

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

Il Moulinier – 979-10-231-1864-3



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
 28. *Sortir de la guerre sur mer*
 27. *Mer et techniques*
 26. *Financer l'entreprise maritime*
 25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

**Revue
d'histoire
maritime**

16

La puissance navale

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3**
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau	51
---	----

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy.....	67
---	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille.....	119
--	-----

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI ^e siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne	
Pierre Journoud	187

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

Présentation	
Jean-Pierre Poussou.....	206
Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle)	
Katherine Dana	207
La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté	
Marion Tanguy.....	209
Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815	
Michel Aumont.....	225
Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux	
Sébastien Martin	235
Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle	
Marine Sadania.....	239
Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950	
Delphine Boissarie.....	251
L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle	
Henri Moulinier.....	263
Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches	
Justin Lecarpentier.....	275

VARIA

Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle	
Sébastien Martin	287

CHRONIQUE

Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)	
Jean-Pierre Poussou.....	305
Comptes rendus.....	311

Une jeune histoire maritime

L'ESSOR DES ARMEMENTS À LA PÊCHE INDUSTRIELLE ROCHELAISE AU DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

Henri Moulinier

*Doctorant en histoire contemporaine – CRHIA
Université de la Rochelle*

Côtière pendant des siècles, la pêche rochelaise connaît un certain développement avec la « grande pêche », particulièrement celle lointaine de la morue sur le grand banc de Terre-Neuve : en 1766, La Rochelle compte 16 terre-neuviens¹. Mais, cette grande pêche y devient marginale au début du xx^e siècle, les mauvaises années traversées à Terre-Neuve lassant les armateurs : La Rochelle ne compte plus ensuite que quelques chalutiers et voiliers allant pêcher au loin², alors qu'à l'opposé, en 1895, la pêche côtière est le fait de 977 pêcheurs embarqués sur 228 voiliers³.

En 1871, deux sociétés françaises, la Société des pêcheries de l'Océan, à Arcachon, et la Société des pêcheries de l'Ouest, à La Rochelle, mettent en service plusieurs navires à vapeur pour pratiquer la pêche fraîche⁴. À Arcachon, la première lance deux chalutiers à vapeur et à hélice, Le Cormoran et le Héron. À La Rochelle, John Craggs, négociant anglais en denrées coloniales, qui a fondé la Société des pêcheries de l'Ouest, exploite trois petits chalutiers à vapeur construits à Londres : le *Normand*, le *Rochelais* et le *Breton*. Mais, hostilité ou indifférence, ces sociétés, « livrées à leurs seules ressources »⁵, doivent renoncer à leur initiative. Ainsi, à La Rochelle, John Craggs cède son entreprise à la maison de navigation d'Orbigny et Faustin, laquelle, au bout de quatre ans, transfère ses activités au Verdon, sur la Gironde, où elle perdure quatre autres années. Les bénéfices étant nuls, la société est vendue à

- 1 André Rocheau, « Un port de pêche de l'Atlantique : La Rochelle », *Il était une fois La Rochelle*, n° 1, La Rochelle, 1998.
- 2 Edmond Le Danois (dir.), *Manuel des Pêches maritimes françaises*, Paris, ISTPM, fascicule 2, 1935-1936, p. 184-186.
- 3 Archives départementales de la Charente-Maritime (ensuite AD 17), Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle, 41 ETP, XIX^e siècle, art. 934.
- 4 M. Lecourbe, directeur au ministère des Travaux Publics, 7^e Congrès national des pêches et industries maritimes, Alger, 1927, Paris, site Archimer d'IFREMER, p. 3.
- 5 M. Lecourbe, 7^e Congrès national des pêches..., *op. cit.*, p. 3.

une maison d'Arcachon⁶. « Les étrangers, une fois de plus, s'emparèrent d'une invention française, et c'est en Angleterre et en Allemagne que le chalutage à vapeur prit d'abord tout son développement »⁷.

Les années 1890-1894 sont les années charnières de l'histoire de la pêche hauturière en France. Boulogne-sur-Mer est le premier port français à développer durablement sa flotte de chalutiers à vapeur, qui en fait le premier port de pêche français. Avant 1914, sa flottille compte 138 grands voiliers et 134 vapeurs, dont 117 jaugent en moyenne 225 tonneaux. Avec 34 000 tonnes débarqués, Boulogne rivalise avec les ports hollandais et allemands, mais reste loin des ports britanniques, tel Grimsby : 117 000 tonnes⁸. En 1900, la France est donc en retard dans le domaine de la pêche industrielle. Elle ne possède qu'une centaine de chalutiers à vapeur, contre huit cents en Grande-Bretagne. Mais La Rochelle est, depuis, devenu l'un des grands ports français de pêche industrielle avec Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient et Arcachon⁹. En 1904, le norvégien Oscar Dahl y crée le premier grand armement à la pêche industrielle. La Rochelle devient alors 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 et, en 1994, le désarmement des derniers grands chalutiers. Cette question n'a pas été, jusqu'à présent, l'objet d'une approche historique universitaire, globale et approfondie : « si les sources de l'histoire de la pêche sardinière abondent, on a peu écrit sur La Rochelle ou Lorient »¹⁰. Trois mémoires de maîtrise de géographie abordent la question de la pêche au xx^e siècle, ainsi qu'une thèse de droit (science économique) de Rémy Vaché en 1931¹¹.

Notre thèse d'histoire contemporaine porte sur un aspect majeur de la pêche rochelaise : l'histoire des armements à la pêche industrielle qui s'inscrit dans ce xx^e siècle. Notre ambition est d'analyser les conditions qui ont favorisé l'essor de la pêche industrielle à La Rochelle à partir des années 1904, puis de mettre en évidence la nature et les raisons du déclin des armements. Dans l'état actuel de notre travail de recherche, nous nous proposons d'aborder, dans cet article, trois dimensions essentielles de cet essor rochelais : la création

6 Jean-Louis Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, Édition personnelle, 2003, p. 36.

7 M. Lecourbe, 7^e *Congrès national des pêches...*, *op. cit.*, p. 3.

8 Claude Vauclaire, « Naissance d'une industrie », dans Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 243-296, *loc. cit.*, p. 260-261.

9 Archives privées du syndicat CGT des marins de La Rochelle, Fédération nationale des syndicats maritimes, *Lettre aux Camarades secrétaires des syndicats*, 14 décembre 1948.

10 C. Vauclaire, « Naissance d'une industrie », *art. cit.*, p. 261.

11 Rémy Vaché, *La Pêche maritime : La Rochelle, premier port de pêche français sur l'Atlantique*, thèse de droit (sciences économiques), université de Paris, 1931.

de quatre grands armements à la pêche industrielle, la place particulière des sociétés quirataires, et l'importance de la présence des marins pêcheurs bretons.

LA CRÉATION DE QUATRE GRANDS ARMEMENTS À LA PÊCHE INDUSTRIELLE

Par sa situation géographique privilégiée, au cœur du golfe de Gascogne, La Rochelle dispose d'un port permettant d'accéder rapidement aux lieux de pêche du golfe et de débarquer le poisson frais pour la vente à la criée. Des voiliers bretons viennent, eux aussi, pêcher au large et vendre leur pêche à la halle à marée des Carmes, ouverte en 1847 à proximité immédiate du port. Plusieurs autres facteurs favorisent le développement industriel de la pêche rochelaise. Ainsi, le chemin de fer, avec la mise en service de sa première gare en 1857, réduit fortement les temps de transport¹². Par ailleurs, en 1876, Charles Tellier met au point un système de conservation de la viande par le froid, ouvrant des perspectives pour la pêche. En 1884, s'installe à La Rochelle la première fabrique de glace humide, près du marché aux poissons des Carmes. Cependant, il faut attendre 1898 pour qu'une invention anglaise, celle du chalut à panneaux *Ottertrawl*, donne une impulsion décisive au développement rapide de la pêche industrielle, en favorisant une augmentation conséquente de ses rendements¹³. L'application de la vapeur à la navigation, datant de 1807, permet la construction de chalutiers à vapeur, plus puissants, utilisant cette nouvelle énergie pour actionner un treuil qui permet de relever le chalut.

C'est plus tardivement à Boulogne qu'est créé, en 1904, par Oscar Dahl le premier grand armement industriel rochelais : les Pêcheries de l'Atlantique. Oscar Dahl est né en 1870 à Sarpsborg, en Norvège, qu'il quitte à l'âge de 15 ans. Il fait le tour du monde comme pilotin, se fixe ensuite à Cardiff, en Angleterre, chez son frère, puis, en 1895, vient à La Rochelle, chez un autre agent maritime, pour perfectionner son français. Il a 25 ans. « Selon la légende, il est venu sans le sou. Il s'est imposé très vite à La Rochelle. Il devait avoir des recommandations et il possédait des qualités fortes : intelligence, esprit... »¹⁴. Ce qui est sûr, c'est qu'il épouse en 1899, à La Rochelle, une demoiselle Marie

12 La mise en service, par la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, de la première gare de La Rochelle, sur le bord du Bassin à flot en construction, permet l'utilisation du chemin de fer vers Poitiers et la jonction avec la ligne de Paris à Bordeaux, selon les *Annales des ponts et chaussées*, Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, n° 27, partie 1, vol. 2, 1857, p. 364-365.

13 Jean-Louis Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, op. cit., p. 59.

14 Entretien oral, à son domicile, avec Émile Vinet, Ingénieur d'armement chez Oscar Dahl, le 18 janvier 2011.

Thérèse Billote, petite-fille du protestant Eugène Fromentin, peintre et écrivain rochelais très connu. Sa belle famille l'a-t-elle aidé, s'interroge Émile Vinet ? C'est après son mariage qu'il acheta deux cargos, l'un faisant le transport des bois du Nord, l'autre transportant des marchandises en Afrique. Les Pêcheries de l'Atlantique prennent la forme juridique d'une S.N.C. (société en nom collectif), au capital de 630 180 francs. Cet armement comprend les chalutiers *Shamrock* dès 1904, le *Pen-Men*, la *Banche* et le *Chanchardon*¹⁵. Il s'associe, ensuite, avec M. Garrigues, un avocat, pour acquérir deux autres chalutiers de 38 mètres, le *Chauveau* et le *Cordouan*, puis une série de quatre chalutiers de 38 mètres achetés en Angleterre : les *Baleines*, la *Coubre*, *Chassiron* et *Rochebonne*. Tous ses chalutiers portent un nom de phares. M. Garrigues quitte la société en 1919, à la suite d'un conflit personnel.

Le nombre de chalutiers à vapeur rochelais passe à 5 en 1905, 30 en 1914. Après guerre, ils sont 40 en 1921, 58 en 1924, 83 en 1930¹⁶. Au milieu des années 1920, La Rochelle est le deuxième port de pêche de France. Une nouvelle forme d'exploitation économique des pêches apparaît : « les bateaux bourgeois », ou « bagou borc'hizien », comme les nomment les Bretons. L'armateur n'est pas embarqué et, pour les grands bateaux, l'armement est sociétaire. Elle est le fait « d'entrepreneurs capitalistes »¹⁷. La construction des navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et en grande partie extérieurs à la région.

Fernand Castaing crée un deuxième grand armement. Né en 1874¹⁸ à Gujan-Mestras (Gironde), il commence sa carrière comme mousse, à 11 ans, puis matelot, avant de devenir un authentique patron de pêche, « commandeur d'un chalutier à vapeur à 24 ans »¹⁹, et de s'installer à Royan. Il arrive à La Rochelle en 1901, comme simple patron de pêche. En 1909, il fonde la Coopérative des armateurs. En 1918-1919, avec le retour de ses grands chalutiers et l'acquisition de nouveaux bateaux, Fernand Castaing transforme la Coopérative des armateurs en société anonyme des Chalutiers de La Rochelle, qu'il dirige. Comme l'armement Dahl, cette société intègre des activités annexes à l'exploitation de chalutiers. Elle a son propre mareyage, mais aussi une fabrique de glace, une chaudronnerie pour les panneaux et le matériel de pêche, un atelier de mécanique et son atelier menuiserie, une usine de traitement des

15 Joseph Camenen, *Regards sur une vie de marin-pêcheur*, Paris, Pen Duick, 1979, p. 225.

16 J.-L. Mahé, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, op. cit., p. 65.

17 C. Vauclare, « Naissance d'une industrie », art. cit., p. 254 et 262.

18 Selon des documents de la *Conservation des hypothèques*, il est né le 10-7-1874 : voir AD 17, cote 2716 W 103.

19 Hugues et Marie Castaing, arrières petits enfants de Fernand Castaing, *L'Express*, n° des 13/19 mars 2008.

déchets de poisson à la Ville en Bois. En 1926, la partie mareyage et fabrication de caisses en bois s'installe dans une pêcherie construite sur le quai est du Bassin des chalutiers, comme les autres armements²⁰. Dans les années 1920, cette société comporte 139 actionnaires, possédant 9 336 actions²¹. L'analyse de ces actionnaires montre une grande dispersion. Dispersion des actionnaires : seuls 13 d'entre eux possèdent plus de 200 actions chacun, soit 9,30 % du nombre total d'actionnaires, alors que 82,10 % en possèdent moins de 100 chacun. 41,70 % sont de petits actionnaires disposant de moins de 20 actions chacun²². Dispersion des professions, peu nombreuses à être déclarées : elles n'ont, pour l'essentiel, que peu de lien direct avec les activités de la mer et la pêche, à l'exception de quatre grands armateurs. Le nombre de femmes veuves est important : 21, soit plus de 15 % des actionnaires. Cela tend à démontrer le caractère d'abord financier de cet actionnariat, celui d'un placement d'épargne. Les adresses, connues pour tous les actionnaires, corroborent cette analyse : seuls 24,40 % des actionnaires sont de La Rochelle et de la Charente-Maritime.

Entre temps, un groupe de petits armateurs crée, en 1913, l'ARPV²³. Ces armateurs s'associent pour vendre leur pêche directement à la clientèle par l'intermédiaire d'un organisme commun et constituer un groupement d'achats, en particulier pour le charbon nécessaire à la navigation des chalutiers à vapeur²⁴. Il est très vite confronté à un problème d'approvisionnement en charbon²⁵ : en Grande-Bretagne, une grève des mineurs, engagée depuis mai 1926, stoppe les ventes ; or, les importations venues de la Ruhr allemande ne compensent pas. Le prix du charbon augmente en France. La flotte de l'ARPV est immobilisée quelques jours à la fin d'octobre 1926. La reprise de la pêche se fait avec l'apport

20 Entretien oral à son bureau avec Elian Castaing le 3 novembre 2011. Son arrière-grand-père avait aussi à cet endroit son jardin potager. À l'époque, dit-il, cet emplacement jouxtait le bief qui reliait le fond du bassin des chalutiers au Canal de Marans. Ce bief servit pendant longtemps de piscine au Club des Canards rochelais. L'eau était alors réchauffée par l'eau de refroidissement de l'usine à glace.

21 AD CM, 164 J, Fonds privé du *Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle*.

22 Entretien oral avec Elian Castaing le 5 décembre 2011 : figurent parmi les actionnaires les maisons de spiritueux Cointreau et Rémy Martin.

23 L'ARPV ou Association rochelaise de pêche à vapeur, est constituée par MM. Angibaud, Bassus, Bousquet, Feydel, Gufflet, Lalande, Maubailarcq, Perchepied et Véron, auxquels se joint M. Garrigues en 1919. En 1920, d'autres armements les rejoignent : MM. Marty, Rivaille, la Société de pêche et d'armement de l'Ouest (F. Darde) et la Société des pêcheries du Sud-Ouest (M. Holley Williams), selon Jean-Claude Menu, *La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*, La Rochelle, Geste éditions, 2002, p. 83, et Vaillant Biard, « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », *Le Chasse-Marée*, n° 52, octobre 1990, p. 11-12.

24 « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », art. cit., p. 11-12.

25 AD CM, Fonds privé Jean-Claude Menu, 164 J, *Procès-verbaux du Comité de direction de l'ARPV*, du 13 octobre 1925 au 17 février 1943.

de charbon venu de Sarre et de Moselle « au prix formidable de 400 F la tonne ». Le prix du charbon est douze fois plus élevé qu'avant guerre, alors que celui du poisson n'a augmenté que de 7 à 8 fois²⁶. Un autre problème apparaît : la « diminution anormale des quantités de poissons pêchés, les tonnages variant de 8 à 10 tonnes à la fin de 1926, contre 20 tonnes et plus en 1920 et les années suivantes. Alors que le prix du poisson diminue au deuxième semestre de 1928, le bilan de la société demeure créditeur de 69 581 F, dont seulement 11 708,75 de bénéfice effectif »²⁷.

Les années 1936-1939 constituent un tournant. L'ARPV a accumulé une lourde dette charbonnière envers M. François Menu et sa Société d'importation charbonnière et maritime²⁸ : elle ne conserve plus que 5 chalutiers. Dans l'immédiat, trois sont rétrocédés, en sous-location à M. Menu et à sa société²⁹. La fin de l'ARPV, groupement d'armateurs, est proche : « En novembre (1936), l'Association n'aura plus aucune dépense d'armement à effectuer »³⁰, note le Comité directeur du 14 octobre 1936. Les deux derniers chalutiers de l'Association, que M. Menu n'a pas voulu reprendre, le *Marie-Anne* et le *Marie-Gilberte*, sont « désarmés le 17 courant » (novembre 1936)³¹. François Menu devient l'unique propriétaire de la flotte de l'ARPV. Présent au Comité de direction du 21 septembre 1938, « M. Menu fait connaître qu'il s'est rendu acquéreur des navires de la flotte Pêche en mer à partir du 1^{er} juillet 1938 ». Ultime étape, lors du Comité du 23 mars 1939, « sur proposition de M. Menu, le Comité décide de racheter, à la date du 31 mars 1939, le matériel, les installations, ainsi que les stocks de charbon appartenant à la Société d'importation charbonnière et maritime ». Ainsi, M. François Menu devient-il le troisième grand armateur de La Rochelle. Sa société, qui conserve le même nom, l'ARPV, se transforme en une société de capitaux placée sous sa présidence.

Un quatrième grand armement de la pêche industrielle rochelaise d'avant la Deuxième Guerre mondiale, la PARO³², est fondé en 1920 par M. Charles de Peyrecave, ancien officier de marine (1884-1929). Il crée une société au capital de 3 700 000 F, avec quatre autres associés : René de Peyrecave, Alfred-Victor Bour, docteur en droit (Paris), le colonel comte Prosper Keller (Paris) et le

26 *Id.*, *Rapport du Conseil de surveillance de l'ARPV*, pour le 2^e semestre de 1926.

27 AD CM, Fonds privé J.-C. Menu, *Rapport du Conseil de surveillance de l'ARPV* du 2^e semestre de 1928.

28 Joseph Camenen, *Regards sur une vie de marin pêcheur*, *op. cit.*, p. 222.

29 AD CM, 164 J, Acte notarié du 31 décembre 1925 : comité de direction de l'ARPV du 2 janvier 1926.

30 *Id.*, Comité directeur de l'ARPV du 14 octobre 1936.

31 *Id.*, Compte rendu du Comité de direction du 18 novembre 1936 de l'ARPV.

32 PARO : Société de pêche et armement (La Rochelle) Océan.

baron Louis de Saizieu (Marsillargues, 34)³³. Le siège social est situé à Paris (8^e), 65 Rue d'Amsterdam, et dispose d'une direction à La Rochelle, sur le Quai est du Bassin des chalutiers³⁴. La PARO arme une série de 11 chalutiers, qui arrivent à La Rochelle à partir de 1920. Ils sont tous baptisés *Marie* : *Marie-Simone*, *Marie-Gilberte*,...³⁵. Comme les autres grands armements, la PARO tente de promouvoir son propre mareyage : « Notre pêcherie qui commence ses expéditions directes le lundi 15 mars (1926) veut faire mieux que ce qui a été fait jusqu'à ce jour. En devenant notre client, vous éliminez les intermédiaires puisque nous pêchons nous-mêmes le poisson que nous expédions »³⁶. Mais cette tentative échoue : la PARO vend alors sa pêche à l'ARPV M. de Peyrecave décède en 1929 ; la PARO ne lui survit pas longtemps : elle est rachetée par M. François Menu et l'ARPV

L'armement Menu constitue, avec les armements Dahl et Castaing, l'essentiel de la flotte de pêche industrielle de l'entre-deux guerres. Après la Deuxième Guerre mondiale « de (trop) nombreux chalutiers, armés soit par des individuels, soit par des associations quirataires », s'ajoutent à ces trois flottes.

On trouve la trace de ces associations quirataires dès l'Antiquité. Au Moyen Âge, la copropriété de navires se rencontre dans toutes les nations maritimes. Sur les rives de l'Atlantique, elle est souvent partagée en centièmes ou millièmes ; en bordure de la Méditerranée, elle est au contraire divisée en vingt-quatre parts, ou « quirats »³⁷. De l'arabe *qirât*, sorte de petit poids, 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 quirat, ou pour deux, ou plus³⁸. En 1871, R. Fresquet³⁹ précise une définition juridique et économique de ce système « de la copropriété des navires ». Elle est provoquée « par la grande valeur qu'ils (les navires) représentent : les armateurs veulent souvent diviser les risques » ; ils prennent des intérêts dans divers armements. C'est une « société *sui generis* », car il y a « *indivision* entre les cohéritiers », en cas de succession. Mais cette société a nécessairement un caractère commercial, selon l'article 633 du Code commercial. « C'est une sorte de participation », dit R. Fresquet. Le caractère d'indivision entraîne la

33 « Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle », art. cit., p. 12.

34 AD CM, 164 J, CCI La Rochelle, *Lettre de la PARO à M. Courtade, client*, 5 mars 1926.

35 *Fonds privé Yves Joncour*, ancien patron de pêche La Rochelle, Musée maritime de La Rochelle.

36 AD CM, 164 J, *Lettre de la PARO*, déjà citée en note 34.

37 Louis Mordrel, *Les Institutions de pêche maritime - Histoire et évolution*, thèse de doctorat en droit, université Paris II, 1972.

38 Dictionnaire *Litttré*, <<http://dictionary.sensagent.com/quirat/fr-fr/>>.

39 Raimond Frédéric de Fresquet, *Du navire, esquisse de droit commercial maritime : articles 190 à 196, 216 à 220 du Code du commerce*, Aix, A. Makaïre, 1871, p. 46-49.

« solidarité » entre les copropriétaires. 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 associés⁴⁰. 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.

270

La gestion de la société de quirats 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 en justice ; désigné au contraire par la majorité, il est révocable par cette même majorité. Le gérant a 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 quirataires⁴¹. 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 parts⁴². Ils peuvent l'hypothéquer, avec l'accord de la majorité des quirataires⁴³. Ils participent évidemment aux bénéfices de la société. En contrepartie de leurs droits, ils sont solidairement responsables, mais dans la limite de leurs apports. Pour André Auger⁴⁴, la société quirataire apparaît comme une formule « plus souple » que celles des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée. Nulle obligation, dit-il, de constituer un conseil d'administration, élu en assemblée générale ; possibilité de fiscaliser l'amortissement de l'investissement. M. Auger crée plusieurs sociétés quirataires, pour pouvoir armer des chalutiers hauturiers. Le premier, en 1958, est l'armement du chalutier l'*Euros*, un navire de 37 mètres, à moteur diesel. En 1975, alors que sévit la crise de la pêche, 18 navires de type quirataire sont encore exploités sur un total de 36 chalutiers industriels, soit 50 % des chalutiers rochelais.

LA ROCHELLE, PORT DE PÊCHE BRETON AU XX^E SIÈCLE ?

À bord des chalutiers rochelais, nombreux sont les marins pêcheurs d'origine bretonne. Patrice Marquand rappelle qu'au début du XIII^e siècle, des « étrangers »

⁴⁰ Louis Mordrel, *Les Institutions de pêche maritime*, op. cit.

⁴¹ *Id.*

⁴² Pour ce qui concerne la société quirataire autour de l'*Euros*, dont nous parlons plus loin, l'acte de quirat prévoit « un droit de préemption » au profit des copropriétaires, en cas de cession de parts à une personne étrangère.

⁴³ Loi du 10 juillet 1885, art. 3.

⁴⁴ Entretien oral au Musée maritime avec André Auger, ancien armateur rochelais à la pêche industrielle, le 28 septembre 2011.

sont venus s'installer dans la ville. Parmi ceux-ci, « les Bretons forment le groupe ethnique le plus nombreux », près d'un tiers⁴⁵. À la fin du XIX^e siècle, Louis Papy estime qu'il y a, avec les femmes et les enfants, environ 3 000 Bretons établis à La Rochelle⁴⁶.

La crise de la sardine, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, provoque un exode massif de marins pêcheurs bretons : « à partir des années 1830, l'industrie française des conserves de sardines connut un demi-siècle d'activité brillante [...]. La préparation des sardines était le monopole français »⁴⁷. Mais, « cette industrie, jadis florissante, a commencé à périlcliter en 1880 et, après deux trop courts arrêts dans sa marche descendante, elle n'a cessé de décroître depuis 1883 »⁴⁸. 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 sur la péninsule Ibérique. En 1905, les usines de la péninsule sont au nombre de 137. Dans le même temps, entre 1880 et 1892, on passe pour le seul département du Morbihan de 59 à 32 établissements⁴⁹. Les sardines espagnoles et portugaises concurrencent les bretonnes ; elles ont l'avantage d'être pêchées sans rogue⁵⁰ et de ne pas être, sur ces côtes, un poisson saisonnier. Si les campagnes de pêches deviennent moins mauvaises sur les côtes bretonnes avec le retour des sardines, la situation des marins pêcheurs reste préoccupante, face à la concurrence étrangère 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 : « pour les familles de pêcheurs, il n'est plus question de disettes, mais de misère [...]. Quelques-uns 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 même à l'étranger »⁵¹.

45 Patrice Marquand, *Les Bretons à La Rochelle d'après le serment au roi de France de 1224*, Rennes, Université européenne de Bretagne, p. 1, <<http://hal.inria.fr>>.

46 Louis Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, t. II, *L'Homme et la mer*, Bordeaux, Delmas, p. 243-244.

47 Charles Robert-Muller, *Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique*, Paris, Armand Colin, 1944, p. 5 ; ce passage a été cité par Nathalie Meyer-Sable, *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 22.

48 Gerville-Reache, Rapport au ministre de la Marine et des colonies sur la pêche de la sardine, cité par Nathalie Meyer-Sable, *ibid.*, p. 22.

49 *Id.*

50 Rogue : préparation d'œufs de poisson salés, utilisée comme appât pour pêcher la sardine.

51 Nathalie Meyer-Sablé, *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches*, *op. cit.*, p. 25.

À partir du début du xx^e siècle, le développement de la pêche industrielle à La Rochelle provoque une immigration massive de marins pêcheurs bretons originaires du Morbihan, mais aussi des autres départements bretons, telles les Côtes-du-Nord⁵². Les Bretons 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, écrit Louis Papy⁵³. En 1939, 1 500 marins sont répartis dans les différents armements à la pêche rochelaise. Les Bretons y sont majoritaires⁵⁴. L'étude des rôles d'équipage des chalutiers à vapeur⁵⁵, au début du xx^e siècle, confirme ce fait. L'analyse des lieux d'inscription des marins pêcheurs d'un chalutier rochelais, le *Mars*, est révélatrice. Elle montre un lien très étroit entre le lieu de naissance et le lieu où les marins pêcheurs sont inscrits maritimes. Ainsi, l'équipage qu'il a embarqué⁵⁶, tout au long de l'année 1909, comprend au total 63 hommes ; 80 % sont des inscrits maritimes bretons, expression de leur port d'attache⁵⁷. Et, parmi eux, les plus nombreux sont des inscrits maritimes de Vannes et d'Auray, dans le département du Morbihan. Par delà leurs noms à consonance bretonne souvent marquée, leurs lieux de naissance le plus souvent indiqués, montre une origine bretonne indéniable, très en lien avec leur lieu d'inscription maritime. La plupart d'entre eux sont nés aussi dans le Morbihan, dans les environs des ports de pêche d'Auray, d'Étel, de Lorient, sur l'île de Groix, dans les îles et sur le pourtour du golfe du Morbihan.

Le constat fait pour l'équipage du *Mars* se retrouve pour les équipages des autres chalutiers à vapeur immatriculés à La Rochelle, pour la période 1909-1913⁵⁸. L'analyse de leurs origines géographiques, en 1909-1911, confirme celle faite pour l'équipage du chalutier *Mars* : sur 845 marins pêcheurs embarqués, 71 % sont des inscrits maritimes provenant de Bretagne, dont 54,5 % de Vannes et d'Auray. Les inscrits rochelais ne représentent que 8,1 % de ces marins embarqués, 4,1 % venant d'Arcachon et de Bordeaux. À ces origines principales, nous pouvons ajouter 23 marins pêcheurs inscrits en Charente-Maritime, hors La Rochelle (île d'Oléron, Royan, ...), soit 2,7 %. Une étude

52 Émile Le Bourdieu, « Les Bretons à La Rochelle », *Le Chasse-marée*, n° 52, octobre 1990, p. 20.

53 Louis Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, op. cit., p. 244.

54 Yves Joncour, *Drames de la mer 1939-1945 en Charente-Maritime*, ouvr. dact., 2005, Musée maritime de La Rochelle.

55 Service historique de la Marine de Rochefort (ensuite SHD), *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, Série 6 P, sous-série 6P6, Inscription maritime du Quartier de La Rochelle.

56 Le chalutier *Mars*, immatriculé à La Rochelle, appartient à M. Christian Morch, armateur.

57 Entretien oral, au siège du syndicat CGT des anciens marins, avec Jean Cousin, ancien marin pêcheur rochelais, 5 mars 2012. M. Cousin précise que les marins conservaient leur première inscription maritime comme lieu d'origine, même s'ils naviguaient ailleurs.

58 SHD Rochefort, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, op. cit.

identique des rôles d'équipage des chalutiers rochelais à vapeur en 1918⁵⁹ donne des chiffres avoisinant : 59 % des inscrits maritimes embarqués sont Bretons, 39 % relevant des inscriptions maritimes de Vannes et d'Auray, du département du Morbihan⁶⁰. Les Bretons ont fait souche et des inscrits maritimes rochelais sont fils de marins bretons. La pêche, activité quasi permanente, « entraîne toute la famille » dans le sillage des marins-pêcheurs : « les familles s'entassent dans les faubourgs des villes portuaires : le Pollet à Dieppe, La Chaume aux Sables-d'Olonne et Ciboure à Saint-Jean-de-Luz, pour citer les plus connus »⁶¹. La Rochelle connaît le même phénomène de peuplement de certains de ses quartiers, autour du port du centre-ville, par des marins pêcheurs bretons célibataires et en familles. Ce sont des quartiers peu habités, aux immeubles étroits et vétustes, souvent désertés. Selon Louis Papy, à la fin du XIX^e siècle, on estime qu'il y a déjà, avec les femmes et les enfants, environ 3 000 Bretons établis dans les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Sauveur. Ils prennent aussi possession du Cour des Dames et du quartier qui le jouxte, le quartier Saint-Jean. D'autres s'installent dans le quartier de la Ville-en-Bois, derrière le port de pêche⁶².

La pêche industrielle rochelaise se développe entre les deux guerres, tout en connaissant une crise liée à la surpêche dans le golfe de Gascogne et à la raréfaction des fonds de pêche. La hausse du prix du charbon et la baisse des cours du poisson se conjuguent avec la réduction des apports pour mettre en difficulté, nous l'avons dit, des armements comme l'ARPV. La guerre d'Espagne, puis la Deuxième Guerre mondiale réduisent fortement la pêche, permettant une reconstitution des fonds. Les années d'après guerre connaissent une activité forte qui atteint son maximum dans les années 1960 :

À La Rochelle, la pêche, activité rentable jusqu'en 1965, attira des capitaux d'origine très diverse. La bourgeoisie libérale et foncière de la région, à la recherche d'affaires lucratives, investissait volontiers dans les armements, profitant des avantages fiscaux accordés aux sociétés de quirataires. Ces nouveaux venus, sans aucun lien avec le milieu maritime, étaient avant tout des spéculateurs : désireux de réaliser le maximum de profits le plus rapidement

59 SHD Rochefort, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, op. cit. Étude portant sur 5 chalutiers rochelais ; *Sirena, Esperanza, Pen-men, Les Barges, Verdon et Monrevel*.

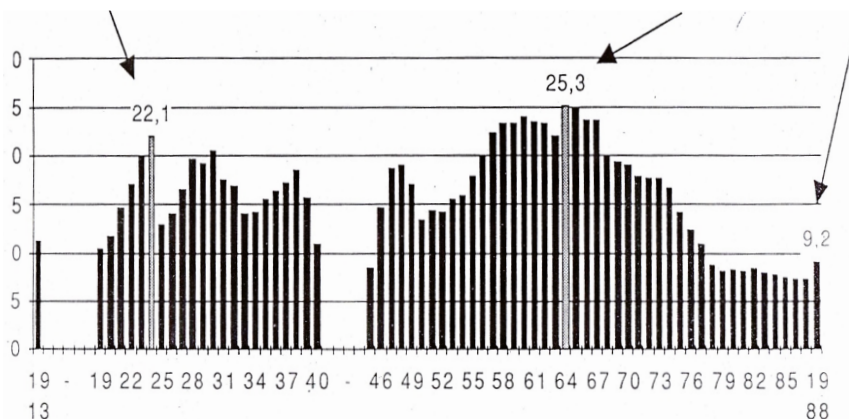
60 Jean Cousin, ancien marin-pêcheur, *témoignage*, déjà cité.- M. Cousin précise qu'une spécialisation se faisait par départements bretons : marins du commerce pour les Côtes-du-Nord, marins de guerre pour le Finistère, marins-pêcheurs pour le Morbihan, éleveurs pour l'Ille-et-Vilaine.

61 Laurier Turgeon, « Le temps des pêches lointaines. Permanences et transformation (vers 1500-vers 1850) », dans Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, op. cit., p. 133-181, loc. cit., p. 178.

62 AD CM, *Registre d'inscription des garçons École Bonpland, primaire et cours complémentaire*, Années 1907-1920 et 1921-1956, 1T 1151et 1152.

possible ; ils furent les artisans de l'expansion de la flottille industrielle ce qui se traduit par un essor de la production⁶³.

Ainsi, en 1964, avec un record de 25 300 tonnes de poissons débarqués, La Rochelle est le quatrième port de pêche de France.



Évolution des quantités de poissons débarqués à La Rochelle, 1913-1988, en tonnes

Mais, dès 1966, ce tonnage débarqué chute : il n'est plus que de 9 200 tonnes en 1988, comme le montre le document ci-dessus. Le port de La Rochelle, avec seulement 2 448 tonnes de poisson débarqué en 2010, n'est plus que le 22^e port de pêche de France, connaissant des apports inférieurs de moitié à ceux de La Cotinière, port artisanal sur l'île d'Oléron, proche⁶⁴. Après un nombre record de chalutiers le 1^{er} janvier 1966, 74, la flotte de pêche industrielle rochelaise connaît un recul très marqué, passant à 65 unités en 1967, 60 en 1968, 54 en 1969 et 43 en 1970⁶⁵.

Deux causes premières permettent d'expliquer ce déclin de la pêche industrielle rochelaise, qui conduit à la disparition des derniers grands chalutiers industriels en 1994 : la raréfaction des fonds de pêche dans le golfe de Gascogne, qui menaçait déjà dans les années 1930, et le vote d'une loi modifiant profondément les avantages fiscaux des investissements dans les sociétés d'armement⁶⁶. D'autres causes s'y ajoutent : cette analyse fait l'objet de notre travail actuel de recherche.

⁶³ Philippe Fournet, « L'évolution récente de la pêche rochelaise », *Norois*, n° 87, 1975, p. 443-461.

⁶⁴ Association des directeurs et responsables des halles à marées de France, *Classement des criées en tonnage en 2010*, <www.criees-france.com>.

⁶⁵ Archives privées du syndicat CGT des marins de La Rochelle, *Rapport Pêche industrielle*, Comité central des pêches, séance du 2 juin 1970.

⁶⁶ Journal officiel, loi n° 65-566 du 12 juillet 1965 modifiant l'imposition des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers, 13 juillet 1965, <www.legifrance.fr>.