.

CHALINE C. (Dir.), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994.

CHARLIAT P.-J., *Trois siècles d'économie maritime française*, Paris, 1931.

COCHIN J., « Introduction à l'histoire maritime en France »*, Manuel des pêches maritimes françaises*, Le Danois É. (dir.), fasc. 1, Paris, OSTPM, 1935, p. 19-82.

COUTAU-BEGARIE H*., L'Histoire maritime en France*, Paris, Economica, Coll. Hautes études maritimes, n° 3, 1997, 114 p.

COLLECTIF, « L'Atlantique, un regard géographique », *Historiens et géographes*, n° 363, 1998.

COLLIN M. (dir.), *Villes et port, XIIIe-XXe siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994.

CONFOLENT D., « Les mutations de la pêche et la consommation de poisson en France, 1919-1945 »*, Le Poisson, une histoire extraordinaire*, Paris, Offimer, 2003, p.102-104.

CORLAY J-P., *Géographie sociale, géographie du littoral,* Poitiers, *Norois,* n°165, 1995, p. 247-265.

COUTAU-BEGARIE H*., L'Histoire maritime en France*, Paris, Économica, Coll. Hautes études maritimes, n° 3, 1997, 114 p.

FERNANDEZ A., MARNOT B. (Dir.), *Les ports du Golfe de Gascogne - De Concarneau à La Corogne (XVe-XXIe siècle),* Paris, PUPS, 2012, 229 p.

FRICONNEAU C., *La saga de la sardine et du thon : histoire de la pêche et de la conserve de Nantes aux côtes de Vendée,* Le Château d'Olonne, D'Orbestier, 1999.

HERUBEL M., *Les ports maritimes*, Paris, PUF, 1943.

HERUBEL M., *Les pêches maritimes françaises à la fin de 1908*, Brest, Ligue maritime française, 1909, 28 p.

LE BOUËDEC G., *Les bretons sur les mers*, Rennes, Ouest France, 1999, 252 p.

LE BOUËDEC G., CHAPPE F., *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, Rennes, PUR, 2000, 720 p.

LE BOUËDEC G., PLOUX F., CERINO C., GEISTDOERFER A., *Entre terre et mer, sociétés littorales et pluriactivité (XVe – XXe s.)*, Rennes, PUR, 2004, 400 p.

LE BOUËDEC G., "La ville et le port au XIXe siècle : de la fusion à la juxtaposition et au divorce", *Identité maritime et évolution du cœur des villes atlantiques (XVIe - XXIe siècles),* Saint-Nazaire, CRHIA Université de Nantes, 8-10 juin 2006.

LE BOUËDEC G., « Le cabotage sur la façade atlantique française, XVIe-XIXe siècles, *Revue d'histoire maritime*, PUPS, n° 8, 2018, p. 9-37.

LE DANOIS E.., *L'Atlantique. Histoire et vie d'un océan*, Paris, Albin Michel, 1938.

LEGER J.-P., *Au gré des ondes par-delà les océans,* La Rochelle, La Découvrance, 2009, 295 p.

LE GOUGUEC A-F., *Les mutations du cabotage au XIXe siècle d'après les rôles de bord des maîtres au cabotage des quartiers de Vannes et d'Auray*, Mémoire de DEA, Université de Bretagne Sud, 2001, 244 p.

LENHOF J.-L., *Les hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, A. Colin, 2005, 796 p.

LOYRETTE, *Etude des structures actuelles sur le plan juridique et économique des sociétés d'armement industriel*, Paris, Secrétariat Général de la Marine Marchande, 1967, 182 p.

LUCCHINI L., VOELKE M., *Les Etats et la mer, le nationalisme maritime,* La Documentation française*, NED*, n°4451-4452, 463 p.

MANNEVILLE P. (dir.), *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, Paris, CTHS, 2001, p.185-197.

MARNOT B., « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 *», Histoire, Economie et Société,* n°3, 1999, 643-658.

MARNOT B., « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIXe siècle », *Flux,* n° 59, janvier-mars 2005, p. 10-21.

MARNOT B., « L'action des chambres de commerce dans la politique des ports en France au tournant des XIXe-XXe siècles », dans D. Barjot (dir.) et alii*, Industrie et politique en Europe occidentale et aux Etats-Unis (XIXe-XXe siècles),* Paris, PUPS, 2006, p. 193-208..

MARNOT B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe*, Paris, PUPS, 2011, 589 p.

MARNOT B. (dir.), *Le refus du déclin. Le port de bordeaux au XIXe siècle*, Bordeaux, PUB, 2013, 352 p.

MIOSSEC A., CABANNE C*., Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, CNED-SEDES, 1998, 471 p.

NIVOLLET A. (dir), *Gérer la mer*, Cahiers français, Paris, La Documentation française, n°208, 1982, 80 p.

PIRAZZOLI P.A., *Les littoraux*, Paris, Nathan, 1993.

POUCH J., *La mer*, Paris, Flammarion, 1939.

ROUSIERS (de) Paul, *Les grands ports de France, leur rôle économique*, Paris, A. Colin, 1909, rééd. University of Michigan Library, 2012, 260 p.

STURMEL P., *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010.

THOULET J., *L'Océanographie,* Paris, Gauthier-Villars, 1924.

TOUCAS P., *La mutualité au sein des populations littorales en Charente-Inférieure (1850-1945*), Paris, Librairie de l'Inde, 1997.

TRAMOND J., *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, Challamel, 1916, rééd. en 1927.

VALLAUX C., *Géographie générale des mers*, Paris, Félix Alcan, 1933.

II.4 Ouvrages généraux sur la pêche

BEAUGE L, BELLOC G., DESBROSSES P., « Les fonds de pêche de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique », *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 3, Paris, Notes et documents ISTPM, 1936, p. 17-32.

BELLOC G., DESBROSSES P., LE GALL J., « Les ports de pêche du littoral français », dans le *Manuel des pêches maritimes françaises,* E. Le Danois (dir.), fasc. 3, Paris, Notes et documents ISTPM, 1936, p.69-138.

BENOIST M., *Pêches et pêcheurs de France*, Paris, Horizons de France, 1947.

BERTHELOT, Sabin, *Etudes sur les pêches maritimes dans la méditerranée et l'océan*, Paris, 1868.

BESANCON Jacques, *Géographie de la pêche*, Paris, Gallimard, 1965, 523 p.

BOCHACA M., ARIZAGA B., GALLICE A., « Les pêches maritimes dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge », *Revue d'Histoire maritime*, n° 15, 2012, p. 45-72.

BOCHACA M., SARRAZIN J.-L. (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique.Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe – XVIe s),* Rennes, PUR, 2OO7, 262 p.

BOYER, Albert, *Les pêches maritimes*, Paris, PUF, 1967, 125 p.

BRETON Yvan, « L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcherie. Réflexion sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire », n° spécial sur les sociétés de pêcheurs, *Anthropologie et sociétés*, vol. 5, n°1, 1981, p. 7-27.

BUSSON Robert, *Les établissements de pêche et le domaine public maritime. Aperçu historique,* Paris, Librairie Baudoin, 1988.

CANEVET C., « Les pêches bretonnes : crise et redéploiement », Poitiers, *Norois*, n°107, 1980, p.454-456.

CARRE F., *Les ports de pêche français*, Paris, Marketing, 1981.

CARRE F., « Les pêches maritimes dans l'Atlantique du Nord-est », Paris, *Annales de géographie*, t.91, n° 504, 1982, p.173-204.

CARRE F., *Le ventre de la mer, Histoire des 50 ports de pêche de France*, Rennes, La Découverte, 1996, 375 p.

CHAUSSADE J., *Pêche maritime française : bilan et perspectives,* Paris, Grep, 1996.

CHAUSSADE J., *Les ressources de la mer*, Paris, Dominos Flammarion, 1997.

COUDE A., « Les pêches en République d'Irlande : évolution et structures actuelles », Poitiers, *Norois*, n° 84, 1974, p.507-526.

COULIOU J.-R., *La pêche bretonne, les ports de Bretagne-Sud face à leur avenir,* Rennes, PUR, 1998, 446 p.

COULL J.R., *The sea fisheries of Scotland: a historical geography*, Edinburgh, J. Donald, 1996.

DARDEL E., *La pêche harenguière en France, Etude d'histoire économique et sociale*, Paris, PUF, 1941.

DARDEL E., *Les pêches maritimes,* Paris, PUF, « Que sais-je ? », 1948, 126 p. ; nouvelle version par BOYER A., 1967.

DARDIGNAC J., *Les pêcheries du Golfe de Gascogne –Bilan des connaissances*, Rapports scientifiques et techniques d'IFREMER, n° 9, 1988.

DESBROSSES P., « La dorade commune et sa pêche », Paris, *Revue des Travaux de l'Office des Pêches Maritimes*, 1932, p.167-222.

DESCAMPS P., LEAUTE J.-P., *Flottilles et pêches maritimes du sud du Golfe de Gascogne (dans les quartiers de Noirmoutier à Bayonne)*, Paris, IFREMER, n°13, 1988, 221 p.

DOMINGO J.-B., *Aspects de la pêche industrielle*, Reims, UER Lettres et sciences humaines, 1978, 140 p.

DUFILHOL E., « La pêche à vapeur en Europe en 1909 », *Bulletin de la Société Bretonne de Géographie,* n° 87, 1902, p. 237-238.

DUHAMEL du MONCEAU, *Traité général des pêches*, Paris, 1769-1782, 3 vol.

DUPOUY A., *La pêche maritime et le pêcheur en mer*, Paris, A. Colin, 1955.

FOURNET P., « Les pêches maritimes britanniques : une activité en crise », Poitiers, *Norois*, n° 99, 1978, p.319-340.

FOURNET P., « Les marins pêcheurs de l'estuaire girondin : approche sociogéographique », Poitiers, *Norois,* n° 154, 1992, p. 121-130.

GLOUX H., MANAC'H J.-Y., *Les bateaux de pêche en Bretagne*, Paris, J.-B. Baillère et fils, 1939.

GLOUX H., *Voiliers de pêche du XXe siècle,* Paris, Du May, 1992, 167 p.

GOUELLAIN R., *Les pêches maritimes françaises 1918-1980,* Paris-Sorbonne, Doctorat d'Etat, 2 t, 1991, 1171 p.

GRANDBESANCON, « La pêche au thon dans le golfe de Gascogne ou la 'fortune de mer' à la fin du 19e siècle », Ière partie*, Equinoxe* n° 20, 1909, p. 39-43.

GUILCHER André, Coup d'œil sur la pêche maritime en France, Chroniques océanographiques, Poitiers, *Norois*, n° 5, 1955, p. 112-115.

GUILLOU A*., Analyse des structures de la pêche française dans le proche Atlantique de 1961 à 1977*, Thèse, Université de Nantes, 1977, 200 p.

GUILLOU A., NJOCK J-C., *Analyse des structures de la pêche dans les ports de la Côte Atlantique de 1961 à 1975*, IFREMER.

HERUBEL Marcel, *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*, Paris, Guilmoto, 1912.

HERUBEL Marcel, *L'évolution de la pêche*, Paris, Société d'Editions géographiques, maritimes et coloniales, 1928, 112 p.

HOLM P., « The Global Fish Market, 1850-1995 », in *Proceedings of the twelfth International Economic History Congress* (Madrid, August 1998), Universidad de Sevilla, vol. B15, 1998, p. 115-128.

JOUBIN L**.**, LE DANOIS E*., Catalogue illustré des animaux marins comestibles des côtes de France et mers limitrophes*, 2 fasc., Paris, Blondel de la Rougerie, 1925.

KERZONCUF J*., La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger*, Paris, Challamel, 1917, 492 p.

KREBS A., *Le thon (germon), sa pêche et son utilisation sur les côtes françaises de l'Atlantique*, Paris, 1936.

LE BIHAN D., *Organisation de producteurs des pêches maritimes en France et droit communautaire : l'adaptation de l'organisation du marché pour les produits de la pêche à la réglementation communautaire*, Brest, Institut de droit et d'économie de la mer, 1977, 144 p.

LE BOUËDEC G., COULIOU J.-R*., Les ports du Ponant de Brest à Saint Jean de Luz. Histoire et géographie des mondes portuaires,* Plomelin, Palantines, 2004, 480 p.

LEBRET L.T., SAUVEE J., *Pêcheries mondiales et marché du poisson, t.1,* Paris, PUF, Etudes et documents INSEE, 1950, 276 p.

LE FLOC'H Pascal, *La mesure des performances économiques des entreprises de pêche*, thèse de doctorat, UBO, 2009.

LE GALL J., *Etudes diverses sur la question du hareng,* Paris, Notes et Rapports de l'OSTPM, n° 48, 1926.

LE MEUR, « Les hauturiers le dos au mur », *Le Marin*, n° 2452, 8 juillet 1994, p. 26.

LOTURE (de) Robert, *Les pêches maritimes modernes : le milieu marin et la vie dans les océans ; la pêche à pied ; la pêche au large ; la grande pêche, etc*, Paris, Société d'Edition géographique, maritimes et coloniales, 1946, 375 p.

LOTURE (de) R., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Société d'Edition Géographique, Maritime et Coloniale, 1947.

MADIOT P., MALPERTU P., *Histoire d'armements à la pêche hauturière, de l'ACF à la Scapêche*, Paris, Ed.Babouji-MDV Maîtres du vent, 2008, 179 p.

MASSENET G., *Techniques et pratiques des grandes pêches maritimes*, Paris, A. Challemel, 1913.

MATRAS-GUIN J., « La criée en gros du poisson : producteurs, crieurs et mareyeurs », *Anthropologie Maritime,* n°2, p. 237-246.

MEUNIER V*., Les grandes pêches*, Paris, Hachette, 1890.

MEURIOT Eric, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983: politiques et réalités*, Paris, IFREMER, 1986, 156 p.

MOLLAT du JOURDIN M*., Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, 412 p.

MORDREL L., *Les institutions de la pêche maritime-Histoire et évolution - Essai d'interprétation sociologique,* thèse de droit, Paris, 2 t., CEASM, 1972.

MORIZUR Y., *Pêcheries de la Manche occidentale*, IFREMER, 1991.

OULD MOHAMED S. M., *L'évolution de la pêche en Mauritanie depuis l'indépendance à nos jours (1960-2009)*, thèse de doctorat en histoire, Université de La Rochelle, 2010.

PAPY L., *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde,* Thèse de géographie humaine, Bordeaux, Université Bordeaux III, 1941, 526 p.

PENCALET-KERIVEL F*., Histoire de la pêche langoustière. Les 'Mauritaniens' dans la tourmente du second XXe siècle,* Rennes, PUR, 2008, 414 p.

PODEVIN G.., *Le secteur des pêches maritimes*, Paris, La Documentation française, 2003.

RAULIN (de) G., *L'industrie de la pêche,* Paris, Société d'Editions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, Flammarion, 1939.

REGNIER J., « La pêche ? Une opération financière plus qu'une affaire de traditions et de sentiments », *France-pêche*, N° 67, 1962.

ROBERT-MULLER C*., Pêche et pêcheurs de Bretagne atlantique*, Paris, A. Colin, 1944, 616 p.

ROCHE G., « Rapport sur le chalutage à vapeur dans le Golfe de Gascogne », dans la *Revue des Sciences naturelles de l'Ouest*, t. 2, 1892, p. 5-19.

ROCHE G., « Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le Golfe de Gascogne », Paris, *Annales des Sciences Naturelles*, *Zoologie et Paléontologie, n° XV*, 1893, 84 p.

ROCHE G., « L'industrie française des pêches maritimes », *Revue Générale des sciences pures et appliquées*, 1895.

ROCHE G*., Les grandes pêches maritimes modernes de la France*, Paris, Encyclopédie scientifique des aide-mémoire, G. Masson, Gauthier-Villars et Fils, 1910, 164 p.

SAINT GERMAIN P., *La pêche*, Paris, France-empire, 1962, 185 p.

SIMON P., *Les pêches maritimes françaises*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », n° 199, 2000, 127 p.

STARKEY David, THORLEIFSON Daniel and ROBINSON Robb (eds), *Conflict, Overfishing and Spatial Expansion in the North Atlantic Fisheries, c.1400-2000*, Studia Atlantica, 2010.

STEINMETZ F., *Les déterminants de la trajectoire économique d'une pêcherie complexe : cas de la pêche française dans le Golfe de Gascogne*, UBO-Brest, 2010.

THOMAZI A., *Histoire de la pêche des âges de la pierre à nos jours*, Paris, Payot, 1935, rééd. 1947, 646 p..

VANHEECKHOËT M.-P., *La pêche maritime : production et débouchés*, Thèse de doctorat en sciences politiques et économie, Université de Lille, 1927.

VAUCAIRE M., *Histoire de la pêche à la baleine*, Paris, Payot, 1941.

VAUCLARE C., *Contribution à l'histoire économique et sociale des pêches maritimes françaises*, Paris, CEASM, 1980.

VAUCLARE C., *Les pêches maritimes en pays bigouden. Matériaux pour une contribution à l'histoire socio-économique des pêches*, IFREMER, 1985.

URVOIS P., NICOT P., « un banc d'essai pour le chalutage hauturier », *Le Marin*, n° 2765, 7 juillet 2000, p.12-13.

II.5 Pêche morutière

CAZEILS N., *Cinq siècles de pêche à la morue (Terre-neuvas et islandais),* Rennes, Éd. Ouest-France, 1997.

CHAPPÉE Fr., L'épopée islandaise, 1880-1914 : Paimpol, la République et la mer, Thonon-les-Bains, L'Albaron, 1990.

GROSSETETE A*., La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, Saint-Malo, L'ancre ancienne, 1988.

HERSART DE LA VILLEMARQUE J., La pêche morutière française de 1500 à 1950, *Repères océans*, n° 11, Paris, Ifremer, 1995, 134 p.

INNIS H.A., *The cod fisheries: the history of an international economy,* Toranto, University of Toranto Press, 1954.

KURLANSKY M., *Un poisson à la conquête du monde ou la fabuleuse histoire de la morue*, Paris, Lattès, 1999.

JOSSE L., *Terre-neuvas*, Grenoble, Chasse-marée Glénat, 2010, 448 p.

LA MORANDIERE (de) C., *Histoire de la pêche française à la morue dans l'Amérique septentrionale*, 3 vol., Paris, Maisonneuve et Larose, 1961.

LECHANTEUR M., *La fin des Terre-neuvas, Granville, 1900-1933*, Saint-Malo, L'Ancre de marine, 1989, 263 p.

LOCTURE R. de, *Histoire de la grande pêche de Terre-Neuve,* Paris Gallimard 1949, rééd. Éd. L'Ancre de la Marine, Saint-Malo, 1994.

MEUNIER V., *Les grandes pêches*, Pari, Hachette, 1871.

SOUBLIN L., Cent ans de pêche à Terre-Neuve (depuis Fécamp), H. Veyrier, 1991, 3 vol.

TETOUZE J., *L'industrie française de la pêche à la morue, sa situation actuelle*, Thèse de droit, Université de Bordeaux, 1930.

II.6 Pêche à la sardine

Anonyme (« Un pêcheur »), *De la pêche à la sardine et des industries qui s'y rattachent*, Quimperlé, Imp. De Th. Clairet, 1864, 49 p.

BERTIN F., *Penn sardin : deux siècles de pêche à la sardine*, Rennes, Ouest France, 2001, 124 p.

BOULARD J.-C., *L'épopée de la sardine, un siècle d'histoire de pêche*, Rennes, Ouest France, 1996.

D'AVIGNEAU A-M., *L'industrie des conserves de poisson en France métropolitaine,* Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Rennes, 1958, 590 p.

DUBOIS X., *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au XIXe s*, Rennes, PUR, 2004, 392 p.

DUPOUY H., «La grande crise sardinière 1902-1913 », *Equinoxe*, n° 6, Nantes, IFREMER, 1986, p.47-50.

FRICONNEAU C., La saga de la sardine et du thon : histoire de la pêche et de la conserve de Nantes aux côtes de Vendée, Le Château d'Olonne, Éd. D'Orbestier, 1999.

HERPIN E., « Pourquoi les sardines s'éloignent de nos côtes ? », *Revue des traditions populaires*, Paris, 1888, p. 98-99.

LACHEVRE Y., *La sardine : toute une histoire,* Quireper, Patrimoine maritime, 1994, 253 p.

LASTENNET Y., *La mutation de la pêche à Camaret de la sardine à la langouste*, Mémoire de maîtrise d'histoire, Rennes II, 1998.

LE BOUËDEC G., « Les reconversions des pêches sardinières sur le littoral de Bretagne Occidentale et Méridionale (1880-1930). Le rapport à l'innovation », *Mutations techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Evolution des systèmes techniques et sociaux. Actes du colloque*, Lorient, 1999, IFREMER 2001, p. 31-40.

LE GALL J, « Contribution à l'étude de la sardine des côtes françaises de la Manche et de l'Atlantique », Paris, *Revue des travaux de l'Office des Pêches*, t. 1, fasc. 2, 1928.

LE GALL T., *L'industrie de la pêche dans les ports sardiniers bretons-Crises et palliatifs*, Rennes, Imp. Guillemin et Voisin, 1904, 252 p.

OIZILLE H., *Les conditions économiques actuelles des industries sardinières françaises et portugaises*, Thèse de doctorat de droit, Université de Paris, 1926, 198 p.

ROBIN D., *Les pêcheurs de sardine au Pays basque et Bretagne au XVIIIe s : deux mondes en rivalité et aux franges de la pauvreté,* Thèse de doctorat d'histoire, Rennes II, 1997.

ROPERS L., *La crise sardinière, condition économique et sociale des marins pêcheurs sardiniers*, Paris, Bonvalot-Jouve, 1906.

SAINT-LEON M., DE SEILHAC L., *La crise sardinière*, Paris, Rousseau, 1913, 204 p.

TOSELLO-BANCEL F., *L'évolution de la pêche à la sardine sur le littoral français*, Thèse d'histoire, Paris IV, 1994.

II.7 Techniques de navigation et de pêche

BEAUFILS, « Du chalutage en Grande-Bretagne et principalement du chalutage à vapeur », Paris, *Bulletin de la Marine marchande,* 1906, p. 345-377.

BEAUGE L., *Manuel technique et pratique des grandes pêches maritimes*, Paris, Société d'Edition Géographique, Maritime et Coloniale, 1946.

BELLOC G., DESBROSSES P., LE GALL J., « Le chalutage », *Manuel des pêches maritimes françaises, fasc. 2*, Paris, 1935, p.19-50.

COCHIN J. (Commandant), « L'entrée du chalutier à vapeur. L'évolution de la pêche française. Conclusions », É. Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, facs. 1, Paris, 1935, OSTPM, p. 79-83.

CORNUDET X., *Du machinisme considéré spécialement dans ses applications à l'industrie de la pêche*, Thèse de droit, Université de Lille, 1909.

DANIC G. (coord.), GEISTDOERFER A., LE BOUËDEC G., THERET F.*, «* Mutations techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? »*, Actes du colloque, Lorient, 24/26 novembre 1999*, IFREMER, 2001, 262 p.

DELAIRE É., *Le rôle structurant du froid dans le milieu de la pêche en France : 1850-1960*, Thèse de doctorat en histoire des sciences et techniques, Université de Nantes, 2008, 405 p

FOURNET P., « Le chalutage pélagique dans les eaux côtières du sud-ouest de la France », Poitiers, *Norois,* n°106, 1980, 277-287.

MOLLAT du JOURDIN M., *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970.

PERCIER A., « Evolutions technologiques des moyens de capture », Paris, *La pêche maritime*, n° 1119, p. 475-480.

QUERO J.-C., « La pêche du merlu au filet maillant sur les côtes françaises de l'Atlantique », Paris, Sciences et pêche, *Bulletin de l'Institut des Pêches Maritimes*, n°168, 1968, 14 p.

SCHVINTE J., « L'application du froid à l'industrie de la pêche », É. Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, fasc. 4, Paris, 0STPM, 1936, p. 39-53.

VERDIER F., « La conservation du poisson à bord des navires de pêche », Paris, 10e congrès national des pêches maritimes et industries, 1927.

II.8 Commercialisation, froid et industries des conserveries

AVIGNAU (d') A.-M., *L'industrie des conserves de poisson en France*, Rennes, Imprimerie bretonne, 1958, 604 p.

BELLON P., *Rapport sur la commercialisation du poisson en France,* Paris, Secrétariat de la Marine Marchande, 1976, 147 p.

DIEUZIDE R., NOVELLA M., *Essai sur la technique de la conservation par le froid des poissons et autres animaux marins comestibles,* Alger, Ancienne Imprimerie Victor Heinz, 1950.

FAO, La glace et les produits de la pêche, *Rapport sur les pêches, n° 59*, Rome, 1975.

II.9 Ressource halieutique et dépeuplement des fonds

ASSOCIATION FRANCAISE POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES*,* Compte-rendu de la 21e session, Paris, 1892.

BELLOC G., *Note sur la croissance du merlu. Variations ethniques et sexuelles*, Paris, Blondel La Rougery, 1923, 32 p.

Ben MARIEM, *Interaction dans la pêche de merlu et de langoustine*, thèse : ingénieur de sciences agronomiques, ENSA, Rennes, 1997, 106 p.

BERNARD C., « Le chalutage à vapeur et le dépeuplement des fonds sous-marins », *Revue Philomathique de Bordeaux et du Sud-Ouest,* 1902, p. 145-165.

BEURIER J.-P ., « Ressources communes et exploitation économique : la rupture (l'exemple des pêches en haute mer) », *Mélanges en hommage à Alexandre Kiss*, Frison-Roche, 1998, p. 530-539.

BOUDE J.P., « La gestion des ressources halieutiques », *Economie et humanisme*, n° 273, p. 18-29.

CHAUSSADE J., *La mer nourricière : enjeu du XXIe siècle*, Paris, Champtoceaux, 1994, 154 p.

CHAUSSADE J., *Les ressources de la mer*, Paris, Flammarion, Dominos, 1997, 127 p.

CHAUSSADE J., CORLAY J.-P., « Le potentiel biologique de l'Atlantique et son exploitation », Paris, *Revue Historiens-Géographes*, n° 363, 1998, p. 169-198.

CLOVER C., *Surpêche, l'océan en voie d'épuisement. Menaces sur les poissons*, Paris, Demopolis et WWW-France, 2008, 356 p.

COULL J.R., *The sea fisheries of Scotland: a historical geography*, Edinburgh, J Donald, 1996.

CUNNINGHAM S., MAGUIRE J-J., "Factors of unsustainability and overexploitation in fisheries", FAO, 2002.

FOREST A., « *Ressources du Golfe de Gascogne* », Arcachon, Ifremer L'Houmeau, 1988, 12 p.

FOREST A., *Contribution à l'étude de la biologie et de la pêche du céteau dans le sud du Golfe de Gascogne,* thèse de doctorat en océanographie, Univ. Aix-Marseille, 1974, 114 p.

GUICHET Roger, *Le merlu européen, bilan des connaissances biologiques, évolution de l'exploitation, évaluation des stocks et mesures de gestion,* IFREMER L'Houmeau, 1996, 55 p.

INSTITUTE FOR EUROPEAN ENVIRONMENTAL POLICY, « Fisheries agreements with thirds countries – is the EU moving towards sustainable development ? », 2002.

LACK M., SHORT K., WILLOCK A., "Managing risk and uncertainty in deep-sea fisheries: lessons from orange roughy", *Traffic,* WWF, 2003.

LETACONNOUX R., « Effets de la guerre sur la constitution des stocks de poissons », Paris, *Cons.int. Explor. Mer,* 1948.

LETACONNOUX R., « Merlu. Le stock en 1950 »*,* Paris, dans *Cons. Int. Explo.Mer, Annales Biologiques. 7,* 1950, p. 49-50.

LETACONNOUX R, « Considérations sur l'exploitation du stock de merlu depuis 1937 », Paris, *Revue des Travaux de l'Office des Pêches Maritimes*, 1951, p. 72-89.

MERIEL-BUSSY M., « Le merlu du Golfe de Gascogne. Répartition bathymétrique saisonnière et composition du stock », Paris, *Cons. Int. Explor. Mer, Annales biologiques,* 1966.

QUERO J.-C., *Les poissons de mer des pêches française*, Paris, J. Grancher, 1984, 394 p.

QUERO J.-C., DARDIGNAC J. et VAYNE J.J., *Les poissons du Golfe de Gascogne*, IREMER/secrétariat de la faune et de la flore, 1989, 229 p.

PORTER G., *Estimating Overcapacity in the global fishing fleet*, WWF, 1998.

REVERET, J.-P., *Les pratiques des pêches: comment gérer une ressource renouvelable*, Paris, L' Harmattan, 1991, 198 p.

ROULE (Dr.) L., *Les poissons et le monde vivant des eaux*, Paris, 10 vol., Delagrave, 1926-1937.

TROADIC J.-P., *L'homme et les ressources halieutiques*, Brest, IFREMER, 1989.

II.10 Législation, sociétés quirataires

BEAUCOURT C., « De la copropriété des navires et de sa réforme par le statut de la loi n° 67-5 *»*, *Droit maritime français,* Paris, 1967, p.643-654.

BECET J.-M., LE MORVAN D., *Le droit du littoral et de la mer côtière,* Paris, Economica, 1991, 341 p.

BEURIER J.-P. *et al*., *Droits maritimes*, Groupe Juris LGDJ, tome 3, 310 p.

BYGODT G.O., « Quels investisseurs pour quelle rentabilité ? », *Colloque IETM, le quirat et l'investissement maritime, évaluer la qualité de l'investissement*, Paris, 18 décembre 1996.

FIEVET, *Des navires de dentistes français … le quirat,* Mémoire de DESS droit des transports, Université d'Aix-Marseille, 1996.

FORESTIER G., *La copropriété d'un navire de pêche: le quirataire,* Diplôme d'expertise comptable, Clermont-Ferrand, 147 p.

FRESQUET (de) R. F., *Du navire, esquisse de droit commercial maritime : articles 190 à 196, 216 à 220 du code du commerce*, Aix, A. Makaire, 1871, 142 p.

LUCCHINI L., VOELCKEL M., *Droit de la mer-La mer et son droit. Les espaces maritimes*, t. 1, Paris, Padone, 1990.

MOUSSU-ODIER F., « L'appel public à l'investissement privé : le droit français des quirats *», Colloque Droits maritimes,* Nantes, 13-14 mai 1997, CDMO Université de Nantes, t. 16, 1998, p.47.

PIERRONNET F.-X., *Le quirat-aide d'État à l'investissement maritime français, Bilan et perspectives*, DEA des sciences juridiques de la mer, Université de Nantes, 1997, 253 p.

PIERRONNET F.-X., « la loi du 5 juillet 1996 instituant le quirat-aide de l'Etat à l'investissement maritime français », 1999*, CDMO Université de Nantes,* 12 p.

II.11 Les gens de mer

BADIOU L., THIBAULT J.-L., *Les difficultés du recrutement à la pêche*, Paris, 1985, Sédes,.

BELLEC F., *La France des gens de mer : 1900-1950,* Paris, Chêne, 2001, 314 p.

BELLET D., « Les inscrits maritimes et la pêche à vapeur », Paris, *Revue politique et parlementaire* n° 123, 1904.

BENJAMIN Roger, *L'univers des marins. Etude sociologique sur les marins de commerce et les marins-pêcheurs français,* Paris, Fondation pour la Recherche Sociale, 1970.

BESNIER V., *Scènes de la vie maritime ou le monde meilleur*, Paris, Gallimard, 1985, 160 p.

BIGET D., « La première école de pêche en France : île de Groix, 1895 », Ecomusée de Groix, 1999, *Les cahiers de l'île de Groix*, n°4, p.47-56

BIGET D., *L'enseignement professionnel des pêches maritimes en France (1895-2008), Essai d'anthropologie historique,* Paris, L'Harmattan, 2009, 322 p.

BIGET D., *Ecoles de pêche EAM et EMA. Lycées professionnels maritimes*, Le Faouët, 2010, Liv'Editions, 221 p.

BONNEFF L. et M., *Pêcheurs bretons*, Paris, Guerre sociale, 1910, 48 p.

BOUSCAYROL -CORVEC M., *La rémunération à la part à la pêche maritime*, maîtrise de sciences sociales, Université de Nantes, 1985, 210 p.

BROUSSOLLE B., « Navigation à vapeur et conditions de vie des équipages à bord », *Chronique d'histoire maritime,* n° 48, p. 8-20.

CASSARD J.-C., *Les Bretons et la mer au Moyen Âge*, Rennes, PUR, 1998.

CAZEILS N., *Les gens de la mer*, Rennes, Ouest France, 1999.

CAZEUTS N., *Les gens de la mer. Insolite et quotidien*, Rennes, Ouest France, 1996, 140 p.

CHAUMETTE P., « La lente agonie de la rémunération à la part de pêche ? Du salaire minimum, des heures de travail et des abus », *Neptunus - E revue*, CDMO, Université de Nantes, 2003.

Collectif, *Sécurité et conditions de travail à la pêche, petite pêche, pêche côtière, pêche au large*, Paris, Ifremer, 260 p.

CORLAY J.-P., « Le conflit des pêches françaises en 1980 », Poitiers, *Norois*, n°121, 1984, p.155-169.

DEZERT G., *Les activités, le peuplement, l'habitat lié à la mer*, Paris, CDU, 1974.

DUPOUY A., *Pêcheurs bretons*, Paris, De Boccard, 1920, 232 p.

DUVAL J.-P*., Marin-pêcheurs de France,* Paris, Romain Pages, 2008, 190 p.

FICHOU J.-C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre Mondiale*, Rennes, PUR, 2009, 343 p.

FRAIN I., *Quand les bretons peuplaient les mers*, Paris, Fayard, 1979, 354 p.

GAUGUE A., *Affronter la mer. Les marins-pêcheurs au XXe siècle*, Paris, Hachette, 2003.

GERST D*., De la pêche - Sur quelques problèmes sociologiques des professionnels de la pêche maritime,* AGEAM, n° spécial 71, janvier-mars 1968.

HENRY B., *Des métiers et des hommes-Les moissonneurs de la mer,* Paris, Seuil, 1980, t. 5, 127 p.

JOSIE M., LADOUES G., *Patron-pêcheur*, Paris, Payot et rivages, 1997.

KNEALE A., *Marins-pêcheurs en mer d'Irlande*, Rennes, Ouest France, 1996, 253 p.

LAWTON R., LEE R*., Population and society in westerm european port cities, c.1650-1939*, Liverpool, Liverpool University Press, 2002.

LEBRET R-P., *La grande angoisse de nos familles côtières,* Saint-Malo, Secrétariat Social Maritime, 1937, 157 p.

LEBRET R.-P., *Les professions maritimes : à la recherche du bien commun*, Paris, Dunod, 1939, 226 p.

LE BOUËDEC G., « La pluriactivité dans les sociétés littorales XVIIe-XIXe siècles », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 109, 2002, p 61-90.

LE LANNOU M., « Pourquoi la Bretagne est-elle un pays de pêcheurs ?», Rennes, *Annales de Bretagne*, 1945, p. 70-73.

LUCAS Serge, *Marins : les métiers de la mer*, Douarnenez, Le Chasse marée, 1996, 319 p.

MARTIN L., *Les forçats de l'Océan*, Paris, Hermé, 1986, 284 p.

MEYER-SABLE N., *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais, 1830-1920*, Paris, L'Harmattan, 2005, 238 p.

MEYER-SABLE N*., Ce que savent les femmes de marins,* Glénant, 2011, 96 p.

ROUX M., *L'imaginaire marin des français. Mythes et géographie de la mer*, Paris, L'Harmattan, 1997, 221 p.

SEBILLOT Paul*, Le folklore des pêcheurs*, Paris, J. Maisonnneuve, 1976.

SEBILLOT Paul, *Le folklore de la mer*, Saint-Malo, L'ancre de marine, 1997, 172 p.

TESSON Bernard*, Au service des gens de mer et de l'Evangile, 1951-2001, 50 ans dans la vie d'un prêtre,* La Roche-sur-Yon, Siloe, 2010.

ROMET P., *Etude de la situation économique et sociale des marins pêcheurs*, Thèse de doctorat de droit, Université de Caen, 1901, 256 p.

SIZAIRE P., *Traité du parler des gens de mer*, Patrimoine et Médias, Jacques Sizaire, 1996, 592 p.

VERCEL R., *Pêcheurs des quatre mers*, Nantes, Imprimerie moderne, 1957.

VIAUD R., *Le syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes* (1890-1950), Rennes, PUR, 2005, 276 p.

VOURG'H F., *Pêche artisanale, pêche industrielle : problème de rémunération du travail*, Mémoire de maîtrise de sociologie, Université de Nanterre, Paris X, 1975.

II.12 Les ports l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord

Arcachon (bassin d')

ALLEGRE D., « De la pêche dans le Bassin et sur la côte extérieure d'Arcachon », Bordeaux, Faye, 1841 (tiré à part des *Actes de l'Académie royale de Bordeaux*), texte intégral de l'édition de 1841, Bordeaux, H. Faye, 29 p.

BOUCHET J.-M. et al., *Etude intégrée du Bassin d'Arcachon*, IFREMER, 1997, t. 5.

BOYE M*., Histoire inédite d'Arcachon (1857-2007)*, Cairn, 2007.

DANEZ C., BOYE M., *Une histoire du Bassin-Arcachon entre Landes et Océan*, Bordeaux, Mollat, 1995.

PEROTIN René, *Le chalutage à vapeur à Arcachon*, Bordeaux, Y. Cadoret, 1911, 166 p.

POUSSOU J.-P., LE FUR J.-N, *Bassin d'Arcachon*, Bordeaux, Sud Ouest., 2010, 93 p.

QUERO J.-C., *« Disparition ou raréfaction d'espèces marines au large d'Arcachon* », Actes du IIIe Colloque international « Océanographie du Golfe de Gascogne », 1993, p. 221-223.

QUERO J.-C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons marins (incidence des activités de pêche sur les poissons dans les eaux marines d'Arcachon du 18^{e} siècle à nos jours*, IFREMER, 1995, 126 p.

QUERO J.-C., CEDREDO O., *Incidence de la biodiversité ichtyologique marine, le Bassin d'Arcachon et le plateau continental sud Gascogne,* Ifremer, 1996, 356 p.

THIMEL A., LEAUTE J.-P., *La pêche dans le bassin d'Arcachon,* Ifremer, 1989.

Boulogne-sur-Mer et la mer du Nord

BOURGAIN J., Pêches et pêcheurs boulonnais en 1908 : essai sur les conditions de travail dans la pêche maritime et sur la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais, Wimille (rééd.), Éd. Punch, 1999

CANU E., *La pêche à Boulogne-sur-Mer*, Boulogne, 1899, 83 p.

CAPILLIER Th., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1880*, thèse de doctorat en histoire, Université de Lille III, 1996.

GUENNOC François*, La pêche boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, t.1, 1920-1957, Punch Éd, 2000, 192 p.

GUENNOC F., *La pêche boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, t.1, 1932-1957, Punch Éd., 2000.

GUENNOC F*., La pêche boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, t.2, 1957-1963, Punch Éd., 2004, 191 p.

HERUBEL M*.., Le port de Boulogne -sur-Mer*, Paris, Ed géographique, maritime et coloniale, 1925.

LE CLERCQ C., *L'industrie de la pêche maritime à Boulogne-sur-Mer*, Thèse de sciences politiques et économie, Université de Lille, 1905.

LOTTIN Alain, *Histoire de Boulogne-sur-Mer*, Lille, PU de Lille, 1983.

OUSTRIC G, *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIXe s*, Valenciennes, Le Téméraire, 1995, 286 p.

REISENTHEL Maurice, *Boulogne port de pêche*, Thèse, Université de Paris, 1927.

VILLIERS P. et PFISTER-LANGANAY Chr. (dir.*), La pêche en Manche et en mer du Nord, XVIIIe-XXe siècles,* Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 1998.

Concarneau

GLOUX Hervé, *Musée de la pêche : Concarneau*, Paris, Jean Picollec, 1987, 95 p.

GUEGUEN M., LE MAITRE L.-P ., *Matelots de Concarneau (1800-1914),* Concarneau, 1979.

Dieppe

AUBIN D. et al., *Dieppe, 1900-2000 : un siècle de vie*, Fécamp, Éd. des Falaises, 2000.

Douarnenez

COULIOU J.-R., BOULANGER J.-M., VIBROD A., *Ports de pêche en crise: exemple de Douarnenez,* Paris, L'Harmattan, 1998, 143 p.

LE BOULANGER J.-M., *Douarnenez de 1800 à nos jours : essai de géographie historique sur l'identité d'une ville,* Rennes, PUR, 2000.

PENCALET-KERIVEL F*., Pêches et pêcheurs de langoustes douarnenistes et camarétois dans les eaux mauritaniennes de 1945 à 1990,* Thèse : histoire, UBS/Rennes II, 1998.

Granville (et Cancale)

CONFOLENT D., *Granville et le monde de la mer : 1919-1945*, Thèse d'histoire, Université Paris-Sorbonne, 2003, 904 p.

LE BOT Jean, *La bisquine de cancale et de Granville*, Grenoble, Éd. Des Quatre Seigneurs, 1979.

MARIE V., *La « Grande pêche » à partir du quartier de Granville au XIX^{e} siècle (1814-1890) : les navires et les hommes,* mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Caen, 2004.

Groix (Île de)

ALLANIC C., *Groix, la mer et la pêche au XIX^{e} siècle*, Université de Bretagne Sud, maîtrise, 1999.

DUVIARD D., *Groix : l'île des thoniers, chronique maritime d'une île bretonne, 1840-1940,* Grenoble, Quatre Seigneurs, 1978, 405 p.

LE GUEN G., MEYNIER A., « Groix, banlieue de Lorient », Poitiers, *Norois,* n° 26, 1960, p.161-170.

Lorient

BOISSON P*., Emile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*, thèse d'histoire, 2 vol., Université de Bretagne Sud, 2010, 828 p.

BOISSON P., « Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939) », *Revue d'Histoire maritime*, PUPS, 2012, p.287-304.

CHAUMEL L., « Abrégé d'histoire de Lorient de la fondation (1666) à nos jours (1939) », *Annales de Bretagne*, n° 46, 1939, p. 66-87.

CHAUSSADE J., « Les difficultés de la pêche industrielle en France: l'exemple de Lorient », Poitiers, *Norois*, n°121, 1984, p.141-154.

DANIC Guy, *Marins pêcheurs en crise, la crise des pêches sur l'aire de Lorient,* Thèse de sociologie, Université de Nantes, 1982, 380 p.

DUPOUY A., *Brest et Lorie*nt, Paris, 1922.

FOURNET P., Lorient, port de pêche industrielle, Poitiers, *Norois*, n°102, 1979, p.193-207.

MUSSET G., « Le Port de Lorient », *Annales de géographie*, vol. 30, n° 166, 1921, p. 310-312.

PERRIN M., *L'Armement maritime à Lorient et dans sa région de 1700 à 1940*, Maîtrise, Université de Bretagne-Sud, 2003.

ROBERT-MULLER C., « Le nouveau port de pêche de Lorient, Chalutage et charbon »*, Annales de géographie,* n° 201, 1927, p. 193-212.

Petits ports de pêche de Bretagne

LE BOUËDEC G., Les petits ports bretons du XVIe au XIXe siècle, 2010, *revue Rives méditerranéennes*, n° 35, p. 61-78.

Sables-d'Olonne et littoral vendéen

BOUHIER A., « Le port de pêche des Sables-d'Olonne au cours de la période 1982-1990 », Poitiers, *Norois*, n° 151, 1991, p. 251-267.

CHAUSSADE J., *La pêche et les pêcheurs du littoral vendéen*, Les Sables-d'Olonne, ASSIDOM, 1973.

CHAUSSADE J., *La pêche et les pêcheurs du littoral vendéen*, Thèse de doctorat, Université Paris IV, 1971.

CHAUSSADE J., « La pêche artisanale vendéenne et ses problèmes », Poitiers, *Norois*, n°78, 1973, p.279-300.

FOURNET P., « Le dynamisme de la pêche artisanale sablaise », Poitiers, *Norois* n° 123, 1984, p.485-495.

Ciboure et la côte basque

EPALZA (de) M., « 100 ans de pêche, Ciboure », *Altxa Mutillak*, n° 6, 1999.

LABORDE S., *Les pêches maritimes basques entre déclin et recomposition*, thèse, Université de Nantes, 2007.

Yeu (île d')

FOURNET P., « La pêche à l'Iles d'Yeu », Poitiers, *Norois* n° 92, 1976, p.555-577.

Grande-Bretagne

COULL J.R., *The sea fisheries of Scotland: a historical geography*, Edinburgh, J. Donald, 1996.

ROBINSON Robb, *A History of the Yorkshire Coast Fishing Industry 1780-1914*, Hull University Press, 1987

ROBINSON R., "The Sea Fisheries of the Northwest European Continental Shelf, c.1100-1850" in Starkey, D.J., Thor, J. & Heidbrink, I. (eds), 2009, *A History of the North Atlantic Fisheries, Vol. 1: from early times to present day*. Bremerhaven, German Maritime Museum, 37 p.

Canada

ABGRALL J.F., RAINELLI P., « La pêche québécoise et son contexte général », Poitiers, *Norois*, 1983, n° 119, p.333-347.

CHOUINARD O*., Les transformations structurelles dans l'industrie de la pêche et le rôle des organisations de pêcheurs dans la péninsule acadienne*, 1946-1990, thèse de doctorat, Université du Québec à Montréal, UQAM, 1992.

DANEAU M., *Les Pêches maritimes au Québec : enjeux économiques et intervention de l'Etat*, Sainte-Foy, Presses de l'Université de Laval, Québec, 1991.

LANDRY N., *Eléments d'histoire des pêches : la péninsule acadienne du Nouveau-Brunswick*, 1890-1950, Québec, Septentrion, 2005.

II.13 Ouvrages généraux sur La Rochelle et la Charente-Maritime

AUGERON M., GUILLEMET D., *Champlain ou les portes du nouveau monde,* Paris, Geste, 2004, 414 p., AUGERON M., POTON D., VAN RUYMBEKE B., *Les huguenots et l'Atlantique* – Volume 1 *: Pour Dieu, la cause ou les affaires*, Paris, Les Indes savantes, 2009, 564 p. – Volume II : *Fidélités, racines et mémoires*, 2012, 516 p.

AUGERON M., MAHE J.-L., *Histoire de La Rochelle*, La Crèche, Geste, 2012, 255 p.

ANONYME, *Comment fut créé le port de La Rochelle*, La Rochelle, s.d., Rumeur des âges, 31 p.

BERAUD R., *Petite encyclopédie monumentale et historique de La Rochelle*, La Rochelle, Ruppela, 1981.

BEZIAUD N., DENIS S., *Scènes de la vie rochelaise*, Saint Jean d'Angély, Bordessoules 1991.

BOURDIEC E., « Les bretons à La Rochelle », *Le Chasse marée*, n° 52, 1990, p. 20-21.

BOURRIAU R. (dir.), *La Rochelle et l'Aunis en 1928*, La Rochelle, Comité local d'organisation du 52e Congrès de l'Association Française pour l'avancement des sciences, Imprimerie de l'Ouest, 1929, 323 p.

CARLUER J.-Y., POTON D., *Les protestants de l'Ouest*, La Crèche, Geste édition, 2007.

CCI La Rochelle, *Etablissements portuaires de La Rochelle*, La Rochelle, CCI, 1975.

CHESNEL M., « Problématiques littorales », 1996, La Rochelle, *Revue de la Saintonge et de l'Aunis, t. 22*, Fédération des Sociétés savantes de la Charente-Maritime, p.131-147

COLLE R., *Petite histoire de La Rochelle*, La Rochelle, Rupella, 1982.

COMBES J., LUC J.-N*., La Charente-Maritime. L'Aunis et la Saintonge des origines à nos jours*, Saint Jean d'Angély, Bordessoules, 1981, 444 p.

COURNEAU E., *La Rochelle disparue*, La Rochelle, Masson, 1904, rééd. en 2006, A et T,

DARDE F., *La Rochelle au visage marin,* La Rochelle, Pijolet, 1938, 140 p.

DAVID F., *La Rochelle: étude fonctionnelle des quartiers,* Mémoire de DES de géographie, Université de Poitiers, 1961.

DELAFOSSE M., *La Rochelle, ville océane*, La Rochelle, La rose des vents, 1953.

DELAFOSSE M., « Marins et marchands bretons à La Rochelle aux XVe et XVIe siècles », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, T. XXVIII, 1953, p.53-71.

DELAFOSSE M., (dir.), *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, Privat, 1985 (rééd. 1991, 2002).

DION R., « Les origines de La Rochelle et l'essor du commerce atlantique au XIIe et XIIIe siècle », Paris, *Norois*, n° 9, 1956, p. 35-50.

ERRATH Ch., SILAR R., *La Rochelle fille de la mer*, Mougon, Geste, 1996, 116 p.

FAVREAU R, PEROUAS L*., Histoire de La Rochelle*, Toulouse, Privat, 1991.

GENET C., MOREAU L., *Les deux Charentes sous l'occupation et la résistance*, Gémozac, La Caillière, 1987, 221 p.

GILLES B., « Une région européenne au cœur de l'arc atlantique », COMBES Jean (dir.), *Histoire du Poitou et des pays charentais*, Clermont-Ferrand, G. Tessier/De Borée, 2001, 538 p.

JOURDAN J.-B.-E., *Ephémérides historiques de La Rochelle*, 2 vol., La Rochelle, Siret, 1861-1871.

JULIEN-LABRUYERE F., *Dictionnaire biographique des charentais et de ceux qui ont illustré les Charentes*, Saintes, Le croît Vif, 2005, 1472 p.

LUC J.-L*., La Charente-Maritime. L'Aunis et la Saintonge des origines à nos jours*, Saint Jean d'Angély, Bordessoules, 1981.

MARTINETTI Brice, *Les négociants rochelais au XVIII*^{e} *siècle. Formations, évolutions et révolutions d'une élite*. Thèse d'histoire, La Rochelle, Flash, 2012.

PAPY L., « La Rochelle et la mer *»*, Université Bordeaux III, *Mélanges* Viers, 1975, p. 421-429

POUSSON A., VERT L., *La Rochelle, ses industries et ses ports*, La Rochelle, Imp. de l'Ouest, 1928.

ROCHE G., « Le chalutage à vapeur dans le Golfe de Gascogne », *Revue des sciences naturelles*, 1892, p. 5-19.

SAUZEAU T., *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais XVIII-XIXe s*., La Crèche, Geste, 2005, 342 p.

SAUZEAU T., « Les pêches du littoral saintongeais de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860) », *Revue d'Histoire maritime,* Paris-Sorbonne, PUPS, 2012, p.161-182.

THOMAS A., *La Rochelle, mémoire des rues*, Alain Thomas, 1994.

TOUCAS-TRUYEN P., *La mutualité au sein des populations littorales en Charente-Inférieure* (1850-1945), Paris, 1998, Librairie de l'Inde.

TRANCHANT M., *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, 224 p.

VEILLOT T., La ville blanche, La Rochelle, Rupella, 1992.

II.14 La pêche à La Rochelle et en Charente-Maritime

AM La Rochelle et CCI La Rochelle, *La pêche à La Rochelle, des Carmes à Chef de Baie*, brochure spéciale inauguration du nouveau port de pêche, 1994.

BELLOC G., « Poissons de chalut – Etude monographique du merlu *»*, *Revue des Travaux de l'Office des pêches maritimes*, 1929 et 1935.

BERTAUD C., « Les conserveries de sardines à La Rochelle », *Aunis Econ*, 2001, n°124

BERTAUD Christophe, « La grande pêche à La Rochelle », *Aunis Econ*, 2004, n°140

BIARD V., « Querelles de chaluts : un épisode de la pêche industrielle », *Le Chasse Marée*, n°52, 1990, p.8-19

BOUCARD J., VEILLOT T., GAUBERT Y., POITEVIN B., TOUCAS P*., Les marins de La Rochelle*, La Crèche, Geste, 1997, 151 p.

CAMENEN J., *Regards sur une vie de marin pêcheur*, Paris, 1979, Pen Duick, 238 p.

CHAUCHET F., « La Rochelle : tout va à vau-l'eau sauf la pêche artisanale », *France- pêche*, octobre 1977, p 46-49.

CHESNEL M., « La crise de la pêche rochelaise à l'épreuve d'une stratégie portuaire mal calibrée », Poitiers, *Norois*, 1996, p.775-785

COGNACQ G., « Petite histoire de la halle à marée, La Rochelle », *Aunis Eco,* n°8, 1975, p 20-21.

DARDE F., « Le port de La Rochelle », *Le Pays d'Ouest*, n°6, 1948, p. 11-14.

DARDIGNAC J, *La pêche à La Rochelle: évolution de l'effort et de la valeur des apports*. Note présentée à la réunion de l'OCDE 29 novembre/3 décembre 1971, La Rochelle, ISTPM, 1971.

EYBRALY G., *La pêche à La Rochelle de 1958 à 1994 : étude d'un port en crise,* Mémoire de maîtrise, La Rochelle, Flash, 2001, 181 p.

FOURNET P., « L'évolution récente de la pêche rochelaise », Poitiers, *Norois* n°87, 1975, p.443-461

FOURNET P., « Les pêches maritimes charentaises et leurs problèmes », Poitiers, *Norois* n°100, 1978, p.625-630.

FOURNIER C., GAUBERT Y., « Bilan des ports de pêche en Charente-Maritime », Rennes, *Le Marin H.S*., 1997.

GUEGUEN J., « Déplacements saisonniers de la dorade. Essai d'interprétation des statistiques de La Rochelle (1966-1968) et des premières expériences de marquage », Paris, *Cons. Int. Explor. Mer.,* 1970.

GUELFI André, *L'original*, Paris, Robert Laffont, 1999, 369 p.

GUICHET R, « Relations entre le pouvoir de pêche et les caractéristiques des chalutiers de La Rochelle dans la pêche du merlu », Paris, *Cons. Int. Explor. Mer,* 1970.

GUICHET R., GUEGUEN J. et GUILLOU A., « La pêche du merlu et de la dorade, analyse des statistiques d'effort de pêche et de production des années 1966-1967-1968 », Paris*, Revue des travaux de l'Institut des Pêches Maritimes,* 1971, p.239-286.

GUILLARD J., « La pêche rochelaise », 2006, *Généalogie en Charente-Maritime*, 2006, n°68.

GUILLOU A., « La pêche artisanale à La Rochelle. Sa contribution aux apports de merlu », Paris, 1970, *Cons. Int. Explor. Mer*.

JONCOUR Y., LABAT P., MORNET R., « Les sardiniers », *Il était une fois La Rochelle*, 1995, n°6, 21 p.

LARTAUT J., Pêche, ostréiculture et mytiliculture en Charente-Maritime, *Norois,* n°29, 1961, p.49-51.

LE BOURDIEC E., « Les bretons à La Rochelle », *Le Chasse Marée*, n°52,1990, p. 20-21.

LE CLUZIAT L., *La pêche en Charente-Maritime,* Paris, Nathan, 1996.

MAHE J.-L., *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, Imprimerie rochelaise, 2003, 135 p.

MAURIN C., *Le merlu du Golfe de Gascogne et les cantonnements*, Travaux de l'ISTPM, note, 4 p.

MERIEL-BUSSY P., « La pêche du merlu à La Rochelle. Analyse des statistiques de 1966 », Paris, *Cons. Int. Explor. Mer., 1968.*

MENU J.-C., *La Rochelle: deux nouveaux ports deux destins*, Paris, 2002, Geste, 2002, 101 p.

MÔRCH C., *Le port de La Rochelle : son passé, sa situation présente, son avenir,* La Rochelle, 19 juin 1925, Conférence, .Médiathèque M. Crépeau-Patrimoine,

MOREAU C., *Annuaire de l'armement à la pêche*, Paris, Ed. Maritimes, 1960.

MUSSET G., *La Rochelle et ses ports*, La Rochelle, Siret, 1890, réédité, Bastion, 1999, 158 p.

MUSSET G., *Les rochelais à Terre-Neuve (1500 – 1789),* La Rochelle, 1899, Chez l'auteur.

PAROLES DE ROCHELAIS, *Le monde de la pêche- belles marées et furies de temps*, n°15, Parole de rochelais, 2006, 224 p.

PAROLES DE ROCHELAIS, *C'était l'encan- La rochelle les mains dans le poisson 1949-1994*, La Rochelle, Paroles de rochelais, 2010, 160 p.

PLAYS J.-M., *Vécu d'un marin pêcheur de La Rochelle*, La Rochelle, RCE Imp., 2012, 191 p.

POITEVIN B., *Mémoires des techniques, mémoires des quartiers de La Rochelle*, La Rochelle, 1995, Ed. Astrolabe, 1995.

PORCHERON J.-M., ROCHEAU A., « Un port de pêche : La Rochelle », *Textes et documents pour la classe,* n° 218, Paris, CNDP, 1979, 23 p.

POUSSON A., VERT L., *La Rochelle : ses industries et ses ports*, La Rochelle, CCI, 1928, 143 p.

QUERO J.-C., « Les poissons en vente au marché de La Rochelle en 1603 », La Rochelle, *Annales de la Société des sciences naturelles de la Charente-Maritime,* Imp. de l'Ouest, 1998.

RENARD R., « Le transfert du port de pêche de La Rochelle à Chef de Baie », Poitiers, *Norois*, 1994, p. 725-733

ROCHER D., *La pêche industrielle à La Rochelle*, Mémoire de maîtrise, Paris, Université Paris-Sorbonne, 1976, 176 p.

ROCHEAU A., « Un port de pêche de l'Atlantique : La Rochelle », *Il était une fois La Rochelle*, n° 1, 1998.

ROUSSEL J.-P., *Les marins de La Rochelle*, La Rochelle, Geste, 1997, 151 p.

SACRÉ P., *Etude d'un port de pêche pendant l'entre-deux-guerres : La Rochelle, premier port de pêche de la façade atlantique*, Mémoire de maîtrise, La Rochelle, Flash, 1999, 183 p.

SAIRIGNE-COTTEZ, « Les morutiers rochelais », *Aguaine* n° 4, 1974, p. 271-275.

TOUCAS-TRUYEN P., « *La mutualisation des marins-pêcheurs dans le port de La Rochelle à la fin du XIXe s »*, *Revue de la Saintonge*, Tome 21, 1995.

TOUCAS-TRUYEN P., « Le conseil municipal de La Rochelle et la question maritime (1850-1914) », *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, *Actes du colloque international de Lorient*, 9-1998, Rennes, 2000, PUR, p. 645-652.

VACHÉ R., L*a pêche maritime : La Rochelle, premier port de pêche français sur l'Atlantique*, thèse de droit (science économique), Université de Paris, 1931, 249 p.

WOLKOWITSCH M., « L'organisation des relations La Rochelle-La Pallice avec l'arrière-pays et son influence sur l'activité portuaire », Poitiers, *Norois*, n° 17, 1958, p. 41-50.

Sitographie

Archimer, archives d'IFREMER, http://archimer.ifremer.fr/

Cimarconet, www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet

Blue Ocean Institute, Seafood Guide, www.blueoceaninstitute.org

Caisse rochelaise d'entraide aux familles des marins péris en mer, www.crefmpm.com

Centre de Droit Maritime et Océanographique (C.D.M.O.), Université de Nantes, www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/ce (volumes annuels d'articles)

Conseil International pour l'exploitation de la mer : www.ices.dk

Musée maritime, histoires maritimes rochelaises, www.histoiresmaritimesrochelaises.fr

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture: www.fao.org

Glossaire

Ballast : réservoir sur les bateaux et sous-marins permettant de changer l'immersion ou l'équilibre

Barre (de) : la barre est le module de manœuvre du gouvernail. Être de barre, c'est être de quart à la barre du navire.

Beaupré : le mât de beaupré est un mât dit *majeur* (clé de mâture) d'un navire. Il se trouve à la proue du navire et est incliné vers l'avant. Il se trouve au-dessus de l'étrave.

Bielle : pièce dotée de deux articulations, une à chaque extrémité, dans le but de transmettre une force, un mouvement ou une position.

Brasse : unité de mesure d'une distance ou d'une profondeur de la mer, soit 1 mètre 65.

Bœuf (pêche en) : pêche utilisant deux navires pour tirer un chalut.

Bolinche ou senne tournante : filet tournant coulissant. Tiré depuis le navire, ce filet de plusieurs centaines de mètres de longueur permet tout d'abord d'encercler le banc de poissons préalablement repéré. Le filin glissé à l'aide d'anneaux dans la partie inférieure du filet est ensuite tiré. Celui-ci forme alors une poche dans laquelle le banc de poissons se trouve prisonnier. Le filet est ensuite ramené progressivement le long du bateau. Les poissons, capturés vivants, sont alors amenés à bord du navire à l'aide de grandes épuisettes.

Bossoir : dispositif de levage utilisé sur les navires pour hisser, déborder, affaler une annexe, une ancre, une embarcation de sauvetage.

Brasse : un millième de mille marin, soit 1 m 83.

Brick (en anglais brig) : bateau muni de deux mâts, un grand mât et un mât de misaine, possédant des voiles carrées, gréées sur des vergues, ainsi qu'une brigantine à l'arrière. Ces deux mâts peuvent avoir une quête (être un peu inclinés).

Bulbe d'étrave : renflement à l'avant de la coque d'un bateau, au niveau du brion, en dessous de l'étrave. La principale fonction du bulbe d'étrave est de créer une vague à l'avant du système normal de vagues généré par le navire en route ; à une certaine vitesse, le creux de cette vague additionnelle coïncide avec le sommet de la vague d'étrave, qui se retrouve annulée : la résistance hydrodynamique est ainsi réduite et le navire peut aller plus vite pour une même puissance. De plus, la première crête de vague est déplacée à l'avant, ce qui augmente virtuellement la longueur à la flottaison du navire et donc sa vitesse maximale théorique.

Carénage ou radoub : série d'opérations de révision périodique de la coque d'un navire en vue de lui redonner ses qualités nautiques (vitesse), ainsi que dans le cas d'une coque métallique de limiter la corrosion. Il comporte le nettoyage de la coque sous la ligne de flottaison, et généralement le décapage des restes d'anti-fouling, et la remise en peinture.

Caseyeur : bateau de pêche en usage notamment en Bretagne, utilisant des casiers destinés à la pêche aux tourteaux, araignées, homards et étrilles.

Castle (chalutiers de type) : la classe Castle de chalutiers militaires a été construite d'après des spécifications de l'Amirauté britannique pour adapter des plans de chalutiers civils au dragage des mines durant la Première guerre mondiale pour la Royal Navy. Cette classe a pour origine le chalutier *Raglan Castle* de 1915 choisi par la Royal Navy pour servir à sa conception. Le chantier naval Smith Dock Compagny, Limited en fait l'adaptation. Ces chalutiers seront nommés *chalutiers de l'Amirauté* (*Admiralty class trawler* en anglais). 145 unités sont construites en temps de guerre, 55 autres après guerre.

Château d'un navire : superstructure dépassant de la coque. Terme aujourd'hui réservé à une superstructure située au milieu (dans la longueur) du bateau. Le terme ancien de « château avant » est remplacé par gaillard, ou « gaillard d'avant », de même que le « château arrière » est remplacé par la dunette.

Chasse-marée : le terme désigne initialement un métier. Il évoquait les mareyeurs qui acheminaient les produits de la pêche vers leurs lieux de consommation. On retrouve déjà ce nom dès 1350 dans une ordonnance rendue par Jean II en faveur des Chasses-marées contre les pourvoyeurs des maisons du Roi, de la Reine et des princes qui arrêtaient ces forains, qui prenaient le poisson destiné à Paris. Au début du XVIIIe siècle, chasse-marée désigne, sur la côte Atlantique de la Bretagne, une grande chaloupe de pêche gréée de 2 voiles au tiers. Ce bateau est très rapide. Ainsi, il permettait de transporter très rapidement la sardine depuis son lieu de pêche jusqu'aux cités portuaires entre Nantes et Bordeaux. Ce métier capital pour la Bretagne Sud garde toute son importance jusque vers 1860-1870 (généralisation des usines de conserve).

Chaudrée : part de la pêche prélevée pour être donnée aux marins pêcheurs. Sorte de soupe de poissons épaisse originaire des régions littorales de la Charente-Maritime et de la Vendée. Historiquement, le terme désignait le contenu du chaudron - parfois localement appelé chaudière. En Aunis, la chaudrée désignait plus spécifiquement une soupe confectionnée par les pêcheurs avec les poissons trop petits pour être vendus. Au XIXe siècle, l'historien *Georges Musset* la définit comme « *une macédoine de menu fretin, de menus poissons* » et comme « *la portion de pêche prélevée pour la consommation des marins ou du patron d'un bateau* »

Chien : puissante mâchoire d'acier servant à réunir les 2 funes du chalut pendant le trait (chalutiers à pêche latérale).

Cordier : navires pêchant aux lignes et aux cordes. Ce sont de petits vapeurs de 12 à 18 mètres de long, 20 à 25 tonneaux bruts, 40 à 115 chevaux. Leur équipage n'excède pas 12 hommes. Beaucoup sont en bois. Ils sont presque tous localisés dans la région de Boulogne [Note du Commandant Cochin, In Ed. Le Danois Manuel des pêches maritimes françaises, facs. 1, Paris, 1935, p. 79].

Cotre : gréement de bateau à voile, généralement ponté et à quille (contrairement au dériveur), et qui ne possède qu'un mât central. À la différence du sloop, il porte une surface de voile divisée à l'avant (au moins 2 voiles d'avant).

Cotriade : repas du marin autrefois composé de la soupe de poisson et du poisson ayant servi à faire la soupe. Se dit aussi de la part de poisson accordée au marin à chaque marée.

Chaloupe : grosse embarcation de construction plus robuste que celle d'un canot. La chaloupe sardinière, à voile et à rame, fut aussi très utilisée durant l'apogée de la pêche à la sardine dans les ports de la pointe du Finistère.

<u>Chaluts</u> :

Senne ou **seine**: filet très long en forme de tablier, halé par deux filins fixés aux deux extrémités, servant au halage et au rabattage des poissons, traîné par un ou deux bateaux. Ces sennes étaient connues sous le nom de « Traînes » ou de « Tournées », selon les régions. C'est une technique de pêche très ancienne qui consiste à capturer les poissons à la surface en pleine eau en l'encerclant à l'aide de ce filet. Il est monté sur deux ralingues*, l'une garnie de flotteurs et l'autre d'un lest. Les Égyptiens utilisaient des sennes plus de 2 500 ans avant J.-C.

Chalut bœuf ou gangui : chalut tiré par l'arrière, exploité en Méditerranée, qui exige l'utilisation simultanée de deux navires.

Chalut à perche : filet à poche dont les 2 extrémités sont soutenues par 2 pièces en fer forgé appelées patins ou étriers. La perche, d'un diamètre de 10 à 12 centimètres, pouvait atteindre jusqu'à 14 et 15 mètres. Les patins ont la forme d'un étrier dont une des branches est munie d'une semelle large et plate pour glisser sur le fond, tandis que l'autre reçoit une des extrémités de la perche qu'il maintient ainsi élevée à une certaine hauteur au-dessus du fond.

Chalut à panneaux, dit ***Ottertrawl :*** chalut à poche, auquel 2 plateaux de bois étaient fixés de chaque côté de la poche, qui fonctionnaient, remorqués dans l'eau, comme un cerf-volant dans l'air et s'écartaient l'un de l'autre sous l'effet de la traction en avant du bateau. Mot composé de 2 noms anglais : *Otter*, petit cerf-volant employé pour la pêche à la ligne, et *trawl*, chalut.

Chalut à pierres : filet dont l'ouverture était maintenue en hauteur par 2 chandeliers en fer de 0 m. 50, fixés au-dessus d'une grosse pierre pouvant peser jusqu'à 55 kilogrammes.

Chalut pélagique : filet remorqué qui évolue en pleine eau, entre la surface et le fond, sans être en contact avec lui. Comme pour le chalutage de fond, il existe des chaluts pélagiques simples remorqués par un seul navire et des chaluts-bœufs tractés par 2 chalutiers. Le chalut pélagique est, en général, beaucoup plus grand que le chalut de fond. Sa partie antérieure est faite de simples cordages ou de très grandes mailles, qui rabattent les bancs de poisson vers la partie postérieure du filet. Le contrôle de l'immersion du chalut se fait au moyen d'un sondeur situé à l'avant du chalut, le *netzsonde*.

Chasse-marée ou lougre : petit bateau ponté long de 14 à 23 mètres, fin dans ses formes arrières, renflé par l'avant, généralement gréé de trois mâts d'un seul tenant : un grand mât, un mât de misaine et un mât tape-cul, assez inclinés sur l'arrière.
Coureauleur : petits bateaux qui ne pêchent que dans les coureaux des îles, l'été pour les poissons plats, l'hiver sur les bancs de pétoncle [années 1910-1920]. Le *coureau* qui est un passage maritime de faible profondeur séparant une île proche du continent. Ceux qui semblent être le générique de ce type de bateau sont le coureau de l'île d'Oléron et le coureau de l'île de Ré.

Côtier : navire effectuant des marées ne dépassant généralement pas 48 heures.

Coureauleur : navire utilisé dans les zones littorales, à l'abri des Îles de Ré et d'Oléron, pour les unités rochelaises.

Cotre : navire à un mât, portant mât de flèche et beaupré rentrant, gréant grand voile, flèche, trinquette et focs (nom venant de l'anglais *cutter* : qui fend l'eau).

Cv : voir puissance

Traceur : traceur de route enregistrant sur papier les coordonnées d'un navire lors de sa navigation. Les données provenaient d'un système de positionnement ***Decca.***

*Decca navigator **: appareillage électronique de navigation permettant de déterminer la position du navire.***

Drague : outil à armature métallique utilisé sur un fond marin qui sert à prendre les animaux y compris ceux qui sont enfouis à faible profondeur par une action de râteau. La coquille Saint-Jacques est pêchée à l'aide de dragues grillagées dont l'ouverture est fixée par le périmètre du cadre de l'armature. Les dragues sont filées et virées au treuil. Elles sont cependant assez dangereuses à utiliser en raison de ce poids et de la résistance qu'elles offrent en présence d'obstacles. Les plus récentes sont munies de ressorts. La drague est soulevée au palan puis vidée dans un bassin.

Dundee : synonyme de ketch. Bateau portant un grand mât et un mât d'artimon. Ses voiles basses sont installées sur des cornes et il a parfois des huniers.

Echosondeur ou "sondeur" : appareil électronique de détection subaquatique. Il "lit" les fonds, mesure la profondeur et détecte la présence d'obstacles ou de poissons à la verticale du bateau. Ces informations sont généralement transmises sous la forme d'une image défilant sur un écran.

Économètre : permet de mesurer et de surveiller la consommation des moteurs diesel à bord des navires de pêche ou de commerce.

Encan : enchères. La vente à l'encan est la vente aux enchères. Par extension, l'encan signifie le lieu de vente aux enchères du poisson, le marché au poisson.

Escarbille : résidu de charbon incomplètement brûlé qui s'échappe du foyer de la machine à vapeur d'un navire.

Estambot (gouvernail d') : fixé à l'arrière d'un navire par des charnières, ce gouvernail donne un meilleur contrôle sur sa direction et réduisait l'espace nécessaire aux manœuvres tournantes.

Étrave : pièce ou un ensemble de pièces de charpente de la coque d'un navire permettant l'assemblage de l'avant du bordé. Elle prolonge la quille, quand elle existe, à la proue.

Francisation : acte officiel de l'Etat français – signé par le Ministre des Finances - autorisant un navire à naviguer sous pavillon français. **S**elon la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, publiée au J0 du 4 novembre 1967, « la francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y rattachent. Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation » (art. Ier).

Francisation : selon la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, publiée au J.O. du 4-11-1967, « La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y rattachent. Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation » (art. Ier).

Frayère : le lieu où se reproduisent les poissons. C'est donc souvent aussi l'endroit où les femelles déposent leurs œufs afin que les mâles les recouvrent de semence puisque la reproduction chez la plupart de ces animaux est externe. Elles se trouvent souvent sur les fonds sableux ou sablo-vaseux des rivières, des étangs, des lacs, des marais, des estuaires, voire des zones marines très profondes.

Fune : câble d'acier de 20 à 25 millimètres reliant le chalutier aux panneaux divergents du chalut sur le fond.

Gaïac : du nom d'un bois brun verdâtre très dur provenant des Amériques tropicales (Antilles, Vénézuela, …). Ce bois très dur et lourd est utilisé pour le tournage de poulies. Il sert pour les confections d'essieux et de coussinets, en particulier pour les arbres d'hélice de bateaux où il sert de palier en même temps qu'il assure l'étanchéité, la lubrification étant assurée à l'eau de mer.

Godaille : partie de la pêche laissée par le patron pêcheur à ses marins en plus de leur revenu. Elle est normalement constituée par les poissons, coquillages, crustacés qui ne pourraient pas être normalement, du fait de leur qualité, présentés en criée.

Goniomètre : appareil ou capteur servant à mesurer les angles.

Gréements

Voile aurique : voile quadrangulaire asymétrique, considérée comme une évolution de la voile carrée, cette dernière étant transfilée sur une vergue hissée sur le mât par son milieu et présentant au vent, suivant le besoin, alternativement l'un de ses 2 côtés, alors que les voiles auriques ne sont symétriques ni dans leur forme ni dans leur usage.

Gréement de ketch : un ketch est un voilier à 2 mâts, dont le grand mât est situé à l'avant et le plus petit, appelé mât d'artimon, est sur l'arrière mais en avant de la mèche de safran. L'intérêt du ketch est la division de la voilure, ce qui permet une plus grande souplesse d'utilisation. Ainsi, par vent frais un bon équilibre sous voile est trouvé en naviguant sous foc et artimon, la grand'voile étant amenée. Par contre, le rendement de l'artimon allié à la grand'voile est relativement médiocre aux allures près du vent. Le gréement de ketch ne se trouve que sur des voiliers relativement importants.

Gréement au tiers : les voiles au tiers sont rectangulaires et portées par une vergue horizontale. Cette vergue n'est pas articulée au mât en son milieu, mais au tiers de sa longueur, en un point dit "de drisse". Ce gréement rustique a un excellent rendement. Economique, facile à démonter en mer pour passer de la voile à l'aviron, il peut être manoeuvré par un équipage réduit.

Guindineau : pièce métallique destinée à raidir les extrémités des ailes du chalut.

Haut-fond : relief sous-marin où la profondeur de l'eau est faible par rapport à celle des points avoisinants

Hauturière : pêche au large, loin des côtes

Ichtyologie : branche de la zoologie qui a pour objet l'étude des poissons. Les ressources ichtyologiques sont donc les ressources en poissons.

Inscrits maritimes : l'Inscription maritime fut durant trois siècles l'institution de tutelle de la Marine de l'État sur les gens de mer français. Créée par Colbert sous le règne de Louis XIV, en 1665, elle fut d'abord un « système des classes », à cause des « classes » ou contingents annuels de marins formés dans chaque localité littorale, qui étaient appelés à servir sur les vaisseaux du roi. Ce système des classes devint l'Inscription maritime à partir de la Révolution française, en 1795. Navigants à la pêche ou au commerce, les « inscrits » (sur les registres de l'administration considérée) doivent effectuer leur service militaire dans la flotte de guerre et bénéficient d'un régime de prévoyance, régulièrement renforcé aux XIX^{e} et XX^{e} siècles. Cette « vieille institution » du monde maritime disparaît en 1965 lors de la réforme du service national. (Source : site Cimarconet, www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet, historique de l'inscription maritime).

Jauge brute : La jauge brute est une des méthodes de mesure du tonnage ou volume intérieur de transport d'un navire. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute (ou tjb), ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m^{3}. Ainsi, selon Richard Pillard, ancien lieutenant de pêche à La Rochelle, un chalutier de 50 tx correspond à une unité de 18 m de long sur 5,5 m de large. Pour établir une comparaison, le chalutier de pêche arrière l'*Angoumois*, l'un des derniers grands chalutiers de pêche industrielle de La Rochelle, l'une des unités du patrimoine matériel du Musée Maritime de La Rochelle, jauge 250 tx et mesure 38 m de long.

Jauge nette : c'est la mesure du volume intérieur utilisable commercialement, déduction faite des espaces occupés par les installations nécessaires à l'exploitation du navire : logement de l'équipage, machines, chaudière, passerelle, etc.

J 3 (Chalutier) : classement des grands chalutiers de plus de 100 tjb après la Deuxième guerre mondiale, en référence au classement des personnes dans le système des cartes de rationnement alimentaire pendant l'Occupation : E pour les nouveaux nés, J pour les jeunes, A pour les adultes et V pour les vieillards. Une autre explication porte sur la longueur des chalutiers J3, de 33 à 43 m.

Journal de bord : c'est un document privé, vu, coté et paraphé par l'administrateur des Affaires Maritimes. Ce paraphe énonce le nombre de pages du journal, pour garantir l'intégralité du document. Ainsi, à la différence des rôles d'équipages, documents officiels établis et conservés par les Inscriptions Maritimes, les journaux de bord sont la propriété des patrons de pêche qui le plus souvent les conservent, comme souvenir personnel de leur activité en mer, mais surtout pour garder le secret sur leurs lieux de pêche.

Laisse de basse mer : trace de la plus basse marée.

Lisse : élément de structure longitudinale d'un bateau. Cet élément se trouve en contact avec le bordé (ensemble des parties qui constituent la coque d'un bateau et renforce la structure) en liant les couples entre eux.

Loch : instrument de navigation qui permet d'estimer la vitesse de déplacement d'un navire sur l'eau, soit sa vitesse relative en surface par rapport à la masse d'eau où il évolue.
Longueur : longueur hors tout du navire.

Maline : grandes marées qui ont lieu à la nouvelle et à la pleine lune, et dont les plus considérables arrivent aux équinoxes. On l'emploie surtout au pluriel.

Marée : phénomène qui se produit par l'influence du soleil et de la lune et qui fait osciller le niveau de la mer. C'est aussi le temps écoulé entre le départ d'un chalutier pour les lieux de pêche et son retour au port.

Nœud : unité de vitesse utilisée en navigation, correspondant à un mille marin (1.852 mètres) en une heure.

Nœud de raban de cul : nœud de rosette qui ferme le cul du chalut et qui, ôté, ouvre le fond du filet et laisse s'écouler le poisson pêché

Padler steamer : navire équipé d'une ou deux roues à aube.

Palangre (pêche à) : engin de pêche dormant. Elle se présente sous la forme d'une ralingue d'une longueur définie, sur laquelle on bague des morceaux de cordage se terminant par un hameçon. Elle peut être pélagique ou bien de fond. Il existe aussi la palangre de surface dérivante appelée aussi longligne pour pêcher le thon, le marlin et l'espadon.

Part (à la) : système traditionnel de rémunération des marins pêcheurs. L'équipage se partage la recette de la vente du poisson péché, une fois les frais déduits et selon l'importance de la part de chaque membre de l'équipage calculée en fonction de sa qualification.

Pieds : unité de mesure représentant 3,90 mètres.

Pilotin : jeune marin qui étudie pour devenir officier de marine marchande et qui fait une marée, sans être rémunéré.

Puissance : puissance de l'ensemble de l'appareil propulsif d'un navire en CV (chevaux, norme ISO) ou rn kW (kilowatts) avec la correspondance française : I CV = 0.736 kW.

Radioalignement : les radiophares d'alignement sont constitués par deux paires d'antennes qui émettent sur la même fréquence des signaux de manipulation complémentaire sur un axe bien délimité. Ce dispositif permet à un navire d'être guidé le long d'une route maritime pour l'accès à l'entrée du port. Il présente l'avantage de n'exiger à bord aucun appareillage particulier, l'emploi du récepteur HF (haute fréquence) étant suffisant.

Ralingue : cordage qui relie un filet à un bateau de pêche, pour le haler et le remonter.

Radiogoniomètre : la radiogoniométrie d'un émetteur fixe et connu (un radiophare ou une radiobalise) permet de déterminer un lieu de position pour le récepteur et par conséquent une position en relevant au moins deux émetteurs.

Rémunération à la part : mode ancien de rémunération déconnecté de la pénibilité des tâches et du temps du travail qui, sur les navires de pêche, excède largement celui des terriens.
Plus précisément, il consiste à soustraire du produit de la vente de poisson les frais communs qui correspondent aux dépenses effectives de la marée (matériel de pêche, combustibles, glace, vivres). Le solde est alors partagé entre les propriétaires du navire et l'équipage selon un pourcentage déterminé à l'avance.

Rémunération au forfait : un salaire de base est fixé entre l'employeur et le salarié, qui assure une rémunération forfaitaire, fixe.

Rogue : préparation d'œufs de poisson salés, utilisée comme appât pour pêcher la sardine

Senne : technique de pêche très ancienne qui consiste à capturer les poissons à la surface en pleine eau en l'encerclant à l'aide d'un filet. Ce dernier est monté sur deux ralingues l'une garnie de flotteurs et l'autre d'un lest. Il est manœuvré par deux filins fixés aux extrémités servant au halage et au rabattage des poissons.

Sextant : instrument de navigation à réflexion servant à mesurer la distance angulaire entre deux points aussi bien verticalement qu'horizontalement. Il est utilisé pour faire le point hors de vue de terre en relevant la hauteur angulaire d'un astre au-dessus de l'horizon**.**

Slipway : cale en pente douce, plan incliné destiné à mettre à l'eau ou haler à sec les bateaux.

Société de capitaux : société commerciale constituée en considération des capitaux apportés par les associés. Les titres de propriété représentant ces capitaux sont des actions librement négociables et transmissibles. Les associés ne sont en général tenus du passif de la société qu'à concurrence de leurs apports. Elle peut prendre deux formes, celle d'une société anonyme et celle d'une société en commandite par actions.

Société anonyme (**SA**) est une société de capitaux ainsi dénommée car sa dénomination sociale ne révèle pas le nom des actionnaires dont elle peut même ignorer l'identité car les titres de la société sont au porteur. Son statut protège partiellement ses actionnaires en cas de faillite. Ils ne sont responsables qu'à concurrence de leur apport.

Société en commandite par actions (**SCA) :** société de capitaux qui distingue deux types d'associés, les commanditaires et les commandités. Les commanditaires sont les actionnaires de la

société et ne sont responsables des dettes qu'à concurrence de leur participation au capital. Les actions sont cependant nominatives. L'assemblée des commanditaires suit les mêmes règles que dans une société anonyme. Les commandités ont le statut de commerçants et sont nommés par les commanditaires. Ils sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes sur leurs biens propres. Ils peuvent être également commanditaires. La société est administrée par un gérant nommé par les commandités avec l'accord des commanditaires. Celui-ci est contrôlé par un conseil de surveillance composé de commanditaires.

S**ociété de personnes** est une société constituée *intuitu personae*, c'est-à-dire en considération de la personne même des associés. La cession ou la transmission des parts représentant le capital social n'est pas libre, mais soumise à des conditions qui permettent notamment aux autres associés d'agréer les membres de la société. Les associés sont en général tenus du passif de la société sans limitation de montant, solidairement ou à proportion de leur participation dans le capital social. Ce sont les sociétés en nom collectif et les sociétés en commandite simple.

Société en nom collectif (**SNC**) : forme la plus élémentaire de société commerciale. Il s'agit d'une société de personnes formée par contrat sous seing privé entre au moins deux personnes et où chacun des partenaires est solidairement et personnellement responsable des dettes de la société. Cette forme de société extrêmement simple est la forme de société "par défaut", qui peut être choisie dès lors que deux ou plusieurs personnes physiques souhaitent s'associer afin d'exploiter ensemble une entreprise. La société en nom collectif n'a pas de personnalité juridique propre mais doit pourtant s'inscrire sous son nom au registre de commerce, peut acquérir des droits, contracter des obligations ou agir en justice.

Société en commandite simple (**SCS**) : société de personnes ayant deux catégories d'associés : les commanditaires et les commandités. Les commanditaires fournissent l'essentiel des fonds, mais confient l'administration de la compagnie au(x) commandité(s).

Sonar : acronyme de *sound navigation and ranging*, c'est un appareil utilisant les propriétés particulières de la propagation du son dans l'eau pour détecter et situer les objets sous l'eau et, pour la pêche, détecter les bancs de poissons.

Tambours du treuil : appareil de levage. C'est un dispositif mécanique permettant de commander l'enroulement et le déroulement d'un câble, d'une chaîne ou de tout autre type de filin destiné à porter ou à tracter une charge, en l'occurrence du chalut.

Tonnage : capacité (volume) globale du navire exprimée en tonneaux de jauge brute ou nette

Tonneaux de jauge brute (tjb). La jauge brute est une des méthodes de mesure de la capacité de transport d'un navire. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute, ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m^3. Ainsi, selon Richard Pillard ancien lieutenant de pêche à La Rochelle, un chalutier de 50 tonneaux correspond à une unité de 18 mètres de long sur 5,5 mètres de large. Pour établir une comparaison, le chalutier de pêche arrière *l'Angoumois,* l'un des derniers grands chalutiers de pêche industrielle de La Rochelle, l'une des unités du patrimoine matériel du Musée Maritime de La Rochelle, jauge 250 tonneaux et mesure 38 mètres de long.

Traict ou trait : période pendant laquelle le navire traîne le ***chalut.***

Trigle : l'un des noms donnés aux triglidae, famille de poissons vivant sur les fonds marins. Ce qui est typique chez les Triglidae sont les nageoires ventrales transformées en organes tactiles, avec lesquelles ils peuvent d'ailleurs « courir » de courtes distances sur le fond marin. Ils vivent surtout sur du sable ou du sol meuble, jusqu'à 300 m de profondeur. Les noms vernaculaires les plus couramment sont : trigles, grondins, rougets, malarmats.

Vaigrage : sorte de double paroi intérieure aux navires, empli de liège pour la cale comme pour la salle des machines, ce qui permet une isolation thermique.

Voilier non ponté : bateau creux, n'ayant pas de pont pour protéger son intérieur ; une déferlante trop forte peut remplir le bateau, qui ne peut donc pas affronter une mer trop grosse par rapport à sa taille.

Table des documents

Tableaux

1. Principaux ports de pêche d'Europe du Nord (1912) 47
2. Principaux ports de pêche français (1912) 61
3. Résultats généraux de l'industrie des pêches maritimes (1901-1913) 62
4. Importance des ports de Lorient, Port-Louis 71
5. Types d'entreprises et de bateaux de pêche à Lorient, Port-Louis et Étel (1920) 72
6. Nombre de bateaux armés pour la pêche au thon dans le golfe (fin XIXe s.) 83
7. Mouvements du port de La Rochelle (1866-1876) 88
8. Évolution des ventes de poisson à la criée de La Rochelle (1873-1882) 91
9. Types de poissons débarqués par les chalutiers à vapeur (1876) 92
10. Évolution de l'activité du port de pêche de La Rochelle (1874-1895) 94
11. Comparaison de l'activité de pêche des ports du quartier de La Rochelle (1895) 95
12. Entreprises et emplois liés à la pêche rochelaise (1913) 96
13. Dépenses extraordinaires de l'État pour le port de La Rochelle (1814-1907) 106
14. Évolution de la vente de poissons à la halle de La Rochelle (1895-1910) 113
15. Types de pêches des bateaux rochelais (1917) 115
16. Tarif spécial commun négocié par l'État et les compagnies de chemin de fer (1907) 124
17. Expédition de poisson à partir de la gare de La Rochelle (1912) 127
18. Évolution du tonnage de poisson frais rochelais transporté par wagons (1912-1920) 128
19. Statut des armements et type de propulsion des bateaux à La Rochelle (1913) 130
20. Comparaison des principaux ports de pêche français selon le type d'armement (1913) 130
21. Évolution du nombre de chalutiers à vapeur au port de La Rochelle (1905-1920) 131
22. Lieux de construction des navires de l'armement Dahl en Grande-Bretagne 134
23. Caractéristiques des 119 actionnaires de la SA des Chalutiers de La Rochelle (1918) 142
24. Associés propriétaires du chalutier *Vénus* (1910) 149
25. Liste des chalutiers à vapeur fréquentant le port de La Rochelle (1920) 152
26. Types de sociétés des armements rochelais (1920) 154
27. Nombre de propriétaires du capital des armements rochelais 155
28. Principaux armateurs de La Rochelle, leur origine et celle de leurs armements (1920) 156

29. Origine des navires affrétés à La Rochelle (XVe s.) 157
30. Lieux d'inscription des marins pêcheurs embarqués à bord du *Mars* (1909) 164
31. Équipage des chalutiers industriels rochelais : lieux d'inscription maritime (1909-1911) 166
32. Évolution de la pêche française (1900-1931) 190
33. Évolution du nombre de bateaux par type de propulsion en France (1920-1932) 192
34. Évolution du produit de la pêche des flottilles des grands ports français (1919-1932) 195
35. Valeur totale du produit de la pêche des principaux ports français (1929**)** 195
36. Nombre de voiliers fréquentant La Rochelle, selon leur port d'armement (1923) 196
37. Évolution de l'activité de la criée de La Rochelle (1920-1930) 197
38. Consommation de poisson selon les lieux en France et en Angleterre (1930) 198
39. Tonnages de poisson débarqué à La Rochelle-ville (1920-1931) 201
40. Évolution des apports à La Rochelle selon les genres de pêche (1919-1938) 202
41. Tonnages de poisson débarqués à La Rochelle-ville (1920-1931) 203
42. Évolution du nombre de chalutiers rochelais selon le mode de propulsion (1920-1931) 204
43. Lieux de résidence des 43 associés de la société en participation H. Véron (1925) 207
44. Statut socioprofessionnel des associés de la Société en participation H. Véron (1925) 208
45. Répartition des chalutiers rochelais selon leur tonnage (1930) 210
46. Chalutiers ayant rapporté la pêche la plus importante, chaque semaine (1924) 211
47. Importance de l'apport des grands armements rochelais en tonnes (1928 et 1938) 212
48. Chalutiers armés par les cinq grands armements et associations rochelais (1928) 213
49. Comparaison des armements de La Rochelle, Boulogne et Lorient (1928) 214
50. Importance des flottes de chalutiers des cinq ports de pêche allemands (1928) 215
51. Importance des flottes de chalutiers dans les quatre plus grands ports anglais (1928) 215
52. Distances entre trois ports de l'Atlantique et les grands centres consommateurs 223
53. Tonnage des expéditions de marée effectuée par la gare de La Rochelle (1912-1930) 225
54. Évolution du nombre de marins pêcheurs embarqués à La Rochelle (1920-1930) 238
55. Métiers et qualification des marins pêcheurs de La Rochelle (1920-1930) 239
56. Inscriptions nouvelles de fils de marins pêcheurs à l'école Bonpland (1921-1940) 246

57. Quartiers d'habitat des familles de marins pêcheurs des élèves de l'école Bonpland 247
58. Quartier Saint-Nicolas : familles de marins pêcheurs bretons par lieux d'habitation 248
59. Quartier Saint-Jean : familles de marins pêcheurs bretons par lieux d'habitation 249
60. Quartier Saint-Sauveur : familles de marins pêcheurs bretons par lieux d'habitation 249
61. Quartier de la Ville en Bois : familles de marins pêcheurs bretons par lieux d'habitation 250
62. Évolution de la pêche en France (1926-1938) 269
63. Évolution des types de propulsion de bateaux de pêche en France (1926-1938) 271
64. Liste des créanciers et fournisseurs de la Société H. Véron (1935) 275
65. Soldes comptables des chalutiers de F.J. Castaing (1er décembre 1932) 279
66. Évolution du nombre de chalutiers à vapeurs dans le port de La Rochelle (1928-1938) 281
67. Tonnage et valeur des apports de poisson au port de La Rochelle (1932-1938) 281
68. Évolution des apports des grandes sociétés d'armement rochelais en t (1928-1939) 282
69. Comparaison des armements des quatre grands ports de pêche français (1930-1938) 283
70. Comparaison des armements de La Rochelle et des ports de Ré et Oléron (1930-1938) 284
71. Compagnies d'armement à la pêche hauturière de La Rochelle (1938) 287
72. Évolution des prix moyens globaux à la criée de Lorient (1930-1935) 291
73. Bilan d'exploitation d'un chalutier à vapeur de 300 tx (1936-1937) 292
74. Bilan d'exploitation d'un chalutier à moteur de 200 tx (1936-1937) 293
75. Tonnage de merlu débarqué à La Rochelle (1925-1938) 302
76. Tonnage des principaux poissons pêchés par les Rochelais (1920-1938) 303
77. Valeur des principaux poissons pêchés à La Rochelle, en frs (1920-1938) 304
78. Chalutiers de l'ARPV disparus (1939-1945) 311
79. Chalutiers de l'armement F.J. Castaing disparus (1939-1945) 312
80. Chalutiers de l'armement O. Dahl disparus (1939-1945) 312
81. Tonnage des apports de poisson à La Rochelle (1938-1945) 313
82. Résultats des chalutiers des Pêcheries de l'Atlantique –janvier 1943) 314

83. Activité de l’encan municipal de La Rochelle (1938-1945) 315
84. Apports des neufs premiers ports de pêche français (1951-1953) 343
85. Tonnage des apports par régions de débarquement (en millions de t) 344
86. Évolution des tonnages débarqués en France, hors morue (1945-1968) 345
87. Évolution de la part du merlu dans la pêche fraîche de trois grands ports (1955-1966) 346
88. Classement des dix premiers ports de pêche français (1962) 348
89. Prix moyen du poisson en France, en frs par kg (1963-1968) 354
90. Évolution des armements et de la flottille de pêche de La Rochelle (1954-1960) 357
91. Répartition des actions de l’ARPV (1956) 358
92. Actionnaires des Chalutiers de La Rochelle (8 mai 1964) 359

93. Évolution de la flotte hauturière de La Rochelle (1959-1968) 362
94. Structure des entreprises d’armement de La Rochelle (2 juin 1970) 363
95. Associés de la SARL Royer et Cie (5 juin 1946) 365
96. Tonnage débarqué selon les zones de pêche, quartier de La Rochelle (1947-1954) 378
97. Chalutiers rochelais partant pour la Mauritanie (automne-hiver 1966) 383
98. Nombre et durée des marées des chalutiers de l’armement F.J. Castaing (1955-1972) 386
99. Accidents et maladies des marins du *Héron*, certificats médicaux (1953) 387
100. Marins pêcheurs disparus lors du naufrage du *Magdeleine-Simone* (24 octobre 1949) 388
101. Nombre de parts revenant aux membres de l’équipage, La Rochelle (1951) 402
102. Comptes d’une marée du chalutier *Fomalhaut* (15-31 avril 1980) 403
103. Répartition du produit net pour l’équipage du *Fomalhaut* (15-30 avril 1980) 404
104. Répartition des armements industriels rochelais selon le type de rémunération (1959) 405
105. Tonnage de merlu et de merluchon débarqué à La Rochelle (1957-1962) 433
106. Tonnage de poisson frais débarqué à La Rochelle (1956-1975) 434
107. État de la flotte de chalutiers mis en exploitation à La Rochelle (1965-1969) 435
108. Départs, ventes, désarmements de chalutiers rochelais (1966) 436
109. Évolution de la flotte hauturière vendant à La Rochelle (1959-1975) 438
110. Évolution de la flottille de pêche rochelaise par types de pêche 439

111. L’importance du merlu et de la dorade dans les apports rochelais (1966-1968) 446
112. Évolution de la flottille de chalutiers de Pasajes (1990-2000) 460
113. Évolution de la flotte de pêche française (1983-1995) 463
114. Résultats d’exploitation de quinze chalutiers rochelais (1er semestre 1976) 467
115. Évolution des apports de poisson en quantité et en valeur à La Rochelle (1968-1977) 468
116. Les armements des chalutiers J 3 à La Rochelle (31 décembre 1974) 469
117. Situation de l’armement industriel du port de La Rochelle (janvier 1975) 470
118. Évolution du nombre de chalutiers de plus de 100 tx à La Rochelle (1965-1977) 471
119. Activité de pêche industrielle et artisanale à La Rochelle (1976-1977) 472
120. Principaux armements industriels rochelais (mai 1977) 473
121. Apports de pêche fraîche des dix premiers ports de pêche français (1985) 480

Graphiques

1. Croissance du merlu, mâle et femelle, dans le golfe de Gascogne 200
2. Tonnage de poisson débarqué à La Rochelle, en milliers de t (1913-1940) 280
3. Les apports de merlu dans les grands ports français (1920-1927) 301
4. Évolution des tonnages de poissons débarqués à La Rochelle (1913-1995) 349
5. Évolution des quantités de produits de la mer débarqués en France (1961-1978) 419
6. Évolution de la valeur des apports de poisson en France (1961-1978) 419
7. Évolution de la flotte de pêche française et des effectifs embarqués (1945-1980) 420
8. Évolution du commerce extérieur des produits de la mer, en frs (1962-1982) 423
9. Évolution de l’indicateur de productivité et de coûts de la pêche (1945-1984) 425
10. Évolution de l’effort de pêche à La Rochelle (1955-1969) 446
11. Évolution du trafic annuel du port de pêche de Lorient (1948-1978) 458
12. Débarquements en criée industrielle de Pasajes (1996-2003) 460
13. Évolution de l’effectif des navires de plus de 25 m à La Rochelle (1966-1992) 482

Figures

1. Vieux port de La Rochelle et ses chaloupes à voile (XIXe siècle) 82
2. Sécherie de morue Lagarde et Cie, La Rochelle-Périgny 94
3. Chantiers navals rochelais établis depuis la seconde moitié du XVIIIe siècle 97
4. Déplacement du port de La Rochelle (XIIe siècle) 103
5. Havre d'échouage de La Rochelle (XVIIe siècle) 104
6. Plan du bassin à flot intérieur de La Rochelle (1790) 105
7. Plan du port de La Rochelle-ville (début du XXe siècle) 108
8. Évolution du port de La Rochelle et du marché au poisson XIe-XIXe siècle) 110
9. Intérieur de la halle à marée des Carmes et ses tables de vente (1904) 111
10. Plan de l'arrivée de la ligne Niort-La Rochelle au bord du bassin extérieur du port 121
11. Portrait d'Oscar Dahl 135
12. Coupon d'une action de la SA Les Chalutiers de La Rochelle (1918) 141
13. Portrait de F.J. Castaing 144
14. Le *Vauban,* deuxième chalutier commandé par Maubaillarcq et Cie, lancé en 1914 146
15. Marins pêcheurs bretons à bord d'un canot bigouden 160
16. Ouvrières d'une conserverie de sardines de Tréboul 161
17. Abri du Marin, rue de la Chaîne, quartier Saint-Jean, La Rochelle (1907) 176
18. Fiche de propagande contre les préjugés envers la consommation de poisson 199
19. Plaquette publicitaire des Pêcheries de l'Atlantique d'O. Dahl 217
20. Le gréement du chalut Vigneron-Dahl (1921) 228
21. Installation du procédé Bellefon-Folliot sur le chalutier rochelais *Fismes* (1932) 234
22. Appareil de congélation Dahl-Kjorstad utilisé par l'armement O. Dahl à La Rochelle 236
23. Quartiers habités par les marins pêcheurs bretons à La Rochelle années 1920) 244
24. Les Bretonnes sur le cour des Dames, quartier Saint-Jean, La Rochelle (années 1920) 245
25. Le café « Aux bons Bretons », rue Saint-Sauveur (années 1920) 250
26. Plan du port de pêche de Lorient mis en service en 1927 254
27. Site projeté du nouveau port de pêche de La Rochelle, entre La Pallice et le vieux port 257
28. Les hangars des armements à la pêche quai Est du bassin extérieur 262
29. Chalutiers et pêcherie de l'ARPV sur le quai Est du Bassin extérieur 263
30. Le port de pêche de La Rochelle-ville à la fin des années 1920 264

31. Croquis du chalutier pêche arrière rochelais *Saintonge* 1951) 339
32. Le chalut pélagique manœuvré en « bœuf » (années 1950) 341
33. Structure de la halle à marée de La Rochelle, construite entre 1950 et 1955 350
34. La criée dans la halle à marée, au bord du bassin des chalutiers de La Rochelle 352
35. Promesse d'acte de quirat de l'*Euros* (20 avril 1960) 371
36. Vue du bassin extérieur et des chalutiers à quai lors de la grève (mars 1963 395
37. Plan du futur port de pêche de Chef-de-Baie à La Rochelle (1993) 490

Cartes

1. Chenaux et passe du bassin d'Arcachon, seule mer intérieur entre Gironde et Adour 35
2. Rade de mouillage d'Arcachon accueillant les chalutiers 41
3. Principaux ports et fonds de pêche en Europe (1912) 49
4. Le golfe de Gascogne : bathymétrie et relief sous-marin 100
5. Le plateau continental atlantique et ses grandes zones de pêche 102
6. Lignes de chemins de fer en France (1854) 119
7. Importance des flottes de bateaux de pêche à vapeur des ports français 205
8. Carte horaire de la distribution de la marée à partir de La Rochelle (1927) 224
9. Implantation de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes 306
10. Déplacement des zones de pêche intensive des chalutiers rochelais (1945-1980) 379
11. Fonds de pêche de la côte mauritanienne 380
12. Projet ISTPM de cantonnements à merluchon dans le golfe de Gascogne (1969) 451
13. Cantonnement de la Grande Vasière, projet primitif et réalité du périmètre (1973) 454
14. Évolution et structure de la flotte de pêche industrielle britannique (1974-1976) 462
15. Évolution des lieux de pêche des chalutiers industriels rochelais (1973-1975) 468

Schémas

1. Le chalutier *Turbot* en mer (1837) 37
2. Un des premiers types de chalutier utilisant le chalut à perche 53
3. Le dreige 55

4. Le gangui et le gangui boeuf 56
5. Le chalut à perche 57
6. Chalutier à vapeur utilisant le chalut ottertrawl en pêche 58

Table des matières

Remerciements **1**

Table des abréviations **2**

Introduction générale **3**

Première partie

La création de grands armements à la pêche industrielle (1871-1920) **29**

Introduction 31

Chapitre I

Les débuts de la pêche industrielle et l'échec de la première tentative rochelaise **33**

1.1 Arcachon, berceau du chalutage à vapeur 34

1.1.1 D.L. Allègre, promoteur du premier chalutier à vapeur 36

1.1.2 D.L. Arcachon : les premiers chalutiers à hélice dès 1836 38

1.2 La percée décisive de la Grande-Bretagne 43

1.2.1 Le développement des grands ports de pêche en Angleterre 46

1.2.2 Les avancées techniques majeures du chalutage 50

1.3 Les véritables débuts de la pêche industrielle en France, fin XIXe siècle 61

1.3.1 Retard et lenteur du développement de la pêche française 61

1.3.2 Boulogne et Lorient : le bénéfice de la technique anglaise 67

1.3.3 Les premières remises en question du chalutage industriel 73

1.4 L'échec de la première tentative rochelaise (1871-1875) 81

1.4.1 La pêche traditionnelle (1815-1870) 81

1.4.2 L'initiative de l'anglais Craggs et son échec 88

1.4.3 La persistance de la pêche traditionnelle 93

Chapitre II

La naissance des armements rochelais (1904-1920) 99

2.1 Atouts et outils du port de La Rochelle 99

2.1.1 La Rochelle au cœur d'un golfe poissonneux 100

2.1.2 Un port aménagé 103

2.1.3 Un marché au poisson très attractif 110

2.1.4 L'arrivée du chemin de fer (1857) 117

2.2 La création des armements industriels au début du XXe siècle 129

2.2.1 Oscar Dahl : le premier grand armateur d'origine norvégienne (1904)..... 131
2.2.2 Fernand Castaing, l'Arcachonnais (1909) 136
2.2.3 L'ARPV, association d'armateurs locaux (1913) 144
2.2.4 La SAPAO et la PARO : deux initiatives parisiennes (1919 et 1920)..... 149
2.2.5 En 1920 : une filière concentrée au développement exogène 151
2.3 Les marins pêcheurs, des Bretons pour l'essentiel..... 156
2.3.1 La présence ancienne des Bretons sur le port de La Rochelle 156
2.3.2 Crises sardinières, délocalisation des conserveries et exode des Bretons 159
2.3.3 L'embarquement en nombre des marins pêcheurs bretons à La Rochelle..... 163
2.3.4 L'émergence d'un statut salarial des marins pêcheurs 167
Conclusion de la première partie 179

Deuxième partie

L'essor de la pêche industrielle des années 1920-1944..... 183

Introduction..... 185

Chapitre III

La croissance rapide de la pêche française et rochelaise (1920-1930)..... 187

3.1 L'essor spectaculaire de la pêche industrielle dans les années 1920 187
3.1.1 Les caractéristiques mondiales et françaises de cet essor..... 187
3.1.2 La flotte rochelaise, un essor unique en France..... 194
3.1.3 La forte rentabilité de la pêche industrielle rochelaise..... 206
3.1.4 La grande concentration des armements industriels rochelais..... 211
3.1.5 La Rochelle à l'avant-garde des innovations pour la pêche 225
3.2 Des marins pêcheurs nombreux, sédentarisés autour du port 238
3.3 L'échec du projet de nouveau port et la réalisation de pêcheries..... 251

Chapitre IV

L'essor contrarié : de la crise à l'Occupation (1931-1945)..... 267

4.1 Les difficultés des pêches françaises et rochelaises 268
4.1.1 Un marasme national 268

4.1.2 La précocité de la crise des armements industriels rochelais 271
4.1.3 Une grave crise du chalutage à vapeur rochelais..... 271
4.2 Des effets de la crise sur les armements à la pêche..... 288

4.2.1 Une crise économique importée 288
4.2.2 Baisse de la consommation et hausse des prix des importations 290
4.2.3 L'exigence de mesures de protection et de soutien à la pêche 294
4.3 Des causes plus spécifiques au marasme de la pêche française 296
4.4 Les années sombres de la pêche rochelaise (1930-1945) 308
4.4.1 Une flotte de pêche réquisitionnée, en grande partie détruite 308
4.4.2 Collaboration économique et résistance 316
Conclusion de la deuxième partie 325

Troisième partie

Nouvel essor et déclin rapide de la pêche industrielle rochelaise (1945-1994) 329

Introduction 329

Chapitre V

Une flotte reconstituée, en pleine croissance (1945-1964) 333

5.1 L'essor de la pêche française d'après-guerre (1945-1964) 333
5.1.1 Phase de reprise et intervention décisive de l'État (1945-1953) 333
5.1.2 Une nouvelle révolution technique dans la pêche (1950-1960) 337
5.1.3 Un essor déséquilibré des pêches françaises (1950-1960) 342
5.2 La relance de la pêche industrielle rochelaise (1950-1964) 347
5.2.1 Une nouvelle halle à marée près du bassin des chalutiers 349
5.2.2 Un renouveau de la flotte hauturière locale 356
5.2.3 La création de sociétés à responsabilité limitée 363
5.2.4 L'importance toute particulière des sociétés quirataires 367
5.2.5 La volonté de continuer à pêcher prioritairement dans le golfe 377
5.3 Travail, luttes et intégration des marins pêcheurs 384
5.3.1 La dure condition des marins pêcheurs 385
5.3.2 Un syndicat CGT très implanté 392
5.3.3 La prépondérance de la rémunération à la part 397
5.3.4 L'action de la Mission de la mer 408
5.3.5 La persistance des traditions culturelles bretonnes 411

Chapitre VI

Un déclin précoce et rapide de la pêche industrielle rochelaise 417

6.1 Le plafonnement des pêches françaises (1966-1983) 418

6.1.1 La stagnation des apports de poisson à partir de 1967 419

6.1.2 Les raisons de ce plafonnement 421

6.1.3 Les politiques d'intervention sélective de l'État 428

6.2 La crise précoce de la pêche industrielle rochelaise (1965-1966) 431

6.2.1 Les premiers signes des difficultés rochelaises 431

6.2.2 La fin des avantages fiscaux des sociétés quirataires 440

6.2.3 L'appauvrissement des fonds du golfe et l'éloignement des lieux de pêche 444

6.2.4 Une crise de la pêche rochelaise singulière 455

6.2.5 L'éloignement des lieux de pêche 425

6.3 La pêche industrielle rochelaise entre déclin et espoirs de reprise 462

6.3.1 Un espoir de reprise en 1971-1972 462

6.3.2 Renchérissement du pétrole et rebondissement de la crise de la pêche 465

6.3.3 Plan de relance de 1980 et rebond des années 1983-1984 475

6.3.4 Les derniers soubresauts de la pêche industrielle rochelaise (1987-1994) 479

6.4 Transfert du port de pêche contre modernisation de la halle à marée 485

Conclusion de la troisième partie 495

Conclusion générale 499

Annexes de la première partie 511

Annexes de la deuxième partie 529

Annexes de la troisième partie 553

Sources et bibliographie 589

Glossaire 617

Table des documents 629

Table des matières 637

Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle (1871-1994)

Résumé :

Situé au cœur du golfe de Gascogne, La Rochelle fut dès sa naissance au début du XIIe siècle une communauté de pêcheurs. La ville s'affirme comme une cité marchande, devenant l'une des plus dynamiques de l'Ouest français. Son port de commerce se déplace sur un nouveau site en 1890, libérant le vieux port au centre-ville pour la pêche. De nombreux voiliers viennent déjà y vendre leur pêche sur un marché au poisson attractif, que le chemin de fer relie à l'intérieur du pays en 1857. Une nouvelle page s'ouvre, celle du chalutage industriel qui fait une percée majeure en Grande-Bretagne. A La Rochelle, après l'échec d'une tentative de l'anglais Craggs d'y implanter le chalutage à vapeur en 1871, de grands armements à la pêche industrielle sont fondés de 1904 à 1920. Une première période d'essor de ces armements fait de cité le deuxième port de pêche de France, le premier de l'Atlantique. Après le marasme des pêches françaises et la crise de la flottille de chalutiers à vapeurs rochelais, un nouvel essor du port s'affirme après la Seconde guerre mondiale. La Rochelle redevient le quatrième port de pêche de France dans les années 1960. Mais l'année 1965 marque une rupture de la pêche industrielle rochelaise et un déclin s'ensuit qui conduit à la disparition des derniers grands chalutiers en 1994.

De nombreux travaux menés jusqu'ici ont porté sur d'autres ports de pêche de France. Cette étude a l'ambition de contribuer à la connaissance de plus d'un siècle d'histoire de pêche industrielle du port de La Rochelle, de ses dimensions économiques, sociologiques, politiques et écologiques, dans le cadre d'une étude comparative, en analysant les caractéristiques et les raisons de cet essor et celles d'un déclin précoce et rapide.

Mots clés : La Rochelle, pêche industrielle, pêche hauturière, chalutiers, armements, marins pêcheurs.

Expansion and decline of industrial fishing in La Rochelle (1871-1994)

Sumery:

Situated in the heart of the bay of Biscay, La Rochelle, right from its foundation, at the beginning of the XIIth century, was a community of fishermen. It then became one of the most dynamic citiesin western France. In 1890 the commercial port moved to a new site, liberating the old port in the city centre for fishing activities. Many sailing ships came to sell their fish on an attractive fish market boosted by the railway connection to the inland part of the country in 1857. A new era started with industrial trawling, a major innovation in Great Britain. In 1871,the English ship owner Craggs tried to introduce steam-powered trawling but suffered a setback . However from 1904 to 1920 important armaments in industrial trawling were created, making La Rochelle, in this early period of expansion, the second fishing port in France and the first one on the Atlantic coast. After the stagnation of French fisheries and a crisis of Rochelais steam-powered trawlers, a new expansion of the port occured after WWII. In the sixties, La Rochelle became the 4th fishing port in France, until in 1965 a break in industrial fishing activities resulted in the loss of the last big trawlers in 1994.

There have been numerous documents about other fishing ports in France. This study aims to concentrate on the history of industrial fishing in the port of La Rochelle over a century, highlighting its economic, sociological, political and ecological dimensions. For this purpose a comparative study has been made, analysing the characteristics and the reasons of this expansion as well as the ones of a rapid and premature decline.

Key words: La Rochelle/industrial fishing/deep-sea fishing/trawlers/armaments/fishermen

ED 525 : LPAH

1 parvis Fernand Braudel

17042 LA ROCHELLE CEDEX 1