

numéro

15

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Pêches et pêcheries
en Europe occidentale
du Moyen Âge à nos jours*

PDF complet – 979-10-231-1869-8



Revue d'histoire maritime

15

Pêche et pêcheries en Europe
occidentale du Moyen Âge

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 : 978-2-84050-833-5
PDF complet – 979-10-231-1869-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1870-4
Introduction – 979-10-231-1871-1
Daire & Langouët – 979-10-231-1872-8
Bochaca, Arízaga Bolumburu & Gallicé – 979-10-231-1873-5
Zysberg – 979-10-231-1874-2
Michon – 979-10-231-1875-9
Poulsen – 979-10-231-1876-6
Sauzeau – 979-10-231-1877-3
Schokkenbroek – 979-10-231-1878-0
Levasseur – 979-10-231-1879-7
Fichou – 979-10-231-1880-3
Perrin – 979-10-231-1881-0
Pencalet-Kerivel – 979-10-231-1882-7
Boisson – 979-10-231-1883-4
Varia Lesueur – 979-10-231-1884-1
Varia Le Bouëdec – 979-10-231-1885-8
Varia Blondy – 979-10-231-1886-5
Chronique Hiet-Guihur – 979-10-231-1887-2
Chronique Laget – 979-10-231-1888-9
Comptes rendus, masters et thèses – 979-10-231-1889-6

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	

DOSSIER

Introduction	
Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau.....	9
Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines	
Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët.....	23
Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge	
Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu et Alain Gallicé	45
Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)	
André Zysberg.....	73
Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle	
Bernard Michon.....	103
Orange brille : les nombreuses tentatives pour imiter le modèle des pêcheries néerlandaises du hareng en mer du Nord et dans la Baltique (XVI^e-XIX^e siècles)	
Bo Poulsen	131
Les pêches du littoral saintongeais, de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860)	
Thierry Sauzeau.....	161
Une activité maritime néerlandaise au XIX^e siècle : la chasse à la baleine et au phoque	
Joost C. A. Schokkenbroek.....	183
Naissance et développement de l'ostréiculture : l'exemple breton (1840-1939)	
Olivier Levasseur.....	197

La pêche sardinière et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique (1852-1914)	
Jean-Christophe Fichou.....	221
La pêche thonière en Sud Bretagne (1850-1943)	
Michel Perrin	237
La pêche langoustière française sur les côtes d’Afrique de l’ouest : Innovations et adaptations face aux mutations du xx^e siècle	
Françoise Pencanalet-Kerivel.....	265
Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939)	
Pascal Boisson	287

VARIA

La refondation de la défense des colonies françaises après 1763 et sa mise en œuvre lors de la guerre d’Indépendance américaine	
Boris Lesueur.....	307
Lorient ou la réussite improbable d’une invention maritime (xvii^e-xviii^e siècles)	
Gérard Le Bouëdec	335
L’Heptanèse et Malte sous domination britannique	
Alain Blondy	357

CHRONIQUES

Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions Étrangères, 1660-1791	
Évelyne Hiet-Guihur	369
La perception de la mer dans l’Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (xiii^e-xv^e siècle environ)	
Frédérique Laget	375
Comptes rendus	385
Masters et thèses	395

ÉDITORIAL

En fondant, voici près de dix ans, l'UMS d'histoire et d'archéologie maritimes de l'université Paris-Sorbonne, devenue aujourd'hui la Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, tout comme Gérard Le Bouëdec lorsqu'il créa le GIS d'histoire et archéologie maritimes, j'avais souligné que l'histoire maritime était aussi bien celle de la vie militaire sur les mers et océans que celle des activités souvent quotidiennes de la pêche et du commerce. La suite des numéros de la *Revue d'histoire maritime*, relancée à partir de 2003, l'a bien montré. D'ailleurs, on verra que ce numéro associe les deux aspects.

Pour l'essentiel, il est consacré à un ensemble sur les pêches et pêcheries européennes du Moyen Âge à nos jours. Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau ont conçu le numéro spécial ainsi formé, et choisi les contributeurs. Je renvoie bien sûr à l'introduction qu'ils ont rédigée pour présenter les 12 contributions qui se rangent sous cet ensemble. Je noterai simplement que 10 d'entre elles concernent la France, et une seule le Moyen Âge finissant, déséquilibres qui avaient déjà été relevés lors de notre colloque du GIS tenu à Lorient en 2007, dont les actes ont été publiés dans un numéro double (n° 10-11 de 2010). Les nouveautés intrinsèques n'en sont pas moins présentes, à la fois grâce à deux excellentes contributions, l'une hollandaise, l'autre danoise, et parce qu'une grande partie des textes consacrés aux pêches françaises est issue de récentes thèses de doctorat en histoire. On trouvera donc dans ce numéro un excellent ensemble sur les pêches françaises aux XIX^e et XX^e siècles, avec pas moins de 6 contributions qui viennent compléter et rajeunir les nombreux travaux que les géographes – et parfois les économistes – nous ont laissés depuis la fin du XIX^e siècle. Peut-être faudra-t-il songer les reprendre pour présenter une synthèse de l'évolution de nos pêches au cours de ces deux siècles, mais d'ores et déjà de nombreux lecteurs découvriront ainsi des activités de pêche dont la connaissance n'avait guère dépassé jusqu'ici les milieux spécialisés. Par ailleurs, plusieurs textes seront pour nos lecteurs une véritable découverte : ainsi, il est bien certain que l'étude de Mary-Yvane Daire et Loïc Langouët sur les pêches et l'archéologie des anciens pièges à poissons en Bretagne sera une véritable révélation, en Bretagne comme ailleurs ; l'apport considérable de ces recherches archéologiques aboutit à des résultats passionnants. Avec Joost Schokkenbroek comme avec Bo Poulsen sont abordés des domaines restés *terra incognita* pour les lecteurs français qui constituent la plus grande partie

de ceux qui s'attachent à notre publication. Ce sont sans aucun doute les trois textes majeurs de cet ensemble. Mais on ne peut pas ne pas souligner que plusieurs des illustrations présentées dans ce numéro sont exceptionnelles, telles ces rarissimes vues photographiques d'une exploitation ostréicole bretonne qu'Olivier Levasseur a jointes à son texte.

6 Les *Varia* sont au nombre de trois. La contribution de Boris Lesueur, fondée sur les dépouillements qu'il avait menés lors de la préparation de sa thèse, mais aussi sur des travaux publiés au cours des dix dernières années par différents auteurs, montre à quel point les échecs du royaume de France durant la guerre de Sept ans ont amené à repenser nos politiques maritimes, sous l'impulsion de Choiseul. La Grande-Bretagne avait ajouté à sa supériorité maritime celle de pouvoir transporter et débarquer, avec efficacité, des troupes par delà les océans, anticipant dans le domaine maritime ce que seront plus tard les stratégies développées autour des troupes aéroportées, soit une force armée efficace que l'on transporte à des milliers de kilomètres. On vit tout particulièrement les conséquences de cette maîtrise lors de la perte de Louisbourg puis de Québec. Il nous fallut donc refonder la défense de nos colonies, ce à quoi s'attache notre auteur. Ce fut avec succès comme le montrèrent et la victoire dans la baie de la Chesapeake et la très bonne résistance de nos colonies antillaises durant la guerre de l'Indépendance américaine. Mieux, c'est nous cette fois qui miment en péril les Antilles anglaises.

Avec Lorient, grâce à Gérard Le Bouëdec, c'est à nouveau l'histoire de la Marine française que nous retrouvons. Lorient port militaire, Lorient port de la Compagnie des Indes, puis à nouveau port militaire, c'est donc l'histoire d'une « invention maritime » qui montre à la fois la difficulté qu'a éprouvée le royaume de France à se doter d'un bon port de guerre sur sa façade occidentale, et une capacité étonnante à « rebondir, à gérer les ajustements, les reconversions », parce que justement la ville et son port restèrent dans le « cadre initial d'une économie maritime du privilège ». Ce ne fut certes pas une histoire linéaire, mais, finalement, la réussite improbable a débouché sur une fondation pérenne.

Avec Alain Blondy, nous quittons l'océan Atlantique pour la Méditerranée. L'auteur aborde un domaine quasiment inconnu des lecteurs français : celui de Corfou et des îles Ioniennes – l'Heptanèse – au temps de la domination britannique qui s'exerçait aussi sur Malte. À partir de registres de passeports conservés dans les minutes notariales maltaises, il nous donne une idée des échanges maritimes entre l'Heptanèse et Malte de 1809 à 1814.

Notre numéro 15, enfin, se termine avec notre chronique, essentiellement consacrée à des listes de mémoires de masters ou de thèses de doctorats, à des positions de thèse, et enfin à plusieurs recensions.

La qualité et la diversité de l'ensemble ainsi publié devraient retenir l'attention¹.

Jean-Pierre Poussou

¹ Par suite d'un courrier perdu, il n'a pu être indiqué dans le n° 14 que la publication du colloque « Les Marins français et le politique » avait été aidée par un apport financier du Service historique de la Défense, du GIS d'histoire et d'archéologie maritime, de la Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes et enfin de l'IRHIS de l'université Lille III. Nous le regrettons vivement et nous tenons à vous le signaler.

INTRODUCTION

Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau

Dédié à l'histoire des pêches maritimes, ce numéro de la Revue d'histoire maritime fait la part belle aux temps modernes et contemporains. C'est pourquoi il convient de saluer la contribution des archéologues et des historiens médiévistes dans le domaine des pêches côtières, restées longtemps dans l'ombre des pêches en haute mer – ou pêches hauturières – et des pêches lointaines, qualifiées de grandes pêches. Les articles qu'ils nous proposent ici donnent leur profondeur historique aux travaux menés sur les pêches à pied, les pêcheries et les pêches côtières, champs défavorisés de l'historiographie. L'entrée dans la modernité a multiplié les attentions que les diverses autorités ont apportées à la surveillance des captures, des flottes qui les pratiquaient, et des hommes qui s'y consacraient. Les opérateurs particuliers (pêcheurs, armateurs, propriétaires, marchands et négociants) ont aussi produit une documentation, mais elle possède un caractère moins systématique et sa conservation reste variable. Le contexte des grandes découvertes et du développement des grandes pêches à Terre-Neuve a démultiplié la production des matériaux archivistiques. Ainsi, au regard des pêches côtières, la grande pêche a reçu davantage d'attention des institutions professionnelles, commerciales, financières et, bien évidemment, de l'État. La nécessaire mobilisation d'un capital, le navire de pêche, et la commercialisation des poissons (frais, salés, séchés), expliquent la grande lisibilité dont jouissent les pêches maritimes – et singulièrement les grandes pêches – dans les sources notariales ou fiscales.

Dans leur gestion du temps et de leur territoire, les sociétés littorales ont intégré les marais littoraux, l'estran et les basses eaux dans le finage de la paroisse. Elles ont alors procédé à des aménagements de production, de prélèvement et de collecte de la ressource primaire. Trois formes d'aménagement marquent plus particulièrement l'estran : les marais salants, les pêcheries fixes ou temporaires, et les parcs conchylicoles. Depuis le Néolithique, la pêche côtière occupe la majeure partie des populations du littoral, avec un gradient de spécialisation allant du pêcheur à pied occasionnel au marin pêcheur, en passant par le détenteur de pêcherie. Si les pêcheries sont uniquement établies sur l'estran, les

installations sont multiples, qu'elles soient temporaires ou fixes. Les pêcheurs tendent verticalement leurs filets tenus par des piquets en dessinant un angle ou une portion de cercle qui permet la capture du poisson lors du reflux. En Aunis et Saintonge, les habitants disposent leurs filets en courtines, c'est-à-dire en angle ouvert vers le rivage, de 300 à 500 mètres de côté et de 1,60 mètre de tête ; ils sont terminés par une poche folle où viennent se faire prendre les poissons. Au XVIII^e siècle, de Bayeux à Oléron, 393 pêcheries fixes sont recensées. Elles sont soit constituées de pieux de bois entrelacés de clayonnage, soit, comme les écluses, construites en pierres sèches, à l'instar des écluses d'Aunis, sur des sols rocheux. La contribution de deux archéologues, **Marie-Yvane Daire** et **Loïc Langouët**, vient opportunément nous rappeler que dès la période du Mésolithique les hommes ont commencé à construire des pièges à poissons. Leur inventaire du littoral breton est considérable : toutes périodes confondues, 680 installations ont été identifiées, dont 82 % sont en pierres, 18 % faites de pièges en bois et clayonnages. Il renouvelle notre connaissance sur les techniques de pêche et sur la place de la ressource halieutique dans le monde littoral quand le pêcheur était un terrien. Le fait que 60 d'entre elles soient sous le zéro marin nous ouvre aussi des perspectives sur les variations du niveau marin et la configuration du littoral, mais souligne aussi la vulnérabilité de ce patrimoine archéologique menacé par l'érosion.

Résultat d'une progressive spécialisation nautique des pêcheurs, les petites pêches, dans ce qu'elles ont de plus routinier, font partie des objets d'histoire les moins aisés à appréhender. Tant qu'il peine à franchir le seuil d'une intégration économique qui lui permet d'accroître ses investissements – ou d'en attirer à lui – le pêcheur côtier n'inquiète que très peu les autorités, qui se bornent à édicter telles prohibitions et limitations qui leur semblent opportunes, dans un souci de régulation, de maintien des équilibres sociaux, et de protection de la ressource. En revanche, une fois ce seuil franchi, la pêche côtière se développe et se structure. Elle appelle alors un encadrement administratif plus rigoureux, en rapport avec l'importance de l'activité considérée. **Michel Bochaca** nous rappelle que les périodes de croissance démographique et économique de la fin du Moyen Âge ont favorisé l'intégration des activités halieutiques à des marchés et laissé des traces exploitables par l'historien. Eu égard à leur densité de population maritime, à la morphologie côtière et à la bathymétrie, différentes aires halieutiques sont identifiables autour du golfe de Gascogne. La côte depuis le Labourd jusqu'aux Asturies offre un modèle des plus aboutis, avec des législations communautaires (confréries) et municipales adaptées à un gradient de pratiques de la mer : estran, plateau continental et grands fonds. De la Bretagne à la Saintonge, les communautés tirent plus volontiers parti de l'estran, des estuaires et des lagunes côtières, qui sont le terrain de prédilection

des pêcheurs des côtes de Gascogne, très dispersés et peu nombreux. Cette stratification des pêcheurs en fonction de leur aire d'opération se répercute sur la typologie des espèces capturées, révélée par les sources. Partout on piège et on pêche les poissons ronds ou plats, et on ramasse les coquillages à des fins d'autoconsommation et de commerce local. Un cran au-dessus figureraient deux espèces liées l'une à l'autre par la chaîne alimentaire, la sardine et le thon, pêchées en bateau dans les ras bretons, les mers bordières de Saintonge ou de Buch, et sur la côte cantabrique. Ce type de pêche est à l'origine de véritables flux commerciaux dont les comptes des seigneurs, des marchés urbains et des institutions pieuses révèlent l'ampleur du XIII^e au XV^e siècle. Enfin, occasionnelle et proche du pillage d'épave de la Bretagne à la Gascogne, la pêche des mammifères marins revêt l'aspect d'une véritable chasse dont les sceaux des municipalités de Biarritz ou Fontarabie s'ornent aux XIII^e et XIV^e siècles. Ces espèces ne sont pas capturées de la même manière. Les pièges, présents partout, offrent le lexique très riche des désignations locales des diverses combinaisons d'une même liste d'engins : filets, pieux, nasses et paniers. Un cran au-dessus, les pêcheurs embarqués tendent des lignes ou des filets. Les pinasses équipent les pêcheurs du sud du golfe de Gascogne, qui développent les techniques les plus diversifiées et les plus élaborées. Avec des nuances plus ou moins marquées entre les différentes régions, les pêches maritimes ne s'exercent pas sous le même régime : l'estran et les fleuves côtiers sont sous le contrôle de juridictions royales, princières, seigneuriales ou municipales, parfois imbriquées les unes dans les autres, tandis que la mer relève du seul dominium du roi ou d'un prince territorial qui en a reçu, en théorie, délégation du roi (ducs d'Aquitaine et de Bretagne, seigneur de Biscaye). Dans tout le nord de la péninsule Ibérique, la pêche pratiquée en mer en avant de la ligne du rivage, ou au-delà de la barre, à l'entrée des rias et jusqu'à la « mar de Canto », paraît strictement encadrée par les confréries de pêcheurs, qui semblent une forme d'organisation professionnelle spécifique à cette partie du littoral.

De la morue au hareng, l'histoire très riche des grandes pêches implique une recherche de capitaux, une rationalisation des techniques, une organisation de la main-d'œuvre et des marchés ignorées de la grande masse des riverains. Grâce au traitement statistique des congés – source sérielle – et des rapports de mer – source narrative – **André Zysberg** propose de préciser l'image de l'activité morutière au XVII^e siècle. À Honfleur, sous le règne de Louis XIV, le congé représente un véritable dossier contenant la liste de l'équipage, le détail des vivres et des armes embarquées, ainsi que les papiers d'expertise : procès-verbal de visite du navire, attestations de l'apothicaire et du chirurgien sur la conformité du coffre des remèdes, drogues et instruments. Quant aux rapports, ce sont des déclarations effectuées par les capitaines ou maîtres de navires

français et étrangers au retour d'un voyage. Ils jouaient un rôle essentiel en cas d'avarie et de perte de cargaison, car ils permettaient aux capitaines de décharger leur responsabilité par rapport aux intéressés à l'armement et aux propriétaires des marchandises, en invoquant le mauvais temps ou toute autre circonstance atténuante. Le rapport fournissait également l'occasion de déclarer des faits d'indiscipline, de signaler des délits commis par des membres de l'équipage. Le rapport est entendu par le lieutenant du siège d'Amirauté et consigné sur un registre par un greffier, lequel saisit à la volée les paroles du capitaine ou maître, qui s'exprime parfois en français et aussi en normand. Au xvii^e siècle, Honfleur est spécialisé dans la pêche *errante* ou dite au *poisson vert* : la morue pêchée et salée à bord du navire dérivant. Pour ce qui regarde le gabarit de cette flotte, l'enquête statistique révèle un centre de gravité très bas, la majeure partie des unités jaugeant entre 60 et 120 tonneaux. Les navires sont petits et très mobiles, avec des équipages de spécialistes, aux effectifs très resserrés. La croissance économique du règne de Louis XIV transparait dans la fréquence annuelle des départs : d'une quinzaine dans la décennie 1660, on passe à 25 voire 30 dans les années 1680. La croissance quantitative de cette flotte s'accompagne d'une mutation qualitative. On observe une militarisation et un effort au niveau de l'équipement nautique : instruments de navigation et artillerie – portative ou fixe – embarquée. Ainsi les pertes infligées aux morutiers honfleurais durant les années 1666 et 1673 par les croisières ennemies ne découragent pas les marins normands qui augmentent leur capacité de riposte et se dotent des moyens de tenir la mer. La navigation débute par un cabotage en direction du Centre-Ouest français et de ses sels (Ré, La Rochelle, La Seudre, Brouage, Oléron) dont l'achat et le chargement prennent environ un mois de la campagne. Un à deux mois supplémentaires de navigation sont nécessaires avant d'être « banqué » à Terre-Neuve. C'est durant cette phase que l'empirisme le dispute à la science, les prises de décision collectives étant confrontées aux données cartographiques ou instrumentales. Une fois sur zone, la vie quotidienne est scandée par le rythme des prises et rendue possible par une triple résistance : résistance matérielle du navire et des engins aux coups de mer, résistance physique des corps aux rixes, aux accidents et aux maladies, résistance des nerfs à la rareté du poisson ou aux croisières ennemies. Les rapports des capitaines permettent de toucher du doigt l'équilibre qui tient l'équipage et l'entreprise durant les trois à quatre mois que dure la pêche errante. Le temps du retour, toujours délicat car négocié au début de la mauvaise saison, est un autre élément déterminant du résultat de la campagne. Chaque campagne constitue une aventure dont l'issue est incertaine. Sur 460 départs de terre-neuvas honfleurais, moins de la moitié des voyages voit le navire accomplir sa pêche et son retour sans problème. À la fin du règne de Louis XIV, à Honfleur, la grande pêche est une activité rentable.

À la même époque, à l'échelle d'un grand port en pleine mutation comme Nantes, **Bernard Michon** tire d'autres conclusions. La grande pêche occupe une place centrale dans l'évolution du port de Nantes au XVII^e siècle. Là comme ailleurs, elle représente la première expérience d'armement transatlantique pour la cité ligérienne, mais cette activité permet une accumulation de capital par les grandes familles du négoce nantais. D'abord confinés dans l'activité d'entrepôt en laissant les bâtiments venir décharger sur la Loire et en contrôlant le marché de ce produit, les élites nantaises dépassent cette rente de situation pour prendre possession d'une part croissante des flottilles morutières des ports environnants, condition de la constitution d'un armement maritime direct autour des années 1650. Dans le dernier tiers du XVII^e siècle, lorsque les Nantais délaissent la morue pour le commerce antillais, le port ligérien retrouve sa rente de situation en continuant à réceptionner les poissons. Dans l'organisation de « l'aire portuaire de Nantes » au début du XVIII^e siècle, on distingue nettement le commerce colonial (droiture et traite négrière), apanage du pôle de commandement nantais, et la pêche à la morue en Amérique septentrionale, « sous-traitée » aux ports situés à proximité, en particulier ceux de la presqu'île guérandaise, de la baie de Bourgneuf et des Sables-d'Olonne. Ce partage des armements résulte du choix, fait par les marchands, d'investir massivement dans le commerce antillais, option que la législation royale confirme en mettant en place le système de l'Exclusif. Cette audace n'implique pas pour autant l'abandon de la morue, activité pionnière et des mieux rôdées, dont le retour sur investissement, quoique médiocre, reste sûr et régulier.

La certitude de rentabiliser le capital investi et d'occuper une population de gens de mer rompus à des techniques de pêches transmises de père en fils explique la position dominante des Hollandais sur le marché du hareng à l'époque moderne. **Bo Poulsen** explore la mise en oeuvre de ce modèle par les ports riverains de la mer du Nord et propose différentes analyses des notions de modèle, de transfert et d'adaptation des techniques. Le modèle hollandais s'est bâti dès le XVI^e siècle autour d'une véritable organisation de producteurs : le *College van de Grote Visserij*, dédiée au contrôle de la qualité des poissons débarqués dans les cités membres. Depuis le XIV^e siècle, les marins avaient mis au point une technique de pêche errante qui leur permettait de traquer les bancs de harengs n'importe où en mer du Nord et de les saler à bord. C'est sous les Stuarts, dans la première moitié du XVII^e siècle, que les premières tentatives de transfert de technologie sont observées en Écosse et en Angleterre. Dans le contexte des différents Actes de navigation, les souverains encouragent la consommation de hareng pêché et préparé par leurs sujets écossais ou anglais. Plusieurs tentatives de compagnies à monopole avortent, et il faut attendre les années 1670 pour voir la *Royal Fishing Company* installer ce type d'industrie

dans les îles Britanniques, sans parvenir cependant à la rendre totalement rentable. Au milieu du XVIII^e siècle, l'adaptation s'écarte du modèle néerlandais. Menée par la *Free British Fishery Society*, l'expérience passe par l'organisation de la pêche côtière pratiquée par les marins écossais sur de petites unités – les *busses* –, dont la productivité est excitée par un système de primes. Côté danois, le transfert du modèle hollandais date des années 1660-1670. C'est alors que la couronne privilégie une compagnie pour la pêche maritime, mais aussi dans les fjords norvégiens. À côté de l'entretien d'une flotte de pêche, les bénéficiaires privilégiés pratiquent l'abonnement de centaines de paysans-pêcheurs qui font valoir des pêcheries côtières pour le compte de la compagnie mais aussi des entrepreneurs autorisés à agir en leur nom propre. Il s'agit alors d'une forme de récompense pour les vétérans de l'armée dont Levetzau, l'un des directeurs de la compagnie, est officier. Cette expérience tourne court à la fin du XVII^e siècle mais elle sert de modèle à une nouvelle création, dans les années 1780, qui bénéficie de la neutralité danoise dans plusieurs conflits qui affectent les Provinces-Unies voisines. La place vacante laissée par la Hollande est exploitée par les Danois au début du XIX^e siècle, avec la fondation du *Kongelige Fährsunds Fiskerie Institut*. En dépit des difficultés et des faillites provoquées par les conflits napoléoniens, les opérateurs privés de pêcheries danoises s'installent fermement dans le paysage de la pêche du hareng. À côté de ces tentatives conduites d'en haut, par des décisions gouvernementales, quelques initiatives privées sont observées. Frans Denick à Gothenburg ou Stauffenbergh à Nieuwport s'engagent avec peu de moyens et un unique navire, mais ils ne parviennent pas à contourner les limites établies par les Néerlandais en termes de zones de pêche ou de marchés, qu'il s'agisse d'avitaillement ou de commercialisation. À un niveau intermédiaire, des compagnies appuyées sur une oligarchie municipale tirent leur épingle du jeu, comme à Emden, Brême ou Ostende, mais elles sont emportées et leurs monopoles dépecés au profit de compagnies privées à l'issue des guerres napoléoniennes. Dans tous les cas, ces pionniers jouent un rôle essentiel en créant les conditions d'une prise de relais après qu'ils sont parvenus à détacher les marins, à constituer une flotte indépendante et à libérer les marchés du monopole néerlandais.

Joost C.A. Schokkenbroek nous présente les chasses hollandaises aux mammifères marins et fixe autour des années 1850 la prise de relais de la chasse à la baleine par celle du phoque. Il note au passage le traitement discriminatoire réservé par les historiens néerlandais à ces chasses maritimes des XIX^e et XX^e siècles, en comparaison des travaux approfondis consacrés à l'âge d'or de l'activité, aux XVII^e et XVIII^e siècles. Invitant la recherche à s'emparer de la documentation disponible, il indique que la mutation des chasses a coïncidé avec une crise prolongée des activités maritimes aux Pays-Bas. Après 1885, l'issue prend la

forme du développement des navigations fluviales. Entre temps, la chasse traditionnelle à la baleine a déserté les ports du pays. Il faut attendre 1946 pour voir les Hollandais renouer avec cette activité, par l'exploitation des ressources des mers antarctiques, où les baleines bleues sont alors abondantes. La chasse qui reprend n'a plus rien à voir avec celle qui était pratiquée avant 1860. Elle s'appuie sur des navires-usines alimentés par une armada de vedettes rapides, armées de canons qui expédient des munitions explosives destinées à tuer à coup sûr les grands cétacés. Durant les années 1960, la course au gigantisme le dispute à la raréfaction de la ressource et entraîne la flotte néerlandaise sous son propre seuil de rentabilité. En 1964, après 350 années de participation, les Néerlandais abandonnent définitivement les chasses aux cétacés et aux phoques. La crise a été brutale et n'a laissé aucune chance à la reconversion, tant sont spécifiques l'outil et les savoir-faire déployés à grands frais durant vingt années.

Autour du golfe de Gascogne, l'image des pêches côtières au Moyen Âge présentées par Michel Bochaca, et citées plus haut, gagne en précision et offre une certaine forme de profondeur aux études, trop rares, que l'histoire moderne ou contemporaine consacre à cette question. Celle que **Thierry Sauzeau** livre ici est centrée sur la mer bordière saintongaise, la mer des Pertuis. Sur les deux siècles qui précèdent l'entrée dans la mécanisation, ce littoral abrite une grande diversité de pratiques halieutiques. Pour l'essentiel, l'univers décrit par Le Masson du Parc en 1727 est encore largement celui des pêcheurs vers 1860. Seule la grande pêche, dont les derniers navires sont armés à Rochefort à l'aube de la Restauration, disparaît au XIX^e siècle. L'autre évolution importante concerne l'huître. Pêchée et élevée en Saintonge dès le XVII^e siècle, elle est la première victime de l'entrée dans la modernité libérale et industrielle : l'huître plate indigène – *ostrea edulis* – ne subsiste plus que dans des fonds inaccessibles aux pêcheurs. C'est que, comme au Moyen Âge, les pêches à pied mobilisent la frange la plus modeste de la population riveraine. Un cran au-dessus, les poseurs de pièges mobiles à poissons – courtines et collerettes – tirent sur le temps long leur épingle du jeu. Eu égard à un médiocre retour sur investissement, les marins-pêcheurs disparaissent presque des Pertuis sous l'Ancien Régime, et ne se relancent qu'avec la disparition des entraves fiscales et seigneuriales, grâce à la Révolution. Les pêches embarquées progressent et livrent leur poisson frais à Rochefort, La Rochelle ou Royan, qui connaît sa révolution balnéaire. Certes, ce contexte de dérégulation aboutit à la surpêche des huîtres dans les années 1830-1850 : la croissance d'un marché bordelais desservi par des lignes régulières est à l'origine de cette croissance trop explosive pour l'écosystème. La privatisation de l'estran en 1853 et la redistribution sous forme de concessions de viviers et de claires à huîtres sert finalement à doter la frange la plus modeste de la population côtière des moyens de sa subsistance. En Saintonge, l'entrée

dans la décennie 1860 est celle du captage du naissain d'huître et de la vente de la marée par le chemin de fer. La filière pêche saintongeaise enfin structurée – et stabilisée – peut entrer dans la modernité et la mécanisation.

16 Si la pêche aux huîtres, très présente en Centre-Ouest, s'intégrait dans la gestion pluriactive du littoral et de l'estran par des pêcheurs paysans, c'est que pendant longtemps le sentiment dominant était que la ressource était inépuisable : d'ailleurs la technique de la drague, prohibée pour certaines pêches, restait toujours en vigueur pour la pêche des huîtres. Comme le confirme l'exemple saintongeais, certains indicateurs paraissent inquiétants dès les années 1820. Le terme de tournant n'est pas abusif pour évoquer les innovations du milieu du XIX^e siècle qui sont à l'origine de la naissance et du développement de l'ostréiculture, notamment en Bretagne, que présente **Olivier Levasseur**. Les initiatives législatives de la Marine ne sont vues que sous l'angle de son souci de préserver le réservoir de ses inscrits maritimes. En fait il faut sans doute avoir un regard plus positif et voir dans ces décisions législatives des années 1850-1852 une capacité à prendre en compte les mutations. En 1852-1853, la loi sur la pêche côtière apparaît dans toute sa modernité si l'on retient qu'elle met en place une véritable protection de la ressource en définissant les conditions d'ouverture et de surveillance de la pêche, et en dressant la liste des personnes autorisées. Si la naissance de l'ostréiculture est indissociable des progrès de la science et le fruit d'un savoir-faire innovant, l'impulsion de l'État, sous la protection de Napoléon III, est décisive, sous la conduite de Coste, embryologue, professeur au Muséum, et de Debon, commissaire de la Marine, qui se livre aux premiers essais de captage du frai d'huître à Saint-Servan. La culture ostréicole s'inscrit ainsi, dès le départ, sous la protection de l'État, entre les apports de la science et le perfectionnement permanent des savoir-faire des ostréiculteurs. Mais le développement de l'ostréiculture ouvre aussi une nouvelle phase d'exploitation, de privatisation et d'aménagement de l'estran. Certes, le décret de 1853 n'établit que la mise en place d'un régime de concession précaire et révocable. Ce statut de la concession, nominative, non transmissible, est aménagé, dans un premier temps, en 1915, avec l'établissement d'un bail de 25 ans renouvelable et d'une dérogation permettant la cession à un tiers. Mais c'est la loi de 1919 qui inscrit la concession dans la durée en permettant la constitution de sociétés. Et c'est dans cette même loi que figure pour la première fois le terme d'ostréiculteur pour désigner celui qui n'était que le non-inscrit. Cet ancrage dans la durée facilite la construction de ce paysage si spécifique de parc et de chantier qui comprend le plus souvent le terre-plein, la maisonnette du garde, le magasin et l'atelier à proximité du bassin d'attente. Les ostréiculteurs ne forment pas un monde homogène. En simplifiant, il y a d'un côté les inscrits maritimes, que la Marine a toujours voulu favoriser, quitte à leur concéder dans le cadre d'associations

de marins qui se trouvent à la tête de jardinets de moins d'un hectare, et de l'autre des investisseurs issus des élites locales contrôlant les pouvoirs locaux. Ce sont des propriétaires terriens, des médecins et pharmaciens, des notaires, des douaniers, des officiers de marine ou commissaires de l'inscription de la marine en retraite, des négociants. L'organisation de l'exploitation est entre modernité et tradition. Contrairement à ce qu'impose la législation le concessionnaire n'est pas toujours exploitant, et l'on observe alors une exploitation en faire-valoir indirect. Or cette société est confrontée de façon récurrente aux difficultés d'une économie qui reste structurellement fragile. Les aléas climatiques comme les prédateurs peuvent générer des pertes. Mais ce sont les épizooties qui marquent l'histoire de l'ostréiculture. Le tableau des parasitoses est révélateur et, dans cette histoire des parasitoses, celle des années 1920 est sans doute une première référence, tout comme celles qui viennent ruiner l'économie de la plate. Ces épizooties frappent le monde ostréicole. Le nombre de concessions régresse, des abandons, des reconversions temporaires ou partielles sont observables. Ainsi, seules les familles les plus solides sont capables de traverser ces périodes difficiles. Mais une des difficultés non résolue de l'huître a été aussi d'être un produit de luxe, taxé et consommé durant « les mois en r », avec une pointe en fin d'année. Cette insuffisance de la commercialisation est un des problèmes structurels de l'ostréiculture. Or le développement de la creuse portugaise dès les années 1870 dans le bassin d'Arcachon, puis à Marennes, contribue à renforcer cette représentation d'un produit de luxe. Les Bretons, en s'opposant à l'implantation de la creuse et en obtenant en 1923 sa prohibition au nord de la Vilaine, avaient bâti une économie ostréicole sur l'espèce la plus chère, la plate. Ce monde professionnel naissant allait-il avoir la capacité de se structurer pour résister ? À peine 5 ans après le concours agricole de Vannes en 1875, naît en 1880 la société ostréicole du bassin d'Auray qui se prolonge par une fédération de producteurs. En fait, il s'agit avant tout de se faire entendre de la Marine, mais ce syndicalisme a du mal à vivre. Il prend déjà une orientation plus large en intégrant soit le commerce soit l'ensemble de la conchyliculture. C'est dans l'organisation interprofessionnelle que se structure la profession.

De nombreux travaux ont permis de beaucoup avancer sur la thématique des petites pêches côtières, et en particulier de la pêche sardinière bretonne, délaissée pendant longtemps au profit de la grande pêche. Les travaux de Dominique Robin sur la pêche à la sardine au XVIII^e siècle, de Xavier Dubois et de Jean Christophe Fichou sur l'industrie de la conserve au XIX^e et XX^e siècle, de Jean Michel Le Boulanger sur Douarnenez de 1800 à nos jours ont largement comblé le vide historiographique. Le propos de **Jean Christophe Fichou**, dédié à la sardine, illustre un cas de cohabitation réussie entre la modernisation précoce du traitement du poisson dans les conserveries et le maintien d'une

certaine forme de conservatisme en matière de technique de pêche. Si, en Méditerranée, la sardine se pêche sans rogue avec des filets appelés sardinaux, en Atlantique la pêche reste immuablement associée à la technique du filet droit et à l'usage de la rogue. Si progressivement les filets de coton se substituent aux filets de chanvre à partir de 1872-1876, et plus certainement dans les années 1880, malgré leur coût, la guerre des filets divise les pêcheurs. L'introduction des sennes – la senne belot, le filet Guezennec, la senne Erraud – et du filet tournant se fait au début des années 1870. Deux logiques s'affrontent. Les détracteurs défendent le système sardinier au filet droit compatible avec l'existence d'une nombreuse flottille et une stabilisation de la production et des prix, les défenseurs veulent augmenter la production pour compenser la baisse des prix. Des essais maintes fois renouvelés font apparaître que les prises sont bonnes alors que la sardine ne maille pas sur les filets droits. Dans leur grande majorité, les marins pêcheurs bretons sont et restent hostiles. Si au lendemain de la première guerre mondiale les ports basques sont très compétitifs, c'est en raison de l'adoption de la bolinche. Les Basques disposent alors de sardiniers à vapeur capables de tracter la bolinche. En effet la motorisation semble ici avoir débuté précocement en 1886 avec la première chaloupe sardinière dotée d'un moteur à vapeur et, en 1914, Ciboure abrite quinze sardiniers à vapeur. En fait la motorisation, à vapeur puis à essence, concerne d'abord la pêche au gros et il faut constater un certain retard dans l'équipement des côtiers. Les différences régionales sont néanmoins sensibles. Le Sud-Ouest et la Méditerranée sont en avance sur la Bretagne et même sur la Manche. Les usiniers, d'origine sociale et géographique hétérogène, au caractère conservateur et catholique prééminent, dominent ce monde de la pêche sardinière. Derrière une image un peu trop monolithique se dégage une catégorie supérieure qui délocalise ses usines dans la péninsule Ibérique quand la sardine se fait rare sur les côtes bretonnes, mécanise, adopte le lock-out, et la stratégie du môle contre les pêcheurs et les ouvriers, arrive à plaider la spécificité de son activité pour ne pas appliquer la législation sociale. Mais il y a aussi des petits conserveurs, qui ne délocalisent pas, ne mécanisent que lentement et qui, finalement, à la suite des crises sont les premiers à disparaître ou à être intégrés dans le cadre de grands regroupements, qui sont devenus incontournables dans les décennies d'après-guerre. Mais cette stratégie révèle aussi le rapport du monde des conserveurs à l'État qui n'est guère différent de celui de l'armement maritime et de la construction navale, à savoir demander de l'aide à l'État sous la forme de réglementation douanière et de commandes pour sa marine ou son armée, mais protester contre lui quand il légifère en matière sociale, ce qui a pour résultat de braquer les conserveurs gros employeurs de main-d'œuvre, qui savent se faire entendre de l'État.

Dès le début des années 1870, le monde de la pêche sardinière est d'abord confronté à une crise de la ressource, puis entre 1890 et 1913 à une crise de l'industrie sardinière sur le marché international. À la recherche de solutions pour regagner leur leadership, comme la mécanisation des usines et la réduction des coûts salariaux, les usiniers français ont vu dans les délocalisations en Espagne et au Portugal l'opportunité de disposer d'une production régulière – la sardine est abondante dans les eaux ibériques – et d'une main-d'œuvre bon marché. Mais certains ports répondent à ces ruptures dramatiques du système sardinier en s'engageant sur la voie de la reconversion et de l'innovation. Ce sont les pêcheurs eux-mêmes qui sont largement les initiateurs à Groix, Étrel, Concarneau, de la réorientation thonière que présente **Michel Perrin**, et à Camaret et Douarnenez d'une reconversion totale ou partielle dans la pêche langoustière qu'a étudiée **Françoise Pencalet-Kéritel**. Ce qui signifie que la pêche thonière et la pêche langoustière appartiennent au champ de l'histoire des pêches côtières. Elles s'insèrent dans une trajectoire de longue durée des pêches côtières bretonnes. Ainsi, les crises sardinières ont déterminé les marins de certains ports à sortir des eaux côtières. Les Camarétois quittent la mer d'Iroise pour aller pêcher la langouste rouge sur le plateau de Rochebonne au large de La Rochelle et aux îles Scilly à la pointe de la Cornouailles anglaise entre 1898 et 1904, avant de descendre dans les eaux portugaises vers 1906-1907 et de pousser avec les Douarnenistes jusqu'au banc d'Arguin, au large de la Mauritanie, en 1908-1910 pour pêcher la langouste verte. Les Étellois, mais surtout et d'abord les Groisillons, abandonnent les courreaux de Belle-île et de Groix pour gagner le golfe de Gascogne à 80/100 milles nautiques entre la côte espagnole et la pointe bretonne. Les Groisillons, qui draguaient durant la saison d'hiver les turbots, soles, merlans, rougets, raies, dorades au large des côtes d'Aunis et de Saintonge, ont orienté leur pêche vers le germon en fréquentant les marins de Yeu et de Ré dans les années 1870-1880. Ces reconversions s'accompagnent de changements dans les méthodes de pêche. Les marins langoustiers abandonnent le filet droit pour adopter le casier et équiper leurs dundees de viviers. En effet, la chaloupe cède la place au dundee et les Groisillons familiers des grandes dragues doivent les équiper de deux tangons pour pêcher à la ligne les thons que l'on met à sécher sur le pont. Il faut attendre 1933-1934 pour qu'un compartiment glacière soit expérimenté sur un chalutier thonier de Bretagne Sud. Mais le cycle thonier prend fin dans l'entre-deux-guerres, alors que la pêche à la langouste se déroule tout au long du *xx^e* siècle en trois grandes phases successives : la plus longue est celle de la pêche à la langouste verte jusqu'au lendemain de la seconde guerre mondiale, puis, de 1955 à 1969, dans le contexte des grands bouleversements que sont la décolonisation et le nouveau droit de la mer ; c'est la grande époque de la pêche à la langouste rose. Au-delà, durant 20 ans

la pêche se poursuit dans des conditions différentes jusqu'à son interruption en 1989-1990. Elle se déroule dans le cadre du modèle socioéconomique artisanal sardinier. Le patron reste propriétaire de son bateau avec sa famille. Les pêcheurs sont détenteurs des moyens de pêche et la rémunération est à la part, ce qui témoigne que ce modèle socioéconomique, en optimisant les capacités du microcapitalisme local, n'est pas incompatible avec l'innovation, mais à partir de 1960, à Douarnenez, il montre ses limites. Néanmoins, la grande innovation au tournant des XIX^e et XX^e siècles, c'est la promotion du poisson frais par le chalutage à vapeur. Les Hollandais, les Allemands et surtout les Anglais ont fait précocement les choix de la vapeur et de l'*ottertrawl*. En 1914, les grands ports de pêche européens sont Ijmuiden, Geestemunde (Pays-Bas), Cuxhaven (Allemagne) Grimsby, Yarmouth, Aberdeen, Hull (Angleterre). En France Boulogne, La Rochelle, Arcachon et Lorient s'inscrivent dans cette dynamique. Certains ports industriels sont des greffes sur des ports antérieurs (Grimsby, Aberdeen ou Boulogne), d'autres sont des créations ex-nihilo. Cuxhaven et Ijmviden sont aménagés dans des dunes littorales, Gestemünde et Lorient résultent d'une conquête sur l'eau. Le succès de la pêche hauturière industrielle repose sur la convergence de plusieurs innovations. La propulsion à vapeur installée qui atteint 500 à 600 cv sur des unités de 35 à 44 mètres, permet de tirer des chaluts d'un nouveau type : les chaluts à panneau que les Anglais appellent *ottertrawl* et dont la mise au point en 1922 par l'ingénieur Vigneron et l'armateur rochelais Dahl permet d'améliorer le rendement. Le chargement de 15 à 25 tonnes de glace règle le problème de la conservation durant les dix à douze jours de campagne. L'explosion des prises exige alors que le marché du poisson frais ait une dimension nationale. Les trains de marée, avec leurs wagons frigorifiques, desservent le plus rapidement possible Paris et les grandes villes. La révolution financière de tels armements n'est que partielle, les sociétés anonymes cohabitent avec les sociétés en nom collectif ou de simples entreprises individuelles fragiles et éphémères.

Boulogne et Lorient illustrent deux processus différents de modernisation. Boulogne est le premier port de pêche de France depuis 1866. C'est un port harenguiier qui bascule vers le chalutage à vapeur en 1884 d'autant plus que l'abaissement des tarifs ferroviaires offre des perspectives considérables d'accès au marché notamment parisien. Lorient est un exemple radicalement différent que présente **Pascal Boisson**. Lorient ignorait pratiquement l'activité halieutique. Son développement résulte de la convergence d'intérêts entre les négociants charbonniers lorientais, avec un groupe entrepreneurial renouvelé par Marcesche, et la compagnie de chemin de fer Paris-Orléans. La renaissance du port de commerce s'était faite sur la base des importations de charbon gallois équilibrées par des exportations de poteaux de mines. Les crises des

pêches côtières offrent alors des opportunités aux charbonniers pour changer d'échelle : ils se font armateurs de chalutiers. Marcesche a très bien compris que le chalutage à vapeur était un levier pour le développement portuaire et charbonnier. Dès 1904, ce néo-industriel qui a senti l'opportunité d'un tel développement, se lance en créant une maison d'armement à la pêche. Dès 1911, il se retrouve à la tête d'un armement qui fédère les quatre armements lorientais. En 1920, la flotte de pêche industrielle consomme 60 à 65 000 tonnes de charbon par an, soit 30 % du tonnage importé. Mais la dynamique interne de la filière halieutique lui permet également d'étendre son influence économique sur la région en développant une filière verticale de la pêche au consommateur, associant le chalutage à vapeur mais aussi la pêche côtière, une entreprise de mareyage qui alimente le marché du poisson frais, et une entreprise de conserverie de la marque Gargantua. Cette compagnie lorientaise du chalutage atteint son plein épanouissement entre 1920 et 1930, et l'année 1926 est une des meilleures années, c'est-à-dire avant l'inauguration du port de Kéroman. En effet, l'apportement en béton aménagé spécialement dans le port du Faouëdic ne suffit plus. Aussi, au lendemain de la première guerre mondiale la politique d'investissement de l'État, dans le cadre du programme des deux cents millions pour doter la France de ports hauturiers, appuyé par le lobbying des élus lorientais occupant des postes ministériels, permet-il la création d'un grand complexe portuaire dans l'anse de Kéroman. Sur 64 hectares dont 25 gagnés sur la mer et 8 de plan d'eau, le port dispose de deux bassins, de 1800 m de quais, bordés de la halle à poissons et des entreprises de mareyage, dont un quai à charbon équipé de cinq silos, d'un frigorifique produisant journallement 120 tonnes de glace et d'une capacité de stockage de 1 200 tonnes de glace et 2 000 tonnes de poissons, d'un slipway et d'une gare d'expédition par les trains de marée.

HISTOIRE DES PÊCHES ET ARCHÉOLOGIE DES ANCIENS PIÈGES À POISSONS : UN PATRIMOINE À LA CROISÉE DES DISCIPLINES

Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët

Grâce au jeu des marées, particulièrement importantes dans cette région du monde¹, les estrans de l'ouest de la France constituent de larges espaces aux abondantes ressources naturelles sans cesse renouvelées et accessibles quotidiennement : à marée descendante, coquillages, poissons et crustacés se trouvent souvent piégés dans des mares ou trous d'eau. Il n'est pas surprenant que, dès la Préhistoire, l'Homme ait exploité cette source d'alimentation : à la période Mésolithique (8000 à 5000 av. J.-C.) puis au cours du Néolithique (5000 à 2000 av. J.-C.), des groupes humains, progressivement sédentarisés le long du littoral, ont commencé à construire des pièges à poissons fixes², ainsi qu'en témoignent diverses découvertes archéologiques le long des côtes d'Irlande, de Grande-Bretagne, du Danemark et d'Allemagne³. La simplicité de mise en œuvre de ce mode de pêche et son efficacité expliquent que cette pratique ait traversé les âges et soit encore utilisée de nos jours dans

1 La Bretagne est, après la côte ouest de la Nouvelle-Écosse au Canada, la seconde région au monde pour l'importance de ses marées : Annette Lahaye-Collomb, *Les Marées*, Rennes, Jean-Paul Gisserot, 2002, p. 12.

2 Ces datations anciennes sont à souligner, car, il y a encore peu de temps, on pouvait lire à propos des écluses et des pêcheries : « ces constructions se sont développées depuis le Moyen Âge sur le littoral de la Manche et de l'Atlantique », dans Nelson Cazeils, *Les Gens de mer*, Rennes, Ouest-France, 1996, p. 48.

3 Voir Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, « Sur la chronologie des pêcheries fixes ; le point de vue de l'archéologie », dans Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët (dir.), *Les Pêcheries de Bretagne*, Saint-Malo, CeRAA-AMARAI, 2008, p. 51-52 ; pour la bibliographie, voir dans Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, *Les Anciens Pièges à poissons des côtes de Bretagne, un patrimoine au rythme des marées...*, Saint-Malo, CeRAA-AMARAI, 2010, p. 12 et 161-165 ; Cyrille Billard *et al.*, « Barrages à poissons, sources documentaires et problématiques sur les pêcheries fixes pré- et protohistoriques », dans Cyrille Billard et Michel Legris (dir) *Premiers Néolithiques de l'Ouest*, Colloque interrégional sur le Néolithique du Havre 2007, Rennes, PUR, 2010, p. 377-391.

plusieurs régions du monde, le principe étant de bénéficier des courants de jusant pour piéger les poissons (fig. 1)⁴.

24

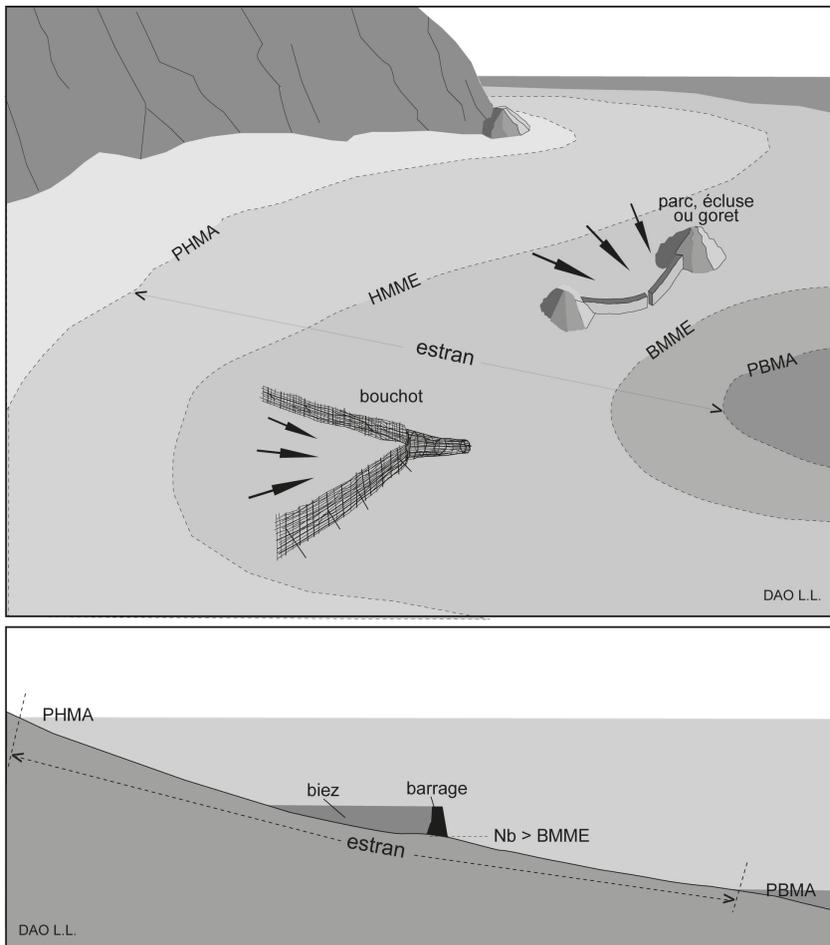


Fig. 1. Principe de fonctionnement d'un piège à poissons. En haut, implantation des parcs et bouchots sur l'estran. En bas, l'estran est limité par le niveau des plus hautes mers astronomiques (PHMA) et celui des plus basses mers astronomiques (PBMA). Pour être opérationnel, il faut que le niveau de base du barrage (ou du seuil de son pertuis)

Nb soit supérieur à celui des basses mers de morte eau (BMME)

Du fait de cette chronologie extrêmement longue couvrant plusieurs millénaires, les sources documentaires relatives à ces installations de pêcheries ou pièges à poissons sont particulièrement variées : si les périodes les plus anciennes sont documentées par des vestiges matériels de barrages en bois ou en pierres, les périodes

⁴ Le biez de pêche correspond à l'espace où les poissons se trouvent piégés. Assez fréquemment, une nasse ou un filet placé au niveau d'une ouverture ou pertuis permet de récupérer les prises.

historiques sont illustrées par divers documents textuels ou iconographiques. Un autre fait est que, par les jeux d'une évolution globalement transgressive des niveaux marins au cours de l'Holocène, les plus anciens barrages se situent aujourd'hui sous le niveau des plus hautes mers, tandis que les autres vestiges sont localisés dans la bande intertidale, celle des oscillations des marées ; c'est dire l'importance des approches paléo-environnementales (*lato sensu*), dans cette étude.

En effet, cette diversité des sources, des matériaux et des conditions de conservation des barrages, justifie le caractère transdisciplinaire du programme de recherche engagé en Bretagne depuis 2006⁵. Les premières étapes de ce programme ont permis de poser les bases d'un protocole d'étude, puis, à partir d'un travail d'inventaire systématique, de poser les bases d'une réflexion sur le fonctionnement de ces barrages et leurs conditions d'implantation,

En 1982, dans un exposé prémonitoire, l'historien Gildas Bernier écrivait :

Le recensement de tous les ouvrages existant le long de nos côtes et dans le lit des rivières est un travail de longue haleine supposant la constitution d'une équipe mais il présenterait un grand intérêt. On serait sans doute surpris par le nombre et la variété des pêcheries attestant l'importance dans l'alimentation de nos ancêtres de l'apport fourni par les poissons⁶.

Vingt-neuf ans après la parution de cet article et au bout de trois ans de déroulement du programme de recherche mentionné *supra*, ce sont plus de 700 « sites » qui ont été répertoriés et caractérisés, et qui feront l'objet d'exploitations scientifiques ultérieures. Le présent volume, dédié à l'histoire des pêches, nous donne l'occasion d'insister sur les apports d'une démarche méthodologique transdisciplinaire, à la fois originale et exemplaire, et sur les perspectives de recherche qu'elle génère.

LES SOURCES ÉCRITES : TEXTES ANCIENS ET CARTES

Une bibliographie régionale indigente et dispersée

La phase d'inventaire des pièges à poissons de Bretagne a naturellement débuté par un dépouillement exhaustif et une exploitation de toutes les études

5 Programme engagé depuis 2006 dans le cadre du groupe thématique « Occupation et exploitation du littoral » de l'UMR 6566 CREAAH « Centre de Recherche en Archéologie, Archéosciences, Histoire », et de l'AMARAI, Association Manche Atlantique pour la Recherche dans les Îles.

6 Gildas Bernier, « Les pêcheries bretonnes dans les documents anciens », *Les Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 1982, n° 10, p. 65-72.

régionales qui se sont révélées assez peu nombreuses et de portées très inégales. Un seul article abordait l'ensemble de la région⁸, tous les autres concernaient des portions plus ou moins étendues du littoral breton, les plus anciennes études publiées datant du début du xx^e siècle. Ainsi, les pièges à poissons de l'estuaire de l'Arguenon⁷, de la baie de Saint-Malo⁸ et de la baie de Cancale⁹ avaient intéressé plusieurs chercheurs. D'autres études portaient sur des pêcheries plus individualisées¹⁰ ou des zones littorales relativement limitées : les environs des abbayes de Beauport¹¹ et de Landevennec¹², les côtes du Penthièvre¹³ ou encore les rivages des communes de Porspoder et de Landunvez, dans le Bas-Léon (Finistère)¹⁴. C'est à une date récente que ces vestiges de pêcheries ont

- 7 Jean-Claude Ménès, « Articles sur les pêcheries de Saint-Jacut », *Les Amis du Vieux Saint-Jacut*, 1991, n° 19, p. 29 sq., 1992, n° 20, p. 4 sq., 1993, n° 24, p. 22-35 ; 1995, n° 27, p. 24 sq. ; 1995, n° 28, p. 29 sq. ; 1996, n° 29, p. 26-35 ; Loïc Langouët, « Les pêcheries de l'archipel des Ebihens, Saint-Jacut-de-la-Mer (22) », *Bulletin de l'AMARAI*, 1998, n° 11, p. 65-72.
- 8 Jean-Loïc Meury, « Les pêcheries de la Rance », dans *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1975, p. 189-196 ; Loïc Langouët, « Les parcs et pêcheries dans la région de Saint-Malo (de Cherrueix à Saint-Cast) », *Les Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 1991, n° 19, p. 53-64 ; Loïc Langouët, Jean-Loïc Meury et Xavier Hénaff, « Deux anciennes pêcheries dans l'anse du Rosais, à Saint-Malo (35) », *Bulletin de l'AMARAI*, 2000, n° 13, p. 99-106.
- 9 André Sebaux, *Les Pêcheries de la baie de Cancale*, Rennes, Prost, 1910, 77 p. ; Michel Pelé, « Les pêcheries de la baie du Mont-Saint-Michel des origines à nos jours », *Le Rouget de Dol*, 1986, n° 50, p. 12-30 ; Loïc Langouët, « Des pêcheries médiévales retrouvées dans la baie du Mont-Saint-Michel », *Bulletin de l'AMARAI*, 1993, n° 6, p. 61-67 ; Per Dénez, « De Saint-Benoît à Saint-Broladre ; nos pêcheries », *Association Bretonne*, 2003, n° 112, p. 465-488 ; Jean-Claude Lefeuvre, « L'appropriation des ressources : les pêcheries », dans Jean-Claude Lefeuvre et Jean-Pierre Mouton, *Histoire de la baie du Mont-Saint-Michel et de son abbaye*, Rennes, Ouest-France, 2009, p. 149-161.
- 10 Île Lavret, à Bréhat, Gildas Bernier, « Les pêcheries bretonnes dans les documents anciens », art. cit., p. 68-72 ; Îlot Kern à Landéda, Mickaël Batt et Pierre-Roland Giot, « Quelques observations du paysage du Finistère », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1980, n° 108, p. 23 ; baie de la Fresnais, Pierre Amiot, *Histoire du pays de Fréhel*, 1981, p. 195-196 ; Emmanuel Mazé, « Le mur de pêcherie du Yaudet », *Bulletin de l'AMARAI*, 1997, n° 10, p. 27-33 ; André Nédelec, « Une pêcherie à la pointe de Saint-Oual », *Bulletin municipal de Loctudy*, 2006, p. 17.
- 11 Maurice Mesnard, « Les pêcheries de l'abbaye Notre-Dame de Beauport au xviii^e siècle », *Bulletin et Mémoires de la Société d'émulation des Côtes du Nord*, 1947-1948, t. 77, p. 31-37 ; Olivier Levasseur, « L'étonnante histoire des pêcheries de Beauport (xvi^e-xvii^e siècles) », *Les Cahiers de Beauport*, 2004, n° 10, p. 40-54.
- 12 Didier Cadiou, « Les pêcheries de l'abbaye de Landevennec », *Avel Gornog*, 2007, n° 15, p. 28-38.
- 13 Jacques-Henri Clément, « Les anciennes pêcheries de la côte est de la baie de Saint-Brieuc », p. 33-35 ; *id.*, « Les pêches d'estran au xix^e siècle », dans Guy Prigent (dir.), *Pêche à pied et usages de l'estran*, Rennes, Apogée, 1999, p. 41-45.
- 14 Pierre Pondaven, « De quelques toponymes révélateurs de la présence de pêcheries anciennes sur le littoral du Bas-Léon », *Bulletin de l'AMARAI*, 1992, n° 5, p. 57-65 ; Pierre Arzel et Pierre Pondaven, « Les pêcheries de Porspoder », dans Yohan Sparfel et Yvan Pailler (dir.), *Porspoder, inventaire du patrimoine archéologique*, 2003, p. 212-215.

commencé à être considérés comme des éléments du patrimoine culturel et, depuis 2002, le Service de l'inventaire général a fait réaliser près de trente fiches documentaires sur des pièges à poissons, des écluses, des parcs ou des pêcheries des Côtes-d'Armor¹⁵. On ne peut que souligner le caractère hétérogène de cette documentation, aucune discipline ne s'étant véritablement emparée d'un sujet qui resta traité uniquement dans le cadre d'initiatives individuelles et ponctuelles de quelques historiens, archéologues ou ethnologues.

Des documents officiels

En 1566, l'édit de Moulins proclamait l'inaliénabilité du domaine public maritime. En 1584, une ordonnance du roi Henri III, motivée par une volonté de reprendre le contrôle du domaine maritime, s'attaquait, entre autres, à la pérennité des droits de pêcheries exclusives que certains seigneurs s'étaient attribués abusivement sur des installations fixes ou sur des portions de l'estran. Selon ce texte, les pièges à poissons, qu'ils soient en pierres (écluses) ou en bois et branchages entrelacés (bouchots), devaient être démolis s'ils avaient moins de 40 ans d'ancienneté. L'année 1544 devint, de ce fait, une date fatidique dans une politique de récupération du domaine public maritime par l'État, politique qui fut ensuite reprise, en 1681, dans l'ordonnance de Colbert et dans les arrêts royaux de 1732 à 1738. Simultanément, un argumentaire que l'on qualifierait aujourd'hui « d'écologique » fut avancé pour justifier cette politique, les pièges étant jugés destructeurs des jeunes poissons, ce qui aurait entraîné une diminution de la ressource halieutique. Cette dernière considération justifia la réglementation sur la hauteur des barrages, la largeur des ouvertures et sur la maille des grilles ou filets des pertuis¹⁶.

Ainsi, plusieurs ouvrages du XVIII^e siècle illustrent les différents types de pièges à poissons, souvent avec des représentations fantaisistes¹⁷. En revanche, les rapports d'inspection de François Le Masson du Parc, commissaire de la Marine, rédigés entre 1728 et 1733, constituent indiscutablement la meilleure

15 Ces fiches, consultables sur Internet <http://patrimoine.region-bretagne.fr>, ont été rédigées par l'ethnologue Guy Prigent.

16 L'article 5 de l'Ordonnance de Colbert, en 1681, précise : « les parcs de pierres seront construits de pierres rangées en forme de demi-cercle, et élevés à la hauteur de quatre pieds au plus, sans chaux, ciment ni maçonnerie ; ils auront, dans le fond, du côté de la mer, une ouverture de deux pieds de largeur, qui ne sera fermée que d'une grille de bois, ayant des trous en forme de mailles d'un pouce au moins en quarré, depuis la Saint-Rémi jusqu'à Pâques, et de deux pouces en quarré, depuis Pâques jusqu'à la Saint-Rémi ».

17 Henri-Louis Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches et Histoire des poissons qu'elles fournissent*, Paris, 1772, vol. 2, chap. III, pl. XVI, XXIII et XXIV ; D. Diderot et D'Alembert, *Encyclopédie*, Paris, Briasson David Le Breton et Durand, 1762-1777, Pêches, pl. VII.

source de localisation et de caractérisation des pêcheries dans les différentes amirautés de Bretagne¹⁸. Cet inspecteur, venu en Bretagne pour analyser les problèmes des pêches maritimes, s'est également intéressé aux pêcheries d'estran ; ses rapports sur ces pièges sont très détaillés pour les amirautés de Saint-Malo, Saint-Brieuc et Vannes, mais beaucoup moins documentés et beaucoup moins précis pour celles de Tréguier, Brest et Quimper (tab. 1) ; il évoque divers parcs en pierres et bouchots, en précisant s'ils sont en état ou abandonnés, et quels sont leurs propriétaires ou exploitants. Ses rapports sont à la base de plusieurs « arrest du Conseil du Roy concernant les Parcs et Pêcheries qui sont sur les grèves » de diverses amirautés, et précisent quelles installations sont à conserver¹⁹. Des procès-verbaux de démolitions complètent la documentation de cette époque²⁰. Au total, cette source livre des informations liées à la localisation et/ou à la propriété pour 147 pièges à poissons post-médiévaux. Ces documents livrent également des indications chronologiques indirectes : le fait qu'une installation soit officiellement déclarée « à conserver » signifie qu'elle est antérieure à 1544. Exceptée l'île Saint-Rion à Ploubazlanec (Côtes-d'Armor), et ses deux parcs en pierre, François Le Masson du Parc ne s'est pas intéressé aux îles de Bretagne et ne les a jamais inspectées. Ainsi, par exemple, alors que les études récentes ont permis de retrouver les traces tangibles de 21 pièges à poissons dans l'archipel de Bréhat²¹, il écrit, sans avoir visité l'archipel : « il y avait autrefois des gorets ou écluses de pierre à l'île de Bréhat. Il n'en reste plus que de faibles vestiges qui donnent seulement à connaître le lieu de leur ancienne situation »²².

18 François Le Masson du Parc, *Rapports d'inspection des côtes de Bretagne*, Archives nationales, 1723-1732, C 5 23 ; L. Langouët, « Les parcs et pêcheries dans la région de Saint-Malo... », art. cit. ; Olivier Levasseur, « Les pêcheries sur les côtes septentrionales de Bretagne d'après les procès-verbaux d'inspection de François Le Masson du Parc », p. 11-33, dans M.-Y. Daire et L. Langouët (dir.), *Les Pêcheries de Bretagne ; archéologie et Histoire des pêcheries d'estran*, AMARAI-CeRAA, 2008 ; Loïc Langouët, Marie-Yvane Daire et Laurent Quesnel, « Les pêcheries maritimes et estuariennes du Morbihan », *ibid.*

19 Phelypeaux, *Arrest du Conseil du Roy concernant les Parcs et Pêcheries qui sont sur les grèves de l'amirauté de Saint-Malo*, 1732, Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, C 1960, 19 p. ; Phelypeaux, *Arrest du Conseil du Roy concernant les Parcs et Pêcheries qui sont sur les grèves de l'amirauté de Vannes*, 1738, Archives départementales du Morbihan (ensuite ADM), 9 B 189, 2 p.

20 Noël Bourgeois, *Procès-verbaux*, ADM 9 B 189, nov. 1738 et sept. 1739.

21 Marie-Yvane Daire, Loïc Langouët, Jean-Luc et Marion Le Pache, « Les anciennes pêcheries d'estran de l'archipel de Bréhat », *Bréhat Infos*, 2009, n° 54 p 6-7 et 2010, n° 55, p. 6-7 et *Bulletin de l'AMARAI*, n° 22, p. 93-105.

22 O. Levasseur, « Les pêcheries sur les côtes septentrionales de Bretagne... », 2008, art. cit., p. 29.

Tableau 1 : Les pêcheries maritimes mentionnées entre 1728 et 1732 dans les rapports d'inspection de François Le Masson du Parc

Amirauté	Parcs de pierres	Bouchots	Total
Saint-Malo	12	69	81
Saint-Brieuc	24	13	37
Tréguier	4	0	4
St-Pol-de-Léon-Brest	1	0	1
Quimper	0	0	0
Vannes	0	24	24

Les recherches de terrain menées ultérieurement montrent qu'à l'exception de ceux de la baie de Cancale, les vestiges des bouchots mentionnés au XVIII^e siècle sont difficiles à retrouver de nos jours, à moins qu'ils ne se trouvent naturellement envasés ; en effet, les pieux de bois et les clayonnages sont périssables à courte échéance, contrairement aux barrages en pierres.

Des données cartographiques et toponymiques

Les cartes côtières des Ingénieurs-Géographes militaires, établies pour la Bretagne entre 1771 et 1776²³, complètent certaines indications de Le Masson du Parc, dans la mesure où y sont figurés 13 pêcheries post-médiévales de Saint-Jacut-de-la-Mer et de Lancieux²⁴ et 41 bouchots de la baie de Cancale, alignés sur la « laisse de basse mer en morte eau »²⁵. Par ailleurs, trois pièges à poissons, plus isolés, y sont mentionnés ou dessinés : sur l'île Saint-Rion, à Ploubazlanec, à Lostron, sur la rive droite du Trieux, à Plounez-Paimpol et à la pointe de la Vicomté, à Saint-Énogat-Dinard.

Bien que localisées dans le domaine maritime, certaines pêcheries figurent parfois d'une manière détaillée sur d'anciens plans terrestres. Ainsi, le plan-terrier du duché de Penthièvre de 1785²⁶ donne la localisation, voire l'emprise, de trois écluses, deux à Erquy et une à Hillion (Côtes-d'Armor). Sur des plans cadastraux établis entre 1809 et 1837 figurent d'une manière détaillée neuf pêcheries situées majoritairement sur la côte nord de la Bretagne²⁷.

23 Service historique de la Défense (suite SHD), département de l'Armée de terre, Vincennes J10 C 289, cartes 99-778 et 99-779.

24 Jean-Claude Ménès, « Procès-verbal d'inspection de la pêche à Saint-Jacut en 1726 », *Les Amis du Vieux Saint-Jacut*, 1993, n° 24, p. 22-35 ; Jean-Claude Ménès, « Les pêcheries, l'abbaye et la France (xvi^e au xviii^e siècles) », *Les Amis du Vieux Saint-Jacut*, 1996, n° 29, p. 26-35 ; O. Levasseur, « Les pêcheries sur les côtes septentrionales de Bretagne... », 2008, art. cit. ; Michel Le Chapelier, *carte inédite*.

25 SHD, département de l'Armée de terre, Vincennes, J10 C289, cartes 99-774 et 99-775.

26 Conservé aux Archives départementales des Côtes-d'Armor (suite ADCA) et en libre accès sur Internet.

27 Dans les Côtes-d'Armor, à Erquy, Lanmodez, Paimpol-Plounez, Pléhérel, Plévenon et, dans le Morbihan, à Larmor-Baden et Locmiquélic.

Sans fournir de plans précis, plusieurs cartes des Ingénieurs-Géographes militaires sont aussi porteuses d'indications toponymiques qui se rapportent à des noms significatifs français (trois mentions de « *pêcherie* » et une mention d'« *écluse* ») ou bretons (9 mentions de « *goret* »²⁸). À l'ouest d'une ligne Saint-Brieuc-Vannes, les cartes d'état-major de la fin du XIX^e siècle, puis celles plus récentes de l'Institut Géographique National et du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine²⁹, mentionnent plusieurs toponymes (*goret*, *correjou*, *Gorbont*³⁰ et variantes) qui sont associés à des vestiges de pièges à poissons³¹ (fig. 2). Sur des plans urbains actuels, on trouve des routes et rues, dites « *du goret* » ou « *de la pêcherie* », menant à la grève où se trouvait un ancien piège ; plusieurs sites abrités sont dénommés « *pozs goret* »³². Dans la toponymie marine, certains « *goret* » ont été déformés en « *cochon* », voire en « *pourceau* » du fait d'une incompréhension du breton par des marins ou des fonctionnaires français : en témoigne l'exemple, à Carantec (Finistère), du *Roc'h Goret* qui voisine les deux roches du « *Grand Cochon* » et du « *Petit Cochon* »³³, ou encore celui du rocher du « *Pourceau* », proche d'une pêcherie, dans le sud de l'île d'Hoëdic³⁴. L'exploitation du fichier toponymique de l'IGN, celui des lieux-dits en réalité, n'a pas apporté de données supplémentaires.

Diverses archives post-médiévales

Les services des Archives départementales de Bretagne conservent des documents concernant des pêcheries qui datent généralement de la période XVI^e-XIX^e siècles : des titres de propriété, des sentences de jugement, des aveux, des arrêts du Conseil d'État, des lettres, des actes notariés de vente ou de location, des afféages, des donations... L'apport du dépouillement systématique de telles archives est illustré par les travaux de Jacques-Henri Clément qui a retrouvé ainsi

²⁸ Les termes français *gor* et *gord*, synonymes de pièges, figurent dans des documents officiels du XVIII^e siècle. Les termes bretons *goret*, *gored* et, au pluriel, *gorrejou* ou *correjou* désignent des « pêcheries ».

²⁹ Ensuite IGN et SHOM.

³⁰ Les toponymes *Gorred*, *Gorbon* *Gorpont* ou *carpont* ne se rencontrent que sur la côte nord, dans la région de Santec ; cf. Daniel Roué et Jean-Claude Le Goff, « Barrages à poissons et pêcheries à Santec (Nord-Finistère) », dans M.-Y. Daire et L. Langouët (dir.), dans *Les Pêcheries de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 97-111.

³¹ Douarnenez, Lézardrieux, Perros-Guirec, Ploulec'h, Plounéour-Trez, Plozévet, Santec, Trébeurden, Tréveneuc, et sur les îles de Batz, Ouessant, Sein, etc ...

³² Exemples de voies ou rues à Dinard, Penmarc'h, Roscoff, Tréveneuc ; exemples de *Port Goret* à Perros-Guirec, Plouha, Tréveneuc et l'île de Batz.

³³ Carte SHOM 7151.

³⁴ Loïc Langouët, « Des pêcheries ou écluses sur des cartes du XVII^e au XIX^e siècles », dans M.-Y. Daire et L. Langouët (dir.), dans *Les Pêcheries de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 42 ; Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, « Les anciens pièges à poissons de l'île d'Hoëdic », *Melvan, La revue des deux îles*, 2011, n° 8, p. 5-24.

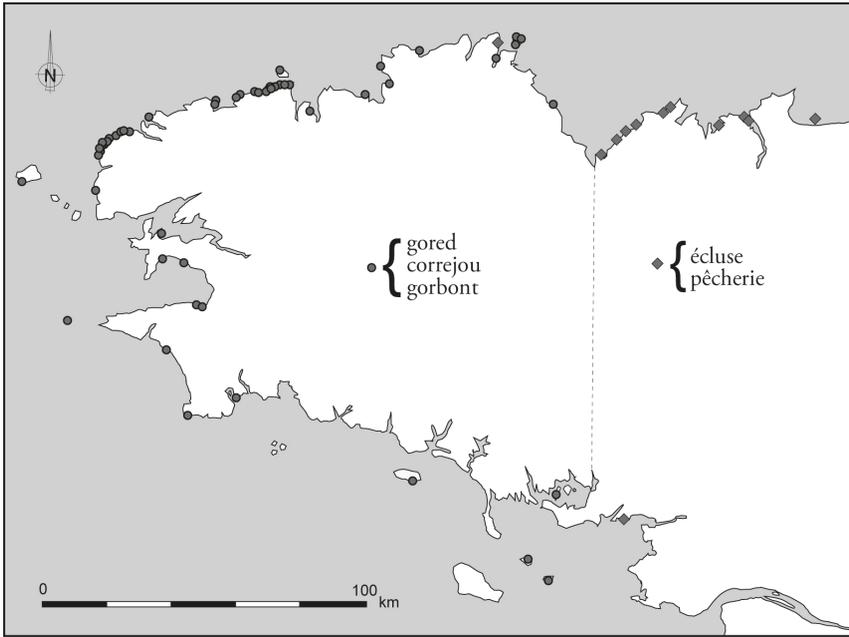


Fig. 2. Distribution des pièges à poissons auxquels sont attachés des toponymes caractéristiques. On décèle une frontière linguistique Saint-Brieuc-Vannes

une bonne dizaine d'anciennes pêcheries entre Pléneuf-Val André et Hillion, les seigneuries dont elles dépendaient et les droits qui y étaient attachés³⁵.

On apprend ainsi que la pêcherie, dite de Rognouze, à Binic, fit l'objet d'une adjudication en 1546³⁶. Par ailleurs, Pierre Chauchard, seigneur de La vicomté à Saint-Enogat (Dinard) possédait un acte de 1541 démontrant qu'il possédait « un droit de pescherie et de goemmement en la rivière Rance »³⁷. Cette pêcherie fut signalée comme « à conserver » dans l'arrêt du Conseil du roi de 1732³⁸, et semble avoir été exploitée jusqu'à la Révolution. Outre les indications d'ordre chronologique, de tels documents confirment la rigueur de la date couperet des ordonnances royales de 1544.

Ces documents peuvent également apporter des renseignements sur les conditions de concession des pêcheries : deux aveux rendus à la seigneurie

35 Jacques-Henri Clément, « Les anciennes pêcheries de la pointe d'Hillion à la pointe de Pléneuf », dans M.-Y. Daire et L. Langouët (dir.), *Les Pêcheries de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 67-95.

36 ADCA E 1235.

37 G. Bernier, « Les pêcheries bretonnes dans les documents anciens... », *art. cit.*, p. 70.

38 Phélypeaux, « Arrest du conseil du Roy concernant les Parcs et Pêcheries... », *art. cit.*

de Lamballe par des sieurs de Matignon, datés de 1558 et 1700, indiquent que le droit de « pescherie » dans la baie de La Fresnais, entre Saint-Cast et Plévenon, était accordé moyennant de redonner « tous les gros poissons et le sixième du menu poisson »³⁹, très certainement sous forme de redevance. Il est courant de retrouver, dans les aveux, mention de la réserve des « poissons royaux ».

32

Ces documents de l'époque Moderne ne fournissent généralement qu'une limite chronologique d'ancienneté des aménagements sans donner leur date de construction. Par exemple, l'abbaye de l'île Saint-Rion, fut construite de 1184 à 1189 par des chanoines de Saint-Augustin⁴⁰ ; ils furent remplacés en 1202 par des Prémontrés qui migrèrent, peu de temps après, pour fonder la grande abbaye de Beauport, près de Paimpol, en laissant sur l'île un prieuré. Un aveu de 1545 mentionne deux « pescheries de congres » sur l'île Saint-Rion et un autre aveu de 1686, celle de Lostron, à Plounez-Paimpol⁴¹. Plusieurs documents post-médiévaux évoquent aussi, pour l'abbaye de Beauport, un droit exclusif de pêche sur l'estran compris entre cette île, l'abbaye et la côte de Paimpol jusqu'à la pointe de Guilben⁴². Un arrêt de 1733 ordonne la destruction de toutes les pêcheries du littoral de l'amirauté de Saint-Brieuc, mais confirme nettement l'abbaye de Beauport dans la possession de ses trois pêcheries de l'île Saint-Rion et de Lostron⁴³ ; en 1788 on y pêchait des bars, des lieus et des vieilles. Pour ces pièges à poissons, les plus anciens documents, datés respectivement de 1545 et 1686, ne fournissent qu'une limite chronologique car le fait qu'ils n'étaient pas démolis en 1733 prouve que ces barrages sont antérieurs à 1544 et remontent très probablement à la fin du XII^e siècle, au moins pour les deux installations de l'île Saint-Rion.

Des textes médiévaux

On ne saurait citer ici tous les actes ou chartes médiévaux qui traitent directement ou indirectement de pêcheries bretonnes. Quelques exemples peuvent illustrer l'intérêt des plus anciens écrits disponibles. Dans le cartulaire de l'abbaye Saint-Sauveur de Redon, huit chartes du IX^e siècle et quatre de la seconde moitié du XI^e siècle citent des pêcheries – *exclusae*⁴⁴. Il s'agit

39 ADCA, 1-E-166, f^o17v^o et f^o31v^o.

40 Arthur Le Moyné de la Borderie, *Histoire de Bretagne*, Rennes-Paris, A. Picard, 1899, III, p. 195.

41 Olivier Levasseur, « L'étonnante histoire des pêcheries de Beauport... », art. cit., p. 42.

42 Maurice Mesnard, « Les pêcheries de l'abbaye Notre-Dame de Beauport au XVIII^e siècle », *Bulletin et mémoires de la Société d'émulation des Côtes-du-Nord*, 1947-1948, t. 77, p. 31-37.

43 AN Marine, A¹71.

44 Aurélien de Courson, *Cartulaire de Saint-Sauveur de Redon*, Paris, Impr. impériale, 1863.

généralement de pêcheries de rivière, une seule étant maritime. On apprend ainsi qu'en 859, Pasquen, comte de Vannes, donne sur la grève de Guérande, près du lieu *Bronaril* – Pen Bron, aujourd'hui à La Turballe (Loire-Atlantique) –, le droit d'établir une « *exclusa in mare* »⁴⁵. Nulle trace n'en a été retrouvée à ce jour.

L'enquête publique – par tourbe, *per turba* –, ordonnée par Henri II, roi d'Angleterre et datée de 1181, fournit des renseignements sur plusieurs pêcheries – *piscariae* – de la baie occidentale du Mont-Saint-Michel⁴⁶. Les grèves, entre le Couesnon et le Pont-Benoît, à Saint-Benoît-des Ondes, relevaient alors du domaine épiscopal de Dol, avec un droit de pêche exclusif tant par filets que par pêcheries fixes ; l'esturgeon, le saumon, la baleine et autres grands poissons et mammifères marins, de même que les épaves, devaient revenir à l'évêque. Hugues Aimery, gestionnaire d'une pêcherie à Cherrueix (Ille-et-Vilaine), rendait à l'évêque l'alose, l'esturgeon et le turbot. Dans ce document, sept pièges à poissons sont évoqués, cinq devant Hirel et deux devant Cherrueix (Ille-et-Vilaine). Par ailleurs, une charte du cardinal Rolland, datée de 1177, confirme le don d'un emplacement de la grève de Cherrueix à l'abbaye de Savigny pour y construire une pêcherie⁴⁷. De plus, en 1184, le cardinal Rolland consigne la donation à Robert de Torigny, abbé de l'abbaye du Mont-Saint-Michel, du territoire de Lillemer (Ille-et-Vilaine) avec toutes ses dépendances, ses pêcheries, etc...⁴⁸.

Une lettre patente de 1375 autorise la construction du moulin de Traouïero, à Ploumanac'h (Côtes d'Armor) et donne en outre « la pêcherie en eau de mer » liée à la chaussée du moulin. Le piège à poissons de Pors ar Gorred, à Perros-Guirec (Côtes d'Armor), dépendant de l'abbaye de Traou-Perros, date au moins du XIV^e siècle puisqu'un abbé de Saint-Jacut-de-la-Mer autorisa, entre 1390 et 1404, le remplacement de la pêcherie en bois et clayonnages par un parc en pierres, encore visible de nos jours. En 1436, après la disparition du monastère de Traou-Perros, les pêcheries de Perros et Ploumanac'h furent concédées à Roland I^{er} de Lannion. Au XVII^e siècle, divers actes livrent des précisions sur les propriétaires successifs et les affermage.

Hormis la charte du IX^e siècle, les plus anciens documents médiévaux traitant des pêcheries remontent au XII^e siècle. Cette limite intrinsèque des sources

45 *Ibid.*, p. 57 ; Gildas Bernier, « Les pêcheries bretonnes dans les documents anciens... », art. cit., p. 65-66 ; Loïc Langouët *et al.*, « Les pièges à poissons du littoral de la Loire-Atlantique », *Les Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 2010, n° 38, p. 7-8.

46 Jean Allenou, *Histoire des marais territoire et église de Dol ; enquête par tourbe*, Paris, Champion, 1917.

47 *Ibid.*, p. 78-79.

48 *Ibid.*, p. 79-81.

écrites au regard de l'histoire plurimillénaire de ces vestiges explique que, du point de vue des champs disciplinaires, seule la démarche archéologique pouvait embrasser cet objet d'étude sur la longue durée ; par le positionnement transdisciplinaire de la démarche archéologique, il devint ainsi possible d'aborder cette thématique dans ses multiples dimensions chrono-culturelles et de fédérer des études relevant de méthodes et d'approches complémentaires, en dépassant largement le premier inventaire résultant de l'exploitation des sources écrites présentées *supra*.

LES SOURCES ICONOGRAPHIQUES : APPORTS DE LA PHOTO-INTERPRÉTATION

Photographies au sol et à basse altitude

34

Outre les cartes anciennes, mentionnées *supra* et ne remontant pas au-delà du XVII^e siècle, nous mettons maintenant l'accent sur l'analyse et la photo-interprétation des clichés anciens et récents, postérieurs au milieu du XIX^e siècle, qui constituent des sources documentaires indispensables.

Les cartes postales anciennes, éditées pour les touristes dans la première moitié du XX^e siècle, à une époque où les appareils photographiques ne sont pas encore démocratisés, représentent souvent des témoignages de l'état de conservation ou d'entretien de certaines pêcheries. Ainsi, quatre pêcheries de Pléneuf-Val-André (Côtes-d'Armor), aujourd'hui difficilement détectables, sont représentées sur une vingtaine de cartes postales anciennes⁴⁹. Deux de ces pièges empierrés ont fonctionné jusque dans les années 1930 ; une panne⁵⁰ de l'un d'entre eux, située dans le port de Piégu, a servi de soubassement au môle construit peu après 1930 et plusieurs de ces documents permettent de suivre l'évolution de la pêcherie, depuis sa dernière exploitation jusqu'à sa disparition. Dans le port d'Erquy, à la même époque, les pierres du barrage de pêcherie ont été récupérées pour la construction d'un môle, et une carte postale des années 1920 donne la localisation, l'emprise et la longueur des pannes de ce piège, devenu invisible aujourd'hui.

Les cartes postales anciennes témoignent non seulement de l'existence de certaines pêcheries détruites depuis la prise de vue mais fournissent également des repères en terme de paléogéographie et de géomorphologie, les anciens pièges à poissons étant statistiquement plus ensablés aujourd'hui et donc moins visibles. Ce constat a pu être vérifié à partir d'une vingtaine de clichés figurant des pièges à poissons de Saint-Jacut-de-la-Mer, Pléneuf-Val-André, Erquy ou Lancieux (Côtes-d'Armor).

49 ADCA, Collections Michel Grimaud.

50 On appelle panne les bras d'une pêcherie en « V », de part et d'autre d'un pertuis.

Les pêcheries ne sont généralement pas mentionnées dans les légendes de ces cartes postales anciennes dans la mesure où elles ne constituent pas le sujet principal de la photographie. Cependant, les pêcheries-bouchots de la baie de Cancale, entre Cherrueix et Saint-Méloir-des-Ondes, ont fait l'objet d'un reportage photographique à travers une quarantaine de cartes postales, généralement en noir et blanc ; ce phénomène s'explique par le fait qu'entretenues durant le xx^e siècle, certaines pêcheries ont perduré et, de ce fait, présentaient un intérêt touristique.

Les cartes postales en couleurs qui se généralisent après la seconde guerre mondiale montrent de moins en moins des scènes ethnographiques ; par contre, elles offrent un large éventail de vues aériennes du littoral et des îles de Bretagne ; de telles photographies, lorsqu'elles ont été prises à marée basse ou sur des fonds marins sableux, révèlent fréquemment l'existence de barrages de pièges à poissons. Un bon exemple est fourni par l'archipel des Glénan pour lequel une vingtaine de cartes postales montre de tels barrages empierrés dont la grande majorité est en permanence immergée. Les ressources iconographiques aujourd'hui disponibles en ligne, via Internet, offrent un libre accès à de nombreux sites présentant des vues aériennes obliques des côtes de Bretagne, prises par des photographes, professionnels ou amateurs, ou par des pilotes d'avion⁵¹, clichés sur lesquels une trentaine de pièges à poissons ont été décelés, bien que figurés accessoirement. En outre, les fonds iconographiques issus des prospections aériennes à finalité archéologique⁵² couvrant, pour partie, les côtes de Bretagne, ont également été exploités⁵³. Cette documentation photographique est essentiellement constituée de vues obliques prises à basse altitude qui fournissent généralement des données qualitatives dans une étude site par site (architecture, morphologie, contexte...).

Les couvertures photographiques verticales

Dans l'étude des pièges à poissons tout comme dans d'autres domaines des recherches archéologiques visant à la détection de vestiges anciens, les vues aériennes verticales prises à haute altitude permettent de couvrir rapidement et avec efficacité de grandes surfaces et, en l'occurrence, de grandes portions

51 Entre autres, LesilesdeFrance.com, Survoldefrance.fr (16 333 clichés), francevuesurmer.com (15 000 clichés), altitude-photo.com, www.francevueduciel.com, imag-in-air.com, etc.

52 Ces programmes de prospection ont été autorisés et financés par le ministère de la Culture et par quelques conseils généraux des départements bretons.

53 Fonds photographiques du Centre régional d'archéologie d'Alet [Loïc Langouët (1976 à 1994), Louis Andlauer (1983-2001) et Catherine Bizien-Jaglin (depuis 1995)] et de l'AMARAI [Marie-Yvane Daire (1989 à 1993) et Loïc Langouët (2006)].

du littoral. Cependant, de multiples missions photographiques ayant été effectuées dans des conditions de prises de vue très diverses (état de la marée, météorologie, couvertures couleur ou noir et blanc...), le dépouillement et le travail de photo-interprétation tendent vers un examen systématique de ces sources, soit plusieurs clichés (voire dizaines de clichés) pour un même secteur.

36

L'Institut géographique national, qui succéda au Service géographique des Armées en 1940, a réalisé de nombreux survols et couvertures photographiques de la Bretagne à partir de 1946. Un dépouillement systématique des vues aériennes IGN du littoral breton, prises entre 1949 et 1998, a pu être réalisé à partir de la photothèque du Laboratoire Costel⁵⁴. Par ailleurs, les couvertures photographiques anciennes disponibles en ligne, via IFREMER⁵⁵ ou l'IGN (1929 et 1932) ont été dépouillées de manière systématique. Les photographies issues de plusieurs missions IGN de 2000 à 2007 sont en libre accès via plusieurs sites Internet⁵⁶, de même que des missions de 1951, 1952, 1962, 1968 et 1977. Les sites *GeoPortail* et *GeoLittoral* permettent aisément de géoréférencer les pièges à poissons ; en outre, cette dernière source donnant accès à des vues ortholittorales prises à marée basse, il est possible de mesurer avec précision les longueurs des barrages à partir de ces clichés aériens. La ressource *ComputaMaps* qui combine des photographies satellitaires et aériennes (*Google Earth* et IGN) permet de disposer d'images complémentaires et parfois de meilleure définition.

Sur les divers clichés de l'IGN, le contraste entre la couleur sombre des pierres sur lesquelles des algues se sont fixées et la teinte claire des fonds sableux ou vaseux favorise la détection de barrages, y compris sur des photographies en noir et blanc. Toutefois, le passage à la couleur dans les années 1990 a favorisé la détection des barrages grâce à l'intervention supplémentaire des différentes nuances chromatiques.

Malgré leur qualité initiale, la résolution relativement basse des photographies verticales au format numérique disponible en ligne ne permet la détection que des barrages en pierres. Les pieux de bois, seuls vestiges éventuels d'anciens bouchots ou installations similaires, n'y sont que très rarement décelables et,

54 UMR 6554. Nous adressons nos sincères remerciements au Laboratoire Costel pour son accueil et plus particulièrement à Tanguy Georget, documentaliste, qui a guidé nos recherches dans le fonds photographique très riche qui couvre toute la Bretagne ; le Ce.R.A.A. a mis à notre disposition des vues des missions IGN de 1987, 1990, 1992.

55 Côtes-d'Armor (1926 à 1931), Finistère (1919 à 1927), Ille-et-Vilaine (1923) et Morbihan (1924 à 1954).

56 *GeoPortail*-IGN, *GéoLittoral* et *pages jaunes*.

dans le meilleur des cas, des alignements de pieux sont en fait matérialisés par les algues qui s'y sont fixées⁵⁷.

Une méthodologie innovante

Aux yeux d'un observateur non averti, les anciens pièges à poissons peuvent apparaître comme des amas de pierres résultant de la mise en ruines de barrages initialement peu structurés. En réalité, ces ruines recèlent encore des structures architecturales suffisamment bien conservées et explicites pour permettre de caractériser le mode de construction des pièges, d'analyser les techniques de construction et de retrouver des caractéristiques dimensionnelles d'origine. Cette analyse n'est cependant possible ni à partir des vues aériennes obliques prises à des altitudes de 200-300 m, ni à partir des vues verticales prises à plusieurs milliers de mètres d'altitude, à cause d'une résolution insuffisante. En outre, une vision latérale au sol ne permet que rarement de distinguer des restes de parements ou d'assemblages de pierres. Il a donc fallu élaborer de nouvelles méthodes d'investigation.

Parmi les techniques permettant d'obtenir des photographies à très basse altitude avec une excellente définition numérique (ballon captif, cerf-volant, hélicoptère, etc.), l'utilisation d'un drone, ou moto-planeur, porteur d'un appareil photographique numérique, couplé à un retour vidéo assurant le contrôle des prises de vues, a été récemment privilégiée. À condition que le vent ne dépasse pas la limite de 40 km/h, l'appareil photo embarqué sur cet avion télécommandé permet de prendre des vues verticales entre 30 et 100 m d'altitude. Ces photographies d'ensemble ou de détail servent ensuite de bases documentaires pour la réalisation des plans des barrages, analytiques ou synthétiques⁵⁸, ainsi que pour leur étude architecturale fine, les vues à très basse altitude permettant d'enregistrer les moindres détails. Cette méthode d'investigation présente donc de multiples avantages, car elle est à la fois souple dans sa mise en œuvre (faible encombrement de l'équipement, maniabilité par une seule personne), raisonnable d'un point de vue économique, et efficace en terme de résultats. La programmation des vols du drone dépend en premier lieu

57 Cependant des pêcheries médiévales en bois ont été décelées dans la baie de Cancale à la suite de déplacements marins de sédiments, cf. L. Langouët, « Des pêcheries médiévales retrouvées dans la baie du Mont-Saint-Michel », art. cit. ; de même, des bouchots sont réapparus dans les grèves de Saint-Jacut-de-la-Mer par désensablement naturel, cf. Catherine Bizien-Jaglin, « Les pêcheries, écluses, parcs et bouchots de Erquy à Saint-Malo ; état de la question », dans M.-Y. Daire et L. Langouët (dir.), *Les Pêcheries de Bretagne...*, op. cit., p. 63.

58 Par rapport à la réalisation d'un relevé au sol, ce procédé représente un gain de temps considérable, d'autant plus intéressant dans le cas des pièges en bas de grève, que l'on ne dispose que de peu de temps pour en réaliser le relevé. Le gain du temps passé sur le terrain est de l'ordre d'un facteur 6.

de Bretagne). La démarche consiste ici à attacher à chaque piège à poissons une vingtaine de données ou variables relatives à divers champs descriptifs (localisation, morphologie, dimensions, sources...), dans un objectif de traitements combinatoires et statistiques. Cette base de données a rapidement entraîné l'élaboration d'une grille morpho-typologique inédite, objectivant l'observation et le classement des pièges décelés⁵⁹.

Les barrages ou combinaisons de barrages peuvent être classés en quatre types définis sur la base d'une analyse architecturale. Le type A comprend les barrages s'appuyant sur des têtes de roche. Le type B combine plusieurs barrages de type A pour définir un grand biez de pêche. Les barrages de type C comportent deux pannes formant un V. Dans le type D, une des pannes est remplacée par la côte elle-même. Chaque type de barrage peut être classé en trois sous-types, définis selon une analyse morphologique plus fine : les tracés linéaires (L), incurvés (C) et sinueux (S). L'analyse morpho-typologique réalisée sur 614 pièges à poissons de Bretagne montre une prédominance des types A et C ; les formes linéaires AL et incurvées AC représentent 97 % des barrages de type A (fig. 3a et b). Pour le type C, la forme linéaire L des pannes, représentant à elle seule 67 % des barrages, tous matériaux confondus, est prépondérante (fig. 3c). La forme incurvée DC domine le type D avec ses 60 % (fig. 3d).

La détection, le géoréférencement, la caractérisation morphologique et dimensionnelle, l'analyse documentaire ont constitué les premières étapes du travail de recherche. Mais parmi la vingtaine de variables qui caractérisent chaque piège à poissons, certaines données ne peuvent être obtenues que sur le terrain et au contact des vestiges conservés : ce sont notamment certaines caractéristiques dimensionnelles (largeur, hauteur) et architecturales, le niveau de la base du barrage ou du seuil du pertuis (dénommé *Nb*) par rapport au zéro des cartes marines, ou encore des photographies de détail ainsi que des observations sur l'environnement du site.

Compte tenu des variations relatives du niveau de la mer et du mouvement globalement transgressif qui marque l'Holocène, la situation topographique des barrages sur l'estran, caractérisée par la mesure de la valeur *Nb*, revêt une grande importance pour l'établissement de leur chronologie relative. En effet, les barrages de pêcheries situés actuellement sous le zéro des cartes marines – le zéro SHOM –, ne sont manifestement plus fonctionnels tandis que d'autres sont implantés si bas dans l'estran qu'ils ne seraient utilisables qu'à l'occasion de quelques marées voire

59 M.-Y. Daire et L. Langouët, *Les Pêcheries de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 12.

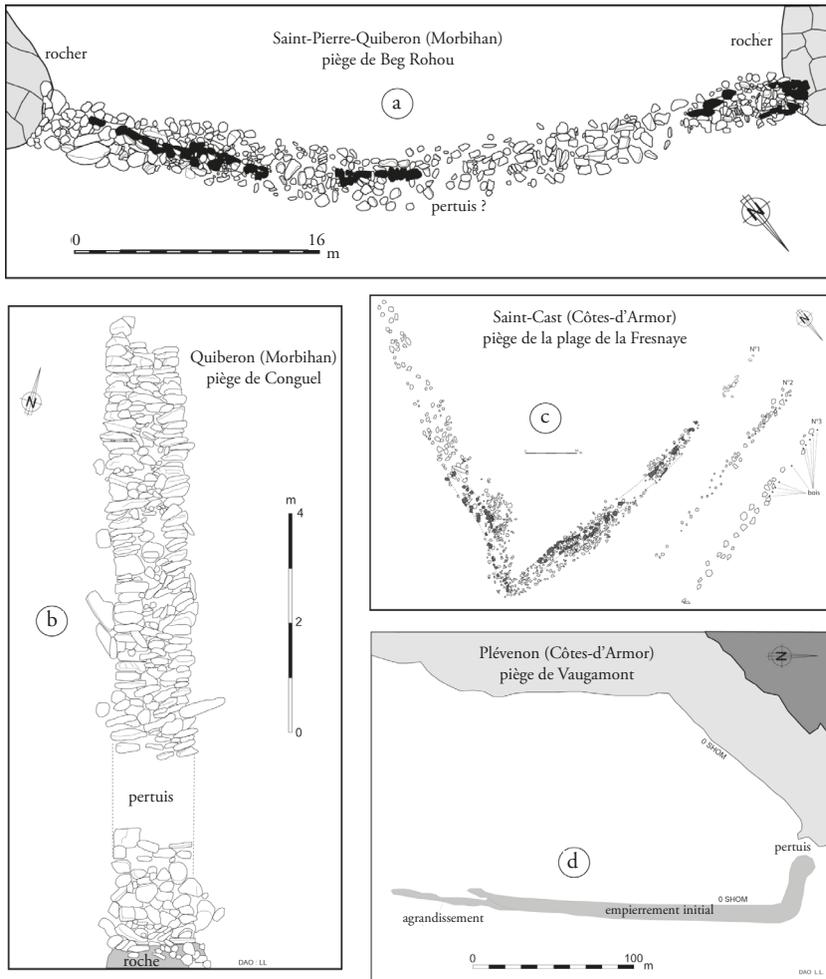


Fig. 3. Quelques exemples de différents types de pièges à poissons :
 a : Saint-Pierre-Quiberon (56), Beg Rohou (type AC) ; b : Quiberon (56), Conguel (type AL) ;
 c : Saint-Cast (22), La Fresnaye (type CL) ; Plévenon (22), Vaugamont (type DL).

quelques dizaines de marées par an⁶⁰. Les barrages fonctionnels – qui découvrent à marée basse – se trouvent dans la partie inférieure des estrans, et ont un niveau de base compris le plus généralement entre le zéro SHOM et le niveau actuel le plus haut des basses mers de morte eau, ce dernier niveau correspondant aux pièges à poissons les plus récents. Pour apprécier globalement son ancienneté, nous

⁶⁰ En Bretagne, les marées sont de type semi-diurne et le nombre actuel de marées basses, par an, y est d'environ 700 ; B. Simon, *La Marée ; la marée océanique côtière*, Paris-Monaco, Institut océanographique, 2007, voir p. 25.

attachons à chaque piège à poissons la valeur (*NMP*) correspondant au nombre de marées annuelles où la structure serait potentiellement « opérationnelle » de nos jours (seuil du pertuis ou base du barrage accessible).

La phase d'acquisition des données est loin d'être achevée puisqu'à ce jour, 735 pièges localisés sur les estrans de Bretagne⁶¹ nécessitent encore un travail de terrain. Au-delà des déplacements jusqu'aux sites, se pose le problème de l'accès, commandé par les marées, et donc limité en dates et en durée, en fonction des coefficients de marées. D'où l'importance d'un travail en réseau bénéficiant de l'aide d'informateurs et collaborateurs locaux, qui participent au programme et sont formés à une mission d'observation normalisée⁶².

Analyse des premiers résultats

Les pièges à poissons ne sont pas répartis régulièrement le long des côtes bretonnes (fig. 4). La densité la plus forte est observée dans les Côtes-d'Armor

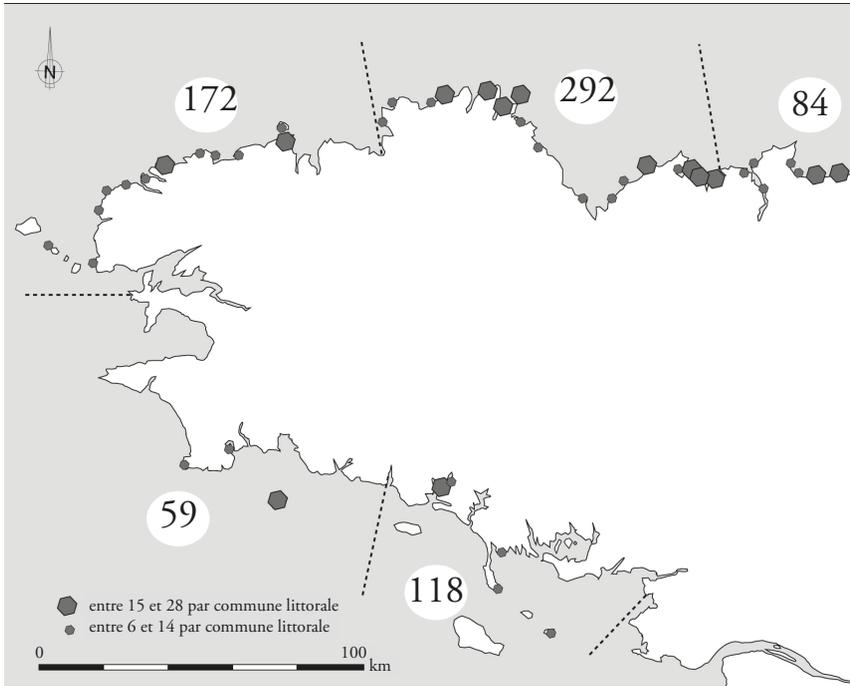


Fig. 4. Distribution des 725 pièges à poissons connus à ce jour sur les côtes de Bretagne, entre le Mont-Saint-Michel et l'embouchure de la Vilaine

61 L'intégration de la Loire-Atlantique dans cette base de données ajouterait au moins 145 pièges ; cf. Loïc Langouët, Yves Gruet et Marie-Yvane Daire, « Les pièges à poissons du littoral de la Loire-Atlantique », *Les Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 2010, n° 38, p. 5-15.

62 Loïc Langouët et Marie-Yvane Daire, « Méthodologie de caractérisation des anciennes pêcheries d'estran », *Les Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 2010, n° 38, p. 59-62.

où deux zones géographiques se distinguent particulièrement : l'une à l'ouest, de Penvenan à Paimpol, l'autre, à l'est, d'Erquy à Lancieux. Pour le Finistère, le littoral du Léon présente une densité beaucoup plus forte de vestiges que celui du sud du département, à l'exception des îles de Glénan. Les bouchots des estuaires du Blavet et du Scorff, localisés grâce aux rapports de Le Masson du Parc, ou par la prospection terrestre, représentent 26 % des pièges du Morbihan. Quant à l'Ille-et-Vilaine, plus de la moitié des pêcheries ou bouchots figurant dans la base *PEB* se trouvent dans la baie de Cancale.

42

82 % des barrages de pièges à poissons détectés à ce jour sont en pierres. Encore faut-il souligner que pour les 18 % restants qui correspondent à des pièges en bois et clayonnages, 15 % d'entre eux se situent dans la baie de Cancale et dans l'estuaire de l'Arguenon et sont surtout connus par les rapports d'inspection de François Le Masson du Parc. En Bretagne, les barrages en pierres les plus simples prennent appui sur des têtes de roches émergeant de la grève, au moins à l'une de leurs extrémités ; 97 % des structures ont un plan linéaire ou incurvé. Sur place, les observations permettent souvent de déceler l'ancienne existence d'un pertuis⁶³ grâce à une interruption marquée dans le tracé du barrage, par un aménagement transversal de pierres ou par une moindre densité des pierres. Son existence est liée au mode de récupération des prises, soit par une nasse⁶⁴, soit par un filet. Mais certains pièges ne possédaient pas de pertuis : la porosité des barrages permettait cependant au biez de se vider partiellement en laissant subsister une petite mare en amont, ou « flaque ». Les poissons ou crustacés piégés étaient alors collectés par des petits filets comme ceux utilisés encore dernièrement sur les îles de Ré ou d'Oléron⁶⁵. La présence de « flaques » permettait aussi aux poissons et alevins de survivre avant d'être repris par la mer à marée montante.

Les différences architecturales déjà observées sont étroitement liées à la nature des pierres utilisées qui proviennent toujours de gisements très proches. Lorsque les filons présentent des fractures quasi orthogonales, les pierres peuvent être utilisées comme des pierres de taille. Mais ce n'est pas toujours le cas : sur l'île de Groix (Morbihan), le schiste se délite en plaques qui ont été utilisées plantées de chant perpendiculairement à l'axe du barrage. Des dalles ont pu être utilisées pour réaliser deux parois de pseudocoffrages, entre lesquelles des galets et petites pierres ont été entassés ;

63 « Bouton » en Pays-de-Retz, « bouchot » à Ré, « porte », « bouchéreaux » ou « boucheaux », à Oléron, « guichet » dans la baie du Mont-Saint-Michel.

64 « Bourgne », à Ré et à Oléron, « bachon » dans la baie du Mont-Saint-Michel.

65 « Triouille » à Oléron, « trilla » à Ré.

la technique du coffrage en bois, tenu extérieurement par des pieux de bois, qui n'a été retrouvé qu'en un seul exemplaire, à Plougoulm (Finistère), est à rattacher au type précédent. Avec des pierres de forme banale, les anciens ont su réaliser des murets parementés de section rectangulaire, trapézoïdale ou semi-ovale. Ces derniers se caractérisent par des bases très larges. Les largeurs initiales des barrages, comprises entre 1 et 3 m, correspondaient à des sections rectangulaires, trapézoïdales ou hémicylindriques, pour des hauteurs de l'ordre de 1 m. Les barrages en pierres peuvent receler des pieux en bois qui servaient à leur consolidation que seuls des investigations exploratoires (sondages ou fouilles) peuvent permettre de déceler.

CONCLUSIONS ET (SURTOUT)... PERSPECTIVES !

À ce stade des recherches, les pêcheries maritimes de Bretagne révèlent déjà certains aspects du peuplement côtier commun à plusieurs cultures : grâce à l'analyse de l'implantation des barrages et de leur architecture, on remarque d'ores et déjà une adaptation à l'environnement local, aux contextes géologiques et aux conditions morpho-sédimentaires : la présence de têtes de roches dans une grève semble influencer l'implantation de barrages, construits à l'économie en s'appuyant sur ces émergences, voire en profitant de pièges naturels ou en les complétant. D'autres aménageurs ont préféré implanter des pièges dans le haut des estrans, soit pour faciliter les collectes, soit pour pêcher préférentiellement certaines espèces de poissons ; le résultat est que ces pêcheries ne sont « efficaces » que quelques dizaines de marées par an, lors des grandes marées. Par ailleurs, les grandes pêcheries en bois, notamment celles en forme de « V », semblent logiquement caractériser les milieux sédimentaires, et cela quelle que soit l'époque de leur mise en œuvre. En effet, les premiers résultats des analyses morpho-typologiques des vestiges de pêcheries, au regard des grandes tendances de leur chronologie relative, nous incitent à penser que ces variations de plan et d'architecture sont moins conditionnées par le contexte chrono-culturel que par l'environnement local : géologie, matériaux disponibles, configuration de la côte, flux hydrodynamiques, topographie de l'estran, abondance de la ressource halieutique...

Dans son état d'avancement, l'inventaire des anciennes pêcheries maritimes de Bretagne a permis des études de synthèse dans quelques zones géographiques bien circonscrites, telles le Léon (Finistère), l'archipel de Bréhat, le Trégor et le Goëlo (Côtes-d'Armor) ou encore l'île d'Hoëdic (Morbihan)⁶⁶. Ces

66 Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, « Dater les anciennes pêcheries par les niveaux marins : approche méthodologique et perspectives géoarchéologiques : le Bas-Léon, nord-Finistère,

différentes études ont d'ores et déjà démontré le lien qui existe entre le niveau d'implantation des barrages et la chronologie de ces pièges à poissons, compte tenu de la transgression marine des derniers millénaires⁶⁷. Les travaux les plus récents sur les variations apparentes des niveaux marins⁶⁸ offrent des perspectives d'avancées dans l'identification des règles d'implantation des barrages et dans la datation précise des aménagements qui, pour l'heure, doivent rester prudentes.

Autre perspective envisageable à moyen terme, la datation directe de certains pièges est d'ores et déjà possible sur les vestiges de bouchots en bois, par le radiocarbone et, dans certains cas, la dendrochronologie. Dans le cas plus complexe des barrages en pierres, les perspectives se situent entre autres dans la découverte de matières organiques associées, ce qui suppose des investigations exploratoires plus lourdes : sondages ou fouilles.

44

Cette question de la datation est importante car, à terme, il s'agit de replacer ces structures de pêche dans leur contexte chrono-culturel et de pouvoir les relier aux sites littoraux auxquels elles étaient associées. En effet, c'est tout un pan de l'économie de subsistance des populations de la côte qui nous est livré par ces vestiges de pêcheries : non seulement les ressources marines – poissons et crustacés – ainsi récupérées ont pu avoir une certaine importance dans l'alimentation des populations mais, au-delà, elles ont pu participer à la vie économique et à certaines productions comme les salaisons ou produits dérivés ; les études archéo-ichtyologiques conduites parallèlement sur les restes de poissons issus de sites littoraux commencent ainsi à apporter des éléments analytiques très importants. Dans le paysage de la recherche archéologique et historique, c'est donc tout un pan nouveau de connaissance qui est en train de se construire et qui, à terme, nous éclairera sur les techniques de pêche et, plus largement, sur les relations entre l'homme et les ressources du milieu marin.

Bretagne », *Norôis*, n° 220, 2011/3, p. 69-93 ; Marie-Yvane Daire, Loïc Langouët, Jean-Luc et Marion Le Pache, « Les anciennes pêcheries d'estran de l'archipel de Bréhat », art. cit. ; L. Langouët, « Les pêcheries de l'archipel des Ebihens, Saint-Jacut-de-la-Mer (22) », art. cit., p. 57-85 ; Catherine Bizien-Jaglin et Loïc Langouët, « Les pêcheries ou pièges à poissons du Goëlo (Côtes-d'Armor) », *Les Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 2010, n° 38, p. 39-57 ; Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, « Les anciens pièges à poissons de l'île d'Hoëdic », *Melvan, La Revue des deux îles*, 2011, n° 8, p. 5-24.

67 Paolo Antonio Pirazzoli, *World Atlas of Holocene sea-level changes*, Elsevier oceanography series, 1991, n° 58.

68 Pierre Stéphan *et al.*, « Variations holocènes du niveau marin en Bretagne occidentale », dans Yohan Sparfel et Yvan Pailler (dir.), *Les Mégalithes de l'arrondissement de Brest*, Patrimoine archéologique de Bretagne, Saint-Malo, Coéd. ICB-CeRAA, 2010, p. 10-11 ; Pierre Stéphan, *Les Flèches de galets de Bretagne*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 66-72.

LES PÊCHES MARITIMES DANS LE GOLFE DE GASCOGNE
À LA FIN DU MOYEN ÂGE

Michel Bochaca
Université de La Rochelle
Beatriz Arízaga Bolumburu
Universidad de Cantabria
Alain Gallicé
CRHIA - EA 1163

Dans l'ouvrage consacré à l'histoire des pêches maritimes en France, paru en 1987 sous la direction de Michel Mollat, les deux chapitres traitant du Moyen Âge prennent appui sur de nombreux exemples normands, secondairement flamands, bretons et provençaux¹. Si l'on s'en tient aux seules mers du Ponant, – mer du Nord, Manche et golfe de Gascogne –, parmi les 56 références bibliographiques associées à un cadre géographique précis avec la mention de la région ou de la ville étudiée dans le titre de l'article ou de l'ouvrage, 18 concernent la Normandie, 15 la Picardie et la Flandre maritime, 12 la Bretagne et 11 les diverses régions qui s'étendent de l'embouchure de la Loire à celle de la Bidassoa, à savoir le Bas-Poitou, l'Aunis, la Saintonge, la Gascogne et le Labourd. Les travaux réalisés depuis cette publication ont pour le moins consolidé les déséquilibres entre les régions dans le traitement de la question de la pêche². Ces remarques valent dans l'ensemble pour les provinces septentrionales du royaume de Castille : Guipúzcoa, Biscaye, Cantabrie et

- 1 Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 39-129.
- 2 La pêche en Normandie a récemment fait l'objet de plusieurs études : Éric Barré (dir.), *VIII^e journées d'histoire maritime de la Normandie, Cahiers Léopold Delisle*, t. 49, 2000 ; *id.*, *Les Actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'échiquier de Normandie conservés aux archives départementales de Seine-Maritime : Saint-Michel 1336 - Saint Michel 1497*, thèse de doctorat en histoire, université de Caen, 2004 ; Philippe Lardin, « Le poisson de Dieppe au Moyen Âge », dans Claude Thomasset (dir.), *Le Poisson, une histoire extraordinaire*, Paris, Connaissance et Mémoire, 2003, p. 6-31 ; *id.*, « L'activité du port de Dieppe à travers la comptabilité de l'archevêque de Rouen », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 171-182.

Asturies³, pour lesquelles les approches ont été conduites dans un cadre régional voire local, ce qui rend difficile toute vision d'ensemble⁴.

Essayant de dépasser des approches « régionales » dictées par l'état de la documentation et/ou les centres d'intérêt des chercheurs, sans pour autant se laisser enfermer à l'intérieur des frontières nationales des États, la présente étude se propose de rassembler les principaux apports des travaux réalisés sur la pêche et les pêcheurs du pourtour du golfe de Gascogne – ou *golfo de Vizcaya* – à la fin du Moyen Âge. Le cadre géographique comme les limites chronologiques se veulent assez larges afin d'embrasser cet espace maritime dans sa globalité et sur un temps relativement long pour tenter de saisir les éventuelles évolutions. Ils concernent donc la Bretagne méridionale, le Bas-Poitou, l'Aunis, la Saintonge, la Gascogne, le Labourd, le Guipúzcoa, la Biscaye, la Cantabrie et les Asturies du XIII^e siècle jusqu'aux années 1520-1530 qui, parce qu'elles marquent l'essor de la grande pêche morutière à Terre-Neuve, constituent le *terminus ad quem*.

46

D'une part, une telle synthèse est tributaire de sources écrites médiévales peu nombreuses et disparates, l'archéologie n'étant sur ce sujet que d'un très faible secours pour la période considérée⁵. D'autre part, elle doit concilier des apports historiographiques très inégaux dans le temps et dans l'espace. Au-delà des disparités documentaires, ces diversités de traitement témoignent aussi des rapports différents que les populations littorales entretenaient selon les régions avec une mer « nourricière ». Le fait qu'on ne dispose guère que de deux mises

3 Les principaux ports et secteurs de pêche de la Galice se situent au-delà du cap Ortegal, qui marque la limite sud-ouest du golfe de Gascogne, raison pour laquelle nous avons laissé cette région hors de notre champ d'étude. Pour plus de renseignements, voir Elisa Ferreira Priegue, « Pesca y economía regional en Galicia », *La Pesca en la Edad Media*, Murcia, universidad de Murcia, 2009, p. 11-34.

4 Des mises au point ont récemment été proposées par Beatriz Arízaga Bolumburu, « La pesca en el País Vasco en la Edad Media », *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, n° 3, 2000, p. 3-28 ; *id.*, « Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular », dans *Las Sociedades urbanas en la España medieval*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2003, p. 195-243 ; Beatriz Arízaga Bolumburu et Michel Bochaca, « El mar, espacio de sociabilidad de las cofradías pesqueras medievales », *Homenaje al profesor J. A de García de Cortazar*, Santander, Publican (sous presse).

5 Les études sur les pêcheries d'estran, parce qu'elles prennent appui sur les vestiges encore existants et sur les informations fournies par les cartes et les sources écrites, ne peuvent guère remonter au-delà de l'extrême fin du XVI^e siècle - Voir Marie-Yvane Daire, Loïc Langouët, Catherine Bizien-Jaglin, *Les Pêcheries de Bretagne : archéologie et histoire des pêcheries d'estran*, suppl. n° AE aux *Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 2008 ; M.-Y. Daire, L. Langouët, *Les Anciens Pièges à poissons des côtes de Bretagne : un patrimoine au rythme des marées*, suppl. n° AG aux *Dossiers du Centre régional d'archéologie d'Alet*, 2010 ; Jacques Boucard, *Les Écluses à poissons dans l'île de Ré*, La Rochelle, Rupella, 1984.

au point sur la pêche entre la Gironde et la Bidassoa à la fin du Moyen Âge, et encore sont-elles intégrées au sein d'études plus générales⁶, s'explique sans doute par le faible peuplement d'une grande partie du littoral gascon, dont les populations, en dépit d'une longue façade maritime, tournaient pratiquement le dos à la mer. À l'inverse, les communautés d'habitants établies sur les côtes de Bretagne, de Guipúzcoa, de Biscaye, de Cantabrie et des Asturies ont développé des activités en étroite relation avec la mer, dont la pêche. Cette « maritimité » plus poussée marque l'économie et la société de ces régions au point de constituer un élément important de leur identité, sur les traces de laquelle les historiens se sont plus volontiers mis en quête, aidés par une documentation qui, sans être abondante, permettait d'engager la réflexion.

Quelques articles ou parties d'ouvrages apportent des précisions ou des éclairages nouveaux pour la Bretagne. Les pêcheries et sécheries de Cornouaille ont bénéficié d'une étude plus approfondie de leurs recettes⁷. Le rôle de la pêche dans l'ascension commerciale de Penmarch à la fin du Moyen Âge a été précisé⁸. Les débuts de la pêche morutière ont bénéficié d'« éclaircissements » sur le rôle des Bretons dans les deux premières décennies du XVI^e siècle⁹. La place occupée par la sardine vers 1520 a été réévaluée¹⁰. La question du rapport des Bretons à la mer, et plus spécialement le rôle que la pêche a pu avoir comme fondement du développement maritime et commercial de la Bretagne, ont été revus. Sans rejeter le schéma classique selon lequel le milieu professionnel des marins s'est constitué autour du noyau originel de la pêche, Jean-Christophe Cassard propose d'ouvrir d'autres voies, en particulier celle qui par mimétisme plus ou moins spontané pourrait conduire à ce que, même dans de très petits

- 6 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 - vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, t. 1, p. 181-218. Eugène Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XVI^e siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Leioa, universidad del País Vasco, 1990, p. 192-246.
- 7 Jean Kerhervé, *L'État breton aux 14^e et 15^e siècles : les ducs, l'argent et les hommes*, Paris, Maloine, 1987, p. 686-691, et carte p. 691.
- 8 André Lespagnol et Jean Tanguy, « Penmarc'h, port européen aux XV^e-XVI^e siècles. Réflexions sur un destin problématique », dans *Le Pays bigouden à la croisée des chemins*, n° spécial (supplément) *Revue Cap Caval*, 17, 1993, p. 75-87, loc. cit. p. 78, 82-84.
- 9 Michel Mollat, « Éclaircissements sur le rôle des Normands et des Bretons dans la pêche à Terre-Neuve au 16^e siècle », dans Philippe Contamine, Thierry Dutour, Bertrand Schnerb (dir.), *Commerce, finances et société (X^e-XVI^e siècles). Recueil de travaux d'histoire médiévale offerts à M. le Professeur Henri Dubois*, Paris, PUPS, 1993, p. 123-132.
- 10 Jean Kerhervé, « Récolte du goémon et pêche de la sardine sur les côtes de Bretagne au début du XVI^e siècle », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CXXVII, 1998, p. 370-380.

havres sans traditions halieutiques, on ait eu une spécialisation dans le transport de fret dès lors que l'opportunité se présentait¹¹.

Un certain nombre de médiévistes espagnols ont eux aussi récemment porté un intérêt accru à l'étude de la pêche, en particulier en Andalousie, Galice, Asturies, Cantabrie, Biscaye et Guipúzcoa¹². Leurs travaux permettent d'avoir une vision plus poussée des activités et des groupes socioéconomiques liés à la mer, qui occupent une place essentielle dans la vie des nombreuses petites villes portuaires, en particulier celles du nord de la péninsule Ibérique qui nous intéressent ici¹³.

LES ZONES DE PÊCHE

48

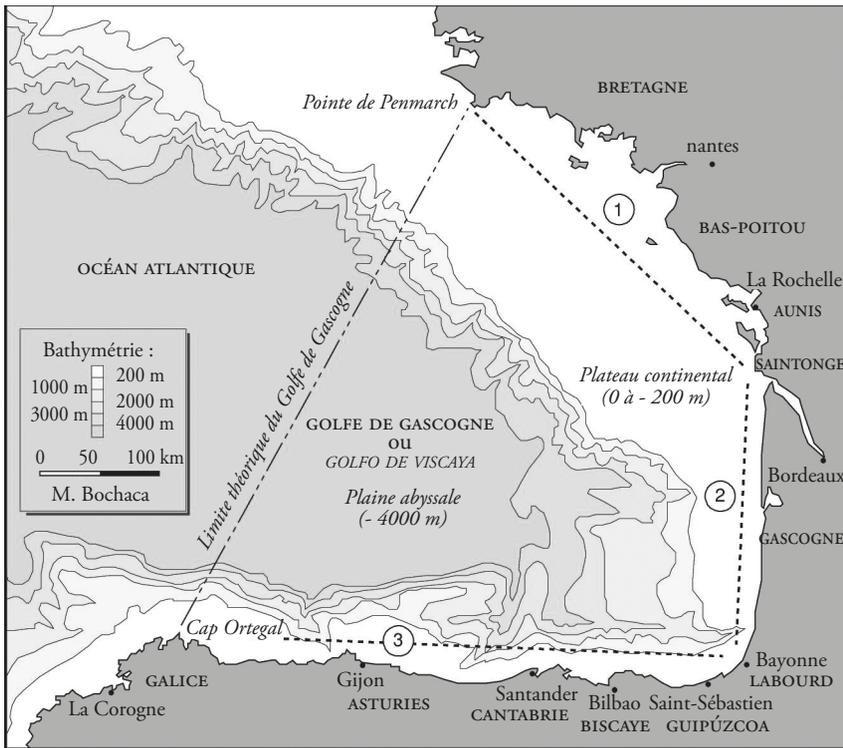
Avec une façade océanique longue de quelque 1 700 kilomètres et une plateforme continentale large de 100 à 200 kilomètres¹⁴ de la Cornouaille à l'embouchure de la Gironde, puis réduite à une bande étroite d'une vingtaine de kilomètres en moyenne à partir du gouf de Capbreton, le golfe de Gascogne présente une grande diversité de littoraux et de fonds marins, qui offrent à leur tour de multiples secteurs de pêche potentiels à même de procurer des ressources halieutiques variées (fig. 1). Trois types de zones de pêche peuvent être distingués par rapport à la ligne de côte : la plateforme continentale, l'estran, les fleuves et les cours d'eau affectés par l'effet de la marée. À ces zones « littorales » s'ajoutaient les bancs plus ou moins lointains, situés en dehors du golfe de Gascogne – Galice, Irlande et Berbérie, fréquentées au xv^e siècle ; Terre-Neuve, à partir du début du xvi^e siècle –, sur lesquels les marins locaux pratiquaient la pêche dans le cadre de campagnes de longue durée qui impliquaient une

11 Jean-Christophe Cassard, *Les Bretons et la mer au Moyen Âge : des origines au milieu du xiv^e siècle*, Rennes, PUR, 1998, p. 141.

12 Le congrès de la *Sociedad española de estudios medievales*, qui s'est tenu en 2007 à Saint-Jacques-de-Compostelle, avait pour thème la pêche au Moyen Âge. Les actes ont fait l'objet d'une publication : *La Pesca en la Edad Media*, Murcia, universidad de Murcia, 2009.

13 B. Arízaga Bolumburu, « La pesca en el País Vasco », art. cit., p. 13-28 ; *id.*, « Las actividades económicas de las villas marítimas », art. cit., p. 195-242 ; Juan Antonio Lema Pueyo, « La actividad industrial, la pesca y el comercio del País Vasco en la Edad Media », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 4, 2004, p. 311-376 ; Ernesto García Fernández, « Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media », dans Beatriz Arízaga Bolumburu et Jesús Ángel Solórzano Telechea (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Instituto de estudios riojanos, 2005, p. 257-294.

14 En considérant la courbe bathymétrique de - 200 mètres.



1. Le Golfe de Gascogne : bathymétrie et relief sous-marin

tout autre organisation¹⁵. Les sources écrites apportent divers renseignements sur les espèces de poissons pêchées et, dans des proportions moindres, sur les coquillages, crustacés et mollusques consommés à la fin du Moyen Âge. Malgré le caractère partiel et fragmentaire de l'inventaire auquel on aboutit, la compilation des informations contenues dans les études déjà réalisées permet d'esquisser une géographie sommaire des ressources halieutiques exploitées. La cartographie et le commentaire que nous en proposons constituent la première ébauche d'une enquête qui reste à poursuivre afin de dépasser la vision quelque peu impressionniste dont nous devons aujourd'hui nous contenter, mais qui n'en demeure pas moins suggestive dans ses aspects généraux. La difficulté de séparer strictement les trois grands domaines de pêche (plateau continental, estran, fleuves côtiers) du fait que de nombreuses espèces circulent de l'un à l'autre et faute d'une différenciation stricte de certaines techniques de capture, en particulier entre l'estran et les milieux estuariens, nous a conduit à privilégier une approche par grandes régions afin de mettre en évidence leurs points

¹⁵ Compte tenu de la place impartie, la pêche hauturière, dont l'étude nécessite un développement approfondi, n'est pas abordée dans cet article.

communs et leurs différences. Trois ensembles se distinguent sur le pourtour du golfe de Gascogne qui, sans tomber dans un déterminisme géographique excessif, doivent leurs caractéristiques pour une large part aux conditions naturelles (fig. 1).

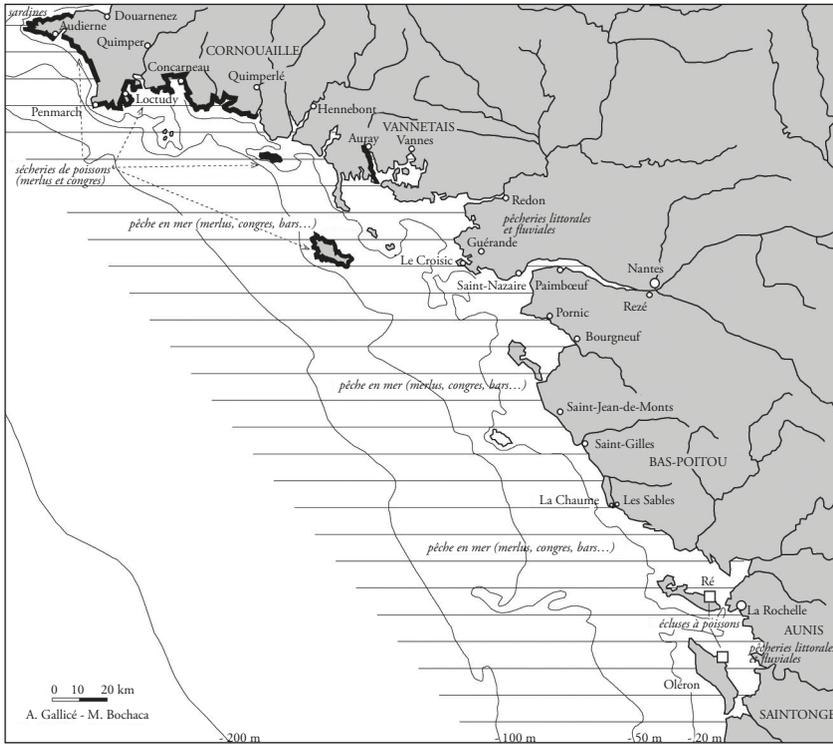
Bretagne, Bas-Poitou, Aunis et Saintonge

50 À la fin du Moyen Âge, la pêche est pratiquée sous de multiples formes sur tout le littoral breton, poitevin, aunisien et saintongeais, avec un fort niveau d'activité et une exploitation de tous les domaines (fig. 2). Elle s'exerce sur l'estran, dans les fleuve – en particulier la Loire –, et leurs affluents affectés par la marée, ainsi que dans les marais estuariens comme la Brière, alors en lien direct avec la Loire, ou le Barbareu, plan d'eau de la presqu'île d'Arvert en voie de comblement mais encore relié à la mer¹⁶. À cela, s'ajoutent les étiers et vasières des marais aménagés pour la saliculture du pays guérandais, de la baie de Bourgneuf, des îles de Ré et d'Oléron, du golfe de Brouage et de l'estuaire de la Seudre, ou encore le réseau hydraulique des marais estuariens de la Loire, en particulier autour des abbayes de Buzay et de Blanche-Couronne. Le long des côtes de Cornouaille et du Vannetais, le plateau continental proche est lui aussi largement exploité. À l'image de ce que l'on constate en Cornouaille, la pêche y est une activité côtière, pratiquée surtout de mars à juin, au moins trois jours par semaine, au moyen de barques qui s'éloignent des côtes à une journée de navigation au plus et pêchent souvent de nuit les poissons, principalement les merlus, lors de leur remontée en surface pour suivre le plancton. Pendant la saison de pêche, les dimanches et les jours de fêtes religieuses limitaient les possibilités de sorties en mer. En 1428, le pape Martin V autorisa les pêcheurs de merlus des régions du cap Caval et du cap Sizun à travailler les dimanches et jours fériés, à l'exception des grandes fêtes et à condition qu'ils abandonnent aux pauvres une part convenable du produit de leur pêche. Sixte IV renouvela ces mesures en 1479, en exceptant formellement l'Ascension, la Saint Jean et la Saint Pierre¹⁷. La pêche, qui était aussi l'une des activités principales des habitants de La Chaume, des Sables et des petits ports de la côte du Bas-Poitou (Saint-Gilles, Talmont, Le Jard, La Tranche, Marans), reste mal connue. On peut penser qu'elle ne différerait pas fondamentalement de celle que pratiquaient les voisins bretons : ramassage sur l'estran, pêcheries sur l'estran et dans les

16 Sébastien Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises à la fin du Moyen Âge (xv^e – milieu xv^e siècle)*, thèse de doctorat en histoire, Université de La Rochelle, 2011, t. 1, p. 35-38 et 262-263.

17 Henri Waquet, « Pêcheurs cornouaillais au xv^e siècle », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XL, 1913, p. 249-256.

fleuves côtiers, pêche en mer à proximité des côtes¹⁸. Il en allait sans doute de même sur le littoral de l'Aunis et de la Saintonge où la mer des Pertuis, entre le continent et les îles de Ré et d'Oléron, forme un plan d'eau relativement abrité.



2. Les pêches maritimes de la Bretagne à la Saintonge à la fin du Moyen Âge

De la Gironde à l'Adour

Le long du littoral gascon, la pêche est beaucoup plus limitée en tant qu'activité et, d'un point de vue géographique, elle se cantonne presque exclusivement aux milieux estuariens (fig. 3). La Gironde et les basses vallées de la Garonne et de la Dordogne connaissent des pêches de type fluviomaritime comparables à celles pratiquées dans les estuaires et le cours inférieur des fleuves côtiers bretons, poitevins, aunisiens et saintongeais. L'activité en mer se limite à quelques secteurs précis le long du littoral gascon : la côte océane du Bas-Médoc, la petite mer de

¹⁸ Robert Favreau, « La côte du Bas-Poitou aux XIV^e et XV^e siècles », dans *Les Vendéens et la mer de la grande pêche au Vendée Globe*, La Roche-sur-Yon, Centre vendéen de recherche historique, 2008, p. 102-103 ; Mathias Tranchant, « Les sables de Savary de Mauléon (1218) à Philippe de Comynes (1472) : la lente genèse d'une ville neuve dans sa châtellenie littorale », *ibid.*, p. 55-88.

Buch et ses abords océaniques immédiats, les déversoirs maritimes de quelques étangs, tel celui de Mimizan, enfin les débouchés de l'Adour, tant l'ancien au droit de Capbreton que celui qui s'est ouvert plus au nord au début du xiv^e siècle¹⁹. Le cours inférieur de l'Adour, affecté par les courants de marée, ainsi que celui de son principal affluent, la Nive, permettent des formes de pêche comparables à celles des estuaires précédemment mentionnés, mais il s'agit d'une activité limitée. Si les captures ne portaient pas sur des espèces marines remontant ces cours d'eau en période de frai, on pourrait parler davantage d'une pêche de rivière, au point que les pêcheurs de Bayonne, qui exerçaient leur art dans l'Adour et la Nive, se qualifiaient eux-mêmes de « pêcheurs de mer douce »²⁰.

Du sud du Labourd aux Asturies

52 La pêche maritime ne reprend pleinement ses droits qu'à partir de Biarritz et de Saint-Jean-de-Luz, qui participent de l'activité générale des nombreux petits ports de Guipúzcoa, de Biscaye, de Cantabrie et des Asturies, qui leur font suite vers l'ouest. On change totalement de registre par rapport à la côte gasconne, avec une activité soutenue et une nuance notable par rapport aux secteurs septentrionaux puisqu'ici la pêche en mer l'emporte largement sur les pratiques littorales. Les ordonnances municipales d'un certain nombre de ces villes littorales cantabriques et les règlements de confréries de pêcheurs conservés pour quelques-unes d'entre elles distinguent nettement les différentes zones de pêche en fonction de leur position par rapport à la côte²¹. L'estran sur quelques dizaines de brasses²², ainsi que les rias et autres bras de mer, en deçà de la barre qui ferme leur entrée, sont le domaine de la « *pesca menuda* », accessible à toutes sortes de personnes, à la différence du plateau continental sur lequel des marins professionnels pratiquent la pêche en mer et assurent la majeure partie des prises (fig. 4)²³. La pêche en mer

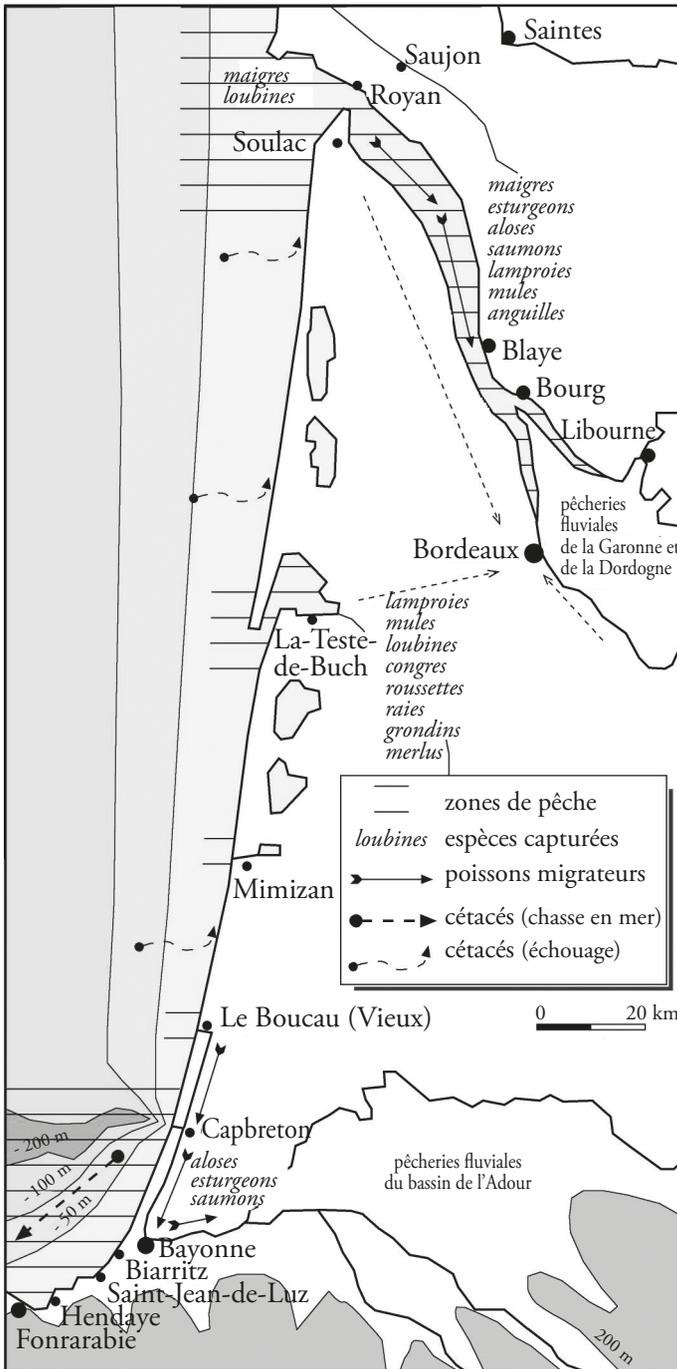
19 Embouchure – *boucau* en gascon – située près de l'actuel Vieux-Boucau. Elle prit le nom de « *boucau vieux* » après le percement de l'embouchure actuelle sous la direction de Louis de Foix en 1578. – Voir : Michel Bochaca, « Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491 », dans Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (xiv^e-xv^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 97-117, *loc. cit.*, p. 97-99.

20 E. Goyheneche, *Bayonne et sa région*, *op. cit.*, p. 498.

21 Pour tout ce qui suit voir les articles cités en note 4.

22 Au xv^e siècle, à l'occasion d'un procès devant le corregidor de la Seigneurie de Biscaye, il est rappelé que le prévôt ne peut exiger le paiement de droits sur les prises que « jusqu'à douze brasses en avant dans la mer » (environ 20 mètres), ce qui semble correspondre à l'estran. Voir J. M. Ugartechea Salinas, « La pesca tradicional en Lekeitio », *Anuario de Eusko Folklore*, t. XXII, 1967-1969, p. 9-155, *loc. cit.*, p. 124.

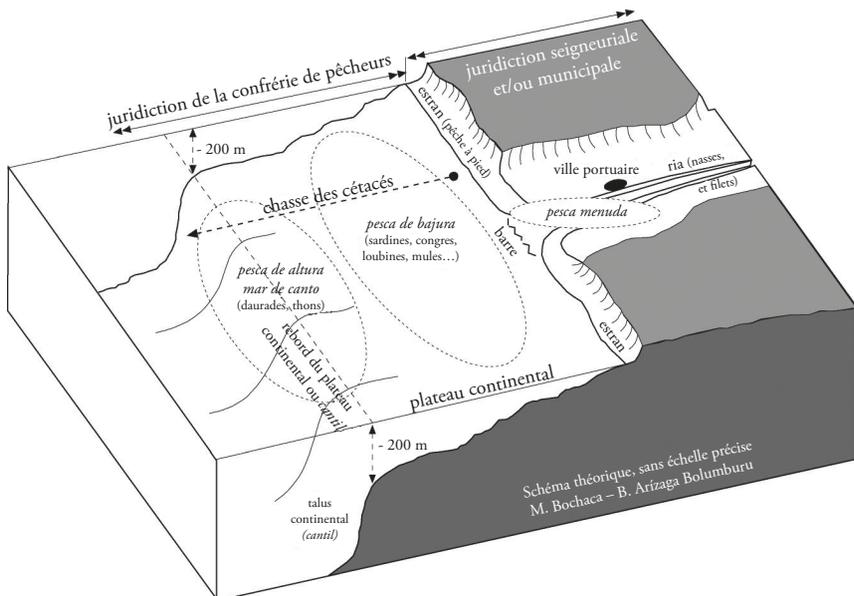
23 Be. Arízaga Bolumburu, « Las actividades económicas de las villas marítimas », *art. cit.*, p. 16-18.



3. Les pêches maritimes entre Gironde et Pyrénées à la fin du Moyen Âge

se partage à son tour entre la « *pesca de bajura* » et celle dite « *de altura* ». Cette différence, qu'on n'observe pas dans la partie nord du golfe de Gascogne où le plateau continental s'avance loin en avant de la côte, s'explique par l'étroitesse de la plate-forme littorale en bordure de la corniche cantabrique qui, ajoutée aux indentations de détail de son tracé, fait que les profondeurs de 200 mètres sont aisément accessibles en bateau depuis la côte et, avec elles, la limite du talus continental (*cantil*), distant selon les endroits de 5 à 30 kilomètres de la côte. Pour des raisons évidentes de sécurité, l'accès à la « *mar del canto* » ou au « *cantil* » (rebord du plateau continental plongeant rapidement vers la plaine abyssale) était interdit aux petites embarcations. Les ordonnances anciennes de la confrérie de San Vicente de la Barquera imposent une longueur de quille minimale de 12 coudes (un peu moins de 6 mètres). Celle-ci est portée à 15 coudes (un peu moins de 7 mètres) en 1490. Les pêcheurs avaient une connaissance précise de la topographie des fonds marins comme en témoignent les toponymes qui apparaissent au hasard des sources pour identifier des secteurs de pêche concrets (*calas* ou *caladeros*), à l'exemple de la *cala de la Pregonas* devant San Vicente de la Barquera, celle dite de la *Mar de España* entre Castro Urdiales et Plencia, ou encore la *cala de Plencia* fréquentées par les pêcheurs de cette ville et par leurs voisins de Bermeo et de Lequeitio.

54



4. Typologie des zones de pêche sur la côte cantabrique à la fin du Moyen Âge

LES ESPÈCES PÊCHÉES

La liste des espèces pêchées fournie par la documentation médiévale, le plus souvent à caractère normatif, n'est en rien exhaustive²⁴. Un travail de collecte systématique des données textuelles en vue de leur traitement sériel permettrait vraisemblablement de pousser plus loin l'analyse. Faute de disposer d'un tel outil, on doit se contenter de synthétiser les informations figurant dans les études.

Pêches sur l'estran et dans les fleuves côtiers

Les espèces dont les pêcheurs à pied tiraient de maigres profits sur l'estran sont le plus souvent ignorées des sources écrites, ou bien apparaissent de façon fortuite, à l'exemple des moules et des huîtres ramassées à marée basse sur les platiers médocains et saintongeais de la Gironde et sur ceux de la petite mer de Buch, et qui alimentaient la clientèle urbaine de Bordeaux, ou à Thouars l'hôtel du duc de La Trémoille²⁵. Les espèces prises au piège à marée basse dans les écluses à poissons des îles de Ré et d'Oléron ne devaient pas différer de celles capturées à l'époque Moderne qui sont mieux connues : menu fretin (éperlans, anchois, loches, sardines...), poissons ronds (aloses, loubines, maigres, mullets...) et plats (soles, carrelets...), crustacés et mollusques (seiches, encornets...) ²⁶. Le long de la côte cantabrique, les pêcheurs parcouraient l'estran à pied à marée basse pour ramasser huîtres, palourdes (*almejas*), patelles (*lapas*), vers, mollusques, crustacés et petits poissons. Ou bien, montés sur des embarcations légères, ils traquaient les « poissons mineurs » (*peces minores*) : *sulas*, *mules*, *aguaciosos*, *salmontes*, *lachas*, *liciatos*²⁷. De mars à juin et de septembre à décembre, s'y ajoutait la capture des petits céphalopodes (*jibiones*, *cachones*). Le produit de

24 Une liste plus complète peut être dressée à partir des comptes de la prévôté de Nantes pour les années 1554-1555, 1555-1556 et 1566-1567. – Voir : Jean Tanguy, *Le Commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1953, p. 22-26, et mesures p. 87-90 ; *id.*, *Le Commerce nantais à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle*, thèse de 3^e cycle, Université de Rennes, 1967, p. 139-150. Dans les comptes de l'archevêque de Bordeaux datant de la fin du XIV^e et du début du XV^e siècle, les espèces importées, conservées dans le sel, telles les harengs et les merlus, et destinées à la consommation du prélat et de son entourage, l'emportent très nettement sur les poissons capturés localement et consommés frais (une mention d'alose, deux de saumon), auxquels s'ajoutent des huîtres (trois mentions). – Voir : *Archives historiques de la Gironde*, Bordeaux, Imp. G. Gounouilhou, 1881, t. XXI et 1882, t. XXII.

25 J. Bernard, *Navires et gens de mer*, *op. cit.*, t. 1, p. 184 ; S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, *op. cit.*, t. 2, p. 350-351, comptes de l'hôtel de la seconde moitié du XVI^e siècle.

26 S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, *op. cit.*, p. 258.

27 La difficulté de traduire avec précision certains termes nous a conduits à conserver les noms castillans.

cette pêche servait à l'autoconsommation des familles mais aussi aboutissait pour partie sur le marché urbain. Les ordonnances municipales régulant la commercialisation permettent d'entrevoir les espèces ainsi capturées qui, sinon, passeraient totalement inaperçues²⁸. Enfin, certaines prises servaient aux pêcheurs pour appâter leurs lignes²⁹.

Dans les estuaires et les marais estuariens de la façade atlantique de la France, de la Bretagne au Labourd, les espèces « populaires » de vil prix – mullets, anguilles, « chevres » (crevettes) – étaient capturées conjointement avec celles plus prisées et souvent réservées aux élites en raison de leur rareté et de leur cherté : maigre (sciène), saumon, esturgeon (*creac* en gascon), alose (*colac* en gascon), lamproie. Nombre de ces poissons faisaient l'objet de pêches saisonnières au moment de leurs migrations lorsqu'ils quittent la mer pour venir frayer localement (alose, lamproie, maigre, saumon, esturgeon). Dans les rias et bras de mer de la côte cantabrique, les sources médiévales font état de la capture de mules, d'anguilles, de saumons.

56

La pêche en mer

Les espèces maritimes pêchées le long des côtes françaises, des raz bretons jusqu'à la mer des Pertuis ou dans les petites mers intérieures (Morbihan, mer de Buch) sont quant à elles le congre, la julienne, le maquereau, le merlan, le merlu, la plie, la raie, le rouget, la sardine, la vieille. La place de la sardine, longtemps minorée³⁰, doit être réévaluée. Dans la pancarte des ports et havres de Bretagne, dont les tarifs remontent probablement à 1397 et ont été révisés en 1422, elle figure pour la recette de Pont-Croix. Une lettre de rémission relative à une rixe intervenue le 5 octobre 1520 sur la rive de Douarnenez³¹, permet de « vieillir » ce qui a été parfois appelé « le miracle de la sardine », jusqu'alors placé dans la seconde moitié du XVI^e siècle, voire dans les premières décennies du XVII^e. Ce document montre que la réputation sardinière de la baie de Douarnenez, située aux marges septentrionales de l'espace retenu pour cette étude, est déjà bien établie avec la présence de Basques et peut-être des gens de mer d'autres pays – « tant de cedit pays que d'ailleurs » – attirés par la présence des bancs de sardines. En 1524, on trouve de la sardine du port de Morgat (à Crozon) dans

²⁸ Voir *infra* la liste des poissons vendus sur les marchés de Bilbao et de Portugaleta.

²⁹ B. Arízaga Bolumburu, « Las actividades económicas de las villas marítimas », art. cit., p. 210.

³⁰ Jean-Claude Hocquet, « Les pêches médiévales », dans Michel Mollat, *Histoire des pêches maritimes*, op. cit., p. 47.

³¹ Elle a pour motif la vente de la cargaison d'une chaloupe douarneniste à des Basques qui offrent un prix plus élevé que des marins de Loctudy – 12 deniers contre 10 deniers, par cent de sardines, soit 20 % de plus –, vente que ces derniers contestent. – Voir : J. Kerhervé, « Récolte du goémon et pêche de la sardine... », art. cit., p. 370-376, et pièce justificative, p. 378-380.

les registres portuaires de Bordeaux³². Sans exclure qu'une possible migration du poisson, consécutive à une variation de la température des eaux côtières, a pu en accroître le dynamisme au XVI^e siècle et au début du XVII^e, force est de convenir que la pêche de la sardine est déjà active au début du XVI^e siècle. Des sardines sont servies aux maçons employés en 1481 à la réparation du château de Royan³³, probablement des poissons salés et séchés provenant des conserveries de Bretagne ou de Galice. Dès les premières années du XVI^e siècle, ils sont vendus à Bordeaux sous le nom de « royans », en raison de leurs traînées sanguines³⁴. La pêche sardinière se pratique activement au XV^e siècle le long de la côte cantabrique jusqu'en Galice. Le havre du Sardinero, situé près de l'entrée de la baie de Santander, doit son nom à ce poisson, qui apparaît au printemps en bancs compacts et reste dans les eaux littorales jusqu'à l'été, si bien qu'il est possible de le capturer sans avoir à s'éloigner de plus de 10 kilomètres de la côte³⁵. À la fin du XV^e siècle, pas moins de 11 chapitres des ordonnances municipales de Portugaleta font référence aux sardines, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement du marché urbain³⁶. À Bilbao, une ordonnance de 1477 interdit aux voisins de la ville et des faubourgs d'aller « acheter de la sardine fraîche à Portugaleta, ni à Castro [Urdiales], ni à Bermeo, ni à Plencia ni ailleurs dans ces juridictions sous peine de 2 000 maravédís » d'amende³⁷.

La présence des sardines attire l'un de ses prédateurs, le thon blanc ou bonite – *bonito* en castillan –, qui se convertit à son tour en une proie potentielle pour les pêcheurs. De novembre à mars-avril, en dépit de conditions de mer et de vent plus difficiles, les pêcheurs poussaient jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de la côte pour jeter leurs lignes dans la « *mar de Canto* », afin de capturer les daurades, espèce qui vit habituellement sur le rebord du plateau continental où elle se nourrit de mollusques et de crustacés, et qui est particulièrement appréciée pour sa chair sur les marchés urbains. On parlait alors de « *pescaria*

32 Josick Peuziat, « Navires de pierre. II. Barques, chaloupes et scènes de pêche », *Le Chasse-Marée*, n° 15, 1985, p. 41.

33 S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, *op. cit.*, p. 261.

34 J. Bernard, *Navires et gens de mer*, *op. cit.*, t. 1, p. 216 ; *roge* ou *roye* en gascon signifie rouge en français.

35 L'ordonnance n° 19 de la confrérie des pêcheurs de Bermeo mentionne en 1353 les « pinasses des sardiniers » (*pinazas de los sardineros*) ; les ordonnances promulguées en 1358 s'adressent quant à elles aux « pêcheurs, sardiniers et revendeurs » (*pescadores, sardineros y regateros*).

36 José Ángel García de Cortazar, Beatriz Arizaga Bolumburu, María Luz Ríos Rodríguez, Isabel del Val Valdivieso, *Bizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, Haranburu Editor SA, 1985, t. 2, p. 102.

37 Archivo municipal de Bilbao, cajón 8, ref. 2, n° 2, Recopilación de ordenanzas, fol. 1.

maior ». Toutes les espèces ne se capturaient pas dans les mêmes proportions le long de la côte cantabrique. La sardine et, dans une moindre mesure, le congro se pêchaient partout. Le merlu était plutôt une spécialité des ports galiciens, la daurade celle des ports asturiens, cantabres, biscayens et guipúzcoans. La réglementation municipale de la vente du poisson frais sur le marché urbain donne une idée de la diversité des espèces capturées et, lorsqu'on possède des indications de prix, de leur valeur commerciale relative au regard de l'ensemble des prises. Une ordonnance de Bilbao de 1479 fixe le prix de la livre de « *dorada e erla e barbari [...] suellas* » à 5 maravédís, celle de « *muble e lubina* » à 3 maravédís et celle de « *aligotes e estacho e todo pescado menudo* » à 2,5 maravédís. En 1493, les prix à Portugaleta étaient de : « *cuatro maravédís y medio la libra de dorada ; cuatro la de lubina, mojarra, muble, zapatera, urta y otras semejantes ; la de congrio a siete blancas ; la docena de cabras, nueve maravédís ; la de tolo, raya, sama y chicharro a tres maravédís* »³⁸.

58

Le cas particulier des mammifères marins

À la capture des poissons, s'ajoutent les mammifères marins : baleine, dauphin, marsouin, mais aussi veau et phoque de mer en Bretagne. Les prises résultent souvent de l'échouage à la côte d'animaux morts, malades ou blessés. Les Biarrots, les Luziens et leurs homologues biscayens et guipúzcoans se livraient à la chasse en mer des spécimens vivants aperçus à l'occasion de leur migration le long de la côte comme en témoignent les scènes de harponnage représentées à l'avant des sceaux de Fontarabie (1297) et de Biarritz (1351)³⁹. Irrégulière, car pratiquée au gré des opportunités, cette activité procurait cependant des ressources économiques intéressantes : consommation de la langue qui constituait un morceau de choix, graisse convertie en huile (*sain*), fanons et os utilisés pour la fabrication d'objets. En dehors des maigres renseignements fournis par quelques textes normatifs, les conditions dans lesquelles cette chasse était pratiquée ainsi que la valorisation économique des animaux capturés demeurent mal connues au Moyen Âge. Il faut attendre l'époque Moderne pour que les sources écrites nous renseignent un peu mieux⁴⁰. Cependant, dès

38 José Ángel García de Cortazar, Beatriz Arízaga Bolumburu, María Luz Ríos Rodríguez, Isabel del Val Valdivieso, *Bizcaya en la Edad Media, op. cit.*, t. 2, p. 101. Les ordonnances de Guernica mentionnent aussi : « *pescadas* », « *gurbines* », « *meros* », « *marraxos* » et « *ustruxones* ».

39 Ramón de Berraondo, « *Sellos medievales de tipo naval* », *Revista internacional de estudios vascos*, t. 23, 1932, p. 132-134.

40 Eugène Goyheneche (*Bayonne et la région bayonnaise, op. cit.*, p. 232-246) a proposé une synthèse pour le Labourd. Concernant la pêche de la baleine par les Guipúzcoans et les Biscayens, voir : Mariano Txertoa Ciriquiain Gaiztarro, *Los Vascos en la pesca de la ballena*, San Sebastián, Ediciones Vascas, 1979. De nouvelles recherches ont été menées par José

1299, à l'occasion de la refondation de la ville de Plencia, Diego Lopez de Haro v concède aux habitants un droit d'usage sur la mer « pour tuer les baleines [...] de Barquedo jusqu'à Portugaleta ». Les prises réalisées sur la côte ou en mer donnaient l'occasion aux seigneurs banaux d'affirmer leurs droits sur le rivage et les eaux proches. Le *fuero* accordé par Fernand III à Zarauz en 1237 prévoyait la remise au roi d'un morceau (*tajo*) allant de la tête à la queue de chaque baleine prise par les habitants de cette ville⁴¹. En 1291, le seigneur de Lesparre en Médoc réclama la baleine venue s'échouer à la côte dans les limites de sa seigneurie, y compris le harpon qui l'avait blessée ; en 1327 et 1507, d'autres baleines s'échouèrent à la côte de Lège⁴². À la fin du xv^e siècle, alors que la présence des baleines se faisait plus rare, les gens de Biarritz contestèrent la dîme que l'évêque de Bayonne percevait sur les baleines capturées, droit dont les origines sont mal connues. D'après la coutume d'Oléron, une part des « gros poissons à lard » trouvés sur le rivage revenait au seigneur du lieu. Le 9 février 1485, une « porcille » (dauphin) est retrouvée morte sur la côte de Meschers. Le 10 octobre 1486, c'est un « grant poisson appelé morhous (?) » qui est pris à l'entrée des douves du château de Royan, où des pieux « pour prendre porcilles et grosses bestes » ont été plantés. Dans les deux cas, la tête et la moitié antérieure de l'animal sont envoyées à Taillebourg, à l'hôtel du duc de La Trémoille, alors seigneur de Meschers et de Royan⁴³.

LES TECHNIQUES DE PÊCHE

Les techniques de pêche différaient sensiblement selon le lieu et, par voie de conséquence, les espèces recherchées. On peut distinguer celles qui caractérisent la pêche sur l'estran et dans les fleuves côtiers de celles employées pour la pêche en mer.

La pêche sur l'estran et dans les fleuves côtiers

La pêche à pied sur l'estran, totalement ou partiellement découvert par la marée, nous échappe. Sans doute ne différait-elle pas de ce que nous montrent les textes et l'iconographie des xviii^e et xix^e siècles⁴⁴. De simples couteaux et des

Antonio Azpiazu Elorza, « Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n° 3, *La pesca en el País Vasco*, 2000, p. 77-98 ; *id.*, *Balleneros vascos en el Cantábrico*, San Sebastián, Ttartalo, 2000.

41 R. de Berraondo, « Sellos medievales de tipo naval », art. cit., p. 134-135.

42 J. Bernard, *Navires et gens de mer*, op. cit., t. 1, p. 207.

43 S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, op. cit., p. 253-254.

44 François Le Masson du Parc, *Pêches & pêcheurs du domaine maritime aquitain au xviii^e siècle. Procès-verbaux des visites faites par ordre du Roy concernant la pesche en mer (1727)*.

crochets, tout au plus des foënes ou des haveneaux, suffisaient pour cette activité qui s'apparentait à une forme de cueillette pratiquée par des individus opérant isolément ou en petits groupes, incluant femmes et enfants.

Parmi les techniques de pêche nécessitant des installations permanentes figurent les pièges et les écluses à poissons aménagés sur l'estran, sur les berges ou dans le lit des cours d'eau côtiers. Dans la seigneurie de Saint-Nazaire, où ces installations se suivent le long du rivage ainsi que dans la partie de l'estuaire de la Loire relevant de celle-ci, elles ont pour nom : « eraux d'écluses », « eraux de mer et écluses », « borgne », « ayrau de borgne », « ayrau de borgne des écluses », « borgnes a pecher », à quoi sont associées des « appartenances ». Dans la vicomté de Donges sont mentionnées des « borgnes et escluses tendues à prendre poysson sur la vase ou fleuve de Loyre dite encore borgne tendue en ranc d'escluse et appelée en commun langaige bouchaulx »⁴⁵. Toutes semblent désigner une sorte de nasse que l'on place à l'extrémité des parcs ouverts. De telles pêcheries sont communes à tous les rivages, embouchures et estuaires bretons. Leur importance est soulignée par celles de Nantes où, en 1490, « la pescherie des grans deffays au devant de la grant pree » est affermée 1 400 livres pour 3 ans⁴⁶. À cette première technique peut être associé le « poissonnage » qui fait suite à la vidange des vasières dans les marais salants⁴⁷. L'usage de filets est attesté en Loire. En 1411, les pêcheurs à la « saegne » – seine, filet mobile à déplacements horizontal – de Rezé, de Bouguenais et de Sainte-Croix à Nantes payaient au duc 120 livres de rente annuelle⁴⁸.

D'Eslandes à l'embouchure de la Gironde, en passant par les îles de Ré et d'Oléron, la côte de l'Aunis et de la Saintonge est elle aussi équipée de nombreuses pêcheries, qu'il s'agisse d'écluses ou de dispositifs à rets (filets). Des nasses et des pièges à anguilles sont établis sur les canaux d'issue des moulins

Amirautés de Bayonne et de Bordeaux, Denis Lieppe (éd.), Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2004 ; *id.*, *Pêches & pêcheurs du domaine maritime et des îles adjacentes de Saintonge, d'Aunis et du Poitou au XVIII^e siècle. Procès-verbaux des visites faites par ordre du Roy concernant les pesches en mer en 1727 et en 1728. Amirautés de Marennes, de La Rochelle & des Sables-d'Olonne*, Denis Lieppe (éd.), Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2011.

45 Alain Gallicé, « Saint-Nazaire à la fin du Moyen Âge (vers 1420-vers 1540) », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 139, 2004, p. 141-173, *loc. cit.*, p. 166.

46 Maurice Planiol, *Histoire des institutions de la Bretagne*, t. IV, *La Bretagne ducale*, Mayenne, Association pour la publication du manuscrit de M. Planiol, 1982, p. 288, note 46.

47 Gildas Buron, *Bretagne des marais salants*, Morlaix, Skol vreikh, 2000, t. II, *Hommes du sel*, p. 34.

48 René Blanchard, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne, de 1402 à 1442*, Nantes, Société des bibliophiles bretons, 1889-1895, t. II, n° 1115, p. 148.

à marée de la Seudre, où l'on tend aussi des filets dans le fleuve, sur des pieux fichés dans son lit (*bouchaus*). En 1448, le seigneur de Mornac percevait un droit d'un cinquième sur les poissons capturés dans les « soullans pousez a Coulonges, en la grant chenau de Mornac et de la chenau de Pelourdenier »⁴⁹. En 1415, le Rochelais Robin Defrise, qui employait 16 compagnons dans ses pêcheries sur l'estran de l'île de Ré, se fit dérober plus de trois cents et demi de merlus par un baleinier bordelais. Dans la seconde moitié du xv^e siècle, les Esnandais avaient recours à du personnel salarié et faisaient construire par des Bretons des navires spécialement destinés à la visite des filets⁵⁰. Plusieurs types de pièges étaient déployés sur le littoral saintongeais. Des pieux (paux ou pallets) plantés parallèlement au rivage permettaient de tendre des filets, relevés ensuite en barque à marée haute. Les comptes de la seigneurie de Didonne dénombrent 4 paux en 1445, 8 en 1448, 11 en 1453 et 14 en 1484. Les pêcheurs de Meschers et de Mornac utilisaient des gors : dispositif serré de pieux plantés en V avec au fond une nasse pour piéger les poissons à marée descendante (bars, mullets, plies, soles...). Des enclos étaient spécialement aménagés pour capturer les seiches sur l'estran de l'île d'Oléron et de la seigneurie de Mornac, et dans l'estuaire de la Seudre. Enfin, sur les platiers rocheux des îles de Ré et d'Oléron, et peut-être aussi dans le secteur de Saint-Palais, des écluses bâties avec des pierres piégeaient les poissons au jusant. Par ailleurs dans la Gironde, les comptes de la seigneurie de Didonne mentionnent des installations fixes affermées à des particuliers appelées « eschelles a pescher rayes » ou « perches et manches a pescher rayes »⁵¹.

Dans l'estuaire de la Gironde et le long du cours inférieur de la Garonne, de la Dordogne et de l'Adour⁵², la pêche se pratiquait avec des filets posés dans le lit du fleuve à partir de barques. Les pêcheurs du Bordelais et leurs embarcations portaient en gascon les noms évocateurs de « *filadeys* » et de « *filadeyres* » (filadières), conciliant la pêche saisonnière avec d'autres activités (travail de la terre, transport fluvial, artisanat...). À Soulac, un « filet appelé megreau » est mentionné en 1467⁵³. Son nom fait penser à la pêche du maigre à laquelle se livraient les habitants de cette bourgade du nord du Médoc, proche de l'embouchure de la Gironde. Les pêcheurs de Bayonne, organisés en métier,

49 S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, op. cit., t. 1, p. 249.

50 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime rochelais à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, p. 107-108.

51 S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, op. cit., t. 1, p. 255-258.

52 Pour tout ce qui suit, voir : J. Bernard, *Navires et gens de mer*, op. cit., t. 1, p. 181-218 ; E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise*, op. cit., p. 192-246 ; M. Bochaca, « Conflits autour de l'utilisation des eaux de la Nive au xvi^e siècle : l'exemple de la nasse du Luc » (à paraître).

53 Archives départementales de la Gironde, H 505, fol. 61 v^o.

semblent être des professionnels appelés « *tilholiers* » par référence à la *tillhole*, petite embarcation à rames à partir de laquelle ils tendaient des « rets » (*arretz*), des « filets plombés » (*filatz plombatz*) et « autres appareils » dans l'Adour et la Nive. Par ailleurs, des installations fixes, pêcheries ou nasses, étaient établies en bord de rive, à l'exemple de celle que les moines de Sainte-Croix de Bordeaux possédaient à Macau (Médoc), ou bien barraient la majeure partie du cours d'eau selon le modèle des nasses construites sur le bas Adour et sur la Nive. Elles étaient nombreuses en amont de Bordeaux : Couthures, Bourdelles, Gironde, Saint-Macaire, Langon, Rions, Virelade, Cadaujac, et sur la Dordogne entre Lalinde et Libourne. L'enquête « sur le fait de nasses » réalisée en 1584 par Charles de Sault, conseiller au parlement de Bordeaux, en dénombra 53 dans l'ensemble du bassin de l'Adour et conclut à la démolition de toutes celles qui n'étaient pas associées à un moulin, soit 39 au total. Parmi celles-ci, les 2 nasses situées sur la Nive en amont de Bayonne et les 5 sur l'Adour en aval de Dax étaient établies sur des secteurs fluviomaritimes affectés par la marée⁵⁴. L'association fondée en 1508 par 6 parsonniers pour pêcher dans l'Adour, entre l'embouchure et le pont Saint-Esprit, avec un filet lesté de plomb de près de 200 mètres de long, serait, selon Jacques Bernard, le plus ancien témoignage de l'emploi en Gascogne d'une seine, grand filet tendu en arc de cercle à partir de la terre ferme (berge ou rivage) à l'aide d'un bateau puis tiré à la force des bras jusqu'à échouage de la poche ainsi formée. Attestée dans l'Adour maritime, cette technique pourrait avoir été employée par les pêcheurs gascons sur les plages de l'Atlantique.

L'accord passé en 1510 entre les habitants de Fontarabie et leurs voisins d'Hendaye pour mettre fin à un long conflit sur la possession et l'utilisation des eaux de la Bidassoa, précise que les Français peuvent y pêcher avec des nasses et des filets et utiliser des bateaux sans quille⁵⁵. Lors de la fondation de San Vicente de la Barquera en 1210, Alphonse VIII concède aux habitants une juridiction (*término municipal*) qui inclut les eaux du Deva et du Nansa « pour que vous pêchiez dans celles-ci... et que vous y fassiez des nasses selon le fuero et la coutume »⁵⁶. Le Fuero de la Seigneurie de Biscaye, tant l'ancien (1452)

54 Nous ne traitons pas ici de la « bete », bras d'eau ou partie d'une rivière où un seigneur s'était réservé le droit exclusif de poser des filets, qui relève davantage des techniques de la pêche fluviale.

55 B. Arízaga Bolumburu, « La perception de la frontière en Guipúzcoa au Moyen Âge », dans Denis Menjot (dir.), *Les Villes frontières Moyen Âge - époque Moderne*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 131.

56 Jesús Ángel Solórzano Telechea, « El fenómeno urbano medieval en Cantabria », dans Beatriz Arízaga Bolumburu et Jesús Ángel Solórzano Telechea (dir.), *El Fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero*, Santander, Asociación de Jóvenes Historiadores de Cantabria,

que le nouveau (1526), pour éviter que « se détruisent et se dépeuplent toutes les rivières de poisson », interdit l'usage de certains filets (*redes barrederas*) et l'empoisonnement des eaux avec du brou de noix ou de la chaux, pour préserver les ressources halieutiques des cours d'eau, rias et bras de mer (saumons, truites, anguilles...) ⁵⁷. L'emploi de nasses (*butrones*) et de cannes équipées d'un fil et d'un hameçon était en revanche autorisé. Le poisson ainsi capturé, dit de « *vara e cordel* », à l'exemple de la truite, fait l'objet d'un des chapitres des ordonnances de Portugaleta ⁵⁸.

La pêche en mer

Dès lors que l'on s'éloigne un tant soit peu de la côte, la pêche en mer est pratiquée en bateau à l'aide de lignes ou de filets. Les églises des environs de Penmarch conservent, gravées dans la pierre, la représentation de barques et de chaloupes, construites à franc-bord, à tonture prononcée, équipées d'une voile carrée, disposant d'un gouvernail d'étambot dont le libre bord est rectiligne, et montées par quelques hommes ⁵⁹. Dans une lettre de rémission de 1520, déjà citée, relative à des pêcheurs de Douarnenez, la pêche à la sardine est le fait d'une « pinace » montée par trois hommes ⁶⁰. Sous le rampant oriental de la chapelle Sainte-Hélène de Douarnenez, un bas-relief – sans doute du début du XVI^e siècle – peut donner lieu à deux interprétations possibles concernant cette pêche : soit un banc de sardines, attirées par l'appât, se rassemble en boule sous la barque montée par trois pêcheurs ; soit la scène représente des sardines prises dans le filet que remonte le pêcheur figurant à l'arrière du navire alors qu'à gauche, un fou de Bassan plonge sur ses proies ⁶¹. Les pêcheurs saintongeais opérant dans les pertuis ou en Gironde utilisaient de petites embarcations avec lesquelles ils ne s'éloignaient guère du rivage : pinasses, filadières, barques. L'activité battait son plein d'avril à août lors de la saison du maigre, poisson migrateur de grande taille (1,5 m environ) qui se pêchait au moyen de filets, en général de nuit. En 1488, Jean Gaultier, seigneur de Fayolle, passa commande d'un « bateau de vingt piez de quille et de sept piez de mastoute, bon pour aller a la pecherie de la

2002, p. 241-307, *loc. cit.*, p. 297.

57 B. Arízaga Bolumburu, « Las actividades económicas de las villas marítimas », art. cit., p. 210.

58 José Ángel García de Cortazar, Beatriz Arízaga Bolumburu, María Luz Ríos Rodríguez, Isabel del Val Valdivieso, *Bizcaya en la Edad Media, op. cit.*, t. 2, p. 97-98.

59 J. Peuziat, « Navires de pierres », art. cit., p. 37-47.

60 J. Kerhervé, « Récolte du goémon et pêche de la sardine », art. cit., p. 374.

61 J. Peuziat, « Navires de pierres », art. cit., p. 41 ; J. Kerhervé, « Récolte du goémon et pêche de la sardine », art. cit., p. 373.

maigre », à un charpentier de Mornac, soit une embarcation d'environ 7 mètres de long compte tenu des élancements, et de 2,30 mètres de large⁶².

Dans les ports de la côte cantabrique, l'embarcation de pêche côtière par excellence est la pinasse (*pinaza*)⁶³. D'une longueur en général supérieure à 5 mètres (12 coudes de quilles), et montée par 6 hommes au moins, elle est mue à la rame et dispose d'une voile auxiliaire. Nous ne connaissons pas bien ses caractéristiques techniques. Les anciens statuts de la confrérie des pêcheurs de San Vicente de la Barquera interdisaient d'aller pêcher la daurade dans la *mar del Canto* sur des embarcations de moins de 12 coudes de quille, avant qu'une révision de la réglementation en 1490 ne porte la limite à 15 coudes. Celle-ci était de 17 coudes à Lequeitio en 1483. En 1551, on comptait 53 pinasses de 6 hommes dans cette dernière ville⁶⁴. Les ordonnances de Bermeo distinguent de la même façon les pinasses de 7 hommes et moins et celles de plus de 7 hommes, et elles interdisent aux embarcations de moins de 18 coudes (inférieures à 9 mètres) de se porter au-devant des navires de commerce pour les aider à se déhaler jusqu'au port. Les pinasses étaient construites à même la plage (Saint-Sébastien), sur la rive de la ria (Deba), parfois sur un emplacement spécifique comme la « place du chantier naval » (*plaza del Astillero*) à Lequeitio, aussi appelée, en raison de son caractère public, *campo de la villa*. Les patrons faisaient appel à des charpentiers locaux qui, à l'exemple de Juan de Yça, de Lequeitio, au début du xvi^e siècle, étaient capables de construire tous types de navires, de la petite pinasse de pêche jusqu'à un navire de haute mer, telle une caravelle. En vertu du droit d'usage dont les voisins disposaient dans les forêts vicinales, le bois provenait souvent de celles-ci.

Le maître de pinasse, en général le propriétaire de l'embarcation⁶⁵, engageait des marins pour la durée de chaque campagne de pêche, libre à lui de les reconduire de l'une à l'autre ou de s'en séparer. La première campagne annuelle allait de la Saint Martin (11 novembre) jusqu'à « Pâques fleuries », la deuxième de Pâques à la Saint Martin suivante. L'accord mutuel était verbal mais la compagnie n'en constituait pas moins une entité juridique et une unité de travail. Les relations entre le maître et son équipage étaient régies par des

62 S. Périssé, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, op. cit., t. 1, p. 258-259.

63 Pour tout ce qui suit, sauf mention particulière indiquée en note, voir B. Arízaga Bolumburu, « La pesca en el País Vasco », art. cit., p. 17-26 ; *id.*, « Las actividades económicas de las villas marítimas », art. cit., p. 216-224 ; B. Arízaga Bolumburu et M. Bochaca, « El mar, espacio de sociabilidad de las cofradías pesqueras medievales », art. cit. (sous presse).

64 Dans la seconde moitié du xvi^e siècle, les équipages eurent tendance à augmenter pour atteindre 10 à 12 hommes.

65 La propriété de certaines pinasses était parfois partagée, mais cela semble moins fréquent que pour les navires marchands d'un tonnage plus élevé.

usages coutumiers que la confrérie se chargeait de faire respecter. Pour aller pêcher, les équipages devaient attendre le signal des *talayeros*, membres élus de la confrérie, chargés d'observer le ciel et l'état de la mer avant d'autoriser ou non la sortie en mer. D'après l'ordonnance n° 56 de Bermeo (1353), les embarcations devaient être de retour au port dès que paraissaient les étoiles. Les informations sont en revanche plus rares sur le matériel de pêche embarqué à bord des pinasses et sur leur utilisation. Les ordonnances des marins (*mareantes*) de Laredo interdisaient de sortir en mer avec plus de trois cordes par pêcheur, comportant chacune douze douzaines d'hameçons – soit 144 hameçons par corde et un total de 432 par pêcheur – tandis que celles de Luarda limitaient le nombre d'hameçons par pêcheur à 300 pour la daurade et à 200 pour le congre. Encore faudrait-il pouvoir distinguer entre les différentes techniques de pêche pratiquées avec des lignes selon les espèces recherchées : palangres calées plus ou moins profondément et relevées au bout d'un certain temps ; lignes tenues à la main depuis le bord du bateau comme cela était le cas pour la daurade ou gréées sur une canne pour pêcher le thon. En ce qui concerne l'emploi des filets pour la pêche, une provision de la reine Jeanne, en date du 18 septembre 1514, interdit de tendre une variété appelée *redes barrederas*⁶⁶ dans la ria de Santander – il faut comprendre la baie – où de nombreux petits poissons croissent et sont décimés par lesdits filets avant d'avoir pu grandir. En revanche, en mer ouverte (*mar brava*), hors de ladite ria, toute personne pouvait pêcher, de jour ou de nuit, avec n'importe quel type de filet, en particulier la sardine. La provision royale étant restée lettre morte pendant 5 ans, le conseil municipal se décida à la faire appliquer en avril 1519 en notifiant par un cri public qu'il était interdit « à tout pêcheur ou autre personne, voisin ou habitant de cette ville et de sa juridiction [...] de pêcher dans cette ria avec *redes barrederas* ni avec *betas*, ni *circotes* ni autre type de filets »⁶⁷, sans autorisation expresse du conseil municipal, sous peine de perdre les filets et le bateau. La partie de la baie de Santander à laquelle s'appliquait la restriction était définie au moyen de confrontations. En revanche, « hors du port et dans les havres de cette ville » – il faut comprendre en mer ouverte – la pêche « avec n'importe quel genre de filets, de nuit comme de

66 Il pourrait s'agir de *trainas*, longs filets calés en demi-cercle et relevés en tirant par les deux extrémités depuis la plage ou à bord de bateaux. S'apparentant à ce qu'on appelle en français la seine de mer, ils étaient traînés sur le fond dans les eaux peu profondes, d'où leur effet destructeur.

67 Faute d'une identification précise, nous avons conservé dans le texte le nom castillan de ces filets. Un privilège, concédé à Bilbao en 1372 par l'infant Jean, fait état de « *trainas* », de « *tremallas* » (trémails) et de « *redes de ahujas* » dont on ignore l'aspect - Voir *Bizcaya en la Edad Media*, op. cit., t. 2, p. 104-108.

jour, *barrenderas et regaceras* », était autorisée⁶⁸. Les pêcheurs de Saint-Sébastien et de Fontarabie pêchaient la sardine avec un filet appelé traîne en employant deux techniques différentes : ils jetaient des appâts à la mer sur le côté du filet opposé au banc pour que les sardines viennent s'y mailler, ou bien ils faisaient du bruit pour chasser le banc vers le filet. Pour éviter les litiges entre groupes de pêcheurs opérant sur un même lieu, les ordonnances de Fontarabie donnent la priorité à ceux qui emploient les appâts sur ceux qui font du bruit. Dans le cas de l'emploi simultané de plusieurs filets, les ordonnances de Fontarabie fixent leur distance à 60 brasses (environ 100 m) tandis que celles de Bermeo de 1358 recommandent une pose en ligne à une distance prudente pour qu'ils ne s'emmêlent pas et qu'il n'y ait pas confusion entre les prises.

LES STRUCTURES D'ENCADREMENT DE LA PÊCHE

66

Avec des nuances plus ou moins marquées entre les différentes régions riveraines du golfe de Gascogne, les pêches maritimes s'exercent sous couvert de deux grands types de structures d'encadrement selon l'espace où elles se déroulent : l'estran et les fleuves côtiers sont sous le contrôle de juridictions royales, princières, seigneuriales ou municipales, parfois imbriquées les unes dans les autres, tandis que la mer relève du seul *dominium* du roi ou d'un prince territorial qui en a reçu, en théorie, délégation du roi (ducs d'Aquitaine et de Bretagne, seigneur de Biscaye).

Les cadres seigneuriaux

En Bretagne, les activités de pêche exercées depuis la terre ferme ou à peu de distance du rivage relevaient de la seigneurie banale qui tenait ledit rivage, et qui, à ce titre, délivrait les autorisations de pêche et levait les droits afférents. Le seigneur pouvait concéder une pêcherie contre une redevance fixe, à l'exemple de celui de Saint-Nazaire qui percevait, le jour de « Pâques fleuries », sur chaque écluse relevant de lui dans le « port et havre » de Saint-Nazaire un denier et tous les poissons alors trouvés⁶⁹. Le seigneur pouvait aussi en concéder l'usage à titre gracieux : en 1271, le duc de Bretagne, Jean 1^{er}, renouvela aux moines de Sainte-Croix de Quimperlé leur privilège d'exploitation de deux pêcheries fluviomaritimes barrant les cours de l'Ellé et de l'Isole, confirmant leurs droits de pêche depuis les « gords » (barrages à poissons) établis au-dessus des ponts de la ville de Quimperlé jusqu'en aval du

68 Francisco G. Camino y Aguirre, « Relaciones entre el ayuntamiento de Santander y la cofradía de mareantes de San Martín de la Mar durante los siglos xv et y xvi », *Revista de Santander*, t. 3, 1931, p. 260-262.

69 A. Gallicé, « Saint-Nazaire à la fin du Moyen Âge », art. cit., p. 146.

château de Carnoët⁷⁰. En Aunis, les seigneurs affermaient les droits de pêche sur l'estran, appelés courtinage. Dans les années 1480, moyennant le versement de 100 à 120 livres, Jean Souchet exploitait « la coste de la mer en ung lieu appellé le Platin Dextre », près d'Aytré⁷¹. On observe les mêmes pratiques en Saintonge chez les seigneurs de Mornac, Royan, Meschers et Didonne. Les revenus qu'ils en tiraient faisaient l'objet de rubriques spécifiques dans les comptes de ces seigneuries⁷². Les pêcheries établies en Bordelais sur la Gironde, la Garonne et la Dordogne étaient en général des installations seigneuriales, laïques ou ecclésiastiques, ou municipales (Saint-Macaire, Cadillac).

La jouissance de tels droits était cependant réversible. L'enquête réalisée en 1584 sur les nasses du bassin de l'Adour conclut à la destruction de toutes celles qui n'étaient pas associées à un moulin, soit 39 sur 53. Le seigneur du Luc, propriétaire sur la Nive de la nasse portant son nom, eut beau faire valoir l'ancienneté de ses titres et prouver qu'il s'acquittait de la redevance annuelle due au roi, rien n'y fit. Il parvint à retarder l'échéance en portant l'affaire en justice, avant de devoir s'exécuter et détruire sa nasse en 1602⁷³. Il arrivait enfin que des conflits éclatent, à l'exemple de celui qui opposa au xv^e siècle les habitants de Pravia à l'évêque d'Oviedo au sujet du paiement des droits dus pour pratiquer la pêche à l'embouchure du Nalón⁷⁴. D'autres litiges mettaient aux prises les exploitants des pêcheries avec les usagers de l'estran ou du fleuve. En 1491, Jean Souchet, mentionné plus haut pour l'exploitation d'une pêcherie sur le rivage de la paroisse d'Aytré, porta plainte contre une trentaine de personnes surprises en train de voler les poissons pris dans ses filets⁷⁵. En 1497, les pêcheurs de Rions, habitués à poser librement leurs filets (*traynes*, sorte de seines), s'opposèrent à la construction d'une nasse dans la Garonne. La nasse du Luc, déjà citée, donna lieu au début du xvi^e siècle à deux procès avec les pêcheurs de Bayonne, accusés par l'un des co-propriétaires, le seigneur du Luc, de ne pas respecter la zone d'exclusivité en amont de sa nasse. Celui-ci n'hésitait pas à confisquer les filets litigieux. Enfin, nous ne reviendrons pas ici sur le fait que les seigneurs, en vertu

70 Dom Placide Le Duc, *Histoire de l'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé... publiée pour la première d'après le manuscrit de l'auteur, suivies de pièces justificatives et accompagnée de notes*, par R.-F. Le Men, Quimperlé, T. Clairet, 1881, p. 62-63 ; J.-C. Cassard, *Les Bretons et la mer*, op. cit., p. 91.

71 M. Tranchant, *Le Commerce maritime rochelais*, op. cit., p. 108.

72 S. Périsset, *Les Campagnes littorales saintongeaises*, op. cit., t. 1, p. 252-263.

73 M. Bochaca, « Conflits autour de l'utilisation des eaux de la Nive au xvi^e siècle : l'exemple de la nasse du Luc » (à paraître).

74 José Ignacio Ruiz de la Peña, *Las Polas asturianas en la Edad Media*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1981, p. 234-235.

75 M. Tranchant, *Le Commerce maritime rochelais*, op. cit., p. 108.

de leurs droits sur le rivage et les eaux qui le baignaient, revendiquaient tout ou partie des animaux venus s'y échouer et une part, symbolique ou non, des poissons dit « royaux » (voir *supra*).

68 Certains seigneurs exerçaient aussi un droit à l'arrière du rivage qui relevait de leur juridiction où, dans le prolongement du contrôle de la pêche côtière, ils avaient installé des sécheries. Tel était le cas de la Bretagne méridionale où ces établissements se suivent à partir du golfe du Morbihan jusqu'à la pointe Saint-Mathieu. En Vannetais, deux sont connues, Auray et Peczey en Belle-Île. Dans le Léon, d'importantes pêcheries et sécheries duciales se trouvent à Saint-Mathieu, et il en existe aussi à Ploudalmézeau. Mais les plus importantes se situent en Cornouaille, s'échelonnant entre la rivière de Quimperlé jusqu'au cap Sizun en trois ensembles : le « terroir de Douëlan », le plus réputé, la zone du cap Caval et celle du Cap Sizun. À celles-ci s'ajoutent les pêcheries et sécheries seigneuriales comme celles du vicomte de Rohan et du seigneur de Pont-l'Abbé⁷⁶. Dans de tels cas, les droits seigneuriaux associent d'ordinaire une redevance imposée aux pêcheurs et l'obligation de porter aux agents du seigneur, puis à ses fermiers – la ferme s'imposant dans ce domaine au plus tard dans les années 1420 – tous les poissons de sécherie qui leur sont payés à un prix fixé à l'avance, à moins de composition amiable. Dans son domaine de Cap-Caval, le duc possède le « devoir de secherie et pescherie sur touz les subgetz qui vont pescher poisson en la mer durant la saeson de ladite pescherie et ferme » entre Pâques et la Saint Michel (29 septembre). À ce titre les maîtres et les compagnons lui doivent selon les lieux 50 à 70 sous et « quatre merluz marchands et regnables », les « pages » et les « vacanteurs⁷⁷ » moitié moins. Le poisson livré à la sécherie donnait lieu à un droit de 10 deniers par congre et de 4 deniers par merlu⁷⁸. Selon les seigneuries, ces montants varient⁷⁹.

76 Julien-Toussaint-Marie Trévedy, « Pêcheries et sécheries de Léon et Cornouaille », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1891, p. 104-113, 140-150, 184-191 et 202-215 ; René Couffon, « Quelques précisions sur les pêcheries et sécheries en Cornouaille », *id.*, t. XCII, 1966, p. 35-42 ; J. Kerhervé, *L'État breton aux 14^e et 15^e siècles*, *op. cit.*, p. 686-690, et carte p. 690.

77 Joachim Darsel, « Les conditions du métier de la mer au Moyen Âge dans les ports du Ponant », Actes du 88^e congrès national des sociétés savantes (Clermont-Ferrand, 1963), *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 461-483, *loc. cit.*, p. 479. Ceux qui cessent de pêcher ou qui vont pêcher en dehors des eaux seigneuriales, et qu'on nomme « vacanteurs », doivent acquitter un droit de « vacantage ».

78 R. Couffon, « Quelques précisions sur les pêcheries et sécheries de Cornouaille », *art. cit.*, p. 37-38 ; J. Kerhervé, *L'État breton aux 14^e et 15^e siècles*, *op. cit.*, p. 688.

79 J.-T.-M. Trévedy, « Pêcheries et sécheries de Léon et Cornouaille », *art. cit.*, p. 104-113, 140-150, 184-191 et 202-215.

La conservation et la transformation du poisson dans les ports de la côte cantabrique sont des aspects mal connus car peu documentés⁸⁰. Il faut se transporter plus à l'ouest, jusqu'en Galice, pour trouver les échos de conflits occasionnés par le contrôle de la conservation entre la ville portuaire principale et les ports secondaires d'une même ria. En 1229, Alphonse IX avait accordé aux habitants de Pontevedra le droit de sécher le merlu et de le vendre dans et hors du royaume de Léon. D'autres privilèges reçus jusqu'au milieu du xiv^e siècle avaient conforté leur monopole pour la pêche et le séchage du poisson dans toute l'étendue de la ria. Le développement de petits ports à l'embouchure de celle-ci, dans la seconde moitié du xv^e siècle, procédant en général de fondations seigneuriales, qui, à l'exemple de Porto Novo, tiraient leur subsistance de la pêche, du séchage et de la salaison de la sardine, suscita de vifs conflits⁸¹.

Les confréries de pêcheurs de la côte cantabrique

Dans tout le nord de la péninsule Ibérique, la pêche pratiquée en mer en avant de la ligne du rivage ou au-delà de la barre à l'entrée des rias et jusqu'à la « *mar de Canto* », était strictement encadrée par les confréries de pêcheurs, qui semblent une forme d'organisation professionnelle spécifique à cette partie du littoral du golfe de Gascogne⁸². On connaît assez bien le fonctionnement de ces associations à partir des statuts, règlements et ordonnances conservés pour Luarca (Asturies), San Vicente de la Barquera, Laredo et Castro Urdiales (Cantabrie), Lequeitio, Plencia et Bermeo (Biscaye), Orio, Deva, Saint-Sébastien et Fontarabie

80 M. Txertoa Ciriquiain Gaiztarro, *Los Vascos en la pesca de la ballena*, op. cit., p. 140-150. La municipalité de Lequeitio interdit de faire bouillir la viande de baleine à l'intérieur de la ville pour en extraire l'huile en raison du risque d'incendie. Il est aussi possible que des considérations de salubrité publique aient été prises en compte du fait de l'odeur pestilentielle dégagée à l'occasion de cette opération.

81 José Armas Castro, *Pontevedra en los siglos xii al xv. Configuración y desarrollo de una villa en la Galicia medieval*, Pontevedra, Fundación Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa, 1992, p. 153-156.

82 Les pêcheurs bretons, poitevins, aunisiens et saintongeais ne se regroupaient pas en association de métier à la fin du Moyen Âge. S'ils appartenaient à des confréries religieuses, celles-ci dépassaient le monde des gens de mer dans le cadre d'une paroisse ou de la dévotion particulière à un saint patron. À Bordeaux, une confrérie de gabariers, dite de Notre-Dame des Montuzets, ayant son siège dans l'église Saint-Michel, reçut de Louis XI en 1462 le privilège exclusif de la navigation sur la rivière et l'estuaire, du passage des gens et des chevaux et de la pêche au droit de Bordeaux (J. Bernard, *Navires et gens de mer*, op. cit., t. 2, p. 664-667). Les « tilholiers » de Bayonne, qui pêchaient en barque dans l'Adour et la Nive, formaient un métier et disposaient de statuts antérieurs au milieu du xv^e siècle, qui furent révisés et augmentés en 1526 (E. Goyheneche, *Bayonne et sa région*, op. cit., p. 498-505). Nombreuses le long de la côte cantabrique, les confréries de pêcheurs se rencontrent aussi en Galice (La Corogne, Pontevedra, Noya) où elles sont toujours distinctes de celles formées par les marins naviguant au commerce.

(Guipúzcoa)⁸³. Au même titre que les autres corporations de métier, les confréries de pêcheurs contrôlaient l'ensemble des activités de leurs membres : constitution et fonctionnement des compagnies de pêcheurs autour des maîtres des pinasses, horaires de travail, conditions de sortie en mer pour garantir la sécurité des hommes et des bateaux, appareils employés pour la pêche, vente du poisson, droits prélevés au profit de la confrérie, rémunération de pêcheurs, assistance et secours, tant économiques que spirituels, aux membres et à leurs familles dans le besoin⁸⁴. Elles constituaient une instance judiciaire qui connaissait les affaires internes au métier. Les *Mayorales* à Deba et les *Alcaldes del Mar* à Fontarabie étaient chargés de trancher les litiges entre confrères. Les ordonnances 23, 24 et 25 de Bermeo interdisaient aux confrères de recourir aux juridictions extérieures pour les délits mineurs, y compris les insultes. L'encadrement strict des membres passait par la menace de lourdes sanctions : amendes, prison, interdiction temporaire ou définitive d'exercer le métier, exil (de 2 mois en cas de rixe entre confrères jusqu'à 2 ans pour des violences commises sur les *Mayorales* à Bermeo). Faut-il avoir conservé leurs registres de délibérations pour la période médiévale, si tant est qu'elles en aient tenus, les confréries de pêcheurs apparaissent comme des organisations repliées sur elles-mêmes dont la vie au jour le jour se dérobe à l'historien⁸⁵. Il arrive que de menues informations filtrent à l'extérieur au hasard d'un conflit avec des personnes ou des institutions qui leur sont étrangères⁸⁶. Mais ce sont surtout les dispositions réglementaires des ordonnances qui permettent

83 B. Arízaga Bolumburu, « La pesca en el País Vasco », art. cit., p. 14 ; B. Arízaga Bolumburu et M. Bochaca, « El mar, espacio de sociabilidad de las cofradías pesqueras medievales », art. cit. (sous presse), introduction - Les ordonnances de Lequeitio se placent entre 1325 et 1520, celles de Bermeo datent de 1353 et 1358, celles de Fontarabie furent compilées en 1361 et en 1551, celles de Deba ont été rédigées en 1448, celles de Saint-Sébastien en 1491 et confirmées en 1539. Celles d'Orio, Plencia, Castro Urdiales et de Laredo sont connues par des confirmations du xvi^e siècle qui font référence à des usages plus anciens.

84 Pour plus de détails voir : B. Arízaga Bolumburu, « Las actividades económicas de las villas marítimas », art. cit., p. 25-33.

85 Le chapitre 16 des ordonnances de Deba interdisait à tout membre de la confrérie de divulguer hors de celle-ci ce qui se disait en son sein sous peine d'amende.

86 En 1496, Juan González del Corro, habitant de San Vicente de la Barquera, porte plainte contre 9 marins, eux aussi habitants de ladite ville, qu'il accuse d'avoir volontairement abordé et fait couler la pinasse appelée la *Santa María*, avec plus de 235 douzaines de poissons à son bord, alors qu'elle pêchait sur les côtes de Berbérie. Les accusés veulent porter l'affaire devant la confrérie des pêcheurs, ce à quoi s'oppose le plaignant, arguant qu'il est marchand et non concerné par les règlements de celle-ci. Il demande à être dédommagé de la part du chargement qui lui appartient, soit 50 douzaines de poissons, estimées à 6 650 maravedís – voir : Jesús Ángel Solórzano Telechea, Roberto Vázquez Álvarez, Beatriz Arízaga Bolumburu, *San Vicente de la Barquera en la Edad Media : una villa en conflicto. Archivo de la real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Documentación medieval (1241-1500)*, Santander, 2004, Asociación de Jóvenes Historiadores de Cantabria, p. 237-238 et n. 57.

d'approcher l'univers assez fermé et rude des pêcheurs. Pour ce qui est de la pratique du métier nous en avons donné un aperçu dans le paragraphe consacré aux techniques de la pêche en mer (voir *supra*).

Essentiellement centré sur les aspects techniques des pêches maritimes pratiquées dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge, le présent article laisse dans l'ombre, faute de place pour développer, toute la dimension socioéconomique de cette activité (place dans la société et relations avec les autres métiers, aspiration souvent frustrée à participer au gouvernement urbain...), mais aussi les mentalités (identité, culture, formes et lieux de sociabilité⁸⁷, représentations de la mer), et la spiritualité propre aux gens de mer (croyances et superstitions, rapport à la mort, notamment dans le cas de disparition en mer). Le métier de pêcheur est par ailleurs plus complexe et divers que ne le laisse supposer la seule évocation des pratiques de pêche. Souvent marqué par la pluriactivité, il associe d'autres formes de revenus : travail de la terre, navigation, au commerce et, parfois, pêches lointaines. Le rôle économique des femmes dans ces sociétés souvent perçues comme masculines demanderait à être précisé. Elles appâtaient les lignes, réparaient les filets et participaient à la commercialisation et à la conservation des poissons. Il en est de même de la place des enfants et des vieillards qui, ne pouvant pas sortir en mer, remplissaient à terre des tâches subalternes mais nécessaires au bon fonctionnement du métier. Par exemple, dans certains ports cantabriques ils surveillaient depuis les *atalayas*⁸⁸ pour alerter les hommes en mer du passage d'un cétacé ou d'un changement de temps. Enfin, la place et le rôle des pêches maritimes ne peut se comprendre que dans la vision globale de ce qu'on appellerait aujourd'hui une « filière », c'est-à-dire en incluant les secteurs d'aval : conservation, commercialisation et consommation du poisson (frais et séché). Le regard doit alors se porter au-delà des limites du Golfe de Gascogne, vers les eaux de la Galice, de la Berbérie – au large du Maroc actuel –, et de l'Irlande, fréquentées par des navires et des équipages guipúzcoans, biscayens et cantabres dès le xv^e siècle, puis celles de Terre-Neuve au début du xvi^e siècle, où ils sont rejoints par les Bretons

87 Sur la sociabilité des pêcheurs de la côte nord de la péninsule Ibérique, voir : B. Arízaga Bolumburu et M. Bochaca, « El mar, espacio de sociabilidad de las cofradías pesqueras medievales », art. cit. (sous presse). Prenant appui sur les dispositions réglementaires contenues dans les ordonnances des confréries de pêcheurs, l'article passe en revue les différents lieux et espaces de sociabilité professionnelle que sont à terre la *atalaya* et le port, et en mer les zones de pêches (*calas*) et la pinasse elle-même. La sociabilité prend une dimension religieuse à travers les pratiques culturelles collectives dans les églises et les ermitages à l'occasion des fêtes liturgiques et des rites funéraires.

88 *Atalayas* : éminences naturelles ou tours à partir desquelles des guetteurs scrutaient la mer.

et quelques Poitevins. Ces campagnes de « pêche lointaine » supposent une organisation toute différente en termes de navires, d'équipages et de conditions de travail pour les hommes. Elles mettent en jeu des circuits financiers et commerciaux d'une tout autre ampleur sur lesquels les confréries de pêcheurs, là où elles existent, n'ont que peu ou pas de prise, et auxquels elles restent souvent étrangères en tant qu'associations professionnelles, même si à titre individuel certains de leurs membres s'enrôlent dans les équipages en partance pour la grande pêche. Le « poisson marchand », ramené salé et séché de ces expéditions, est écoulé dans les boutiques des marchands des villes portuaires et se diffuse dans l'arrière-pays au même titre que les harengs pêchés dans les eaux de la mer du Nord et de la Baltique qui, conservés et conditionnés de diverses manières, font souvent partie du fret commercial en provenance des pays de l'Europe du Nord et du Nord-Ouest. C'est un autre chapitre de l'histoire de la pêche dans le Golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge et à l'aube de l'époque Moderne qui, prenant appui sur les travaux déjà réalisés, mériterait lui aussi d'être écrit.

LES TERRE-NEUVAS HONFLEURAIS (1665-1685)

André Zysberg
CRHQ et Université de Caen

La pêche morutière des XVI^e-XVIII^e siècle constitua une activité fascinante qui réunissait dans le même espace, d'une part le commerce mondial entre l'Europe et l'Amérique et, d'autre part, les sociétés littorales traditionnelles de pêcheurs-paysans. C'est le processus du travail à bord, moins étudié que les stratégies des armateurs, qui nous a intéressé. Loin des *Messieurs* qui préparaient et finançaient ces voyages, loin aussi du rivage, des cabarets et des églises, ces lieux emblématiques de la vie des marins à terre, nous nous sommes penché sur les gens de mer en mer, et sur ce qui se passait sur le pont, dans la soute du saleur et à l'intérieur de la cabane du pilote. Il s'agit également, à n'en pas douter, d'une grande aventure humaine, telle que nous pouvons l'étudier à partir des rapports de mer des terre-neuvas honfleurais au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle.

CONGÉS ET RAPPORTS DE MER

Le fonds du siège de l'Amirauté de Honfleur constitue la principale source de cet article¹. Il s'agit d'une juridiction de proximité, implantée au long du littoral et des estuaires, qui reste très active jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, même si ses compétences ont souffert des empiètements d'autres instances, comme celle de l'administration de la Marine royale et aussi, dans les ports les plus importants, celle des chambres de commerce². Le ressort du siège de Honfleur allait de la Risle à la paroisse de Villerville, soit une modeste portion du rivage normand³. Cette partie de la côte située à l'entrée de l'estuaire de la Seine représente néanmoins un excellent observatoire pour tous les types

1 Adolphe Vintras, *Répertoire numérique des Archives municipales de Honfleur*, Caen, Librairie Jouan et Bigot, 1923. Classé parmi les Archives communales de Honfleur (ensuite AC Honfleur), série 21, ce fonds est conservé aux Archives départementales du Calvados.

2 Sur l'Amirauté, le travail essentiel reste celui de Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de droit, Amiens, 1975.

3 Joachim Darsel, « L'Amirauté d'Honfleur », *Les Annales de Normandie*, n° 2, juin 1977, p. 151-164 ; n° 3, oct. 1977, p. 267-280.

de navigation. De nombreux bâtiments venaient mouiller à Honfleur, « en attendant la commodité de la marée pour monter la rivière » jusqu'à Rouen⁴. Le port du pays d'Auge servait donc d'escale et de refuge aux caboteurs de l'Europe du Nord-Ouest avant la traversée de l'estuaire de la Seine, zone dangereuse et redoutée à cause des violents courants et des bancs de sable⁵.

Honfleur trafiquait aussi avec l'Amérique et les Antilles depuis le début du xvi^e siècle⁶. Les armements pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve s'y maintinrent jusqu'à la fin du xviii^e siècle. L'enquête Seignelay de 1683-1686 montre qu'avec 35 terre-neuvas, Honfleur se situait à la seconde place en Normandie, loin derrière Le Havre (73 navires), mais devant Granville (25 navires)⁷. La proximité du marché parisien explique la persistance de cette activité lucrative et risquée, qui décline au cours du xviii^e siècle, à cause de la difficulté croissante de recruter des marins sur la côte du pays d'Auge⁸.

74

Le fonds de l'Amirauté de Honfleur paraît exceptionnel pour le règne de Louis XIV, car toutes les séries du greffe de l'Amirauté y sont conservées depuis le milieu du xvi^e siècle jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Au sein de ces archives, nous avons exploité les congés et les rapports de mer. Les congés étaient des autorisations de naviguer au commerce ou à la pêche délivrées par un siège d'Amirauté à chaque voyage (grand cabotage, long cours, pêche terre-neuvrière, chasse des baleines), ou à l'année (petit cabotage, pêche côtière). À *minima*, un congé livre les informations de base au départ d'un bâtiment. Dans le meilleur des cas, le congé représente un véritable dossier contenant la liste de l'équipage, le détail des vivres et des armes embarquées, ainsi que les papiers d'expertise : procès-verbal de visite du navire, attestations de l'apothicaire et du chirurgien sur la conformité du coffre des remèdes, drogues et instruments.

Les rapports sont les déclarations effectuées par les capitaines ou maîtres de navires français et étrangers au retour d'un voyage, quelle que soit leur provenance et leur type de navigation, même quand il s'agit d'une escale ou d'une étape inopinée de courte durée, du moment que leur bâtiment a mouillé dans le port. Les rapports de mer jouaient un rôle essentiel en cas d'avarie et

4 Expression revenant dans tous les rapports de navires qui doivent faire étape à Honfleur avant d'entrer dans la Basse-Seine.

5 André Zysberg, « Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du xvii^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 109-139.

6 Charles Bréard, *Mémoires et documents relatifs aux ports de Normandie*, Rouen, E. Cagniard, 1892.

7 André Zysberg, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786. Essai de comparaison », dans Éric Vauters (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Rouen, Publications de l'université de Rouen, 1999, p. 97-116.

8 Charles Bréard, *Les Archives de la ville de Honfleur : notes historiques et analyses de documents*, Paris, A. Picard, 1885.

de perte de cargaison, car ils permettaient aux capitaines de décharger leur responsabilité par rapport aux intéressés à l'armement et aux propriétaires des marchandises, en invoquant le mauvais temps ou toute autre circonstance atténuante. Le rapport qui fournissait également l'occasion de déclarer des faits d'indiscipline et de signaler des délits commis par des membres de l'équipage, est entendu par le lieutenant du siège de l'Amirauté et consigné sur un registre par un greffier, lequel saisit à la volée les paroles du capitaine ou maître, qui s'exprime parfois en français et aussi en normand. Quand le capitaine est étranger, un interprète agréé et assermenté traduit ses propos.

Avant la naissance de l'inscription maritime – très rares sont les matricules de gens de mer antérieurs aux années 1720 – les congés et les rapports sont aussi les seuls documents sériels qui nous permettent de saisir les navires et leurs équipages en plein océan⁹. Nous avons extrait de ces archives les rapports concernant la pêche morutière des années 1665-1685¹⁰, afin de créer une base de données employant le logiciel ACCESS. Le départ est celui de la série 2I du fonds de l'amirauté de Honfleur, soit 1665, tandis que le terme, 1685, correspond à l'enquête Seignelay sur la flotte française de commerce et de pêche¹¹. Ces données ont été ensuite reprises et complétées avec celles puisées dans les congés, essentiellement le tonnage déclaré au départ, qui diffère parfois sensiblement du tonnage figurant dans le rapport, l'effectif de l'équipage et le nombre de canons, du moins quand il était possible d'établir avec certitude le lien entre les deux séries de documents pour un même voyage, ce qui n'a rien d'évident. Nous avons ainsi construit un fichier informatique contenant 460 enregistrements. L'unité d'information, c'est la campagne accomplie par un bâtiment et un équipage sous le commandement d'un maître ou capitaine. Toutes les informations sur un voyage sont saisies telles qu'elles étaient écrites sur le document d'origine. Le codage et la normalisation interviennent au stade de l'exploitation. On peut suivre avec précision le déroulement de la campagne : l'appareillage après l'obtention du congé, la prise de sel – avec parfois la quantité –, le voyage vers un banc de

- 9 Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce au XVIII^e siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993. Ce travail s'appuie sur le dépouillement du fonds de l'Amirauté nantaise. - Pour l'exploitation des archives des classes aux XVII^e-XIX^e siècles en vue de l'étude des équipages, voir Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre. Du sel charentais au sucre antillais, XVII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.
- 10 Les rapports dépouillés vont de AC Honfleur, 2I 287 (janvier 1665) à 2I 294 (décembre 1685). Les congés dépouillés vont de 2I 245 (juin 1667) à 2I 254 (février 1688). Le travail de transcription des rapports sur traitement de texte a été réalisé par Delphine Marie, étudiante en histoire, dans le cadre d'une enquête du Centre de Recherche d'Histoire Quantitative de l'université de Caen (ensuite CRHQ).
- 11 André Zysberg, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786 », art. cit.

Terre-Neuve ou vers la côte du Canada, le déroulement et le résultat de la pêche, et le voyage de retour. Toutes les dates et tous les faits sont notés avec précision, ce qui laisse supposer que les maîtres tenaient un journal de bord. Nous avons donc pu déterminer la durée de chaque étape du voyage en nombre de jours : durée du trajet jusqu'au chargement du sel, durée du voyage aller à travers l'Atlantique Nord, durée effective de la pêche, durée du voyage de retour et durée totale de la campagne. Il est aussi possible de calculer des ratios : rapport entre le tonnage et l'équipage, pourcentage du temps de pêche par rapport à la durée de la campagne et même, quand toutes les données sont réunies, évaluer la productivité d'un navire et celle de son équipage. Parallèlement, nous avons réalisé une analyse thématique des rapports, parfois des textes passionnants de plusieurs pages, qui témoignent de la détresse des hommes. Compte tenu de la richesse et de la diversité de l'exploitation statistique et qualitative, nous nous limitons à fournir ici les résultats les plus saillants, par comparaison avec ce qui est déjà connu sur la pêche morutière française aux XVII^e-XVIII^e siècle¹².

HONFLEUR, PORT DE LA MORUE VERTE

Les parages de Terre-Neuve formaient la destination presque exclusive – 90 % – des campagnes au départ de Honfleur. Exception faite du Grand Banc, le nom d'un autre lieu de pêche en plein océan n'est jamais mentionné, sauf une fois, quand il est question du *Banc à Vert*. L'expression la plus fréquemment employée est celle de *banc et batture de Terre Neufve*. Il s'agit d'une pêche *errante*, ou dite au *poisson vert*, la morue pêchée et salée à bord du navire dérivant. Dès que le terre-neuvas est banqué, ou peu de temps auparavant, le charpentier établit le *bel*, une étroite galerie en surplomb disposée sur le bord au vent, où les pêcheurs ou *lignotiers* prennent place dans des tonneaux qui les protègent médiocrement des intempéries¹³. La pêche dure trois mois en moyenne. Les conditions de temps, qui sont rarement bonnes, même en plein été, deviennent exécrables à partir de septembre et d'octobre, pire encore les mois suivants, novembre et décembre, si la campagne se prolonge. Il arrive que des coups de vent très violents jettent le navire en dehors du banc. Il faut revenir, s'acharner.

12 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche à la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, t. 1 ; Jean-François Brière, *La Pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Québec, Fidès, 1990 ; Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes*, Toulouse, Privat, 1987 ; Gérard le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997.

13 Cette galerie a moins d'un mètre de large. À l'intérieur de son tonneau, chaque pêcheur est protégé par un tablier de cuir. On ne pratique pas la pêche au filet. Le terme de *lignotier* s'emploie à cause de la ligne ou corde de pêche, qui mesure une centaine de brasses (environ 160 mètres).

Les rapports disent sobrement l'épuisement de l'équipage, le froid, les glaces, les hardes mouillées en permanence, parfois la faim.

Tableau 1. Types de pêches et destinations des morutiers honfleurais (1665-1685)

Type de pêches	Nbre de campagnes	%	Destinations	Nbre de campagnes	%
Morue verte et morue sèche	26	6	BTN ¹⁴	414	90
Morue verte exclusivement	421	92	Côte Canada	38	8
Morue sèche exclusivement	8	2	BTN et côte Canada	4	1
Indéterminé	5	1	Indéterminée	4	1
TOTAL	460	100	TOTAL	460	100

Cependant, la pêche à la *morue verte et tendre* ne se pratiquait pas uniquement sur le banc. Plusieurs navires honfleurais mouillaient dans un havre de la côte canadienne, face à l'île Percée en Gaspésie, dans les parages immédiats de l'île de Terre-Neuve, et à l'entrée du Saint-Laurent sur la côte d'Acadie. La pêche à la morue verte se pratiquait dans ces parages, comme celle de la morue sèche, à bord de bateaux et de chaloupes qui allaient et venaient chaque jour avec un petit équipage de 3 à 4 hommes. Dans un cas, celui du rapport de Thibault Moulin, maître de la *Bonne Pensée* (90 tonneaux), qui a déposé devant l'Amirauté de Honfleur le 17 novembre 1676, il est question de bisquines : « ayant fait préparer plusieurs chaloupes bisquines aux fins de faire sa pesche »¹⁵. Il s'agit de la plus ancienne mention de ce type d'embarcation dans les fonds normands. Les rapports nous montrent vers 1665-1685 une poignée de capitaines basques qui partent de Honfleur pour la chasse à la baleine. On peut supposer que ces marins originaires de Biscaye ont sans doute introduit les bisquines en Normandie dès le xvi^e ou le xvii^e siècle, alors que l'on indique habituellement une époque plus tardive : le début du xix^e siècle. On voit aussi des navires se livrant aux deux types de pêche, poisson vert et poisson sec, au cours de la même campagne, car seul le mode de préparation de la morue différait : simple salage pour la morue verte et sécherie sur la grève pour la morue blanche. Outre le produit de la pêche sur la côte canadienne, il arrive que le navire rapporte des pelleteries, telles que des peaux de loutre, de castor, de loup marin et d'original. Les campagnes menées exclusivement pour la morue sèche sont très peu nombreuses (2 %). Elles supposent de gros navires (150 à 200 tonneaux et plus), des équipages d'une cinquantaine ou

14 Bancs de Terre-Neuve.

15 AC Honfleur, 21 293, 17 novembre 1676, fol. 100. La bisquine est une embarcation assez fine, propulsée à la rame et à la voile, qui servait pour la pêche côtière.

d'une soixantaine d'hommes, et surtout un circuit de commercialisation entre Atlantique et Méditerranée qui dépasse les capacités de l'armement honfleurais.

DES TONNEAUX ET DES HOMMES

78

Nous ignorons la morphologie des terre-neuvas honfleurais. Les rapports et les congés emploient exclusivement le mot *navire* à leur sujet. L'enquête Seignelay de 1686 désigne ces bâtiments comme des *vaisseaux* sans autre précision. Les contrats de construction navale conservés dans le minutier de Honfleur permettront de répondre à cette question, lorsque l'enquête menée par Michel Daeffler dans le cadre du CRHQ sera suffisamment avancée. On peut seulement dire que, dès le dernier quart du XVII^e siècle, des négociants ou des marchands honfleurais commandaient à des maîtres charpentiers des bâtiments destinés explicitement à la pêche morutière. On sait aussi que des flûtes ou flibots de *fabrique* hollandaise achevaient leur vie comme terre-neuvas¹⁶, mais aucun élément ne confirme ce point pour l'armement honfleurais. Il s'agissait à coup sûr de navires très robustes, en dépit d'un entretien médiocre, qui supportaient des tempêtes et du très mauvais temps, comme le montrent les rapports. Les dessins de l'album de Jean Jouve donnent une représentation assez précise de ce type de navire pour les ports situés entre Nantes et Bayonne vers 1670, notamment la planche montrant les terre-neuvas des Sables-d'Olonne¹⁷. Si leur maniabilité était réduite par vent contraire, ces navires étaient très marins et bons voiliers par vent portant. Leur tonnage moyen tournait autour de 70-80 tonneaux. Le tableau de répartition des tonnages montre une flotte honfleuraise adaptée à la pêche sur le banc.

Tableau 2. Répartition des tonnages
des terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Tonnage	Nbre camp.	%
Inf. à 50 tx	47	10
50 à 69 tx	141	31
70 à 89 tx	126	27
90 à 119 tx	100	22
120 tx et plus	45	10
Indéterminé	1	0
TOTAL	460	100

¹⁶ Les flûtes sont des navires de forme assez ronde portant trois mâts carrés et beaupré.

¹⁷ Michel Vergé-Franceschi et Éric Rieth, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, Du May, 1992, p. 38-39.

Il y avait une part importante – 41 % – des navires dont la capacité d'emport restait inférieure à 70 tonnes. C'étaient aussi les morutiers les plus mobiles, conçus pour la pêche errante sur le banc. La proportion de grosses unités, à partir de 120 tonnes, atteignait juste 10 % : c'étaient les navires qui allaient sur la côte d'Acadie et de Gaspésie, presque tous rapportant un chargement mixte de morues vertes et de morues sèches.

L'effectif moyen des équipages se montait à 20 hommes, sur la base de données qui recensent les campagnes morutières entre 1665 et 1685, et à 19 sur la base de données de l'enquête Seignelay de 1683-1686, qui compte des navires. Dans son ouvrage sur la pêche morutière au XVIII^e siècle, Jean-François Brière assure que « les équipages des banquais étaient très réduits : 10 à 20 hommes en général, état-major compris »¹⁸. Le tableau de la répartition des équipages permet d'affiner ce point de vue pour les armements honfleurais à la morue verte au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle :

Tableau 3. Répartition des équipages
sur les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Effectif de l'équipage	Nbre de campagnes	%
10-14 hommes	38	16
15-19 hommes	100	43
20-24 hommes	66	28
25 hommes et plus	31	13
TOTAL	235	100

Nous avons pu déterminer l'effectif de l'équipage pour un rapport sur deux en nous reportant aux congés. La moyenne s'établit à 18 hommes en sélectionnant les navires honfleurais pêchant sur les bancs de Terre-Neuve, alors que le chiffre le plus couramment avancé pour la morue verte est d'une quinzaine d'hommes. La classe la plus nombreuse est bien celle des navires comptant 15 à 19 hommes d'équipage, soit 43 % des campagnes, mais on trouve encore 41 % de campagnes où l'équipage du navire est égal ou supérieur à 20 hommes. La dimension de l'équipage dépend de la capacité d'emport du navire :

¹⁸ *Ibid.*, p. 17.

Tableau 4. Relation entre le tonnage et les effectifs de l'équipage sur les terre-neuvas honfleurais

Tonnage	Équipages en nombre d'hommes			
	10-14	15-19	20-24	25 et plus
Inf. à 50 tx	19	12		
50-69 tx	17	51	15	1
70-89 tx	1	32	17	2
90-119 tx	1	4	29	15
120 tx et plus		1	5	13
TOTAL	38	100	66	31

80 Une part non négligeable – 12 sur 31 – des plus petits navires possède un équipage compris entre 15 et 19 hommes. Il en va de même pour les deux catégories au-dessus, de 50 à 89 tonneaux, où le quart des navires a plus de 20 hommes d'équipage. On note aussi que le tiers des vaisseaux de 90 à 119 tonneaux compte un équipage égal ou supérieur à 25 hommes. Ce fait se confirme quand on calcule le rapport entre le tonnage et l'effectif de l'équipage. On obtient ainsi le nombre de tonneaux pour chaque homme d'équipage. Plus ce coefficient est élevé, plus l'armateur s'efforce de réduire l'équipage, principal poste de dépense du navire pour tous les types de navigation. Nous trouvons ainsi qu'il y avait en moyenne 3,7 tonneaux par homme sur les morutiers honfleurais de la seconde moitié du XVII^e siècle. À la même époque, ce coefficient est de 1 tonneau par homme sur les petits navires corsaires et de 8-10 tonneaux par homme sur des navires de commerce au long cours. Les historiens observent que ce coefficient augmente au cours du XVIII^e siècle, passant à 15 tonneaux par homme sur un navire armé au long cours vers 1770. C'est moins net pour la pêche morutière, très gourmande en hommes, même si on peut discerner une évolution comparable. Les raisons sont liées à la sûreté plus grande de la navigation et à l'amélioration de la manœuvre des voiliers¹⁹.

Tableau 5. Classe de tonnage et densité de main-d'œuvre des morutiers honfleurais (1665-1685)

Classe de tonnage	Rapport tx/équipage
Inf. à 50 tx	2,7
50-69 tx	3,4
70-89 tx	4,2
90-119 tx	4,4
120 tx et plus	4,4

19 Tim Le Goff, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire Économie et Société*, 1983, p. 457-473 ; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the XVIIth and the XVIIIth centuries*, London et Newton Abbot, David & Charles, 1962.

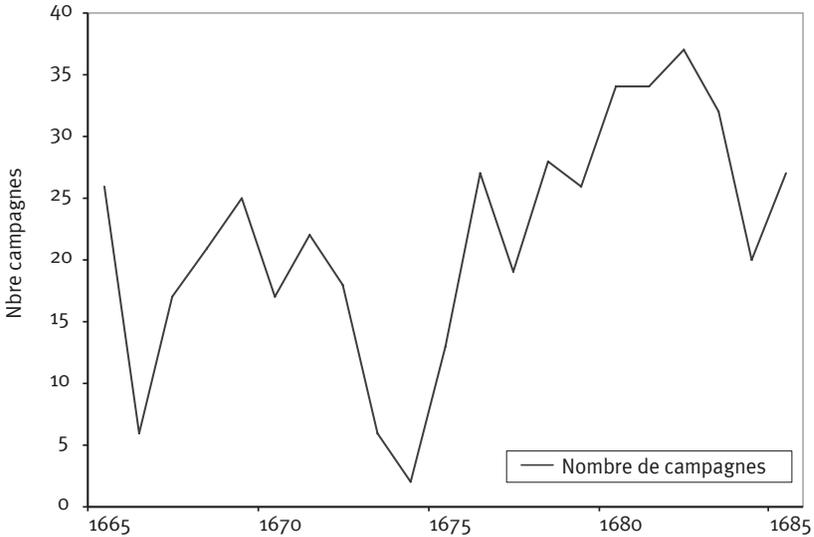
Le tableau ci-dessus montre que plus le navire est petit, plus ce coefficient décroît, tandis qu'il augmente quand la capacité d'emport est égale ou supérieure à 70 tonneaux. Autrement dit, un faible coefficient correspond à une forte densité d'équipage, ce qui est le cas à bord des mourutiers honfleurais. L'effectif d'un terre-neuvas pêchant la morue verte sur le banc n'avait donc rien de squelettique, bien au contraire, un équipage assez fourni étant nécessaire pour le travail de la pêche. Il fallait aussi se défendre contre des corsaires et combattre au besoin, comme nous le verrons.

La composition des équipages n'apporte guère de surprise. Le petit *Saint-Antoine de Padoue*, coquille de noix jaugeant 30 tonneaux, avait 13 hommes d'équipage : le maître, un pilote (classé parmi les invalides !), un contremaître, un chirurgien, un charpentier, un saleur, 5 matelots et 2 garçons. La *Sainte-Anne*, d'un port de 60 tonneaux, possédait les mêmes officiers, au nombre de 6, auxquels s'ajoutaient 9 matelots. La *Marie-Anne*, navire de 120 tonneaux, avait 22 hommes d'équipage : les 6 officiers formant le noyau de la maistrance, 14 matelots et deux garçons. Le rôle du *Symbole de la Paix*, vaisseau d'environ 200 tonneaux qui pêchait la morue verte et la morue sèche à l'île Percée, donne une liste de 57 hommes : le capitaine, le pilote, le contremaître, le maître d'armes, le chirurgien, le saleur, le maître charpentier, le canonnier, 3 charpentiers, 44 matelots et deux garçons. La présence d'un habilleur est peu fréquente, car le chirurgien était aussi employé à désosser et découper les morues dans les règles de l'art. Comme ce navire partait en temps de guerre, il comprenait un maître d'armes et un canonnier. Le *Symbole de la Paix* emportait 20 pièces de canon, 6 épées, et pas moins de 40 fusils.

Les rôles précisent le lieu d'habitation des marins, qui n'a pas fait l'objet d'une exploitation statistique pour la présente étude. On peut néanmoins observer une forte relation de proximité avec tous les villages de la côte du pays d'Auge et même de l'arrière-pays honfleurais : une partie des marins embarqués sur les mourutiers provenaient de la campagne, comme c'était aussi le cas pour ceux de Granville. L'origine géographique des pilotes apparaît souvent plus lointaine : La Hougue, Cherbourg, Saint-Malo, voire La Rochelle. La plupart de ces navires embarquent de jeunes adolescents, voire des enfants, qui servent à la fois de domestique – garçon de chambre – et de mousse. Des billets montrent que les maîtres et capitaines des terre-neuvas vont chercher ces garçons parmi les pensionnaires de l'hôpital général de Honfleur ; lorsque ce vivier est épuisé, le bureau dirigeant cette institution les aiguille vers les familles les plus misérables de la ville : « Nous soubsignés, directeurs de l'hospital général de ceste ville, certifions que Pierre La Haye aagé de dix ans est un pauvre de la ville et qu'il a esté baillé au capitaine Guillaume Verger pour faire le voyage de

Terre Neuve le 1^{er} jour de mai 1685 »²⁰. Nous vérifions que ce garçon figure effectivement sur le rôle de la *Madeleine*, navire de 80 tonneaux, où on le dit âgé de 11 ans, en compagnie d'un camarade âgé de 16 ans. On retrouve cette pratique dans d'autres ports français et aussi dans la marine anglaise.

UN TREND ASCENDANT



Graphique 1. Mouvement annuel des départs

La période d'observation du mouvement annuel des départs s'étend sur 20 ans. On compte en moyenne 26 campagnes par an, qui correspondent à une flotte morutière forte d'une vingtaine à une trentaine de navires. Le trend est nettement ascendant, car la moyenne des départs passe de 15 pour la décennie 1665-1675 à près de 30 pour les années 1676-1685. Cet essor correspond indéniablement au développement de la flotte française de commerce et de pêche, croissance longtemps méconnue ou niée, qui marque les années Colbert. Les guerres freinent ce mouvement sans le casser. Un premier et court conflit avec l'Angleterre, en guerre contre les Provinces-Unies alliées à la France, démarre au cours de l'été 1665 et dure deux années jusqu'à la paix de Breda (31 juillet 1667). Cela suffit aux corsaires britanniques pour infliger des dégâts aux terre-neuvas de Honfleur et interrompre quasiment les départs pour Terre-Neuve en 1666. Le second conflit est celui de la guerre de Hollande,

²⁰ AC Honfleur, 2I 254, registre des congés du siège de l'Amirauté de Honfleur, du 6 juin 1681 au 14 février 1688.

qui oppose la France aux Provinces-Unies et à la monarchie espagnole depuis 1672 jusqu'à la conclusion du traité de Nimègue, le 13 août 1678. Du coup, les meutes de frégates flamandes, zélandaises et hollandaises chassent les navires normands dans la Manche et le proche Atlantique. On observe néanmoins que si cette guerre provoque une chute des départs en 1673 et 1674, le mouvement ascendant reprend dès 1675 et se maintient jusqu'à la fin de ce conflit en 1678. Pendant la guerre, la pêche à la morue continue²¹.

La course est toujours virulente, mais les rapports nous montrent aussi que les morutiers les mieux armés se défendent âprement²². C'est le cas du *Grand Saint-Pierre*, 100 tonneaux, 10 canons et 32 hommes d'équipage, qui affronte dans la Manche, le 30 décembre 1676, une frégate de Flessingue armée de 40 pièces d'artillerie. Après un combat acharné à coups de canons et de mousquets, qui dure cinq heures, le terre-neuvas a perdu 5 hommes et 9 sont blessés, dont le capitaine, Charles Barbel, touché par une balle à la jambe gauche. Ces aventures n'ont rien d'anecdotique, puisque sur les 162 campagnes morutières des années 1665-1667 et 1672-1678, 45, soit plus d'un quart ont donné lieu à une rencontre avec des corsaires, 19 à un combat (12 %), tandis que 20 terre-neuvas honfleurais (12 %) ont été capturés. Parfois le prédateur se contente d'un modeste prélèvement, comme ce commandant d'un navire de la marine royale anglaise qui exige en pleine paix d'un petit terre-neuvas honfleurais de 26 tonneaux, la *Sainte-Elisabeth*, un cent de morues vertes et quatre paniers « de noés »²³. C'est l'exception, car dans la plupart de ces affaires, le corsaire rançonne, puis emporte tout ce qu'il veut, malgré la contribution qu'il a extorquée, se comportant comme un vulgaire pirate, en contradiction totale avec la légende dorée de la course chevaleresque²⁴. Au mois d'août 1665, un terre-neuvas de Honfleur d'une cinquantaine de tonneaux est arraisonné par un corsaire anglais :

[...] où il y avoit vingt cinq à trente hommes, lesquels prirent le capitaine et le gardèrent prisonnier quatre heures de temps avec la moitié de son esquipage, et en suite pillèrent son navire... et ont frapé batu et outragé tous les compagnons

- 21 Les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne exercent un effet plus réducteur sur la pêche morutière honfleuraise : voir Corinne Lecois, *Le Trafic maritime à Honfleur, 1680-1685 et 1690-1695*, mémoire de maîtrise, Université de Caen, 1989 ; François Bonnot, *Honfleur, un port dans la guerre à la fin du XVII^e siècle : acteurs et victimes de la course*, mémoire de maîtrise, Université de Caen, 2001.
- 22 Michel Aumont, *Une culture du risque maritime : aventures et destins des corsaires granvillais (1688-1815)*, thèse de doctorat en histoire, Université de Caen, 2010.
- 23 AC Honfleur, 21 287, fol 2-3, 22 janvier 1665. – Les *noes* sont les nauts, foies et langues de morues.
- 24 Voir Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000.

du navire à coups de coutelats, à coups de bouts de pistolet dans la tête et dans le ventre et tirèrent des coups de pistolet sur les matelots... ont percé tous les cidres et en ont fait perdre la valeur de deus ponsons²⁵.

Le pillage de ce navire s'accompagne d'humiliations et de violences contre l'équipage, et révèle aussi la volonté de faire du dégât. Les moyens de défense des pêcheurs sont leurs propres forces, puisque la totalité des navires sont armés : canons, pierriers, fusils, mousquets, pistolets, épées et autres armes blanches sont énumérés à la suite des rôles d'équipages. Loin de se rendre dès la rencontre, environ la moitié des navires résistent à leurs agresseurs.

84

Les rapports nous disent également qu'en temps de guerre les morutiers forment des convois, qui se rassemblent au Havre et à la Rochelle. Ces convois doivent partir, prendre leur sel, pêcher et revenir en même temps. Cependant, certains navires ne peuvent pas suivre, et il arrive aussi que le mauvais temps disperse les formations de terre-neuvas. C'est le moment attendu par les corsaires pour attaquer. Tout tient à la bonne volonté des maîtres, car il faut souligner que les convois honfleurais et havrais ne sont pas protégés par des navires de la marine royale durant la pêche sur le banc. L'intérêt commercial joue également, car les armateurs ne tiennent pas à ce que le marché soit saturé par des arrivages trop nombreux au même moment. Néanmoins, fait peu connu, pendant la guerre de Hollande, deux frégates de la flotte de guerre française basées au Havre ont escorté les groupes de navires qui entraient dans la Manche en revenant de Terre-Neuve. Mais les capitaines de ces deux frégates, les sieurs Granançon et de Saint-Mars, ne se préoccupèrent guère de savoir si les morutiers étaient capables de soutenir leur allure. C'est ainsi que le 27 janvier 1677, le maître de l'*Olivier*, terre-neuvas honfleurais de 50 tonneaux, fut attaqué et pris par trois frégates d'Ostende au large de Fécamp, alors qu'il avait été abandonné par les deux frégates de la Royale : « croit que si lesdits escortes ne lez eussent point quitez, qu'ils ne seroient pas pris »²⁶. On ne s'étonne pas de constater que les relations entre les capitaines de pêche et les officiers de la marine royale n'étaient pas idylliques. L'un de ces maîtres de navire se plaignit, en mars 1672, qu'étant mouillé au Havre, un enseigne de vaisseau a « contraint par force trois de ses matelots de s'engager au service du Roy et leur faire signer sans leur donner aucun argent »²⁷.

²⁵ AC Honfleur, 2l 287, fol 29-31, 21 août 1665.

²⁶ *Id.*, 2l 293, fol 129, 18 février 1677.

²⁷ *Ibid.*, 2l 290, fol. 135, 8 mars 1672.

LE SEL, VRAI CARBURANT DE LA PÊCHE MORUTIÈRE

Après les risques de temps de guerre, le problème essentiel des terre-neuvas normands est constitué par le chargement du sel. Selon l'ordonnance de 1680 sur les gabelles, ils achetaient leur sel au prix marchand dans les lieux de production, pratique qui devait déjà s'exercer antérieurement. À quelques exceptions près, la presque totalité des navires honfleurais devaient aller chercher leur sel en dehors de la province. Au voyage aller et retour à travers l'Atlantique, s'ajoutait donc le trajet jusqu'au lieu de la prise de sel et nécessairement un temps d'attente avant le chargement de ce vrai carburant de la pêche morutière. Il y avait pourtant un dépôt à Honfleur, de gros navires affrétés par les gabelles y déposant des montagnes de sel ; mais celui-ci semble avoir été réservé à la consommation courante.

Tableau 6. Les lieux de prise de sel des terre-neuvas

	Nbre de cas	%
Ré	143	31
Rivière de Seudre	73	16
La Rochelle	60	13
Brouage	58	13
Oléron	46	10
Bourgneuf	25	5
Honfleur	26	6
Le Havre	5	1
Nantes	1	0
Indéterminé	23	5
TOTAL	460	100

Les lieux de chargement du sel sont assez dispersés. Peu de navires de Honfleur – 7 % – prennent leur sel sur place, ou au Havre. Nous ignorons comment et à quelles conditions certains maîtres obtenaient cette faveur, qui constituait un vrai privilège. Un seul rapport fait allusion à « des requestes pour la délivrance du sel tant embarqué à Honfleur qu'au Havre de Grâce ». Quelques navires chargent à Bourgneuf, même si la Bretagne, pays exempt de gabelle, était en principe exclue... L'île de Ré représente la destination préférée, presque un tiers des campagnes, sans doute à cause de sa position, la plus septentrionale à l'entrée des pertuis, puis vient la rivière de Seudre, avec Marennes, grande région de production accessible grâce à un réseau de canaux. Les navires honfleurais chargent aussi leur sel à Brouage, à La Rochelle et à Oléron. Le choix du port de La Rochelle permettait d'embarquer un complément d'avitaillement – notamment du vin –, la possibilité de réparer une avarie, et aussi, – pourquoi ne pas le dire ? –, l'occasion de fréquenter les cabarets et les bordels. Les capitaines

donnaient ces permissions de sortie à contrecœur, car des matelots en profitaient pour désertre, et d'autres revenaient ivres, incapables d'accomplir la moindre manœuvre. Certaines de ces bordées s'achevaient tragiquement : le 23 mai 1685, 16 hommes de la *Colombe*, qui chargeait son sel à l'île de Ré, qui étaient partis « se divertir à la Rochelle », revinrent dans la soirée à bord du « bateau de nef » qui chavira ; quatre marins périrent noyés.

Il faut prendre en compte le voyage qui menait les terre-neuvas de Honfleur sur les lieux de prise du sel et le temps de son chargement.

Tableau 7. Durée du trajet entre Honfleur et le lieu de prise du sel ajoutée au temps de chargement

Nombre de jours	Nbre de Campagnes
<20	14
20-29	153
30-39	138
40-49	62
50 et plus	30
Indéterminé	63
Total	460

86

Ce premier temps de la campagne consommait un mois en moyenne – 33 jours –, soit 15 % de la durée totale de la campagne à la morue sèche. C'était un handicap considérable. Certains navires peinaient pour atteindre les îles de Ré et d'Oléron, ainsi que les côtes d'Aunis et de Saintonge. Le vent contraire, voire le mauvais temps, les contraignait à relâcher à La Hougue, Cherbourg, Brest ou Camaret. Nous connaissons la quantité de sel embarquée pour une centaine de campagnes, soit un cinquième des départs. Elle est mentionnée en muids. La quantité de sel chargée dans la soute dépendait surtout de la capacité d'emport du navire et à un moindre degré du type de pêche.

Tableau 8. Volume de la cargaison de sel et tonnage des terre-neuvas de Honfleur (1665-1685)

Chargement de sel en muids	Classe de tonnage					Total
40-69 (<50)	4	4			6	14
40-69 (50-69)	4	4			6	14
70-99	1	16	14	4		35
100 et Plus	7	2	16	27		52
TOTAL	8	26	38	31	12	115

La corrélation est étroite entre le tonnage et la quantité de sel embarquée. Les cales des navires sont emplies de sel jusqu'aux barrots²⁸, puisque le nombre

²⁸ Ce sont les poutres qui supportent le tillac ou pont. Remplir la cale jusqu'aux barrots signifie contenir une charge maximale.

de tonneaux de jauge est à peine supérieur au nombre de muids de sel. Le rapport moyen entre ces deux quantités est de 0,85. Quand il s'agit des petits morutiers, le nombre de muids est même sensiblement supérieur au tonnage, avec un rapport tonneau par muid qui peut descendre à 0,6. Les armateurs tablent donc sur une pêche optimale, notamment pour les navires de 70 tonneaux, qui chargent parfois 100 muids de sel, soit entre 70 et 100 tonnes selon le degré d'humidité²⁹.

TRAVERSER L'OcéAN

Après les opérations de chargement du sel, d'avitaillement et parfois de remise en état, le navire « quittait les terres » pour cingler vers les bancs de Terre-Neuve. En outre, il fallait parfois attendre plusieurs jours un vent favorable pour sortir des pertuis. Comment la traversée de l'Atlantique s'accomplissait-elle ? Les historiens de la navigation émettent souvent l'hypothèse que le « pifomètre » était le seul instrument du bord sur les navires de pêche lointaine. Au moins concède-t-on l'usage de la boussole. Le pilote se calait sur le bon parallèle en observant le soleil ou les étoiles. Il savait que son navire était « banqué » – arrivé sur le banc en jargon de marin – en regardant la couleur de l'eau et les oiseaux marins... L'analyse des rapports montre au contraire que les terre-neuvas emportaient des instruments : un ou plusieurs compas ou boussoles de mer dans leur habitacle, des cartes marines, des plombs de sonde, des « marteaux » pour mesurer la latitude³⁰, des horloges ou des ampoulettes pour estimer le temps et marquer éventuellement les quarts. À l'évidence, cette panoplie ne se trouvait pas à bord de chaque navire. Les plus modestes n'emportaient qu'une sonde et un compas. Il arrivait aussi que des maîtres signalent des bancs de sable ou des récifs qui ne se trouvaient pas sur leurs cartes marines. La mention de la latitude est très rare sur les rapports. Le capitaine de la *Nouvelle Espérance*, 80 tonneaux, précise :

Estant pour cest effect arrivé sur le banc dudict lieu le vingt huit de juillet ensuivant et y ayant fait une partie de sa pesche d'environ dix avoient mil de morues, il en seroit party le dixneufiesme de novembre pour venir en ce port, mais depuis son deppart, il avoit esté prévenu et occupé d'une brume force espaisseur qui avoit donné par détrimant et le jour avoit l'espace de douze ou quinze heures

29 Information sur le poids du muid de la Rochelle communiquée par Thierry Sauzeau, à partir de Marcel Delafosse et Claude Claveau, dans *Le Commerce du sel de Brouage aux XVII^e-XVIII^e siècles*, Cahier des Annales, n° 17, Paris, Armand Colin, 1960.

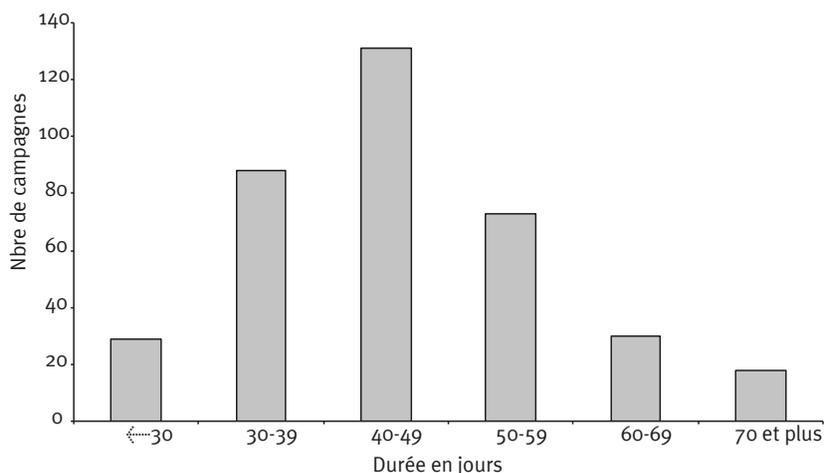
30 Nous n'avons pas trouvé la mention d'astrolabes ni de quadrants, qui étaient employés au cours du XVI^e siècle. Les instruments appelés marteaux sont sans doute des arbalestrilles ou bâtons de Jacob, déjà connus au XVI^e siècle, qui se composaient d'une règle graduée sur laquelle coulissaient des marteaux, dont l'alignement donnait la mesure de l'angle entre l'horizon et le soleil. Il ne semble pas que les pilotes et maîtres des terre-neuvas de Honfleur utilisaient le quartier de Davis, instrument plus précis, qui apparaît entre la fin du XVI^e et le début du XVII^e siècle.

de sorte que ledict Cristre son pillotte avoit esté privey de pouvoir prendre hauteur au soleil ny autrement »³¹.

Le calcul de la latitude en plein océan apparaît comme une opération assez ordinaire, qui est uniquement mentionnée quand on ne peut pas mesurer la hauteur du soleil. Poursuivi par une frégate de Zélande, le 8 juin 1676, alors qu'il avait perdu de vue le convoi de 26 à 27 navires avec lesquels il avait fait route sur le banc, le maître du *Saint-Pierre*, morutier de Honfleur jaugeant 80 tonneaux, précise qu'il était à « vingt cinq ou trente lieux dudict banc pour la latitude de quarante cinq degrez quarante minutes nord³² ». Il est donc probable que les maîtres et pilotes, qui avaient en principe suivi des cours à l'école d'hydrographie de Honfleur, et étaient reçus par le siège d'Amirauté pour naviguer au long cours, savaient marcher à l'estime.

Nous avons calculé la durée du voyage aller, c'est-à-dire le temps écoulé entre le départ du port de chargement du sel et l'arrivée sur le lieu de pêche. Le temps de cette traversée océanique varie entre trois semaines et trois mois. Le ruban bleu est détenu par deux navires : l'*Espérance*, 100 tonneaux, campagne de 1671, qui met 20 jours à l'aller sur le banc, à égalité avec le *Saint-Pierre*, navire de 80 tonneaux, qui met également 20 jours à l'aller en 1671.

88



Graphique 2. Durée du voyage aller à Terre-Neuve

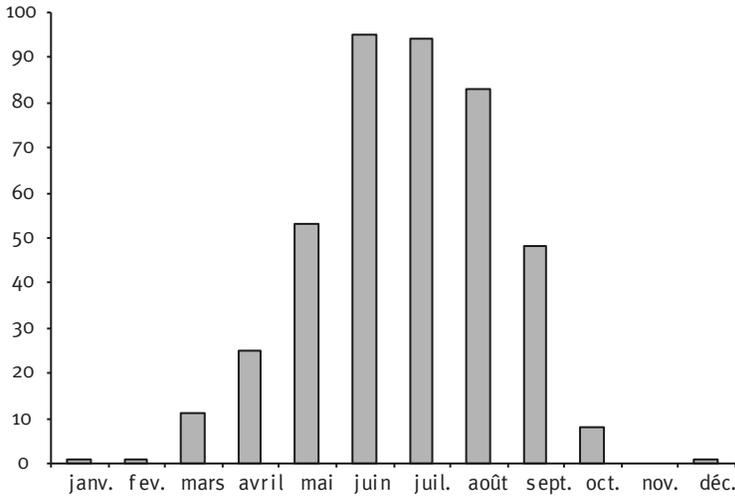
La durée du voyage aller est connue pour 80 % des campagnes. Elle s'établit en moyenne à 46 jours. Nous observons que les deux tiers des terre-neuvas honfleurais atteignaient les bancs de Terre-Neuve après moins de 50 jours de traversée. Cette durée dépend des qualités nautiques du navire, de la capacité

³¹ AC Honfleur, 21 290, 8 février 1672, fol. 131.

³² *Id.*, 21 293, fol 88, 1^{er} août 1676.

professionnelle des équipages – avoir un bon pilote – et surtout des conditions de temps. Même en plein été, de violents coups de mer peuvent survenir, qui déroutent les navires et doublent la durée habituelle du trajet. Un appareillage de Honfleur en mars et un départ pas trop tardif du lieu de chargement du sel, entre avril et mai, joints à la rapidité – notion relative – du voyage aller, autour de 30-40 jours, constituaient autant de facteurs de succès de la campagne.

SUR LES BANCS DE TERRE NEUVE



Graphique 3. Mois d'arrivée sur les bancs de Terre Neuve

Or ces facteurs n'étaient pas toujours au rendez-vous. Le graphique 3 montre que les terre-neuvas honfleurais arrivaient peu fréquemment sur les bancs au milieu du printemps. Les opérations de pêche débutaient plutôt en juin et juillet, voire en août et septembre, ce qui signifie des campagnes souvent très dures, à cause du mauvais temps et du froid qui s'abattaient sur les bancs dès l'automne. Les tempêtes causaient des avaries qui contraignaient parfois le capitaine à abandonner la pêche avec l'accord de l'équipage. Une telle décision apparaît toujours motivée dans le rapport, qui est un document à caractère judiciaire, et servira éventuellement de justificatif vis-à-vis des intéressés. Il faut aussi souligner que le capitaine prenait toujours l'avis de l'équipage et l'adoptait pour éviter la perte du navire : « ils avoient pris la résolution tous d'un commun accord... » (de rentrer)³³. Autre ressource, que nous voyons représentée dans les ex-voto, la prière collective face au danger. Cet acte de foi est mentionné à deux reprises dans le rapport du *Saint-André*, un petit terre-neuvas d'une

³³ AC Honfleur, 21 293, fol.192, 5 octobre 1678.

soixantaine de tonneaux, qui est surpris par un fort coup de vent pendant le voyage aller, dans la nuit du 13 au 14 mars 1685. Le navire prenant du gîte, « après avoir fait leurs prières de l'avis de tout l'esquipage », le capitaine décide de couper le grand mât pour alléger le fardage, manœuvre qui réussit. Ce navire parvient sur le banc, opère sa pêche, réussissant à prendre 16 000 morues, soit une performance très honorable, et revient vers la côte normande à partir du 10 juillet :

90

Arrivé le neufiesme de ce mois (août) en la rade du Havre de Grâce, il avoit esté obligé de rester en icelle, les marées n'estantz propres pour venir ; et estant sur ses ancrs, la nuit dudit jour au dixiesme de ce dit mois, s'estoit eslevé une tenpeste sy violente, environ une heure ou deux après minuit qu'elle avoit presque fait perdre ledit navire et esquipage, ayantz esté obligé de couper leurs câbles et laisser leurs ancrs en ladite rade pour chercher à se sauver. Ne croyantz pas néanmoins en pouvoir réussir, mais par un secours de Dieu qu'ilz avoient invoqué par leurs prières, ilz avoient esté portez et entrez dans le Havre de Grâce, contre l'attente de tous ceux qui pouvoient veoir ledit navire, lesquelz avoient creu que ledit navire seroit perdu corps et biens. Et avoit resté audit lieu jusques au quinzième de ce dit mois, qu'il en étoit party et venu en la rade de Pennedepie (village littoral au sud d'Honfleur), duquel lieu il estoit venu et arrivé ce jourd'huy en ce havre» (Honfleur, 17 août 1685)³⁴.

Les abandons de pêche sont rares, au nombre de 26 sur 460 campagnes – 6 % – entre 1665 et 1685. En accord avec l'équipage, le patron du navire préfère s'obstiner même quand les éléments sont très défavorables, afin de rapporter une cargaison marchande. Nous observons aussi que, selon les années, une période assez clémente peut alterner avec des cycles d'intempéries. Cette conjoncture climatique des bancs de Terre-Neuve est à replacer dans le contexte du petit âge glaciaire marquant cette époque, notamment les hivers extrêmement rigoureux des années 1660-1690, lorsque les rapports du siège de l'Amirauté de Honfleur nous disent que l'estuaire de Seine est obstrué par les glaces. Si ce temps était plutôt favorable à l'abondance du poisson, il fallait travailler dans des conditions extrêmes : grand froid, violentes bourrasques et averses de neige pendant deux à trois mois. Les rapports des capitaines nous permettent de situer les années les plus éprouvantes, comme l'hiver 1682-1683, qui malmène une douzaine de terre-neuvas honfleurais, presque tous parvenus trop tardivement sur le banc. Le capitaine de l'*Espérance* dit à la fin de son rapport qu'ils ont « esté mallades de fatigues et de froidures, manque de hardes

34 *Ibid.*, 21 294, fol. 203-204, 17 août 1685.

pour changer et de rafraîchissements »³⁵. Car le manque de vivres s'ajoute souvent au mauvais temps, le biscuit étant pourri d'humidité, parce que l'eau de mer a pénétré sous le pont. L'équipage est parfois réduit à manger des miettes et surtout à subsister grâce aux morues pêchées, malgré les défenses du capitaine, qui signale le fait en l'excusant. Certains rapports sont pathétiques, à force de malchance et de misère. Le *Saint-Pierre*, navire jaugeant une centaine de tonneaux, 21 hommes d'équipage, capitaine Jean Bérenger, arrive sur le Grand Banc le 22 septembre 1682 et commence à pêcher en essayant plusieurs coups de mer. La nuit du 18 novembre, une tempête rase le tillac de son navire, noie la soute, détruit la galerie, balaie tous les engins de pêche, brise une partie du gréement et fait éclater le gouvernail. L'océan prend aussi le fils du maître :

[...] duquel coup de mer, le pillotte dudict navire, le nommé Jacques Berenger, fils dudict Jean avoit esté aussy enporté en mer, estant lors couché dans sa cabanne dans la chambre dudict costé de babord et avoit péry en mer malheureusement, et luy parlant estant aussy couché dans sa cabanne dans ladicte chambre, du costé de tribord, avoit esté pareillement enporté hors d'icelle. Mais par bonheur estant tombé sur luy plusieurs pièces de boys de la chambre, ilz l'avoient enpesché d'estre enporté en pleine mer ainsy que ledict son filz³⁶.

L'on parvient à fabriquer un gouvernail de fortune avec des bouts d'espars, mais c'en est fini de la pêche. Il faut d'autant plus rentrer que le navire prend du gîte à tribord ... *L'Espérance* revient à Honfleur le 17 février 1683. Le capitaine déclare à la fin de son rapport que ses hommes

ont souffert extraordinairement, le pain leur ayant manqué et quelques uns de l'esquipage ayantz esté jusques à cinq jours sans gouter de pain ce qui fit que les hommes de l'esquipage voullantz avoir de la morüe, des noez et des langues, affin de manger, ilz s'estoient de forcez contre ledict Berenger et icelluy forcé de leur laisser lesdictes morües³⁷.

Le très mauvais temps était fréquent sur les accores (hauts fonds) de Terre-Neuve : 76 rapports signalent des tempêtes et 24 des coups de mer, soit au moins une campagne sur cinq. Malgré ces conditions extrêmes, naufrages et échouages semblent rares, tous survenus lors du voyage de retour, le navire lourdement chargé et l'équipage très fatigué, et même au bout de ses ressources, accidents qui se produisent toujours près de la côte irlandaise, anglaise ou française, à cause

³⁵ *Ibid.*, 21 294, fol. 62, 19 janvier 1683.

³⁶ AC Honfleur, 21 294, fol. 66-67, 25 février 1683.

³⁷ *Id.*

d'un banc de sable, d'une mauvaise manœuvre ou d'une erreur de pilotage, ou encore du vent qui dresse un navire sur le rivage³⁸.

AVARIES ET ACCIDENTS

92 La violence de la mer pourrait logiquement expliquer les avaries qui surviennent à toutes les étapes de la campagne, en plein océan, mais aussi dans un port, quand le mouillage n'est pas suffisamment abrité des vents traversiers. Nous relevons 84 mentions d'avaries sur 460 campagnes, soit presque un voyage sur cinq. C'est l'avant des navires qui souffre le plus : l'avantage ou étrave, l'éperon, le brion, les harpes, que les coups de mer font éclater³⁹. Cependant, l'analyse des rapports montre que les avaries le plus fréquentes sont des voies d'eau. Les capitaines estiment la gravité d'une brèche de la carlingue en disant que le navire « lâchoit [ou] jetoit 100 bâtonnets par horloge, 400, 800, 1200, [jusqu'à] 3900 en un quart ou 6 horloges... ». Le bâtonnet est la quantité d'eau que rejette une pompe en action, tandis que l'horloge est sans doute un grand sablier ou ampoulette d'une heure ; mais nous ignorons quel volume d'eau correspond à un bâtonnet, quantité variable avec la dimension du corps de pompe. L'usage de ces instruments est presque toujours mentionné en cas de voie d'eau, et mêmes les « pompes de secours ». Or ce ne sont pas les coups de mer qui sont le plus souvent invoqués par les maîtres et capitaines pour expliquer l'ouverture d'une fissure dans la carène, mais le mauvais travail de ceux qui ont entretenu le navire à Honfleur. Les reproches sur les carences de la réparation navale constituent un vrai refrain : « Ce défaut était capable de leur faire perdre la vie », dit l'un⁴⁰ ; et l'autre déclare que « cela ne peut être attribué à autre chose qu'au deffault de travail des charpentiers et calfadeurs qui ont travaillé aux fonds de son navire »⁴¹ ; un autre encore s'en prend aux « malversations des charpentiers ». Un capitaine fait-il réparer son navire à La Rochelle ? Ce sont les charpentiers du cru qui remarquent les méchantes façons de leurs collègues de Honfleur... Les voies d'eau sont dues à des fissures qui s'ouvrent entre les bordages, à cause d'un clou rouillé, d'une planche disjointe.

38 9 cas connus entre 1665 et 1685. Nous travaillons à partir des rapports et des congés jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, or la sous-série mentionnant des naufrages et des échouages commence seulement à partir de 1720.

39 Ces termes techniques appartenant au lexique de la construction navale se retrouvent fréquemment dans les rapports. Le brion est une pièce qui forme la liaison entre la quille et l'étrave. Les harpes ou herpes sont des renforts latéraux qui flanquent la guibre ou partie terminale de l'avant d'un navire, juste avant l'éperon : voir le *Nouveau glossaire Nautique*, H, Paris, éditions du CNRS, 1992, p. 899-900.

40 AC Honfleur, 2l 293, fol. 304, 29 novembre 1680.

41 *Id.*, 2l 294, fo.57, 16 janvier 1683.

Les fentes sont parfois si difficilement localisables qu'il faut décharger les sel et les tonneaux dans un port de relâche pour les repérer exactement. On raccommode en calfatant, en remplaçant un bordage pourri, ou en fixant une plaque de plomb à l'endroit de la fuite. Les capitaines soulignent souvent que la réparation a été exécutée grâce à leur perspicacité :

son navire avoit esté mal calfadé par les charpentiers calfadeurs de ce lieu... par ce deffaut de travail, l'eau avoit entré et gâsté quelque partye de son pain, et que ce sans le grand soing et l'ordre qu'il avoit apporté pour enpescher l'eau d'entrer dans ladite soutte, tout son pain auroit gasté et eust esté obligé de relascher⁴².

Il semble malgré tout que l'entretien périodique ou le radoub laissent à désirer, pour cause d'économie plus que par négligence. Des critiques concernent la construction navale ou la conception du navire, quand un maître déclare que son bâtiment ne tient pas la mer par gros temps, car « trop plat de varangue »⁴³.

Les rapports permettent également d'étudier les accidents survenus en mer ou au port, qui sont mentionnés au fil de la déclaration du maître, ou à la fin, car il faut dire obligatoirement si tout l'équipage est rentré au port sain et sauf. Soulignons que le capitaine ne signale que les accidents mortels ou ceux ayant entraîné des blessures graves. Nous avons relevé et analysé ces événements pour 260 rapports, les plus complets ou les plus détaillés. Sur cette base, les accidents mortels, au nombre d'une vingtaine, concernent 8 % des 260 voyages formant notre échantillon. Six accidents sont des chutes mortelles de marins travaillant aux manœuvres hautes. Des hommes s'écrasent sur le tillac, mais le plus souvent ils tombent dans la mer et disparaissent dans l'eau glacée, sans que l'on puisse les secourir. Cinq accidents du travail se produisent sur le pont à la suite d'un paquet de mer, qui emporte un homme effectuant une réparation et installant la galerie à pêcher. Un seul accident mortel survient à cause de la pêche, lorsqu'un matelot passe par-dessus bord. Quatre accidents sont dus au chavirage d'une chaloupe, dont l'équipage (4 marins) d'une bisquine perdue en pêchant dans le golfe du Saint-Laurent, les autres accidents de chaloupe étant dus à des imprudences. Enfin, on peut mourir en allant uriner la nuit à l'avant du navire : quatre accidents mortels. Au total, une trentaine de décès accidentels se sont produits pendant 260 voyages sur environ 4600 hommes embarqués, ce qui reste une proportion très faible compte tenu des prises de risques.

⁴² *Ibid.*, 21 293, fol. 256, 4 janvier 1680.

⁴³ *Ibid.*, 21 293, fol 284-285, 19 juin 1680.

Le même échantillon de 260 voyages nous a servi pour analyser les maladies survenues pendant les campagnes de pêche morutière. Environ un rapport sur dix signale des affections. Il est certain que la mauvaise protection contre le froid explique nombre de maux : catarrhe, congestion pulmonaire, fluxion, rhume. On note aussi les affections dues à l'alimentation, dont deux matelots morts en mangeant une ventrée de moules à l'île Percée. Les rapports signalent des fièvres, de la goutte, un cas d'apoplexie, une maladie de langueur, des flux de sang et aussi le « mal de marin », qui semble le mal de mer... Les capitaines ne sont pas épargnés, dont plusieurs périssent pendant le voyage ou peu après le retour à Honfleur. Au moins deux capitaines seraient morts de chagrin à cause de la mauvaise pêche. Le 10 mars 1681, le contremaître de la *Ville de Nantes*, terre-neuvas honfleurais de 60 tonneaux et 16 hommes d'équipage, déclare son rapport, à la place du capitaine, Jean Varin, décédé en mer. La campagne a été très mauvaise, explique-t-il, ce qui n'a rien d'étonnant car ce navire est arrivé sur le banc au début de décembre. Le 20 janvier 1682, le capitaine décide « d'un commun accord » d'abandonner la pêche à cause du mauvais temps :

viron quinze jours après, ledict Jean Varin capitaine avoit esté pris de mal s'estant fait tyrer du sanc pour des purgations et autres chosses, tesmoignant avoir du chagrin de s'en retourner avec sy peu de charge, lequel vent avoit toujours continué pendent le temps de quinze jours et avoit toujours augmenté jusques au neufiesme jour de Febvrier dernier passé, que icelluy Varin étoit décédé de sa mort naturelle sur le dix heures du matin⁴⁴.

Une pareille mortelle déconvenue frappe Nicolas Frontin, le capitaine du *Saint-Louis*, 50 tonneaux et 16 hommes d'équipage. Son navire commence la pêche sur le banc à la mi-septembre 1683, alors que le temps est devenu exécrationnel. Pêche infructueuse et maladies se conjuguent lors de cette campagne calamiteuse : « voyantz qu'il n'avoient embarqué que six mil de morues ou environ », rapporte le pilote, Élie Lecomte,

ilz avoient derechef fait tous leurs effortz pour retourner et tascher à continuer ladicte pesche, à quoy ilz n'avoient peu réussir quelques effortz qu'ilz eussent fait jusques au douzième de décembre dernier, que s'estantz trouvez esloignez et jettez hors par les tempestes à plus de cent trente lieues dudict banc, ilz avoient fait route pour leur retour ; ce faisant, lequel ledict Frontin, cappitaine, ayant esté pris de chagrin et desplaisir de ce qu'il n'avoit peu faire sa pêche et qu'il estoit obligé de faire retour avec peu de poisson, il avoit esté attaqué de malladye,

⁴⁴ *Ibid.*, 21 293, fol. 341, 10 mars 1681.

dont il fut détenu pendant trois semaines ou environ, et dont il estoit décédé de sa mort naturelle le cinquiesme jour de ce mois (janvier 1684) et plusieurs autres hommes de l'esquipage au nombre de sept estantz demeurez mallades de mal de mer. N'estant plus que six hommes pour les manœuvres dudict navire ledict Le Compte commandant au lieu et place dudict déffunt⁴⁵.

VIOLENCES ET CONFLITS : LA PAROLE DES MAÎTRES ET CAPITAINES

Les rapports nous font monter à bord des navires. C'est la parole des maîtres ou capitaines que le lieutenant de l'Amirauté écoute, que le greffier transcrit, celle du chef de l'équipage qui détient le pouvoir de dire ou ne pas dire avec des conséquences redoutables, car un marin accusé de violence, de blasphèmes, d'injures et, pire encore, de révolte contre son capitaine peut être jugé et condamné en premier ressort par le tribunal du siège, le rapport de mer constituant la première preuve écrite à laquelle se réfère une procédure criminelle. Donc une parole biaisée, mais aussi une parole rare sur un monde du silence, où l'archive permettant d'appréhender le comportement quotidien des équipages en mer représente une denrée précieuse. Certes, le patron du navire peut grossir une histoire, transformer un mouvement d'humeur vis-à-vis de la maistrance en rébellion. Il ne semble pas que les rapports contiennent ce genre de règlement de compte. Les violences verbales et corporelles déclarées à Honfleur dans les rapports de pêche morutière entre 1665 et 1685 concernent 44 campagnes, soit 10 % des rapports, dont une quinzaine constituent des affaires de désobéissance et de rébellion. D'abord, la violence est omniprésente dans cet espace clos où l'on constate la rudesse des rapports humains. Les coups partent vite : entre les matelots, qui emploient leurs poings et aussi leurs outils, comme celui qui perce un de ses compagnons avec un *diguët* ou pointe de fer barbelé servant à prendre des poissons plats. Violence d'un contremaître « rempli de vin » ou « plein d'eau de vye » qui frappe le pilote quand celui-ci refuse de manœuvrer la voile de misaine pour l'appareillage, violence avouée et regrettée par le capitaine qui bat à coups de corde un garçon de chambre, car celui-ci ne lui apporte pas assez vite son repas...

Les capitaines les plus teigneux – ou les plus susceptibles – dénoncent des actes de désobéissance : celui d'un matelot épuisé qui refuse de monter à la hune pour faire le quart ; un autre matelot préfère le raccommodage de ses souliers à la pêche. Il semble que certains capitaines éprouvent de la peine à exercer leur autorité, comme Jean Postel, maître de la *Notre-Dame de Grâce*, 80 (congé) ou

⁴⁵ *Ibid.*, 21 294, 29 janvier 1683, fol. 62.

100 (rapport) tonneaux et 21 hommes d'équipage, qui se plaint en 1685 du manque de piété de ses marins :

Disant que pendent sa traversée, en allant le quinzième de mars il n'avoit peu obliger le nommé Nicollas Adan de son équipage de monter sur le tillac dudit navire pour faire les prières communes, et que plusieurs autres dudit esquipage ont aussy négligé de se trouver ausdites prières quelques réquisition et commandement que leur ay peu faire⁴⁶.

96

Les marques d'impiété et, pire encore, les blasphèmes sont épinglés, car ils constituent des circonstances aggravantes. C'est le cas en 1672 sur le *Saint-André*, où le contremaître, Guillaume Gaillard, frappe un matelot qui riposte en lui assénant un coup de bâton sur la tête. Trois semaines après, le capitaine, François Berthelot reproche sa conduite au contremaître, qui se met en colère et l'insulte en « luy disant qu'il estoit un coquin et un bougre couyon, provoquant mainte fois en jurant et blasphémant le Saint nom de Dieu ». Le ton monte, le capitaine et son contremaître en viennent aux mains⁴⁷. Pierre Chuffes, patron du *Saint Antoine de Padoue*, se querelle avec le saleur, lequel entraîne le charpentier à se rebeller, tandis que le pilote se saoule continuellement dans sa cabane, où il pourrit dans ses déjections⁴⁸.

Les conflits entre le maître et le pilote s'engagent sur la route à suivre, sur le choix du lieu de pêche, sur les manœuvres à commander. Rien de feutré. Le ton monte sur le tillac, où l'on passe de la dispute verbale à la bagarre, des mots aux coups. Le patron de la *Françoise de Carentan*, Thomas Poitevin, regrette amèrement d'avoir engagé son pilote à la Rochelle :

Ledit pillotte nommé Jean Betourney se trouva aussy peu habille que s'il n'eust esté jamais sur ledit banc, parce que quand ledit Poitevin, cappitaine, ne trouvoit la pesche bonne, demandant audit Betourney en quel lieu du banc ilz pourroient aller pour avoir meilleure pesche, il avoit répondu audit Poitevin et à plusieurs autres de l'esquipage qui luy en avoient aussy parlé qu'il y avoit du poisson en tous les lieux dudit banc et en plusieurs et diverses rencontres. Lequel Betourney [...] avoit fait quantité d'inprécations contre le navire, esquipage, ceux qui l'avoient commandé et qui estoient cause qu'il estoit dedans et souhaite que le diable l'eust enporté, avec plusieurs blasphèmes du Saint non de Dieu, ce qui estoit arrivé en diverses foyes, mais plus particulièrement le quatorzième de septembre dernier (1681), jour de sainte Croix, que la mer estant inpetueuse et fort agitée, un coup de ladite mer ayant pris ledit navire, avoit enporté

46 AC Honfleur, 21 294, fol. 204, 20 août 1685.

47 *Ibid.*, 21291, fol. 35, 2 janvier 1673.

48 *Ibid.*, 21 293, fol. 330-331, 13 février 1681.

toutte sa gallerye avec tous les barilz, des hommes estantz sur le tillac servantz à la pesche, mesmes leurs plonbs et lignes avec les basses voilles, ce que veu par ledit Poittevin, estant sur le pont affin de donner quelque ordre avec debris et enpescher une plus grande perte. Ledit Betourney estoit allé dans la chambre de luy cappitaine où il avoit pris une bouteille d'eau de vye, de laquelle il avoit beu jusque à tant qu'il feust yvre, et en a pueu avoir fait plusieurs sermentz execrables contre ledit bastiment et ceux qui l'avoient construit, dont ledit Poittevin luy ayant fait quelque réprimande, il l'avoit traité de coquin et qu'il n'estoit propre non plus que son bastiment que pour porter du sel, et luy ayant voullu deffendre se chambre, il luy avoit dit qu'elle luy appartenoit plustôst qu'à luy dit Poittevin. Lequel ayant neuf des hommes de son esquipage mallades, ledit Betourney les avoit injuriéz et blasphémé le Saint non de Dieu contre eux et souhaité que iceux feussent au diable en corps et en ame. Ayant mêmes voullu empescher le chirurgien dudit navire de les traiter et médicamenter ; et de plus s'estoit enporté à dire plusieurs choses contre et au préjudice de la religion et que le Pape et les evesques estoient des tisons d'enfer avec plusieurs autres choses contenus en un attestation dont ledit Poittevin a dite estre porteur des hommes de son esquipage⁴⁹.

Ce pilote imprécateur, que le capitaine charge devant le siège de l'Amirauté, en soulignant ses paroles contre l'Église, n'était pas aussi incompetent que le dit son capitaine, puisque ce navire d'une centaine de tonneaux revint à Honfleur avec une cargaison de 23 000 morues vertes, soit une performance très honorable.

À bord de la *Sainte Anne*, terre-neuvas honfleurais de 70 tonneaux et 15 hommes d'équipage, qui appareille en mai 1680, les rapports s'aigrissent entre le capitaine, François Barbel, et son charpentier, Jean Restout. Sans le dire explicitement, François Barbel soupçonne Jean Restout d'être l'auteur « d'un trou de tarière dans l'étambord dudit navire, lequel trou allant dans la soutte dudit navire qui auroit endommagé le nombre de deux centz et demy de biscuit qui esté mouillé et gâté qu'il a est obligé de jeter en mer ». Le conflit latent entre les deux hommes éclate au retour de la campagne, puis il s'élargit à l'ensemble de la maistrance. Le charpentier déclare que :

le navire n'estoit suffisant ny capable de porter tout ce qu'il avoit dans son creux et entre deux ponts. Ce qui obligea luy parlant de luy dire qu'il estoit pour prendre garde à ces choses aussy bien et plustost que luy, et qu'il fist seulement son devoir, à quoy ledit restout luy repartit qu'il estoit un vendeur de chair humaine et quantité d'autres parolles injurieuzes et outrageantes, qui oblièrent ledit Barbel à quelque

⁴⁹ *Ibid.*, 21 293, fol. 385-386, 4 novembre 1681.

chose de rude qu'il luy dist ; sur quoy estoit arrivé Martin Le febure, chirurgien dudit navire, qui prenant le party dudit Restoult, luy avoit dit plusieurs choses outrageantes et mesmes luy avoit pris au collet, dont le parlant s'estant échappé, ilz s'étoient quittez. Et en une autre rencontre, ayant veu qu'il estoit nécessaire de faire amener les voilles dudit navire, il avoit commandé audit Lefebure d'amener l'une desdites voilles, ce qu'il n'avoit voullu faire disant audit Barbel qu'il n'estoit son vallet... Et en l'une desdites deux rencontres avoit ledit Le Febure poursuivy ledit Barbel jusque dans sa chambre, affin de le maltraitter ce que iceluy Barbel avoit esvitté et que le nommé Jean Quemin, contremaître dudit navire pendent la traversée de leur retour, étant au gouvernail, ledit Barbel luy ayant commandé de tourner ledit gouvernail de manière qu'ilz peussent prendre leur routte droite, et n'ayant voullu luy obéir, iceluy Quemin ayant quitté ledit gouvernail, estoit venu pour prendre ledit Barbel au collet, lequel avoit esvitté ayant repoussé et repris avec rudesse ledit Quemin⁵⁰.

98

L'analyse des conflits survenus à bord des terre-neuvas honfleurais montre qu'il n'y a aucune déclaration de mutinerie, aucun rapport mentionnant un affrontement global entre le capitaine et l'ensemble de l'équipage. La *groume* – la grogne – pour reprendre un mot du parler matelot, affleure seulement⁵¹. Une fois rentré au port, les maîtres tendent plutôt à minimiser, les paroles et gestes de colère des hommes d'équipage, voire à absoudre des actes de désobéissance sans donner de nom au lieutenant de l'Amirauté. Pierre Hue, maître du *Saint Pierre de Rouen*, terre-neuvas honfleurais de 60 tonneaux achève son rapport, le 5 novembre 1675, « en disant aussy que pendant son voyage, il a eu querelle avec quelques uns de ses mathelots, et quilz luy avoient dit quilz les craignoient point et qu'ils ne se sont servi point de luy, disant leur pardonner tout à leur peine »⁵². Nous constatons une formulation très voisine dans le rapport de Pierre Gaillard, maître de l'*Espérance*, du port de 50 tonneaux, qui déclare à l'issue de son rapport, que « pendent son voyage il ne s'est passé aucune chose qui mérite avertir justice, ayant eu quelques contestations avec l'un de ses mathelotz pour des boissons qu'il avoit prises... mais que cela s'est passé doucement et qui ne mérite information »⁵³. À la lecture des rapports, il semble que presque

⁵⁰ AC Honfleur, 2l 293, fol. 296, 18 octobre 1680.

⁵¹ Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984. Les archives concernant les mutineries sur des navires français sont très rares pour le XVII^e siècle et même le siècle suivant. La *groume* désigne chez les marins une colère sourde, une protestation exprimée à voix basse : voir Armand Hayet, *Dictions, tirades et chansons des anciens de la voile*, Paris, Denoël, 1971.

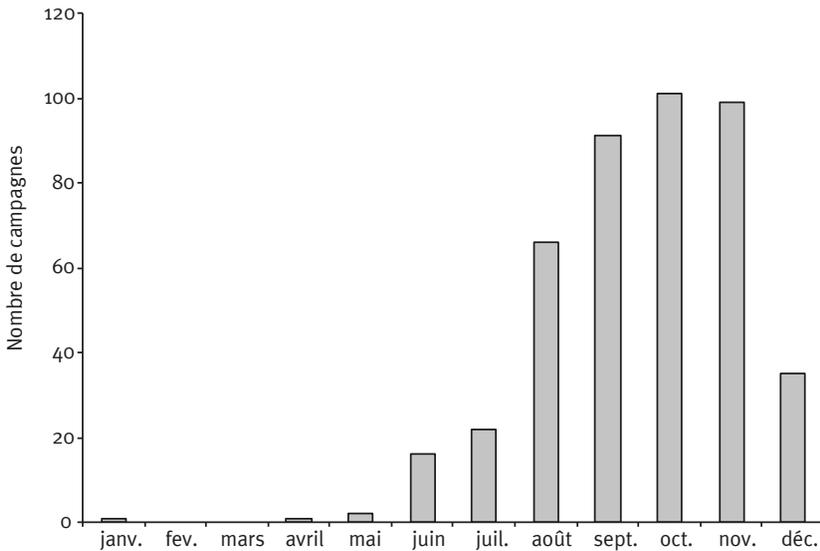
⁵² AC Honfleur, 2l 293, fol. 60, 5 novembre 1675.

⁵³ AC Honfleur, 2l 293, fol 330, 13 février 1681.

tous les litiges se déroulent entre le capitaine et la maistrance pour des motifs professionnels apparents, qui masquent parfois des oppositions de caractères ou de personnalités. Un autre constat tient au rôle récurrent de l'alcool, un rôle inscrit dans la longue durée de l'histoire de la pêche et qui a déjà été souligné maintes fois. Il faudra attendre les années 1960 pour voir des « bateaux secs »⁵⁴.

UNE ACTIVITÉ PAYANTE ET RISQUÉE

La dernière partie de cette étude s'efforce d'évaluer le résultat de la pêche. Les navires restaient en moyenne trois mois sur le banc. La pêche devant la côte canadienne, qu'elle soit pratiquée à la morue sèche ou souvent à la morue verte, durait plus longtemps, jusqu'à quatre à cinq mois, six mois au plus, parce que les équipages vivaient en partie à terre près des échafauds où l'on préparait le poisson. Les navires étaient aussi plus grands : au-dessus d'une centaine de tonneaux, et pouvaient donc emporter des cargaisons plus volumineuses. Lorsque le capitaine estimait que le navire avait fait son plein de morues, il donnait l'ordre de revenir vers Honfleur. Ce retour s'accomplissait plus ou moins tard selon le mois d'arrivée sur le banc et aussi, comme nous l'avons vu, selon le temps et l'état de la mer.



Graphique 4. Mois de départ de Terre-Neuve des morutiers honfleurais (1665-1685)

54 C'est ainsi qu'un ancien capitaine de pêche cherbourgeois appelait les chalutiers où il n'entraît pas une goutte d'alcool.

Le graphique 4 montre que les navires quittaient le banc tardivement : plus de la moitié – 51 % – des départs ont lieu entre octobre et décembre. Si la pêche est médiocre, les équipages préfèrent attendre sur le banc jusqu'en décembre, avec l'espoir que la morue va enfin donner. De fait, les conditions météorologiques d'un retour hivernal sont toujours difficiles. Malgré cela, la traversée de l'Atlantique nord est plus rapide au retour, avec une moyenne de 37 jours, soit dix jours de moins qu'au voyage aller.

Tableau 9. Durée moyenne des étapes de la campagne des terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Étape	Nbre de jours	%
Prise de sel	34	16
Voyage aller	46	22
Voyage retour	37	18
Pêche	90	43
Durée totale	207	100

100

La durée des trajets avant et après la campagne de pêche conditionne en partie son résultat. Sur les 200 jours de campagne d'un morutier honfleurais de la seconde moitié du XVII^e siècle, 80 sont dépensés à l'aller vers le banc – y compris du port de départ à la prise de sel – et 37 au retour. Cela signifie que le temps de pêche représente en moyenne 43 % de la durée totale de la campagne. Le temps productif d'une campagne s'avère donc limité : la prise de sel mange un mois de campagne en moyenne. Ceci explique pourquoi, sauf exception, les terre-neuvas honfleurais ne parviennent pas à accomplir deux voyages par an, comme ceux des Sables-d'Olonne. Ceux qui réussissent cet exploit en partant de Honfleur, soit une campagne de prime de février à juillet et une campagne de tard d'août à décembre, se comptent sur les doigts d'une main : ce sont des navires de petit tonnage (50-70 tonneaux), ceux aussi qui ont su profiter de l'avantage de prendre leur sel à Honfleur ou au Havre.

Les navires effectuant les meilleures pêches arrivent et repartent dans les périodes optimales en bénéficiant des meilleures conditions météorologiques. Jouent ensuite le choix du lieu de pêche, l'habileté des *lignotiers* et la réussite. Le produit brut d'une campagne est inscrit dans 62 % des rapports en termes de milliers de morues. À Honfleur, le cent de morues comprenait 66 poignées de deux poissons, donc 1 320 poissons⁵⁵. Un millier valait donc une dizaine de cent ou 1 320 morues. On peut considérer qu'à partir de 15 milliers, le produit de la pêche était satisfaisant, surtout pour les navires de moyen tonnage qui

55 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche à la morue*, op. cit., t. 1, p. 193.

étaient la majorité à Honfleur. Or plus des deux tiers des morutiers honfleurais – 66 % – remplissaient ce contrat en rapportant une cargaison suffisamment rémunératrice pour l’armateur et les intéressés qui bénéficiaient des deux tiers du produit net, tandis que l’équipage était payé au *tiers franc*, comme dans les ports de Haute-Normandie⁵⁶.

Tableau 10. Produit de la pêche à la morue verte des terre-neuvas honfleurais (1665-1685)

Tonnage	Nombre de millier de morues par campagne				
	5000-9999	10000 à 14999	15000 à 19999	20000 à 24999	25 000 et plus
Inf. à 50 tx	7	21	8		1
50-69 tx	10	27	42	19	2
70-89 tx	5	10	22	22	12
90-119 tx	4	12	6	14	21
120 tx et plus	1	1	3	8	9
TOTAL	27	71	81	63	45

Ce tableau montre le lien entre la capacité du navire et le produit brut de la pêche. Un cas de figure paraît douteux, celui du *Saint Antoine*, du port de 45 tonneaux, qui aurait rapporté « viron vingt mil cinq cent de morues tendre » en septembre 1672. Certes, les plus gros navires font les plus grosses cargaisons. Cependant, la meilleure productivité – c’est le rapport entre les milliers de morues et le tonnage – est celle des terre-neuvas de 70-80 tonneaux qui pêchent 15 à 25 milliers de morues. On observe aussi que plus le temps de pêche sur le banc est important par rapport à la durée totale des trajets, atteignant et dépassant 50 % de la durée de la campagne, plus le résultat est bon : 20 000 morues en moyenne, soit deux fois plus que la moyenne globale. Il est aussi possible d’estimer la productivité d’un équipage, en effectuant le rapport entre le nombre de milliers de morues et l’effectif embarqué. Ce rapport varie : si l’on exclut les valeurs extrêmes et les abandons de pêche, il s’étire entre 400 et 1200 morues par homme d’équipage et par campagne. Il s’agit d’une valeur brute, sachant que tous les hommes du bord n’étaient pas affectés à la pêche. Il faut néanmoins retenir que tous les navires n’avaient pas la même réussite à tonnage et équipage égal, ce résultat pouvant varier du simple au triple.

Chaque campagne constitue une aventure dont l’issue paraît incertaine. Sur 460 départs de terre-neuvas honfleurais, il n’y a rien à signaler pour 225 d’entre eux, c’est-à-dire que dans près de la moitié des voyages – 49 % –, il ne s’est rien passé de remarquable : le navire a accompli sa pêche et est rentré sans problème

⁵⁶ Jean-François Brière, *La Pêche française en Amérique du Nord...*, op. cit., p. 109-131.

avec ses milliers de morues à Honfleur. Mais, dans plus de la moitié des cas, il a fallu affronter des épreuves parfois multiples : la tempête, une avarie, la rencontre avec des corsaires, parfois le combat avec des blessés et des morts, la prise du navire, la captivité, un ou plusieurs hommes tués lors d'un accident de travail, des maladies, enfin des conflits violents au sein de l'équipage, causés par la fatigue accumulée, les privations, le confinement, la promiscuité et l'abus d'alcool. C'est dire que la pêche lointaine ne fut sans doute jamais un voyage tranquille. Les hommes du banc de Terre-Neuve se trouvaient dans cet espace entre deux dont parlait Anacharsis, marins et pêcheurs suspendus entre la vie et la mort le temps d'un voyage de six à sept mois, des gens qui accomplissaient, selon le psaume, « leur besogne dans l'immensité des eaux ; ils voyaient ceux-là, les œuvres de l'Éternel, ses merveilles dans les profondeurs de l'océan »⁵⁷. Cependant, malgré les risques du « grand métier »⁵⁸, l'estimation des résultats par campagne montre que la pêche des morues sur les bancs de Terre-Neuve et de la côte du Canada au cours de la seconde moitié du xvii^e siècle était une activité très payante pour les armateurs et aussi assez rémunératrice pour les équipages, qui gagnaient en deux cent jours de travail pénible et dangereux de quoi vivre une année, même si ceux-ci étaient réduits à ne percevoir que le tiers du produit net.

57 Psaume 107, dans le canon hébraïque, 106 dans le canon chrétien.

58 Comparer avec le témoignage admirable de Jean Recher, *Le Grand Métier. Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, coll. « Terre humaine », 1977.

LES MARCHANDS DE NANTES ET LA PÊCHE À LA MORUE À TERRE-NEUVE AU XVII^e SIÈCLE¹

Bernard Michon

Docteur en histoire

CRHIA - EA 1163 - Université de Nantes

Peu après la découverte de la grande île de Terre-Neuve, des Français – Basques, Rochelais, Normands et Bretons – s’y rendent pour pêcher la morue dès les premières années du XVI^e siècle. Des Basques espagnols, des Portugais et des Anglais sont également présents à Terre-Neuve, ces derniers ne tardant pas à s’installer sur les côtes de l’île. Charles de La Morandière évoque la « ruée » vers Terre-Neuve qui touche presque une cinquantaine de ports français². Cette activité prend un intérêt économique majeur à partir du dernier quart du XVI^e siècle³. Au siècle suivant, la pêche doit répondre à la croissance de la consommation, principalement dans les pays catholiques, marqués par la Contre-Réforme, où l’abstinence s’étend sur près de 150 jours par an. La pêche à la morue constitue alors la principale pêche française par son produit, les capitaux investis, et ses implications humaines, voire politiques.

Le poisson pose des problèmes de conservation, surtout quand les sites de pêche se trouvent à un mois de mer environ des côtes françaises. Le sel a par conséquent un rôle considérable dans l’activité morutière pour la conservation du poisson. Nantes et les ports situés le long de la proche façade atlantique bénéficient de la proximité des marais salants de la presqu’île guérandaise et de la baie de Bourgneuf. Il s’agit d’un avantage important par rapport à d’autres

1 Cet article correspond à une version remaniée et augmentée d’une première recherche menée il y a un peu plus de dix ans, sous la direction de Guy Saupin : Bernard Michon, *Les Négociants nantais et la pêche à la morue à Terre-Neuve dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, mémoire de T.E.R., Université de Nantes, 1999. Le terme de « marchand » ou « bourgeois » est plus adapté que celui de « négociant » pour désigner les acteurs qui investissent à des degrés divers dans les activités maritimes. En effet, si « négoce » se retrouve régulièrement dans les sources, « négociant » n’apparaît qu’à la fin du XVII^e siècle pour désigner la frange supérieure du milieu marchand.

2 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l’Amérique septentrionale, des origines à 1789*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962-1966, t. 1, p. 231.

3 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français (XVI^e-XX^e siècles)*, Paris, Belin, 1997, p. 17.

ports équipant des navires pour cette activité, notamment ceux localisés sur la Manche comme Le Havre de Grâce, Saint-Malo ou Granville.

Pour les Nantais, la grande pêche représente la première réelle expérience d'armement transatlantique régulier. Cet élément s'avère déterminant depuis le basculement du centre de gravité économique de l'Europe de la Méditerranée vers l'Atlantique. Pour le début du xvii^e siècle, « Nantes n'apparaît pas alors comme un port véritablement morutier à la différence de La Rochelle ou de Saint-Malo. Elle n'arme directement que quelques navires »⁴. La montée en puissance des Nantais représente une étape importante dans les relations entre la cité ligérienne et les ports situés à proximité⁵. En effet, certains ports de la proche façade atlantique, comme Le Croisic⁶, pratiquent cette activité dès le début du xvi^e siècle. Nantes accède au cours de la seconde moitié du xvii^e siècle au statut de grand port d'armement international, en lien avec les îles de l'Amérique⁷. Il faut donc s'interroger sur l'éventuelle contribution de ces mêmes ports à l'essor nantais, à la suite de son intégration dans le « système atlantique »⁸.

104

L'étude quantitative du marché morutier nantais au xvii^e siècle constitue le point de départ de notre réflexion : elle doit permettre de déterminer l'importance de ce produit durant la période considérée, ainsi que de présenter les ports d'attache des navires qui alimentent la cité ligérienne. Il s'agit de rechercher l'éventuelle attraction exercée par Nantes sur les ports du voisinage : « avec Terre-Neuve prédominait incontestablement la fonction d'armement »⁹. Aussi la réflexion doit-elle être menée sur la fonction d'armateur et au-delà, sur la place des Nantais dans la propriété – souvent collective – des navires des ports de la proche façade atlantique, sans oublier les investissements, que l'on peut qualifier d'indirects, que sont les prêts à la grosse aventure.

4 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais dans la seconde moitié du xvi^e et au début du xvii^e siècle*, thèse de troisième cycle, Université de Rennes, 1967, t. I, p. 161.

5 Dans le cadre d'un commerce passif, les Nantais n'animent pas directement le commerce, et ne sont pas à l'origine des initiatives, qui dépendent des étrangers et de marchands d'autres ports.

6 Arch. dép. Gironde, 3 E 9796. Cité par Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française...*, *op. cit.*, t. I, p. 246. L'auteur rapporte la trace d'une embarcation du Croisic, *La Marie*, déchargeant ses morues à Bordeaux dès 1517.

7 L'inventaire des vaisseaux, commandé par Colbert en 1664, recense 3 navires nantais qui font le voyage des îles, tandis qu'en 1698 l'intendant Béchameil de Nointel mentionne 50 bâtiments pour ce même trafic.

8 Horst Pietschmann (dir.), *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck and Ruprecht, 2002.

9 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. I, p. 233.

NANTES, PLACE DE DÉCHARGE ET DE REDISTRIBUTION

Il semble que, « jusqu'au milieu du ^{xvi}^e siècle, Nantes n'a pas encore acquis son autonomie comme port morutier, elle n'arme directement aucun navire pour Terre-Neuve »¹⁰. En revanche, des navires morutiers viennent faire leur décharge à Nantes dès le milieu du ^{xvi}^e siècle, et peut-être même auparavant.

Évaluation des navires déchargeant à Nantes¹¹

Trois éléments principaux ressortent de l'analyse des retours des bâtiments morutiers sur la Loire : la croissance du trafic au ^{xvii}^e siècle, la prépondérance de la morue verte, enfin la sensibilité des arrivées aux variations du contexte international.

En 1566, une dizaine de navires font leur retour à Nantes¹² ; ils sont une trentaine en 1631. Cet écart traduit paradoxalement une relative stabilité du marché puisque « le volume du trafic en 1631 ne dépasse guère celui de 1566/1567 »¹³. À partir de la fin du ^{xvii}^e siècle, les rapports des capitaines, faits devant les officiers de l'Amirauté, permettent de mesurer plus régulièrement les retours à Nantes¹⁴.

Tableau 1. Navires de retour de l'Amérique septentrionale déchargeant leurs cargaisons de morues à Nantes, d'après les rapports des capitaines

Années	1699	1700
Nombre total de navires	84	81
« Morue verte »	69	69
« Morue sèche »	15	12
Tonnage total	6 720	6 885
Tonnage « morue verte »	4 970	5 235
% / tonnage total	74	76
Tonnage « morue sèche »	1 750	1 650
% / tonnage total	26	24

La comparaison des données de l'année 1631 – 30 navires –, avec les chiffres de 1699 et de 1700 – 84 et 81 bâtiments, totalisant respectivement 6 720 et

¹⁰ Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. 1, p. 147-148.

¹¹ Les navires qui reviennent de Terre-Neuve ne remontent pas jusqu'à Nantes : ils déchargent leurs cargaisons de morues dans l'un des avant-ports situés le long de l'estuaire de la Loire, le principal étant Paimbœuf.

¹² Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. 1, p. 154.

¹³ *Ibid.*, t. 1, p. 161.

¹⁴ Archives départementales de Loire-Atlantique (ensuite ADLA), B 4571, Amirauté de Nantes, rapports des capitaines au long cours, années 1698 à 1701 ; B 4642, *id.*, rapports des capitaines au long cours et au cabotage, des maîtres de barques venant de province et hors province, années 1698 à 1701.

6 885 tx –, montre la croissance des retours de vaisseaux venant de l'Amérique septentrionale à Nantes¹⁵. Cette augmentation serait peut-être plus forte en tonnage, à cause de l'augmentation de la taille des navires, caractéristique du XVII^e siècle. Le niveau atteint pour les années 1699 et 1700 correspond sans doute à l'apogée des retours des navires équipés à la grande pêche. Que ce soit en nombre de navires ou en tonnage, le XVIII^e siècle enregistre un tassement progressif¹⁶. Nantes demeure néanmoins une place de décharge importante, certainement la principale place morutière atlantique avec Bordeaux¹⁷.

Un deuxième aspect à retenir est l'importance des cargaisons de morues vertes. Les dépouillements des minutes notariales de plusieurs études nantaises, effectués pour les années 1650 à 1664 et 1680 à 1689, donnent respectivement 55 et 31 « marchés » de morues¹⁸. Parmi les 55 contrats, 33 concernent des morues vertes ; les 31 actes en recèlent 27. En 1699 et 1700, les navires chargés de morues vertes représentent près des trois quarts du tonnage total. Au fond de l'estuaire de la Loire, Nantes alimente une partie du royaume, notamment le marché parisien par l'intermédiaire du canal de Briare mis en service en 1642. La capitale représente un marché de consommateurs en forte augmentation sous l'Ancien Régime¹⁹.

106

15 Les données ne tiennent pas compte des caboteurs susceptibles d'amener des morues à Nantes. En 1702, les déclarations de maîtres de barques au siège de l'Amirauté, témoignent d'arrivées de morues : 14 unités pour une jauge de 241 tx. Les Sables-d'Olonne représentent la moitié des entrées : voir ADLA, B 4621, Amirauté de Nantes, rapports des capitaines au cabotage et des maîtres de barques étrangers à la province de Bretagne, années 1701 et 1702.

16 Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, p. 133-136 ; *id.*, « La morue au cœur d'un circuit commercial triangulaire : les armements entre Nantes, l'Amérique septentrionale et les Antilles au XVIII^e siècle : étude d'un circuit commercial triangulaire », dans Mickaël Augeron, Jacques Péret et Thierry Sauzeau (dir.), *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français. Histoire d'une relation singulière (XVII^e-XIX^e siècle)*, actes du colloque de La Rochelle-Brouage (27-28 septembre 2007), Rennes, PUR, 2010, p. 37-51.

17 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche...*, *op. cit.*, t. 1, p. 297.

18 Les liasses sont conservées aux Archives départementales de Loire-Atlantique sous les cotes suivantes :

- pour les années 1650-1664, 4 E 2 / 1919-1937, minutes Verger, années 1654 à 1664 ; 4 E 2 / 1559-1560, minutes Ouairy, années 1660 à 1664 ; 4 E 2 / 1827-1830, minutes Tesnier, années 1651 à 1662 ; 4 E 2 / 1469-1475, minutes Jean Mariot, années 1650 à 1660 ; 4 E 2 / 1088-1090, minutes Houet, années 1658 à 1664 ; 4 E 2 / 541-543, minutes Constans, années 1657 à 1664 ; 4 E 2 / 857, minutes Garreau, années 1657-1664 ; 4 E 2 / 45, minutes Allouin, années 1650 à 1662.

- pour les années 1680-1689, 4 E 2 / 1962-1971, minutes Verger, années 1680 à 1689 ; 4 E 2 / 702-711, minutes Duteil, années 1680 à 1689 ; 4 E 2 / 1806-1808, minutes Testaud, années 1687 à 1689. Pour ce sondage, Jacques Rouziou, grand connaisseur des archives notariales nantaises, a eu la gentillesse de mettre à notre disposition plusieurs marchés issus des minutiers Houet (4 E 2 / 1096, année 1680), Petit (4 E 2 / 1613, année 1680) et Bretèche (4 E 2 / 416-2, année 1686).

19 Reynald Abad, *Le Grand Marché : l'approvisionnement alimentaire de Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Fayard, 2002, p. 475-492.

Les données soulignent enfin la fragilité des armements morutiers en temps de guerre. L'activité morutièrre est particulièrement touchée par les conflits de la fin du règne de Louis XIV : guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) et guerre de Succession d'Espagne (1702-1713). Pour les années dépouillées (1700-1706), le recul des arrivées de navires morutiers sur la Loire est sensible : de 81 à 32 bâtiments²⁰. La situation est moins grave qu'à Saint-Malo où l'effondrement des armements morutiers atteint 75 %, pendant les vingt années de guerre de la fin du règne de Louis XIV²¹.

La place des navires originaires de ports proches de Nantes²²

Pour le milieu du xvi^e siècle, Jean Tanguy estime que « les ports de la Basse-Loire²³ amènent 70 à 75 % des morues déchargées à Nantes. La Basse-Loire, c'est en fait Le Croisic, auquel appartiennent la presque totalité des barques »²⁴. Au début du xvii^e siècle, « la Basse-Loire perd sa prépondérance sur le marché nantais au profit de ses deux principaux concurrents : les ports français du sud et l'Angleterre ». Toutefois « cette décadence relative est liée essentiellement à celle du Croisic »²⁵. En 1631, l'auteur recense, parmi les ports situés à proximité de Nantes, 1 navire de Groix, 1 de Morbihan, 3 du Croisic, 1 de Mindin, 3 de Pornic, 1 de Bourg-Les-Moutiers, 1 de l'île d'Yeu, 1 de La Chaume et 5 des Sables-d'Olonne, soit 17 des 30 bâtiments morutiers déchargeant sur la Loire²⁶.

Au cours de la seconde moitié du siècle, si l'on en revient aux minutes notariales, pour la période 1650-1664, 38 marchés de morues mentionnent le port d'attache du navire qui décharge ; 31 ports sont situés à proximité de Nantes et de la rivière de Loire – 1 du Croisic, 1 du Pouliguen, 3 sont dits « de cette rivière », 1 de La Barre-de-Monts et 25 des Sables-d'Olonne. Au niveau des ventes de morues relevées entre 1680 et 1689, 27 indiquent le port d'attache du navire, toujours situé à proximité de Nantes ou directement nantais – 2 d'Audierne, 1 de Nantes, 1 de La Bernerie, 2 de Saint-Gilles, 3 de La Chaume et 18 des Sables-d'Olonne. Les bâtiments des ports situés à proximité de Nantes dominent le trafic morutier. L'impression qui se dégage serait que Le Croisic ne maîtrise plus le marché morutier nantais comme au milieu du xvi^e siècle, mais il faut être prudent car la

20 Bernard Michon, *Le Port de Nantes au xviii^e siècle...*, *op. cit.*, p. 134.

21 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. 1, p. 303.

22 Pour situer précisément l'ensemble de ces ports, voir la carte en Annexe 1.

23 Pour Jean Tanguy, la « Basse-Loire » comprend les ports situés le long de l'estuaire de la Loire ainsi que ceux de la presqu'île guérandaise : Le Pouliguen et Le Croisic.

24 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. 1, p. 147.

25 *Ibid.*, t. 1, p. 156.

26 Les autres terre-neuviens ont comme port d'attache : Bordeaux (1 cas) et des sites anglais (11 cas, dont 9 pour le seul port de Dartmouth) ; enfin, l'origine d'un navire n'a pu être identifiée.

documentation notariale peut sous-évaluer les arrivées de bâtiments de ce site. En revanche, Les Sables-d'Olonne semblent jouer un rôle majeur à Nantes, avec 25 contrats relevés sur les années 1650-1664 et 21 – en incluant les 3 vaisseaux de La Chaume – entre 1680 et 1689.

La documentation est plus importante à partir de la fin du xvii^e siècle. Les données peuvent être regroupées en 7 sous-ensembles géographiques :

Tableau 2. Répartition des navires revenant de l'Amérique septentrionale, selon leurs ports d'attaches, d'après les rapports des capitaines au long cours

	Nombre de navires		Tonnage		% tonnage total	
	1699	1700	1699	1700	1699	1700
Nantes	09	15	950	1 980	14,1	28,8
Rivière de Nantes	02	01	350	80	5,2	1,2
Presqu'île guérandaise	01	02	80	210	1,2	3,1
Baie de Bourgneuf	10	15	840	1 240	12,5	17,9
Les Sables-d'Olonne	59	47	4 170	3 215	62,1	46,7
Auray	01	01	200	160	3	2,3
Autres ports	02	00	130	00	1,9	00

108

Si Nantes est un port de décharge, elle le doit bien aux bâtiments des ports de la proche façade atlantique. En effet, la grande pêche apparaît comme un armement secondaire, voire marginal, pour la cité ligérienne au xviii^e siècle²⁷. Ainsi, les tonnages des navires des ports situés à proximité de Nantes, c'est-à-dire ceux de la rivière de Nantes, de la presqu'île guérandaise – Le Croisic et Le Pouliguen –, de la baie de Bourgneuf – Pornic, La Bernerie et Bourgneuf –, des Sables-d'Olonne et d'Auray, représentent entre 60 et 80 % environ du tonnage total des vaisseaux morutiers venant décharger sur la Loire. Parmi les différents ports, celui des Sables-d'Olonne est à distinguer plus particulièrement.

Les destinataires des cargaisons de morues

Les actes de marchés de morues, relevés dans les liasses des notaires nantais, permettent de dresser une liste des acheteurs de poissons. Les navires des Sables-d'Olonne offrent un nombre suffisant de mentions pour autoriser une étude des Nantais impliqués dans le commerce de la morue.

²⁷ Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la seconde moitié du xviii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, p. 83-87 ; *id.*, « L'armement nantais au xviii^e siècle d'après les registres des classes : la période 1735-1748 ; comparaison avec la deuxième moitié du siècle », dans *Actes du 91^e Congrès national des Sociétés savantes de Rennes tenu en 1966*, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, p. 143-153. D'après les rôles d'armements conservés, entre 1735 et 1793 Nantes équipe 166 navires pour la grande pêche, tandis que 4 203 embarcations sont armées en droiture.

Tableau 3. Nombre d'acheteurs des cargaisons de morues déchargées par des navires des Sables-d'Olonne dans la seconde moitié du xvii^e siècle

Nombre d'acheteur(s)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Actes
Période 1650-1664	6	7	6	2	1	-	2	-	1	25
Période 1680-1689	17	2	1	1	-	-	-	-	-	21

Les actes des années 1650-1664 révèlent une grande diversité des destinataires et un nombre relativement important d'acheteurs. Sans doute exceptionnel par le nombre élevé d'acquéreurs, un contrat de 1664 comprend pas moins de neuf marchands de Nantes achetant 19 milliers de morues vertes à Laurent Bouyer, propriétaire du *Saint-Esprit* des Sables. Les personnes impliquées, 7 hommes et 2 femmes, demeurent toutes rue de la Poissonnerie, paroisse Saint-Saturnin²⁸. Il semble que de véritables groupes d'acheteurs se forment pour traiter avec les capitaines. Si la constitution de ces groupes paraît ponctuelle, certains noms se retrouvent régulièrement mentionnés ensemble : Julien et Vincent Forget, marchands demeurant rue de la Poissonnerie, sont impliqués dans 6 achats de morues entre 1655 et 1663. Les deux parents sont mentionnés dans 3 autres contrats avec Mathurin Édelin ; 2 autres minutes révèlent que les Forget acquièrent du poisson en collaboration avec Julien Chesné.

Entre 1680 et 1689, une diminution sensible des achats en groupe se fait jour : 17 des 21 marchés de morues ne comptent qu'un seul acheteur. Parmi eux, Étienne MauSSION, marchand demeurant également rue de la Poissonnerie, est mentionné seul dans 7 contrats et avec René Fleury dans 1 acte supplémentaire ; Alexis Rolland est impliqué seul dans 3 marchés, Thomas Forget ainsi que Charles Souyn dans 2 actes chacun. L'acquisition de l'ensemble d'un chargement de morues vertes, comptant généralement entre une quinzaine et une vingtaine de milliers de poissons, nécessite des moyens financiers relativement importants : de 4 400 à 11 000 livres tournois. Serait-ce le signe d'un mouvement de concentration des cargaisons de morues entre les mains de quelques marchands qui se chargeraient ensuite de la revente et de la redistribution des poissons ? L'étude des destinataires des cargaisons de morues apportées au cours du xviii^e siècle semble accréditer cette hypothèse²⁹.

Des marchés témoignent de véritables filières de redistribution, avec reventes de morues en chaîne et augmentation du prix à chaque étape. Le 12 novembre 1663, Jean Madec, sieur du Poulduc, demeurant au Croisic, vend à Thomas Barnaval, marchand d'origine irlandaise habitant la Fosse de Nantes,

²⁸ ADLA, 4 E 2 / 1937, minutes Verger, 24 septembre 1664.

²⁹ Bernard Michon, *Le Port de Nantes au xviii^e siècle...*, op. cit., p. 139-145.

1 060 quintaux de morues sèches au prix de 11 l.t. 10 s. par quintal, ce qui fait un montant total de 10 120 l.t.³⁰. Quelques jours plus tard, René Berthelot, marchand à Nantes, cède à Fernando Deliendo 4 à 500 quintaux de poissons secs qu'il a achetés à Barnaval. La vente s'effectue au prix de 13 l.t. 15 s. par quintal, soit une belle plus-value³¹.

110 Les actes notariés présentent également les réseaux de redistribution, notamment fluviaux, par le biais des contrats de « marchés de voiture ». Ainsi, pour la seule année 1666, 89 « marchés de voiture » impliquant des morues vertes ont été relevés³². Ces documents concernent 128 600 morues vertes environ, essentiellement destinées à des marchands de Paris mentionnés comme les commanditaires des opérations. Trois Nantais s'occupent d'une bonne partie de ces envois : Pierre Guionneau, 49 actes totalisant 44 600 morues ; Pierre Hurault, 20 contrats représentant 34 000 morues ; Claude Lemasne, 9 marchés regroupant 18 500 morues. Fait intéressant, une minute notariale de juin 1666 indique que Claude Lemasne est installé à Nantes depuis 6 ans, en précisant qu'il est « originaire de la ville d'Orléans et issu d'honorables personnes Claude Lemasne aussi marchand et Jacqueline Maurisset sa femme demeurans audit Orléans »³³. À Orléans, les Nantais utilisent des intermédiaires pour orienter les chargements vers la capitale. La personne qui est la plus citée pour cette fonction est la veuve de Claude Lemasne – sans doute sa mère – à Orléans : 54 fois pour un total de 50 500 morues. Deux autres Orléanais, Jacques Cahouet et Samuel Lhuillier, sont aussi nommés. Ce dernier pourrait d'ailleurs avoir un lien avec Pierre Hurault, dont l'épouse s'appelle Anne L'Huislier³⁴. Il est probable qu'il s'agisse du même patronyme. L'élément qui renforce cette hypothèse est le fait que la quasi-totalité des morues gérées à Orléans par Samuel Lhuillier lui a été adressée par Pierre Hurault.

En étudiant les 18 actes de marchés de morues, passés en 1666 et conservés dans les liasses de Mathurin Verger, il est curieux de ne pas retrouver la trace des expéditeurs mentionnés ci-dessus parmi les acheteurs des poissons. Il est difficile de justifier totalement cette absence par les hasards de la documentation. Les marchands nantais jouent ainsi plutôt le rôle de grossistes, intermédiaires entre les pêcheurs des poissons et les réseaux de redistribution ligériens vers Paris, ces réseaux semblant largement animés par des marchands de la capitale.

30 ADLA, 4 E 2 / 1935, minutes Verger, 12 novembre 1663.

31 *Ibid.*, 4 E 2 / 1935, *id.*, 29/11/1663.

32 *Ibid.*, 4 E 2 / 1940, 1941 et 1942, *id.*, année 1666.

33 *Ibid.*, 4 E 2 / 1941, *id.*, 22/06/1666. À propos de cette famille, voir également Lucile Herrou, *Une famille de négociants-armateurs nantais d'origine orléanaise : les Lemasne (1660-1792)*, mémoire de T.E.R., université de Nantes, 2006.

34 ADLA, 4 E 2 / 1942, minutes Verger, 30 novembre 1666.

À la fin du xvii^e siècle, l'intendant Béchameil de Nointel considère dans son rapport que les navires des ports de la rivière de Loire, du Croisic, de Pornic, de Bourgneuf et de La Bernerie sont à « regarder comme s'ils étaient directement de Nantes, parce que les marchands de Nantes en sont propriétaires en tout ou partie »³⁵. La seconde moitié du xvii^e siècle voit « l'achèvement du processus de concentration des décisions à Nantes même, ce au détriment définitif des petits ports de la "rivière" »³⁶. Ces affirmations méritent une vérification et peut-être des précisions dans la mesure où Laurent Roblin, dans une analyse plus récente, pense qu'il faut revoir le commerce maritime nantais à la baisse pour les années 1660-1674. En effet, le rôle des petits ports situés à proximité a été selon lui sous-estimé³⁷.

Essai de mesure

La documentation disponible ne permet pas de retracer précisément l'évolution des armements maritimes pour l'ensemble du xvii^e siècle. L'inventaire des vaisseaux de 1664, commandé par Colbert, fournit les premières données fiables : il s'agit de recenser dans tous les ports du royaume « le nombre de vaisseaux appartenans aux sujets du roy »³⁸. Pour la toute fin du siècle, les chiffres issus des rôles d'armement du système des classes peuvent être confrontés aux indications fournies par Béchameil de Nointel.

À partir du procès-verbal des visites de 1664 et d'une table récapitulative, Laurent Roblin a construit un tableau de ce qu'il appelle la « flotte commerciale nantaise »³⁹. Il retient pour qualifier un navire de « nantais » « tout bâtiment dont la majeure partie des propriétaires est nantaise, quel que soit son port d'attache (point d'ancrage) ». Ce critère permet de retenir 31 navires de plus de 40 tx ; « le chiffre est sensiblement inférieur à celui de la table récapitulative, dont le total de 40 bâtiments correspond, à une unité près, à l'ensemble de la marine marchande du comté nantais (il est possible de joindre à ce groupe

35 Jean Bérenger et Jean Meyer, *La Bretagne à la fin du xvii^e siècle d'après le rapport de Béchameil de Nointel*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1976, p. 123.

36 Jean Meyer, « Le commerce nantais du xvi^e au xviii^e siècle », dans Paul Bois (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 134.

37 Laurent Roblin, *Le « Commerce de la mer ». Nantes : 1680-1730*, thèse de troisième cycle, université Paris-Sorbonne, 1987, t. 1, p. 93.

38 Bibliothèque nationale (ensuite BN), VC Colbert 199, procès-verbaux de l'inventaire des vaisseaux de 1664. Un aspect particulier aux ports de la presqu'île guérandaise est de bénéficier d'une double inspection. Les bâtiments de ces sites sont en effet recensés dans une partie rédigée par Jacques Charrette pour le comté de Nantes et dans une autre écrite par Charles Cady pour l'Amirauté de la juridiction royale de Guérande. Les indications se recoupent largement.

39 Laurent Roblin, *Le « Commerce de la mer »...*, op. cit., t. 1, p. 86-88.

un petit navire à un pont de 38 tx : “*La Désirée*”) ». Sur ces 32 bâtiments, 23 pratiquent la pêche morutière.

Une autre exploitation de cet inventaire consiste à relever, port par port, les bâtiments morutiers du comté nantais : ils sont au nombre de 36 pour un tonnage total compris entre 3 013 et 3 228 tx. Nantes compte ainsi 7 navires morutiers, Le Croisic 6, Le Pouliguen 1, Saint-Nazaire 4, Méan paroisse de Montoir 2, Pornic 10, Bourgneuf 4 et La Bernerie 1. Retenons que les navires des ports de la Baie sont d’une taille inférieure à ceux du Croisic, parfois même de dimensions modestes – entre 38 et 50 tx –, et paraissent spécialisés dans la pêche à la morue verte.

112

Les fonds de la sénéchaussée royale de Guérande, dite « Amirauté » de Guérande, donnent des renseignements supplémentaires par l’intermédiaire de registres de passeports et de congés, conservés pour les années 1675⁴⁰ et 1681⁴¹ : respectivement 4 et 5 navires croisicais sont armés à la pêche à la morue sèche. S’agissant des ports de la Baie, les ordres de grandeur de l’inventaire de 1664 se retrouvent également pour le milieu des années 1680⁴². Néanmoins, le fait marquant, par rapport à 1664, est l’augmentation de la taille des bâtiments équipés. La source montre également une concentration croissante des armements sur les sites de Pornic et de La Bernerie aux dépens de Bourgneuf.

Pour les ports du Poitou, Saint-Gilles – qui a participé à la pêche à la morue au XVI^e siècle – ne compte qu’un seul navire morutier en 1664. En ce qui concerne les Sables-d’Olonne, la situation est tout autre. André Lespagnol estime que ce site est le « principal port d’armement de la façade atlantique en cette fin de XVII^e siècle, orienté vers la pêche à la morue verte »⁴³. En 1664, on y dénombre 74 navires, d’environ 70 tx chacun, qui « ne vont ordinairement qu’au voiage de la Terre-neuve pescher la moulue verte où ils sont tous presentement »⁴⁴. D’après l’enquête de 1683, il y a 77 navires hauturiers totalisant 4 194 tx⁴⁵. Ce port se classe alors au troisième rang des sites d’armements morutiers par le tonnage, derrière Saint-Malo – 79 navires pour 11 695 tx – et Le Havre – 70 bâtiments

40 ADLA, B 5075, Amirauté de Guérande, enregistrements des congés, année 1675.

41 *Ibid.*, B 5076, *idem*, enregistrements des passeports, année 1681.

42 Alain Demerliac, *La Marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi Soleil de 1661 à 1715*, Nice, Éditions Omega, 1995, p. 244-245. L’auteur publie un document de la Chambre de commerce de Dunkerque, reproduisant le « Rôle général des Bâtiments de mer employés au commerce pendant les années 1683, 1684, 1685 et 1686 », pour l’ensemble des ports français.

43 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. I, p. 251.

44 BN, VC Colbert 199, procès-verbaux..., folio 43.

45 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. I, p. 251.

pour 6 000 tx. En 1698, un mémoire anonyme permet de comptabiliser 80 navires morutiers pour les Sables-d'Olonne, dont la moitié fait deux voyages par an⁴⁶.

Béchameil de Nointel affirme à la fin du xvii^e siècle que « les commerces principaux auxquels les marchands naturels de Nantes se sont particulièrement attachés, sont ceux des isles de l'Amérique, du banc de Terre Neuve. Ils en font très peu ailleurs pour leur compte »⁴⁷. La flotte morutière ne représente, selon l'intendant, « pas plus de 30 navires depuis 70 jusqu'à 300 tx pour le département de Nantes »⁴⁸. L'auteur englobe dans son estimation l'ensemble des ports du comté nantais. Cette trentaine de bâtiments morutiers est à rapprocher des 36 de l'inventaire de 1664 et permet d'accréditer l'idée d'un maintien de l'armement pour la grande pêche dans le dernier tiers du xvii^e siècle. Selon les rôles d'armements, Nantes assure jusqu'à la moitié de ces 30 expéditions morutières : 15 départs enregistrés en 1698, 10 en 1699 et 9 en 1700⁴⁹.

Au total, le comté nantais – Nantes, les ports de l'estuaire de la Loire, du pays de Guérande et de la baie de Bourgneuf – ne soutient pas la comparaison avec les grands centres d'armements morutiers du royaume que sont Les Sables-d'Olonne, Le Havre et surtout Saint-Malo : il n'est qu'un centre secondaire dans ce domaine.

Armateurs et propriétaires des navires morutiers

Dans la majorité des cas, un bâtiment compte plusieurs propriétaires ou « portionnaires »⁵⁰. Le but principal de ce système semble être la limitation des risques. En cas de perte du navire, le coût financier ne repose pas uniquement sur un seul marchand. Ce mode d'association intéresse le dépositaire d'une part de navire aux profits mais aussi aux pertes éventuelles d'un voyage. Le partage des risques peut également correspondre à un partage des frais lors de l'équipement d'un bâtiment de plus grosse taille, ou bien permettre de monter une expédition plus ambitieuse. Pour déterminer les noms et origines des propriétaires des bâtiments, les informations issues de l'inventaire de 1664⁵¹

46 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française...*, op. cit., t. II, p. 584.

47 Jean Bérenger et Jean Meyer, *La Bretagne à la fin du xvii^e siècle...*, op. cit., p. 123.

48 *Ibid.*, p. 125.

49 ADLA, C 1185-1188, département de Nantes, rôles d'armements, années 1694 à 1701. Il est difficile de rapprocher ces chiffres liés aux armements de ceux des retours présentés dans le tableau 2. En effet, bon nombre de retours de navires se font soit à la fin de l'année civile de l'année de départ, soit au début de l'année suivante.

50 Un « portionnaire » est le détenteur d'une partie d'un navire. Le terme de « parsonnier » est employé comme synonyme.

51 Voir annexe 2 : trois tableaux, construits à partir de l'inventaire de 1664, permettent de visualiser l'ensemble des navires morutiers du comté nantais avec leurs propriétaires.

peuvent être confrontées aux actes de ventes de navires ou de portions de navires contenus dans les archives notariales.

Pour Le Croisic, le *Saint-Michel*, le *Louys*, la *Nativité* et le *Jacques* ont tous été construits sur place. Quant au *Saint-Jean*, il sort des chantiers du Pouliguen. Seule la *Catherine* a été bâtie dans les chantiers situés à la Fosse de Nantes. Enfin, l'*Église* est dite de « fabrique hollandaise ». Cette prééminence de la construction locale peut être interprétée comme un signe de dynamisme. Mis à part l'*Église*, qui ne compte que des propriétaires du Croisic, des Nantais sont « portionnaires » des cinq autres bâtiments. Pour le *Saint-Jean*, la déclaration est incomplète car le rapport précise que le vaisseau appartient « en partis aux habitans de Nantes ». L'ancienneté de la participation du Croisic à la grande pêche amène à s'interroger sur le moment à partir duquel des Nantais sont devenus portionnaires de navires dans ce port. Jean Tanguy considère que ce fut dans la seconde moitié du XVI^e siècle⁵².

114

Les dépouillements des archives notariales nantaises effectués pour les années 1650 à 1664 révèlent notamment des embarcations qui ne sont pas indiquées en 1664. C'est le cas par exemple du *Saint-Philippe* du Croisic, 200 tx, cité dans un acte en 1659⁵³. Ses propriétaires sont énumérés : 5 sont des Nantais et 1 seul, Jean Verdier, du Croisic. Parmi les navires mentionnés dans l'inventaire de 1664, certains, comme la *Catherine*, semblent appartenir très majoritairement à des marchands nantais depuis leur construction. Ainsi, plusieurs actes de cessions de portions de ce navire sont enregistrés en 1659⁵⁴ et en 1663⁵⁵. Dans les deux minutes de 1659, des Nantais sont nommés comme vendeurs et acheteurs. En ce qui concerne la *Nativité*, construite vers 1660, l'achat d'une portion du bâtiment par un Nantais paraît intervenir en 1661, lorsque Jean Lebreton du Croisic, propriétaire des trois quarts du navire, en cède un quart à Thomas Barnaval de Nantes⁵⁶. Deux autres ventes, datées de 1663, attestent de l'acquisition par des Nantais de parts du *Louis* et du *Saint-Jacques*⁵⁷.

Au sujet des embarcations de la baie de Bourgneuf, la même remarque que pour la presque île guérandaise peut être faite : des chantiers locaux ont bâti la majorité des navires. Certains bâtiments de Nantes, recensés en 1664, ont même été construits dans des ports de la Baie. Ainsi, « le *Désiré*, du port de 70 tx ou environ, commandé par le capitaine Arnaud, fabriqué audit port de Pornic y a fort longtemps ». Il s'agit peut-être d'un navire pornicais racheté

52 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. I, p. 152.

53 ADLA, 4 E 2 / 1926, 48, minutes Verger, 13 janvier 1659.

54 *Ibid.*, 4 E 2 / 1926 et 1927, *id.*, année 1659.

55 *Ibid.*, 4 E 2 / 1935, *id.*, 15 octobre 1663.

56 *Ibid.*, 4 E 2 / 1930, *id.*, 24 mars 1661.

57 *Ibid.*, 4 E 2 / 1935, *id.*, 16 novembre 1663.

par des marchands nantais, comme le suggère un acte notarié de 1652. Par ce contrat, Marc Dudouet, marinier demeurant à Pornic, « maître après dieu et portionnaire pour les trois quarts du navire », vend à Jean Merceron, sieur de La Poitevineière, et Denys Letorg, tous deux marchands à Nantes, la moitié des parts du navire, pour un montant de 2 420 l.t. Ce bâtiment doit se rendre à la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve l'année suivante⁵⁸. Un autre morutier nantais, nommé dans l'inventaire de 1664, a également été fabriqué dans un port de la Baie : le *Saint Nicolas*, 60 tx. Par ailleurs, des Nantais sont présents comme portionnaires de plusieurs embarcations, précisément dans 10 des 16 bâtiments nommés dans l'inventaire de 1664. Ils semblent manifester une préférence pour les navires de fort tonnage (le *Saint-Pierre*, le *Saint-Jean-Baptiste*, *La Vierge*, *La Trinité* et le *Caesar*), lesquels sont relativement récents : ils ont été construits entre 2 et 4 années auparavant. Ce choix de s'intéresser aux navires de tonnages élevés correspond sans doute aux possibilités financières supérieures des marchands du port ligérien et à leur volonté de disposer d'outils suffisamment grands pour le transport des marchandises. Certaines déclarations suggèrent un véritable mouvement d'appropriation des embarcations des ports situés à proximité par des marchands nantais. Les archives notariales des années 1650 confirment l'offensive des Nantais sur la flotte de la Baie. Certaines de ces embarcations ne sont pas présentes dans l'inventaire de 1664. La raison en est peut-être que ces bâtiments, atteints par l'usure ou pris en mer, ne naviguent plus. Un acte de 1654 témoigne de la cession par Martin Delaunay à René Berthelot, tous deux marchands à Nantes, de « la quart partye d'une barque nommée *La Petite Cathau de Pornic* », dont Delaunay possédait la totalité⁵⁹. Il est précisé ensuite que la barque est partie à la pêche sur le grand banc de Terre-Neuve. Un autre document, daté de 1655, rend compte du rachat de portions du *Gilles* de Pornic, 70 tx, pris au large de Belle-Île par un bâtiment espagnol à son retour du banc de Terre-Neuve⁶⁰. La minute mentionne Joseph Roland, marchand de draps de soie à Nantes, comme portionnaire pour 1/8^e de cette embarcation.

L'exemple de la barque la *Sainte-Anne*, de Pornic, 35 à 40 tx, illustre la complexité que représente la connaissance de la flotte d'un port pratiquant des voyages transatlantiques, en raison de la modestie de son tonnage. Par ailleurs, c'est l'occasion de montrer, à travers un cas concret, comment se fait le passage d'une propriété en majorité composée de gens de la Baie à une domination nantaise. En avril 1657, Michel Le Ray, de Pornic, déclare être « propriétaire

58 *Ibid.*, 4 E 2 / 1471, 244, minutes Mariot, 07 décembre 1652.

59 *Ibid.*, 4 E 2 / 1919, 84, *id.*, 05 août 1654.

60 *Ibid.*, 4 E 2 / 1920, 20, *id.*, 16 janvier 1655.

pour trois quart et un douzième de la barque nouvellement »⁶¹. Par cette minute, il délaisse à Pierre Leclerc, marchand résidant à Nantes, 1/8^e de la barque. Dans un autre acte, Le Ray vend à Julien Forget, de Nantes également, 1/8^e de la *Sainte-Anne*⁶². Les deux minutes précisent que le 16 octobre 1657, Le Ray cède 1/24^e du bâtiment aux deux acheteurs nommés ci-dessus, ces derniers possèdent donc chacun 1/6^e de l'embarcation. Auparavant, dans une minute datée du 1^{er} octobre 1657, Jean Leclerc l'aîné et René Berthelot, marchands de Nantes, avaient acquis de Michel Le Ray 2/6^e de la barque⁶³. Enfin, un autre acte de 1664, concernant le radoub de la *Sainte-Anne* en vue d'un voyage à destination des bancs de Terre-Neuve, mentionne les différents propriétaires de l'embarcation⁶⁴. On retrouve Michel Le Ray pour 1/6^e, Gabriel Ernault de La Bernerie pour 1/6^e, et les marchands nantais cités pour les deux autres tiers.

Sur les côtes du Poitou, Jean Tanguy met en évidence, pour les premières décennies du xvii^e siècle, « l'emprise grandissante exercée par les marchands nantais. [...] Elle a peut-être été accélérée par la catastrophe de 1628 qui élimine, au moins provisoirement, le dangereux concurrent rochelais »⁶⁵. L'inventaire de 1664 révèle l'existence d'un bâtiment morutier fabriqué à Saint-Gilles classé parmi ceux du comté de Nantes : la barque nommée l'*Urbaine*, 50 tx, dont Julien Forget de Nantes déclare être propriétaire. Dans ce port, localisé au débouché de la Vie, le texte ne mentionne que « sept à huit barques de grandeur de quatre jusques à quinze tonneaux », et rien de plus⁶⁶. La flotte se concentre aux Sables-d'Olonne. Recensés dans l'inventaire de 1664, « les navires appartiennent en partie aux marchands des villes de Bourdeaux, La Rochelle, Nantes et Paris »⁶⁷. Malheureusement, l'enquête n'en dit pas davantage. Les archives notariales nantaises témoignent de prises de participations de Nantais dans des navires sablais. Cependant, ces investissements semblent moins importants que pour les bâtiments du Croisic ou ceux de la baie de Bourgneuf. Deux documents notariés de 1650 et 1651 sont des « procompts »⁶⁸ entre Baptiste Coignaud, marchand, demeurant au faubourg de Richebourg, paroisse de Saint-Clément à Nantes, et Charles Petiot, notaire et bourgeois résidant aux Sables-d'Olonne⁶⁹. Ces actes doivent solder les comptes faits à propos « de la part et portion en quoy ledit Coignaud est fondé dans les navires qu'il a audits Sables avecq ledit

61 *Ibid.*, 4 E 2 / 1922, 123, *id.*, 16 avril 1657.

62 *Ibid.*, 4 E 2 / 1922, 124, *id.*, 16 avril 1657.

63 *Ibid.*, 4 E 2 / 1923, 83, *id.*, 01 octobre 1657.

64 *Ibid.*, 4 E 2 / 1936, *id.*, 15 mars 1664.

65 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. I, p. 158.

66 BN, VC Colbert 199, procès-verbaux..., folio 44.

67 *Ibid.*, folio 43.

68 Le « procompt » est un bilan financier entre deux parties.

69 ADLA, 4 E 2 / 1193, 149 et 1194, 128, minutes Lebreton, 22 août 1650 et 14 juin 1651.

Petiot ». Malencontreusement, ni les noms des navires, ni les portions possédées par le Nantais ne sont précisés. D'autres documents notariés, instrumentés entre 1680 et 1697, confirment l'impression. Quatre montrent des contributions relativement faibles de Nantais et quatre autres des investissements plus importants. Ainsi, deux actes de 1685 témoignent du rachat des trois quarts du *Phenix* des Sables-d'Olonne, 120 tx, par un marchand de La Rochelle⁷⁰. Parmi les vendeurs, René Montaudouin, sieur de La Robretière, possédait un quart du bâtiment, François Lucas et Charles Gauvain, sieur de La Bihinière, disposaient chacun d'1/8^e de l'embarcation. Ainsi, des Nantais étaient propriétaires d'au moins la moitié du *Phenix*. Un contrat de vente, passé en 1687, atteste de la cession de l'intégralité du *Dauphin* des Sables-d'Olonne, 130 tx, par des marchands des Sables à un groupe d'acheteurs, majoritairement composé de Nantais, pour la somme de 7 800 l.t.⁷¹. Chez les acheteurs, sont présents Charles Souyn, Michel Despinoze, François Sauvaget, Guillaume Guilloré, Jean Leclerc de Nantes, ainsi que René Bellinger du Croisic. Malgré ces exemples, il semble impossible de conclure que les négociants de la cité ligérienne possèdent une part importante de la flotte de la cité sablaise.

Au terme de cette présentation de l'inventaire des vaisseaux de 1664 et des actes notariés nantais réunis à partir du milieu du xvii^e siècle, quel bilan tirer ? Les sources montrent que des Nantais réalisent des investissements importants dans les ports situés aux portes de l'estuaire de la Loire : Le Croisic et la baie de Bourgneuf. S'agissant des sites du littoral sud de la Bretagne, les minutes notariales témoignent de quelques participations de Nantais. Néanmoins, le faible nombre de bâtiments armés par ces ports ne permet pas de conclure à une domination nantaise sur leurs navires morutiers. En ce qui concerne les Sables-d'Olonne, plusieurs participations sont attestées. Cependant, étant donnée l'ampleur des armements morutiers de ce site, on se gardera de suggérer une quelconque mainmise nantaise sur la propriété des bâtiments sablais. Parmi les Nantais qui acquièrent des portions de navires morutiers, se trouvent un bon nombre de destinataires de cargaisons, mentionnés dans la première partie : la famille Forget, François Fleuriau, ou encore Charles Souyn⁷². Certains des marchands nommés jouent également un rôle important dans les premiers

70 *Ibid.*, 4 E 2 / 706, 457 et 460, minutes Duteil, 20 juillet 1685 et 21 juillet 1685.

71 *Ibid.*, 4 E 2 / 709, 380, *id.*, 04 janvier 1687.

72 *Ibid.*, 4 E 2 / 1933, minutes Verger, 19 novembre 1662. Le testament de François Fleuriau rend compte de son investissement dans le secteur morutier. Plusieurs marchés relatifs aux poissons sont mentionnés, dont deux pour des morues d'Islande. Il déclare par ailleurs posséder des parts dans trois vaisseaux, dont au moins deux, le *Saint-Jean-Baptiste*, 120 tx, et *La Vierge*, 80 tx, tous deux de Pornic, sont à la pêche à Terre-Neuve en 1664, d'après l'enquête commandée par Colbert.

armements antillais nantais, ce qui montre leur dynamisme. Parmi eux, on retrouve les Libault⁷³, les Despinoze, ou encore les Gauvain⁷⁴.

Les raisons qui poussent les Nantais à investir dans les navires morutiers des ports situés à proximité, sont difficiles à déterminer. Le contexte à prendre en considération au milieu du xvii^e siècle est celui de la crise des commerces traditionnels fondés sur le sel, le vin et les blés. Certes, le commerce antillais joue un rôle important, mais sa fréquence paraît faible, au moins jusqu'aux années 1660, marquées par le « décollage » dû à la révolution sucrière⁷⁵. Par conséquent, c'est par le biais de la pêche à la morue à Terre-Neuve que les Nantais ont sans doute commencé à armer directement des navires. Les prises de participations dans des navires croisicais, pornicais ou sablais ont permis aux marchands du port ligérien de bénéficier des connaissances acquises, en particulier par les équipages des morutiers, dans les domaines des techniques de navigation et de pêche. Une première phase du commerce maritime actif des Nantais a ainsi pu être caractérisée par un rachat ou une appropriation d'une partie de la flotte hauturière des ports situés le long de la proche façade atlantique.

118

Un autre facteur explicatif, d'ailleurs complémentaire, consisterait à insister sur la dépendance financière des marchands des ports environnants vis-à-vis des investisseurs nantais. En effet, Nantes est le lieu de décharge privilégié des cargaisons de morues, et c'est la place de crédit pour les marchands des ports environnants. Dès lors que les Nantais ont la volonté d'armer directement des vaisseaux, ils ont la possibilité de prendre des participations dans les bâtiments des ports situés à proximité.

Le recours aux prêts à la grosse aventure

Précisons d'emblée que la « cambie » est une appellation locale pour désigner un prêt à la grosse aventure. Guy Saupin définit ainsi la « cambie » : un propriétaire de navire reçoit d'une personne un capital, cette dernière

retient sur elle les « risques périls fortunes et aventures de pertes de mer, prises par gens de guerres, pirates et autres accidents, aux us et coutumes de la mer ».

73 Marion Tanguy, *Étude d'une famille de grands marchands nantais au xvii^e siècle : les Libault*, mémoire de T.E.R., Université de Nantes, 2007.

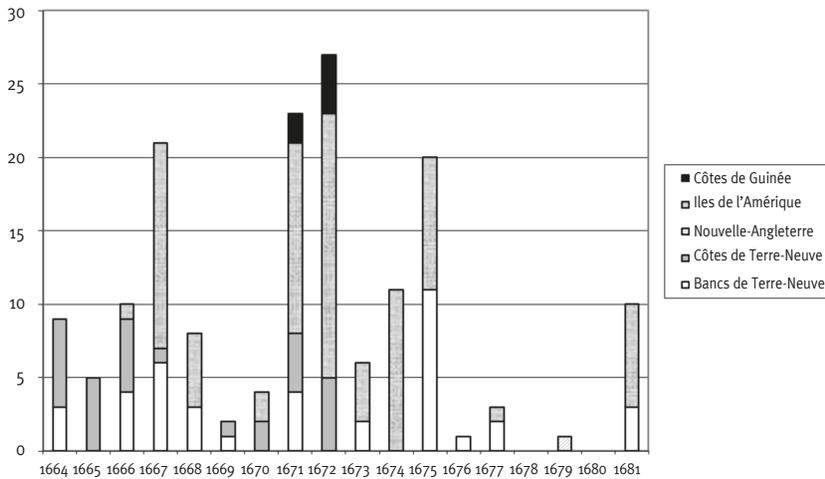
74 Guy Saupin, « Les marchands nantais et l'ouverture de la route antillaise 1639-1650 », dans Jean-Pierre Sanchez (dir.), *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du ponant et la découverte de la route antillaise, 1450-1650*, actes du colloque de Rennes (5-7 mai 1992), Rennes, PUR, 1995, p. 173-183 ; Chrystelle Laucoin, *La Naissance du trafic antillais 1638-1660*, mémoire de T.E.R., Université de Nantes, 1999, p. 83, 92 et 94.

75 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français...*, op. cit., p. 30. Selon l'expression de l'auteur, la révolution sucrière des années 1660 « fait passer les Antilles du stade de démarrage à celui de décollage ».

Quand le navire arrive à bon port, elle récupère son principal augmenté d'un intérêt calculé sur un taux fixé avant le départ ; si le navire ne rejoint pas la destination, la somme est perdue pour le prêteur⁷⁶.

Les minutes de Mathurin Verger contiennent 239 actes de « cambies » entre 1664 et 1681, pour un investissement légèrement supérieur à 195 000 l.t.⁷⁷. Pas moins de 161 de ces 239 contrats concernent des navires qui prévoient de faire des voyages transatlantiques : 40 à destination des bancs de Terre-Neuve, 29 des côtes de Terre-Neuve, 1 de la Nouvelle-Angleterre, 85 des îles de l'Amérique et 6 des côtes de l'Afrique pour une expédition de traite. Le montant total de ces prêts représente près de 128 000 l.t.

Graphique 1. Destinations des navires concernés par les actes de « cambies » relevés dans les liasses de Mathurin Verger entre 1664 et 1681



Le graphique témoigne de la forte irrégularité des enregistrements de prêts. Cette caractéristique est difficile à expliquer, dans la mesure où des actes ont pu disparaître au fil du temps. Cependant, l'année du début de la guerre de Hollande (1672-1678) correspond à celle où le total d'actes est le plus important⁷⁸. Il est possible d'interpréter ce recours aux prêts, de la part des propriétaires de navires, comme une volonté de se prémunir, en cas de prise du bâtiment.

La domination des navires envoyés en direction des îles de l'Amérique s'inscrit dans l'évolution des destinations des armements nantais. Ainsi, le choix du commerce antillais s'effectue entre 1664 et la fin du XVII^e siècle. Le total des

⁷⁶ Guy Saupin, *Nantes au XVII^e siècle. Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, p. 224.

⁷⁷ ADLA, 4 E 2 / 1936-1963, minutes Verger, années 1664 à 1681. Quand plusieurs navires étaient impliqués dans un même acte, ils ont été considérés comme résultant de prêts différents.

⁷⁸ La guerre est déclarée par la France en mars 1672.

sommes engagées dans ces prêts s'élève à un peu plus de 73 000 l.t. Les bâtiments armés vers l'Amérique septentrionale bénéficient également d'investissements importants : 22 900 l.t. pour ceux qui vont à la pêche à la morue verte, soit une moyenne de 570 l.t. environ par prêt, et un peu plus de 24 000 l.t. pour ceux qui se rendent à la pêche à la morue sèche, soit une moyenne par prêt avoisinant les 830 l.t. Les taux de profit oscillent entre 14 et 45 % pour les navires dirigés vers les bancs de Terre-Neuve, et entre 18 et 30 % pour ceux pratiquant la pêche sédentaire. Il convient de préciser qu'aucun prêt à la grosse n'est passé pour un voyage à la pêche sur les côtes de Terre-Neuve pendant la guerre de Hollande, tandis que les plus forts taux d'intérêts des navires pratiquant la pêche errante sont enregistrés durant ce conflit.

120

Afin d'étudier d'éventuels investissements de Nantais dans les armements morutiers des ports situés à proximité, il convient de déterminer les origines des prêteurs et des destinataires des fonds. Les Nantais fournissent près des trois quarts des sommes réunies. Parmi eux, un personnage extérieur au monde marchand prête presque 38 000 livres à la « cambie » entre 1667 et 1681, soit 40 % environ des 93 422 livres totalisées grâce aux actes dépouillés. Il s'agit de Nicolas Bachelier, seigneur du Pinier, demeurant rue de Verdun, paroisse Notre-Dame, à Nantes. Il est conseiller au présidial et a exercé la fonction d'échevin de 1654 à 1657. Cet exemple illustre les possibilités offertes aux officiers d'investir dans le commerce maritime même s'il est exceptionnel par son ampleur et sans équivalent à Nantes⁷⁹.

79 Vincent Gallais, « Les comportements économiques des gens de justice nantais sous Louis XIV (1661-1715) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 104, 1997, n° 2, p. 59-77. Une comparaison peut être effectuée grâce à l'étude de Bertrand Gautier, *Le Monde du négoce dans les ports du Ponant sous Richelieu et Mazarin (vers 1625-vers 1660). Les exemples de Bordeaux et de Rouen*, thèse de doctorat en histoire, université Bordeaux III, 1996, t. I, p. 103-111, et t. II, p. 444-447. À partir des actes de prêts à la grosse aventure relevés dans les minutiers bordelais des années 1630-1635, 1645-1650 et 1655-1660, l'auteur s'interroge sur la provenance des capitaux investis : « L'argent devait venir en partie des milieux non marchands, noblesse et magistrature, et extérieurs à Bordeaux, Paris et Amsterdam. S'il est relativement facile d'identifier les apports extérieurs, nous n'avons que rarement trouvé des prêteurs venant du monde non marchand ». Les investisseurs importants extérieurs au milieu marchand semblent donc rares à Bordeaux, mais les sommes prêtées sont très significatives, avec plus de 30 000 l.t. chacun entre 1655 et 1660.

Tableau 4. Origines géographiques des prêteurs indiqués dans les actes de « cambies » entre 1664 et 1681

Lieux de résidence du ou des prêteurs	Nombre d'actes de « cambies »	Sommes prêtées (en livres tournois)	Pourcentage / somme totale
La Rochelle	2	479	0,4
Nantes	105	93 422	73,1
Nantes et Tours	4	2 000	1,6
Nantes et Orléans	3	1 900	1,5
Nantes et Paris	1	300	0,2
Tours	4	3 937	3,1
Orléans	19	8 500	6,7
Orléans et Paris	1	3 000	2,3
Paris	22	14 200	11,1
TOTAUX	161	127 738	100

Les autres personnages impliqués dans ces contrats le sont pour des montants inférieurs : Étienne Huet, maître chirurgien demeurant à Nantes, prête tout de même un peu plus de 10 000 l.t. entre 1671 et 1676 ; Hiérosme Merceron, sieur de Bélanton, marchand résidant à Nantes, place par le biais de « cambies » 5 700 l.t. entre 1668 et 1673 ; Jacques Danguy, sieur du Plessis, marchand à Nantes, investit 4 500 l.t. entre 1673 et 1675. Les actes de prêts montrent des possibilités d'associations pour placer de l'argent dans le commerce maritime. Ainsi, en 1664, Pierre Audet, demeurant Nantes, reçoit 2 000 l.t. sur 4 navires qui doivent se rendre sur les côtes de Terre-Neuve à la pêche à la morue sèche⁸⁰. Les prêteurs sont Julien Gérard, sieur de Nays, de Nantes, et Jacques Aubry, marchand demeurant à Tours. Comme dans ce dernier exemple, des investisseurs non Nantais sont également mentionnés. L'axe ligérien semble ici déterminant, avec la présence de Tourangeaux, d'Orléanais et de Parisiens. Même si la capitale du royaume n'est pas située sur le fleuve Loire, la connexion avec Nantes est largement assurée par lui et par le réseau des canaux. Par contre, aucune « cambie » relevée n'indique un prêteur résidant dans un port situé à proximité de Nantes.

⁸⁰ ADLA, 4 E 2 / 1936, minutes Verger, 16 janvier 1664.

Tableau 5. Origines des emprunteurs indiqués dans les actes de « cambie »
entre 1664 et 1681

Lieux de résidence du ou des emprunteurs	Nombre d'actes de « cambies »	Sommes reçues (en livres tournois)	Pourcentage / somme totale
Nantes et les pays nantais			
Nantes	66	53 825	42,1
Nantes et Paris	5	7 000	5,5
Nantes et Brest	1	500	0,4
Le Croisic	12	8 600	6,7
Saint-Gilles	8	5 950	4,6
Les Sables-d'Olonne	13	5 100	4,0
Bourgneuf	5	3 040	2,4
La Bernerie	2	2 000	1,6
Pornic	3	1 900	1,5
Le Pouliguen	2	1 000	0,8
Montoir	1	323	0,3
Penerf	1	300	0,2
Saint-Nazaire	1	200	0,2
Autres lieux			
Orléans	25	28 000	21,9
La Rochelle	6	6 000	4,7
Paris	3	1 500	1,2
Nouvelle Angleterre	1	600	0,5
Dunkerque	1	500	0,4
Marseille	1	300	0,2
Martinique	1	300	0,2
Honfleur	1	250	0,2
Saint Christophe	1	150	0,1
Non indiqué	1	400	0,3
TOTAUX	161	127 738	100

122

Il faut d'abord souligner la diversité des lieux de résidence des emprunteurs. La différence est marquante par rapport à la liste des investisseurs, beaucoup plus réduite. Les emprunteurs de Nantes représentent le groupe le plus important avec 42,1 % du montant total. Le croisement de la liste des emprunteurs nantais avec celle des prêteurs révèle que plus de la moitié des 53 825 l.t. est avancée par des habitants de la cité ligérienne.

Les emprunteurs demeurant dans des ports situés à proximité de Nantes – Penerf, Le Pouliguen, Le Croisic, Saint-Nazaire, Montoir, Pornic, La Bernerie, Bourgneuf, Saint-Gilles et Les Sables-d'Olonne – sont mentionnés dans 48 contrats pour un montant de 28 413 l.t., soit 22,2 % de la somme totale. Les investisseurs sont des Nantais pour 25 913 l.t., soit 91,2 % du montant, des Orléanais pour 1 100 l.t., et des Parisiens pour 1 400 l.t. Les prêts sont faits pour

des navires qui doivent se rendre sur les bancs de Terre-Neuve dans 27 cas, vers les côtes de Terre-Neuve dans 6 cas, enfin aux Antilles dans 15 cas.

Quatre ports ou ensembles portuaires concentrent la plus grande partie de l'investissement : Le Croisic 8 600 l.t., les sites de la baie de Bourgneuf 6 940 l.t., Saint-Gilles 5 950 l.t. et Les Sables-d'Olonne 5 100 l.t. Cette géographie est conforme aux éléments mis en évidence pour les propriétés des vaisseaux : les sites dans lesquels les Nantais sont présents en tant que propriétaires sont également ceux qui attirent des prêts en argent. La place occupée par Saint-Gilles paraît toutefois surévaluée par rapport à son rôle dans la pêche morutière dans la seconde moitié du xvii^e siècle. Il s'agit d'une illustration de l'étroitesse des liens entretenus par les Nantais avec le port situé à l'embouchure de la Vie. Cependant, il n'est pas possible de conclure, avec ces éléments partiels, à une dépendance financière généralisée des ports situés à proximité de Nantes. Plus modestement, ces contrats donnent des exemples de contributions, essentiellement nantaises, aux armements transatlantiques auxquels participent des habitants des ports environnants.

En janvier 1671, Pierre Ernaud demeurant à La Bernerie, « bourgeois et propriétaire pour un quart et un seizième et fretteur et avituailleur pour un autre quart » de la *Marie Angélique*, 150 tx, prête à partir de Pornic pour les côtes de Terre-Neuve, emprunte deux fois 1 000 l.t. à la grosse aventure⁸¹. Il est difficile de chiffrer le coût de l'expédition, cependant il peut varier de 13 000 à 16 000 l.t. La contribution de Pierre Ernaud doit sans doute avoisiner la moitié de cette somme, soit entre 6 500 et 8 000 l.t. Par conséquent, l'emprunt de 2 000 l.t. pèse peut-être entre 25 et 30 % de la somme nécessaire à ce marchand de La Bernerie pour la mise en place de l'expédition.

Un marchand, propriétaire en portions sur plusieurs navires, peut également emprunter de l'argent pour l'aider à financer ses participations aux armements. En effet, les sommes à avancer peuvent être importantes pour lui. Ainsi, en 1675, André Guilloton, marchand et bourgeois de navires, demeurant aux Sables-d'Olonne, agissant en tant que procureur de son frère René, habitant également Les Sables, emprunte 3 500 l.t. à la « cambie » de Jacques Danguy, sieur du Plessis, sur les campagnes morutières de 6 navires différents, jaugeant tous 90 tx⁸². La somme se répartit de la manière suivante : 600 l.t. sur la *Misericorde*, le *Joseph*, le *Louis*, la *Fleur de Lys* et l'*Estienne* ; 500 l.t. sur la *Prudence*. René Guilloton est propriétaire pour 3/8^e du premier bâtiment, pour un quart des deux embarcations suivantes, pour 3/16^e de la *Fleur de Lys* et de l'*Estienne*, enfin pour 1/8^e de la *Prudence*. En considérant le coût d'un armement morutier d'un

⁸¹ *Ibid.*, 4 E 2 / 1951, *id.*, 20 janvier 1671.

⁸² *Ibid.*, 4 E 2 / 1957, *id.*, 26 janvier 1675.

navire de cette taille, pour un voyage sur les bancs – autour de 8 000 l.t. – René Guilloton doit investir respectivement une fois 3 000 l.t., deux fois 2 000 l.t., deux fois 1 500 l.t. et une fois 1 000 l.t. Même si les emprunts ne représentent pas un pourcentage important des montants requis – de 20 % jusqu'à 50 % dans le cas de la *Prudence* –, le recours à ce type de contrat peut correspondre pour le marchand des Sables-d'Olonne à un besoin d'argent frais pour équiper des navires, alors même que la liquidation de la précédente campagne de pêche n'est pas forcément terminée.

124

D'ailleurs, les dépouillements d'archives notariales effectués pour la décennie 1680 montrent des situations où des marchands des Sables-d'Olonne sollicitent régulièrement des investisseurs nantais pour les mêmes navires, avant leur départ pour les bancs. C'est le cas de François Bruneau, marchand de Nantes, « au nom et se faisant fort pour noble homme Laurent Bouhier bourgeois et marchand demeurant au bourg des Sables d'Olonne ». En octobre 1682, François Bruneau emprunte 2 500 l.t. de Nicolas Bachelier sur 6 navires des Sables-d'Olonne, jaugeant 80 tx, partis pour des voyages de tard⁸³. En avril 1683, François Bruneau réunit un montant équivalent du même investisseur, toujours sur les portions de 6 navires morutiers sablais, partis pour des campagnes de prime⁸⁴. La ventilation de l'argent, identique dans les deux contrats, se fait selon l'importance des parts possédées par Laurent Bouhier : 1 000 l.t. sur la *Nativité* dont il détient la moitié, 500 l.t. sur la *Jeanne* dont il détient 3/8^e, trois fois 250 l.t. sur l'*Esprit*, la *Famille* et le *Bien Acquis*, dont il détient un quart, enfin 250 l.t. sur le *Don de Dieu* dont il détient 1/6^e.

En tout état de cause, la sollicitation par des marchands des ports situés à proximité de la cité ligérienne de capitaux nantais pour aider à la mise en place d'expéditions en direction de Terre-Neuve peut traduire une certaine forme de dépendance financière, en particulier si le montant emprunté représente une part importante de leurs contributions aux armements.

*

La grande pêche occupe une place centrale dans l'évolution du port de Nantes au XVII^e siècle. Au-delà du fait qu'elle représente la première expérience d'armement transatlantique pour les habitants de la cité ligérienne, cette activité a également permis une accumulation de capital pour les marchands : la plupart des grandes familles du négoce nantais ont investi, à des degrés divers, dans la filière morutière.

83 *Ibid.*, 4 E 2 / 1964, *id.*, le 24 octobre 1682.

84 *Ibid.*, 4 E 2 / 1965, *id.*, le 23 avril 1683.

Dans le secteur morutier, les Nantais semblent d'abord avoir profité d'une rente de situation, en laissant les bâtiments venir décharger sur la Loire et en contrôlant le marché de ce produit – xvi^e siècle et première moitié du xvii^e siècle – ; ils ont ensuite, à partir du milieu du siècle, pris possession d'une part importante des flottilles morutières des ports environnants, contribuant ainsi au passage à un armement maritime direct. L'inventaire des vaisseaux de 1664 renvoie clairement l'image d'un comté nantais axé sur la pêche hauturière dans le domaine maritime. Toutefois, les Nantais délaissent la morue pour le commerce antillais dans le dernier tiers du xvii^e siècle. Le port ligérien retrouve cependant sa rente de situation en continuant à réceptionner les poissons.

Dans l'organisation de « l'aire portuaire de Nantes », la répartition apparaît nettement entre le commerce colonial – droiture et traite négrière –, apanage du pôle de commandement nantais, et la pêche à la morue en Amérique septentrionale, « sous-traitée » aux ports situés à proximité, en particulier ceux de la presqu'île guérandaise, de la baie de Bourgneuf et des Sables-d'Olonne. Ce partage des armements résulte du choix, fait par les marchands de la cité ligérienne, d'investir massivement dans le commerce antillais, et de la législation royale qui entérine en quelque sorte leur option, en mettant en place le système de l'Exclusif. Comme l'indique Jean Meyer, la prudence proverbiale des Nantais « implique cependant une double audace : tout trafic médiocrement rémunérateur est assez vite abandonné au profit d'une autre spéculation »⁸⁵.

85 Jean Meyer, « Le commerce nantais... », art. cit., p. 123.

ANNEXE 1 : NANTES ET LES PORTS SITUÉS À PROXIMITÉ
(CARTE DE SITUATION)



**ANNEXE 2 : PROPRIÉTAIRES DES NAVIRES MORUTIERS
DES PORTS DE L'AMIRAUTÉ DE NANTES,
D'APRÈS L'INVENTAIRE DES VAISSEaux DE 1664⁸⁶**

Propriétaires des navires morutiers des ports de Nantes et de l'estuaire de la Loire

Nom du navire (année de construction)	Tonnage (en tx)	Port d'attache	Propriétaire(s)	Lieu de Résidence	Portion
<i>Un vaisseau</i> (construit en 1664)	80	Nantes	Julien NAU	Nantes	?
<i>La Marie</i> (environ 5 ou 6 ans)	80	Nantes	Julien NAU	Nantes	3/8
<i>La Providence</i> (acheté en 1650)	150	Nantes	Pierre AUDET	Nantes	?
<i>Le Saint-Pierre</i> (construit en 1664)	90	Nantes	Jacques HURÉ Sieur BOUCAUD Sieur PROUIN	Nantes	? ? ?
<i>Le Saint-Pierre</i> (environ 2 ans)	55	Nantes	Mathurin DUGAST	Nantes	1
<i>La Marguerite</i>	55	Nantes	Mathurin DUGAST Jean LEVESQUE	Nantes ?	2/3 1/3
<i>Le Saint-Mathieu</i> (environ 3 ans)	80	Nantes	Julien FORGET	Nantes	1/4
<i>Le Saint-Jean- Baptiste</i> (environ 2 ans)	80 à 90	Saint- Nazaire	Jacques HURÉ Sieur DESCAZAUX Michel BUROT Jean BESCARD	Nantes Nantes Nantes St-Nazaire	? ? ? ?
<i>Le Saint-Nicolas</i> (environ 4 ans)	60	Saint- Nazaire	Jacques HURÉ Sieur DESCAZAUX Sieur BERNARD	Nantes Nantes Bourgneuf	? ? ?
<i>Le Saint-Charles</i> (environ 3 ans)	90 à 120	Saint- Nazaire	Charles BORRÉ Jean SAUNIER	St-Nazaire St-Nazaire	? ?
<i>Le Bonnaventure</i> (environ 7 ans)	50	Saint- Nazaire	Habitants de Nantes François BERNARD	Nantes St-Nazaire	? ?
<i>Le Samson</i> (environ 10 ans)	70	Méan	Raoul SAMSON		
<i>Une barque</i> (environ 14 ans)	40	Méan	Raoul SAMSON		

⁸⁶ BN, VC Colbert 199, procès-verbaux..., folios 221-234 et 343-349.

Propriétaires des navires morutiers des ports de la presqu'île guérandaise

Nom du navire (année de construction)	Tonnage (en tx)	Port d'attache	Propriétaire(s)	Lieu de Résidence	Portion
<i>Le Saint-Michel</i> (construit en 1647)	160 à 180	Le Croisic	Étienne GRILLEAU	Nantes	1/4
			Pierre AUDET	Nantes	?
			La veuve SOUYN	Nantes	?
			Jean LECLERC l'aîné	Nantes	?
			La Veuve Adrien	Nantes	?
			Jean TOUSSAINT	Le Croisic	?
			Maudé LE QUERÉ	Le Croisic	?
<i>La Catherine</i> (environ 5 ans)	150 à 200	Le Croisic	Jacques HURÉ	Nantes	?
			Guillaume BOUCAUD l'aîné	Nantes	?
			Sieur AUDET	Nantes	?
			Claude MARION	Nantes	?
			Veuve SOUYN	Le Croisic	?
			Charles MORVAN		
<i>Le Louis</i> (environ 12 ans)	140 à 150	Le Croisic	Paul DESPINOZE	Nantes	?
			Étienne BUREAU	Nantes	?
			Charles MORVAN	Le Croisic	?
			Jean MADEC, sieur du Poulduc	Le Croisic	?
<i>La Nativité</i> (environ 4 ans)	110 à 120	Le Croisic	Jacques HURÉ	Nantes	?
			Paul DESPINOZE	Nantes	?
			GUILLORE	?	?
			PINARD	?	?
			Marc LE MAUGUEN	Le Croisic	?
<i>Le Jacques</i> (environ 3 ans)	80 à 90	Le Croisic	Paul DESPINOZE	Nantes	?
			Étienne BUREAU	Nantes	?
			Jean MADEC, sieur du Poulduc	Le Croisic	?
<i>L'Église</i> (environ 13 ans)	250 à 300	Le Croisic	Sr des FORGES- MAILLARD	Le Croisic	?
			Paul de GENNES	Le Croisic	?
			Jean GUILLORE	Le Croisic	?
			Sieur de LENIC-AUBIN	Le Croisic	?
			Sieur Le PORCEAU	Le Croisic	?
			Et autres		
<i>Le Saint-Jean</i> (construit en 1663)	70 à 80	Le Pouliguen	Sr de KERCARIOU Habitants de Nantes	Pouliguen Nantes	1/3 ?

Propriétaires des navires morutiers des ports de la baie de Bourgneuf

Nom du navire	Tonnage	Port d'attache	Propriétaire(s)	Résidence	Portion
<i>La Française</i> (5 ans)	45	Pornic	Sieur LE HOURS	Pornic	?
			Sieurs ERNAUD	La Bernerie	?
<i>Langlois</i> (10 ou 12 ans)	45 à 60	Pornic	Étienne GORGE	Nantes	?
			Sieur LECLERC	Nantes	?
			Sieurs ERNAUD	La Bernerie	?
<i>La Gabarre</i> (6 ans)	55	Pornic	Pierre MORAUD	Pornic	?
			Sieurs ERNAUD	La Bernerie	?
<i>Le Saint-Pierre</i> (10 ans)	90	Pornic	Sieur de La SANGLÈRE	Nantes	?
			Sr BRIANDIÈRE-FRANCOIS	Nantes	?
<i>Le St-Jean-Baptiste</i> (4 ans)	120	Pornic	Étienne GRILLEAU	Nantes	1/8
			Pierre AUDET	Nantes	?
			Jean RAMÉE	Nantes	?
			Jean LECLERC le jeune	Nantes	?
			Veuve ADRIEN	Nantes	?
			ERNAUD	Pornic	?
Jean COUEFFÉ	Pornic	?			
<i>La Vierge</i> (2 ans)	80	Pornic	Étienne GRILLEAU	Nantes	1/6
			Pierre AUDET	Nantes	?
			Jean LECLERC l'aîné	Nantes	?
			Thomas BARNAVAL	Nantes	?
<i>La Trinité</i> (2 ans)	80	Pornic	Jean BAULON	Pornic	?
			Étienne GRILLEAU	Nantes	1/6
			Pierre AUDET	Nantes	?
			Guillaume LIBAULT	Nantes	?
			Guillaume NIDELET	Nantes	?
Jean LECLERC l'aîné	Nantes	?			
Guillaume PICARD	Pornic	?			
<i>Le Caesar</i> (environ 4 ans)	100	Pornic	Paul DESPINOZE	Nantes	?
			Sieurs ARNAUD	La Bernerie	?
<i>La Désirée</i> (« fort vieil »)	38	Pornic	Julien FORGET	Nantes	1/3
<i>Le Désiré</i> (« fort longtemps »)	70	Pornic	Julien FORGET	Nantes	1/8
<i>Un Flibot</i> (8 ans)	60	La Bernerie	Sieurs Ernaud	La Bernerie	1
<i>Le Saint-Nicolas</i> (4 ans)	60	Bourgneuf	Jacques HURÉ	Nantes	?
			Sieur DESCAZAUX	Nantes	?
			Sieur BERNARD	Bourgneuf	?
<i>L'André</i> (8 ans)	75	Bourgneuf	Sieur GACHET	Bourgneuf	?
			Sieur BERNARD	Bourgneuf	?
			Sieur HUBIN	Bourgneuf	?
<i>Le Bernard</i> (10 ans)	45	Bourgneuf	Sr de La Javelière-Lamoureux	Nantes	?
			Sieur RAMÉE	Nantes	?
			Sieur BERNARD	Bourgneuf	?
<i>L'Espérance</i> (9 ans)	50	Bourgneuf	Julien BARBOT, sieur de La Perrinière	Bourgneuf	1
<i>L'Espérance</i> (10 ans)	60	Bourgneuf	Julien BARBOT, sieur de La Perrinière	Bourgneuf	1

ORANGE¹ BRILLE : LES NOMBREUSES TENTATIVES
POUR IMITER LE MODÈLE DES PÊCHERIES NÉERLANDAISES
DU HARENG EN MER DU NORD ET DANS LA BALTIQUE
(XVI^e-XIX^e SIÈCLES)

Bo Poulsen

J'eus la curiosité d'aller aux Shetlands pour voir la flotte néerlandaise, qui est pareille à un grand nombre d'abeilles, très affairées, en train de sucer le miel de nos côtes².

Ainsi s'exprime en 1734 un témoin anonyme qui écrit sur les projets des pêcheurs écossais et anglais d'imiter la manière dont les Néerlandais pêchent le hareng. Des années 1550 à 1700 environ, cette pêche néerlandaise a totalement dominé le marché européen du hareng. Par la suite, la Norvège, la Suède et l'Écosse ont occupé successivement le rang de premier producteur européen de hareng, cependant qu'à côté de leurs grandes pêcheries, plusieurs autres ont connu une certaine importance dans la période allant de 1600 à 1850³. En effet, dans tous les pays riverains de la mer du Nord, on a tenté de copier les Néerlandais, ce qui témoigne de l'importance d'une croyance partagée par tous que ces producteurs dominants sur le marché avaient les meilleures pratiques de pêche. Cet article étudie les conséquences de l'image de la domination hollandaise à partir de quarante et une tentatives différentes de bâtir une flotte et d'imiter les pratiques de pêche des Néerlandais. Sur le long terme, aucun des imitateurs européens de leur manière de pêcher n'a réussi à soutenir la concurrence et à être compétitif de manière continue. La plupart des acteurs en question n'ont pas survécu longtemps, et quelques-uns ont même fait faillite avant d'avoir rallié les zones de pêche. Les entreprises où des États se sont fortement impliqués, nous ont laissé suffisamment

1 Il s'agit bien sûr d'une claire allusion à la couleur favorite des Hollandais, dont les stathouders appartenaient à la maison d'Orange-Nassau.

2 Anonyme, *The British Fishery Recommended to Parliament*, London, 1734, p. 18.

3 Bo Poulsen, « Markets, prices and consumption. The herring trade in the North Sea and Baltic region, c. 1600-1850 », dans Hanno Brand et Leos Müller (dir.), *The dynamics of economic culture in the North Sea and Baltic Region ca. 1250-1700*, Studies of the Groningen Hansa Research Center, Groningen, Uitgeverij Verloren, 2007, p. 185-204.

d'archives pour faciliter l'écriture de livres entiers, tandis que des initiatives individuelles ou liées à de modestes sociétés n'ont guère laissé de traces de leur existence. Lorsqu'on les examine un à un, ces acteurs ont tous une raison spécifique pour ne pas avoir survécu à la confrontation avec les pratiques de pêche néerlandaises. La course, la guerre, la faillite et la malchance semblent être des facteurs déterminants de leurs échecs au niveau de la politique des États et du court terme. Toutefois, quand on essaie de les examiner en les reliant les uns aux autres, plusieurs traits chroniques de politiques plus ou moins pertinentes apparaissent, tout comme des contextes liés aux structures sociales et aux conditions géographiques, ce qui explique les degrés divers dans le succès ou dans l'échec.

LE MODÈLE NÉERLANDAIS DE L'INDUSTRIE DU HARENG

132

Le succès du modèle néerlandais de production du hareng s'explique par quatre séries de facteurs. En premier lieu, un ensemble rigoureux de lois sur la pêche assurait la promotion d'un produit de qualité supérieure et limitait la concurrence entre pêcheurs nationaux afin de réduire les dommages économiques qui auraient pu en résulter. Ensuite, en raison de l'utilisation de navires-usines – appelés *busses* ou *hookers*⁴ – cette pêche bénéficiait d'une large autonomie à l'égard des contraintes géographiques. Par ailleurs, pendant trois siècles consécutifs, les acteurs de cette pêche ont joui d'une position privilégiée dans la société néerlandaise, ce qui comprenait une protection militaire en mer. Enfin, l'intégration verticale était importante : l'industrie du hareng était une véritable filière dont les acteurs maîtrisaient toutes les étapes, de la capture à la vente au détail.

4 Pour la pêche au hareng, les Hollandais se caractérisaient par l'utilisation de grands vaisseaux pontés montés chacun par 14 ou 15 pêcheurs. Les différences étaient minimes entre les *busses*, les *hookers* et les *hoekerbusses*, qui avaient en commun d'être des bateaux conçus pour la pêche au hareng. On le voit sur l'illustration jointe à cet article. Sur le côté droit de la gravure, le soleil se lève ; les pêcheurs sont en train de remonter les filets dans lesquels, pendant la nuit, les poissons se sont pris par les ouïes. S'ils ont été assez heureux pour faire une bonne prise, ils passent la matinée à vider et à nettoyer les poissons, puis à les mettre dans des tonneaux afin que la saumure de sel commence aussitôt. Quand les tonneaux contiennent chacun autour de 900 harengs, ils sont placés dans la cale et arrimés. Il est alors temps de commencer à préparer à nouveau les filets de chanvre, longs chacun de 1,5 à 2 kilomètres, pour une nouvelle séance de pêche. Au début de chaque saison de pêche, moment où les prix du hareng étaient élevés, les Hollandais avaient l'habitude d'associer de vieux navires de pêche, les *ventjagers*, qui venaient en haute mer chercher les tonneaux de harengs, ce qui permettait tout à la fois de les transporter très vite vers les marchés et de laisser les navires de pêche continuer leur activité.

En plus de sa taille, considérable, l'industrie de la pêche néerlandaise était extrêmement bien organisée pour l'époque, et elle fut certainement la pêche en haute mer la plus réglementée au monde avant le xx^e siècle. Dans les années 1560, un certain nombre de villes néerlandaises avaient en effet formé un organisme – le *College van de Grote Visserij* – lequel fut, durant les dernières décennies du xvi^e siècle, privilégié par le gouvernement néerlandais. On donna ainsi à ce *College* juridiction sur l'ensemble de l'industrie néerlandaise du hareng en matière de prises, de transformation, de distribution et de commercialisation du hareng salé⁵. Le but principal du *College van de Grote Visserij* était bel et bien d'œuvrer au maintien de la haute qualité du meilleur hareng salé d'Europe, à l'abri du monopole qui conférait un grand degré de protection à cette filière industrielle⁶. Le *College* défendit avec succès son monopole de débarquer aux Pays-Bas le hareng salé jusqu'en 1857⁷.

C'est à partir de la première moitié du xv^e siècle que les pêcheurs hollandais et flamands ont commencé à transformer le hareng à bord de leurs bateaux. Ils apportaient le sel, les tonneaux et même des fumoirs embarqués, de sorte que le hareng puisse être fumé et salé immédiatement après avoir été capturé, préparant ainsi un produit de haute qualité, et rendant la pêcherie autonome par rapport à la géographie : seule intervenait la zone de capture. C'est aussi à cette époque qu'on a commencé à utiliser le *buss* à hareng – à l'origine un navire de commerce – comme un navire de pêche à forte capacité de stockage. Grâce à l'utilisation de ce bateau, tant que les pêcheurs avaient assez de provisions à bord, ils pouvaient se consacrer à la poursuite du poisson à travers toute la mer du Nord, au lieu de l'attendre à proximité des côtes. C'est à la suite de cette évolution des pratiques que la saison de pêche des Néerlandais est devenue la plus longue de celles des pays d'Europe du Nord⁸. Au cours des xv^e et xvi^e siècles, cette méthode de production devint une activité majeure, avec des investissements importants non seulement dans la construction navale et la pêche, mais aussi dans le développement à travers toute l'Europe d'un réseau de distribution à grande échelle pour le produit fini. À l'exception du chanvre des filets, provenant de la région rhénane, et du sel, qui était d'origine portugaise

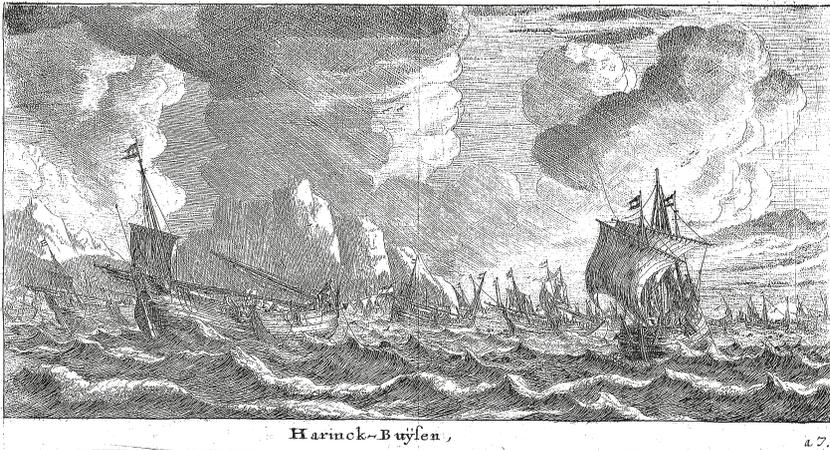
5 A. A. Mietes, *De archieven van de colleges van de Grote Visserij, 1578-1857 (1859)*, Den Haag, Rijksarchief in Zuid-Holland, 1984, p. 11-18.

6 En 1577, un last de harengs néerlandais était vendu au prix de 24,10 livres flamandes en France, tandis que les poissons anglais de Yarmouth ne coûtaient que 20,12 livres, le hareng irlandais 18 livres et le produit de la pêche côtière écossaise, 11 livres, selon Ernst Baasch, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1927, p. 60.

7 A. A. Mietes, « De Hollandse Visserijcolleges », *Holland, regionaal-historisch tijdschrift*, 1984, 16, p. 166-172.

8 G. Doorman, « Het Haringkaken en Willem Beukels », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 1956, 69, 3, p. 373-375.

ou espagnole, tous les équipements étaient fabriqués aux Pays-Bas, créant une forte interdépendance économique entre les chantiers navals, les tonneliers, les marins, les fabricants de filets, etc. L'ensemble du secteur faisait l'envie des nations étrangères et de leurs corsaires, de sorte que, chaque année, des bateaux de la marine néerlandaise étaient désignés pour patrouiller sur les zones de pêche de la mer du Nord aux frais du gouvernement⁹. La majeure partie des pêcheries néerlandaises était animée par de petits patrons-pêcheurs indépendants. Parfois, le capitaine était propriétaire de son propre bateau et de quelques autres ; le plus souvent, une société d'actionnaires investissait dans un ou plusieurs navires, afin de répartir les risques financiers¹⁰.



Harinck-Buysen,
Vaisseau à pêcher Harang.

Le *buss à hareng* (harinck buysen), un navire marchand modifié et adapté pour la pêche hauturière du hareng. Flotte hollandaise du hareng, en pêche en mer du Nord (vers 1600) par le peintre graveur Reiner Nooms die Zeeman (1623-1667), collection Museum Vlaardingen

À partir de ce modèle, il s'agit à présent de se livrer à une analyse des données disponibles afin d'envisager les tentatives d'établissement de sociétés de pêche concurrentes de la flotte néerlandaise. Elles ont toutes eu en commun l'ambition

- 9 James Tracy, « Herring Wars : The Habsburg Netherlands and the Struggle for Control of the North Sea, ca. 1520-1560 », *Sixteenth Century Journal*, 1993, 24, 2, p. 249-272 ; Louis Sicking, *Zeemacht en Onmacht, Maritieme Politiek in de Nederlanden, 1488-1558*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1998 ; Adri P. van Vliet, *Vissers in Oorlogstijd. De Zeeuwse zeevisserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2003.
- 10 Adri P. van Vliet, « The sea fishery as an opportunity for investment in the Dutch Republic or The relation between the sea fishery and the money-box », dans Leo Akveld, Frits R. Looimeijer and Morten Hahn-Pedersen (dir.), *Financing the Maritime Sector*, Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseets Studierisserie, n° 13, 2002, p. 131-145 ; H. A. H. Kranenburg, *De zeevisscherij van Holland in den tijd der republiek*, Amsterdam, H. J. Paris, 1946.

de leur fondateur de copier le savoir-faire néerlandais de pêche et de production de hareng salé. On portera donc une attention particulière à la façon dont ces transferts et adaptations du modèle initial ont été menés, ainsi qu'au degré de réussite de ces initiatives. À cet effet, il s'agit d'explorer une série de questions. Qui était à l'origine de ces tentatives de copier le modèle néerlandais ? Comment étaient-elles financées ? Comment étaient-elles organisées ? D'où provenaient les navires ? D'où provenaient les filets ? D'où venait l'équipage ? Quels résultats ces sociétés ont-elles obtenus ? Réussirent-elles à offrir un produit de qualité ? Pendant combien de temps restèrent-elles en activité ? Quand et pourquoi l'activité cessa-t-elle ?

LES SOCIÉTÉS ANGLAISES ET ÉCOSSAISES

Les déboires des compagnies royales au XVII^e siècle

Dans les îles Britanniques, l'année 1623 vit la première tentative de copier une pêcherie hollandaise, lorsque des pêcheurs néerlandais furent invités à s'installer à Stornoway, dans les Hébrides extérieures¹¹. Ils en furent rapidement chassés par les habitants de la localité¹². En 1631, après une série de plaintes émanant de l'administration locale écossaise et relatives à des Néerlandais qui pêchaient dans les eaux côtières écossaises, le roi Charles I^{er} accorda une charte ayant pour but d'établir une société de pêche au hareng¹³. Selon les termes de ce document, le roi offrait une prime et ordonnait un respect renforcé du carême afin d'encourager la consommation britannique de hareng salé. Il interdisait par ailleurs l'importation de poissons pris par des étrangers et incitait la Royal Navy à acheter ses provisions de poissons à la société de pêche ainsi créée. En 1633, la société implanta une base dans les îles Hébrides¹⁴. Ce plan ambitieux comprenait la construction de pas moins de 200 *busses* à hareng jaugeant de 30 à 50 tonnes l'unité. L'argent récolté pour créer cette société fut dépensé dans les deux premières années de son existence, et un rapport postérieur conclut en 1639 que « l'inefficacité, la malhonnêteté et le manque d'argent » étaient les

11 Outer Hebrides en anglais (N. du T.).

12 John Dunlop, *The British Fisheries Society 1786-1893*, Glasgow, John Donald Publishers, 1978, p. 7.

13 Bob Harris, « Scotland's Herring Fisheries and the Prosperity of the Nation, c. 1660-1760 », *The Scottish Historical Review*, 2000, 79, p. 43-44.

14 John Knox, *Observations on the Northern Fisheries. With a discourse on the expediency of establishing fishing stations, or small towns, in the Highlands of Scotland, and the Hebride Islands*, London, Edinburgh Publications, 1786, p. 18.

principales causes de la chute de cette pêcherie, qui fut finalement dissoute au moment du déclenchement de la guerre civile en 1641¹⁵.

En 1654, un groupe de riches personnalités lancèrent à Londres une autre tentative de mise en place d'une pêcherie, encore une fois en vain. Les fonds furent levés et les investisseurs obtinrent une exemption de paiement des droits sur le sel. Cependant, il n'entraîna pas dans les vues de Cromwell de diversifier les activités du port de Stornoway qu'il destinait à un rôle uniquement militaire : la pêche ne bénéficia donc pas des encouragements dont elle aurait eu besoin¹⁶. À la chute du Lord-protecteur, en 1661, une nouvelle loi fut adoptée par le Parlement écossais, instaurant un monopole de pêche dans les eaux côtières du pays. Ce n'est cependant pas avant 1670 que de réels efforts furent réalisés, lorsque la *Royal Fishing Company* reçut le droit d'importer des matériaux en franchise de droits et de commencer à pêcher à partir de Stornoway. La compagnie avait un capital nominal de £ 25 000¹⁷. John Knox, un commentateur du XVIII^e siècle, reconnaît que le niveau initial de ce financement était faible, mais il souligne aussi que dans la pratique les pêcheries se portaient bien. Des familles néerlandaises furent invitées à s'installer à Stornoway, et le hareng fumé produit par la société fut bien accueilli sur le marché, avec une vente à des prix relativement élevés. Knox tient finalement le roi pour responsable de la chute de la société, par suite de l'arrêt du versement des primes promises¹⁸.

En 1677, le relais fut pris par la *New Royal Fishing Company*, basée en Angleterre et mise en place à l'initiative du duc d'York, du comte de Derby et d'autres associés. Le roi soutint la société en lui accordant le permis d'acquérir des terres, et il fut décidé qu'une prime annuelle serait versée par navire construit. Le capital de départ s'élevait à £ 12 580, ce qui permit à la société d'embarquer des équipages néerlandais sur des navires de conception néerlandaise. La pêche donna de bons rendements, mais cette phase fut cependant éphémère : la France et la République des Pays-Bas étaient en guerre, et la flotte française, sous le prétexte que l'équipage était néerlandais, attaqua et prit six des sept bateaux de la société, avec leur cargaison et tout l'équipement. Le reste de l'actif fut vendu, et la société liquidée en 1680¹⁹. Charles II choisit alors de ne plus soutenir l'industrie de la pêche, par peur de déplaire à la France de Louis XIV dont le soutien politique lui était précieux²⁰. Après la Glorieuse Révolution,

15 James R. Coull, « Fishery Development in Scotland in the Eighteenth Century », *Scottish Economic & Social History*, 2001, 21, p. 3.

16 John Knox, *Observations ...*, *op. cit.*, p. 18-19.

17 Bob Harris, « Scotland's Herring », *art. cit.*, p. 44.

18 John Knox, *Observations ...*, *op. cit.*, p. 20.

19 *Ibid.*, p. 21.

20 John Dunlop, *British Fisheries Society*, *op. cit.*, p. 8.

on entreprit encore une fois de relancer une compagnie anglaise. Des plans furent dressés, mais ils ne furent pas soutenus par Guillaume III, et rien ne se concrétisa²¹.

L'émergence d'un modèle écossais au XVIII^e siècle

Dans les décennies qui suivirent, la pêche du hareng près du rivage, sur la côte est de l'Écosse, démarra et se développa rapidement au point que l'on eut là les plus importants endroits de production de harengs salés en Europe pour cette époque²². Cela eut-il pour conséquence d'éloigner les investisseurs britanniques du modèle néerlandais de pêche au large ? Toujours est-il qu'en 1719, on eut l'idée de créer un monopole à Londres mais la société ne vit jamais le jour. Dans ces mêmes années, il est probable qu'un sort semblable fut réservé à un autre projet, le *Copartnery of the Freeman burgesses of the Royal Burrows of Scotland*²³. À la fin des années 1720, le hareng, qui avait joué un grand rôle dans le développement de cette pêche côtière, déserta la côte est de l'Écosse, et l'on se remit à envisager de faire un nouvel essai de pêche à la manière néerlandaise. En 1727, un *Board of Trustees for the Improvement of Manufactures and Fisheries* fut créé en Écosse pour promouvoir un nouveau projet de pêche hauturière à la néerlandaise²⁴.

Ce projet avait vu le jour quand, en 1749, un acte du parlement fut voté pour soutenir *The Free British Fishery Society*. Cette initiative du milieu du siècle n'eut pas plus de succès que les efforts antérieurs du gouvernement pour mettre en place une pêcherie à grande échelle. Des garanties avaient pourtant été apportées aux souscripteurs, afin de leur assurer un retour sur investissement de 3 %, tandis que le gouvernement offrait une prime de 30 shillings par tonne de navire prenant la mer. La société mère était basée à Londres, mais en Angleterre comme en Écosse, des chambres de pêche locales furent établies sous les auspices de la *Fishery Society* dès qu'un groupe d'individus pouvait réunir collectivement la somme de £ 10 000. Une partie de la motivation du gouvernement était d'encourager, dans le cadre de ces pêches, la formation de marins compétents, qui pourraient tout aussi bien être enrôlés dans la marine en temps de guerre, même si l'idée de contester la suprématie néerlandaise était aussi présente²⁵. Au niveau national, la société suscita un large intérêt mais, dès 1757, le capital vint à manquer rapidement. En réaction, le gouvernement porta la prime à 50 shillings par tonne et l'étendit à d'autres types de bateaux de pêche. Dunlop

21 John Knox, *Observations ...*, *op. cit.*, p. 22.

22 Bo Poulsen, « Markets, prices and consumption... », *art. cit.*, p. 202.

23 John Dunlop, *British Fisheries Society*, *op. cit.*, p. 8.

24 Bob Harris, « Scotland's Herring », *art. cit.*, p. 43 et p. 50-52.

25 *Ibid.*, p. 54.

et Coull utilisent tous les deux le terme de *buss* pour tous les navires de pêche éligibles à cette prime recensés entre 1750 et 1799. Cependant, le nombre de 200 à 300 navires harenguiers subventionnés annuellement incite à penser que ces chiffres devaient inclure de plus petits bateaux utilisés pour la pêche côtière. Harris confirme cette hypothèse quand il écrit qu'après 1757, des primes à la tonne furent également accordées à des bateaux utilisés dans la pêche côtière²⁶.

L'essentiel des apports en hareng salé en Écosse continua de provenir de petits bateaux de pêche côtière, et ce changement de politique, qui survint dès 1757, peut être considéré comme un signe que la *Free British Fishery Society* abandonnait l'idée d'imiter exactement les méthodes de pêche néerlandaises, afin de tenir compte des réalités locales qui étaient celles des pêcheries anglaises et écossaises. En 1771, lorsque la charte de la société expira, elle ne fut pas renouvelée mais le système de primes resta en place malgré tout²⁷. Il est vrai que le hareng se trouvait à nouveau à profusion sur les côtes écossaises dans cette seconde moitié du XVIII^e siècle ; les villes harenguières de l'ouest, Stornoway dans les îles Hébrides ainsi que certains lieux autour de l'estuaire de la Clyde, avaient grâce à cela les chiffres d'exportations les plus élevés²⁸. Cependant, les zones de pêche les plus éloignées des villes des Lowlands manquaient de ressources financières et d'entrepôts, les bureaux des douanes et les faiblesses de l'organisation commerciale étant également des obstacles au développement des pêcheries. Comme l'a souligné James R. Coull, la pêche avec des *busses* « n'a cessé de poser des problèmes par suite de l'éloignement du contrôle »²⁹. Un exemple concret en fut l'instauration, à la mode néerlandaise, d'un *buisjesdag*, à savoir la fixation d'un jour d'ouverture de pêche au début de la saison. Ce jour-là, tous les *busses* étaient rassemblés pour que leur matériel de pêche soit vérifié, ce qui permettait également de s'assurer qu'aucun navire ne partait trop tôt, risquant ainsi d'attraper des harengs trop jeunes et de mauvaise qualité. Cependant, l'utilisation de petits bateaux à faible rayon d'action pour pêcher près des côtes, rendait plus difficile de suivre les déplacements imprévisibles des bancs de harengs³⁰.

En 1786, l'établissement de primes par tonneau de prise, comme supplément à la prime de tonnage, devint un incitatif important pour augmenter la

26 John Dunlop, *British Fisheries Society, op. cit.* ; James R. Coull, « Fishery Development », art. cit. ; Bob Harris, « Scotland's Herring », art. cit., p. 58-59.

27 John Dunlop, *British Fisheries Society, op. cit.*, p. 10.

28 John Knox, *A view of the British Empire, more especially Scotland ; with some Proposals for the Improvement of that Country, the Extension of its Fisheries, and the Relief of the People*, vol. I-II, 3. ed., Edinburgh, 1785, p. 385-390.

29 James R. Coull, « Fishery Development », art. cit., p. 10.

30 *Ibid.*, p. 10.

production. La pêche côtière en bateau ouvert devint la plus populaire et, à la fin du XVIII^e siècle, on estimait à plus de 6 000 le nombre de ces petits bateaux qui pêchaient le long des rivages de l'Écosse³¹. Au début du XIX^e siècle, l'industrie écossaise du hareng connut un développement sans précédent, annonce et anticipation de sa suprématie sur le marché du hareng européen dans les années 1820 et 1830. Tout laisse à penser qu'elle avait été préparée par la lente adoption d'une norme de qualité élevée, mise en œuvre pendant les deux siècles précédents afin d'essayer de copier les Néerlandais. Il s'agissait bel et bien d'une adaptation, sous la forme d'un traitement et de l'emballage sur rive du poisson pris – à la différence du modèle néerlandais – par de très nombreux petits bateaux. Mais ce transfert de savoir-faire ne réussit que parce que la domination de ce type de pêche par les Néerlandais avait disparu depuis longtemps.

LES SOCIÉTÉS DANO-NORVÉGIENNES

Le « beau XVIII^e siècle » des harenguiers danois

Dans les royaumes dano-norvégiens, le premier effort connu visant à s'engager dans le type de pêche néerlandais date des années 1660, lorsqu'est créée une compagnie de pêche destinée à opérer le long de la côte ouest de la Norvège, mais il est douteux qu'elle ait jamais enregistré des résultats concrets³². On en sait davantage sur une tentative datée de 1673, due au lieutenant-colonel Hans Frederik Levetzau et au commissaire général aux provisions, Nicolaus Bennich, qui se virent octroyer le droit de créer une nouvelle société. Le privilège les autorisait à embaucher des « maîtres habiles, pêcheurs, emballeurs, tonneliers et autres, qui s'y connaissent en préparation et en emballage du hareng à la mode flamande »³³. Ces artisans étrangers devaient également apporter avec eux des outils et des équipements pour attraper, fumer et emballer le hareng. En retour, ils recevraient les mêmes droits civils que les autres habitants. La société devait avoir son siège social à Copenhague, mais le hareng pouvait être débarqué dans n'importe quel port du pays qui paraîtrait convenable à ses intérêts. Afin de se lancer, elle fut autorisée à acquérir hors taxe pour pêcher le hareng, un *buss* de 20 à 25 lasts³⁴, équipé de tonneaux, de filets et de sel. La seule condition

31 *Ibid.*, p. 16-19.

32 Harald Olsen, « Kongelige Fahrensunds Fiskerie Institut », dans Harald Olsen (dir.), *Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet*, 1985, 9, p. 11.

33 « Forsøg til en Oversigt over de Fiskeriet i Danmark vedrørende ældre og yngre Lovregler », dans *Tidsskrift for Fiskeri* ; 4. årgang, Kjøbenhavn, 1869, p. 2-4.

34 Un last néerlandais de hareng équivaut à 1,976 tonne métrique. - Lorsque le hareng est pressé en mer, un last correspond à 14 tonneaux, mais leur contenu diminue ensuite : une fois rendus sur le marché, les tonneaux de harengs ne sont plus que 12.

résidait dans l'usage exclusif de ce matériel à des fins de pêche du hareng, le gouvernement mettant en place un service d'inspection pour s'en assurer, étant donné que cela se faisait à ses frais. Par une disposition particulière, Levetzau et Bennich se voyaient accorder le droit de pêcher, saler et vendre le hareng pris sur leurs propres « terre et propriété » sans payer de taxe. Il est vraisemblable que cela concernait non pas une partie des rivages de la mer du Nord, mais les zones de pêche très étendues du Limfjord, où Levetzau était le propriétaire du domaine d'Oxholm depuis 1668³⁵. En plus de cet avantage, des filets de 150 livres furent loués aux agriculteurs-pêcheurs du Limfjord³⁶. C'est cette pêcherie qui semble bien avoir suscité l'intérêt initial de Levetzau, qui était un ancien soldat, pour investir dans la grande pêche au hareng en mer du Nord. Rien ne montre que cette société ait réellement fonctionné, une raison vraisemblable en étant qu'à partir de 1675 Levetzau combattit à nouveau sur les champs de bataille d'une Europe du Nord en plein conflit.

140

En fait, ce ne fut qu'à partir de 1767 que l'État danois soutint avec succès l'établissement d'une nouvelle société harengière. Schimmelmann, marchand, propriétaire de plantations et parfois ministre des Finances, créa à Altona une société pour pêcher à la manière néerlandaise avec des *busses*, comportant des fumoirs à hareng et un *ventjager*³⁷ pour rentrer au port avec les premiers harengs de la saison. En 1769, la société comptait déjà 13 *busses* ; en 1781, 28 *busses* et 3 *ventjagers* étaient en activité³⁸. Une année plus tard, la flotte fut dotée d'un *buss* supplémentaire³⁹. Nous savons qu'au moins au cours de l'été de 1783, 29 *busses*, avec chacun 14 hommes à bord, étaient engagés dans la pêche au hareng aux Shetland⁴⁰. En termes de recrutement de matelots qualifiés, la société d'Altona était bien placée, à proximité de la mer des Wadden, cette zone de lagunes côtières écologiquement très riche. Altona était un pôle pour les activités de la côte nord-frisonne, un littoral tourné vers la mer depuis des siècles. Ainsi, du XIV^e au XVI^e siècle, les eaux qui bordaient Heligoland avaient hébergé une des plus importantes pêcheries côtières de harengs. Au cours des siècles qui suivirent, les marins locaux jouèrent logiquement un rôle décisif

35 K. C. Rockstroh, « Levetzow, Hans Frederik », dans Povl Engelstoft and Svend Dahl (dir.), *Dansk Biografisk Leksikon*, 14, Copenhagen, J. H. Schultz Forlag, 1933, p. 711.

36 Rigsarkivet, Copenhagen, *Rentekammeret* : Inventory no. 2426. 102. « Dokumenter og stadebøger vedr. limfjordsfiskeriet 1695-1750 ».

37 Il s'agit d'un chasse-marée rapide.

38 Chr. Grotenwold, *Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee*, Stuttgart, Ernst Heinrich Moriss, 1908, p. 135.

39 Poul Holm, « European and Native Ways of Fishing, whaling and Sealing in the Danish North Atlantic Empire, c. 1750-1807 », dans Poul Holm, Olaf Janzen and Jón Thór (dir.), *Northern Seas Yearbook 1995*, Esbjerg, Association for the History of the Northern Seas, 1995, p. 137.

40 C. A. Goodlad, *Shetland Fishing Saga*, Lerwick, The Shetland Times Limited, 1971, p. 168.

dans le développement de la chasse à la baleine et aux phoques à bord de navires tant néerlandais que danois⁴¹. Au XVIII^e siècle, on ne trouve cependant aucune indication d'activité de construction navale danoise à Altona en ce qui concerne les bateaux de pêche de fort tonnage. Il est donc plus que probable que les *busses* en service dans ce port furent construits aux Pays-Bas. Le 20 décembre 1780, l'Angleterre déclara la guerre à la République des Pays-Bas, ce qui eut les conséquences les plus graves pour cette pêche : aucun navire marchand ou bateau de pêche ne fut autorisé à quitter les ports, car le gouvernement n'était pas en mesure d'offrir une protection adéquate. Pourtant, il y avait toujours une demande pour le hareng : c'est pourquoi, pour la première fois depuis 1666, l'importation de hareng fumé étranger fut autorisée. La société danoise fit un profit considérable en obtenant le droit d'acheminer du hareng vers Amsterdam. En outre, le gouvernement néerlandais autorisa la vente de bateaux harenguiers à des pays étrangers. Le vendeur dut cependant s'engager à tout mettre en œuvre pour racheter le navire une fois la crise passée⁴². Il est probable que plusieurs des *busses* basés à Altona furent achetés à des partenaires basés aux Pays-Bas, dans l'attente de jours meilleurs. En dépit de telles occasions de profit et d'une activité en expansion, la société d'Altona ne parvint pourtant pas à faire des profits. Pour pallier ce problème, dans un premier temps l'État investit davantage de liquidités, puis en 1781 la société dut fusionner avec la *Canal Company*, qui fut à son tour mise en liquidation en 1792⁴³.

Les pêcheries continuèrent néanmoins, très vraisemblablement avec de l'argent privé, et quand, au cours des guerres napoléoniennes, les Néerlandais furent empêchés de s'y livrer par suite du blocus continental, les opérations de pêche danoises connurent un succès de courte durée grâce à la neutralité de leur pavillon national. Tout ceci prit fin, cependant, avec l'intervention du Danemark aux côtés de Napoléon, et avec la prise de Heligoland par l'Angleterre en 1807. À cette occasion, 18 *busses* harenguiers d'Altona qui y étaient ancrés, furent saisis, ce qui sonna le glas de l'industrie harenguière en haute mer des régions du sud du Danemark⁴⁴.

D'une société privée à la compagnie mixte norvégienne

L'une des tentatives d'imitation du style de pêche néerlandais qui connut le plus de succès, provint de la communauté maritime de Farsund, située au

41 Rudolf Ilsing, « Geschichte der Seefischerei an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins bis 1867 », *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte*, 1923, 52, p. 4-67.

42 M. A. Beaujon, *Overzicht der Geschiedenis van de Nederlandsche Zeevischerijen*, Leiden, 1885, p. 74 et 102-103.

43 P. Holm, « European and Native Ways », art. cit., p. 137.

44 Chr. Grotenwold, *Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee*, op. cit., p. 135-136.

sud-ouest de la Norvège. En effet, la maison commerciale de la famille Lund qui avait été fondée en 1718, s'engagea à partir des années 1740 dans la grande pêche à la morue dans l'Atlantique Nord. À partir des années 1760, elle prit part à la pêche au hareng au large des Shetlands. En suivant le modèle néerlandais, le poisson était trié par taille et qualité, puis soigneusement emballé dans des tonneaux spécialement conçus. Afin de s'assurer que la pêche se faisait de la bonne manière, les dirigeants eux-mêmes venaient de temps en temps à bord des navires. La société enregistra de substantiels profits grâce à la vente de ses produits sur les marchés autour de la Baltique. Dans les années 1770, la famille Lund exploitait 12 navires de pêche, dont 5 étaient envoyés vers les îles Britanniques pour pêcher le hareng, tandis que 3 pêchaient la morue autour de l'Islande et 3 autres sur le Dogger Bank. L'équipage était composé de pêcheurs spécialisés de Heligoland et du Jutland, certains ayant une expérience des navires néerlandais, et d'autres ayant travaillé pour la société harengüiere danoise d'Altona. Très soucieux d'acquérir des compétences sur le long terme, et ainsi probablement de faire baisser ses coûts, la société recrutait des apprentis norvégiens aux côtés de ces spécialistes étrangers. La règle stricte visant à livrer un produit de haute qualité finit par porter ses fruits puisque, dans les dernières décennies des années 1700, le hareng salé de Farsund⁴⁵ était vendu à des prix de 40 à 70 % plus élevés que le hareng salé norvégien standard destiné à l'exportation. Dans les meilleures années, la quantité de harengs exportés pouvait atteindre 13 000 tonnes et une quantité importante de morue était également vendue à l'étranger⁴⁶.

Le succès de la société de Farsund ne peut être nié, surtout si on la compare à la plupart des autres compagnies harengüieres non néerlandaises autour de la mer du Nord. Elle prenait des quantités suffisantes de harengs, et réussissait à les vendre. Le savoir-faire des équipages étrangers qu'elle avait recrutés en était sûrement la condition préalable, et cela met indirectement en lumière la communauté maritime de Farsund, qui avait été pendant des siècles exposée aux influences néerlandaises en termes de goûts, de pratiques de pêche et de commerce puisque les jeunes hommes du sud-ouest de la Norvège servaient dans la marine marchande néerlandaise depuis les années 1530. Il semble donc raisonnable d'envisager que la famille Lund avait une connaissance très précise des techniques de pêche néerlandaises et avait senti tout le profit qu'elle pouvait tirer de l'organisation du milieu norvégien pour adapter ce modèle.

45 Farsund est un petit village commerçant du sud-ouest de la Norvège, à environ 50 kilomètres à l'ouest de Kristiansand.

46 Harald Olsen, « Kongelige Farsunds », art. cit., p. 12-19.

Dans les cercles gouvernementaux de Copenhague, le succès des activités de Farsund ne passa pas inaperçu. C'est notamment pourquoi, en 1804, le gouvernement et la famille Lund s'accordèrent pour étendre l'industrie de la pêche à ce qui devint le *Kongelige Farsunds Fiskerie Institut*. L'investissement initial fut fixé à 120 540 rigsdalers, dont 50 % furent investis par l'État. L'autre moitié fut financée par la maison de commerce Lund qui fournit aussi 8 navires de pêche, un chantier naval, un moulin à vent et une tonnellerie. Par la suite, la tonnellerie de la famille et la fabrique de cordage furent également transférées dans l'Institut. Il semble que l'intérêt que lui portait le gouvernement n'était pas uniquement économique mais aussi politique. En 1805, un rapport de l'Institut proposait d'étudier de nouvelles zones de pêche à la morue car, aussi longtemps que le blocus continental empêcherait les pêcheurs néerlandais d'approvisionner le marché de la Baltique, l'Institut Farsund profiterait d'une situation dans laquelle les Néerlandais n'étaient pas en situation de concurrence, et a fortiori incapables de fermer les marchés aux Norvégiens. Ceci se traduisait également par des investissements ayant pour but d'améliorer les équipements de pêche. Une nouvelle corderie permit de fabriquer des filets similaires aux filets dérivants néerlandais ; dans le cas des navires les plus importants, le filet entier pouvait atteindre 2 kilomètres de long. Pour les futailles, un célèbre tonnelier d'Altona aida à construire des tonneaux identiques à ceux des Néerlandais, et il fut instauré un contrôle de qualité supplémentaire consistant à marquer au fer rouge sur chaque tonneau la date de la prise et le nom du navire, ainsi que le poids garanti, le tout certifié par l'apposition du nom de l'Institut surmonté de la couronne royale. Ces investissements supplémentaires faits à l'époque de l'Institut se révélèrent très payants. Ainsi, les prix à l'exportation augmentèrent, se situant entre 80 et 100 % au-dessus du prix moyen du hareng salé norvégien, ce qui représentait beaucoup plus qu'au temps de la première société de pêche. Ces prix élevés débouchèrent, pour l'Institut, sur un résultat économique satisfaisant dès les premières années, en 1804 et 1805⁴⁷. Comme pour sa consœur danoise d'Altona, la situation devint cependant désastreuse quand, en 1807, dans une Europe tourmentée par les conflits, l'Angleterre entra en guerre contre les royaumes de Danemark et de Norvège. Jusqu'à l'époque de la paix, en 1814, aucun navire de pêche ne put quitter Farsund. Cela eut finalement pour conséquence la chute et la dissolution de l'Institut Royal des pêcheries. L'État vendit sa part à la famille Lund pour 48 293 rigsdalers⁴⁸. En 1814, la famille Lund chercha à réutiliser la recette du succès connu auparavant dans la pêche à grande échelle, mais les biens de la famille étaient désormais divisés entre

47 *Ibid.*, p. 20-25.

48 *Ibid.*, p. 27.

plusieurs petites sociétés, et aucune d'entre elles n'avait le capital nécessaire pour prendre part à la compétition internationale dans la période d'après-guerre.

En 1817, les membres de la famille Lund négocièrent avec la société anglaise James Saunders, une vieille connaissance dans le milieu des affaires, et les deux parties convinrent de créer une nouvelle société, dans laquelle la société anglaise, conjointement avec des capitalistes de Bergen, apporterait la moitié des investissements. Le projet requérait cependant l'approbation ainsi qu'une participation financière du gouvernement, mais, après de longues négociations, l'État norvégien décida de ne pas soutenir la nouvelle initiative venue de Farsund. En 1830, la famille Lund fit une dernière tentative de création d'une société de pêche mais après de longues négociations, l'État réitéra son refus de lui apporter le soutien réclamé. En cette première moitié du XIX^e siècle, le libéralisme économique inspirait la majeure partie des politiques des États européens. Les destinées de la filière de pêche norvégienne, laissées à l'initiative de la libre entreprise, furent prises en main par un tissu d'artisans pêcheurs que les archives ne permettent pas à ce jour d'identifier⁴⁹.

144

LES SOCIÉTÉS D'EMDEN

Des pêcheurs et des négociants au XVII^e siècle

La ville d'Emden fut le premier port au nord des Pays-Bas où se développa une pêche hauturière au hareng : en 1552, il fut mentionné que 5 *busses* y avaient été construits. On ne sait pas qui fut à l'initiative de cette pêcherie, mais celle-ci nécessita sûrement le soutien politique et financier des principaux notables de la cité. Le succès semble avoir été immédiat car, en 1555, 19 *busses* harenguiers quittèrent ce port. Inspirés par les voisins néerlandais, les chantiers navals y construisaient sur place des navires de même style, dont les équipements suivaient également le même modèle. Afin de contrôler la chaîne d'approvisionnement, tous les *busses* pêchant au départ d'Emden devaient revenir y décharger, et ils étaient lourdement pénalisés s'ils ne se pliaient pas à cette règle : quelle que soit la quantité déchargée, l'amende était calculée sur la capture maximale estimée de l'unité contrevenante. Comme chez les Néerlandais, ces navires allaient jusqu'aux Shetlands au début de l'été ainsi que, vers la fin du XVI^e siècle, dans la zone de Bohuslän, le hareng y abondant à cette époque. Personne n'était autorisé à pêcher avant le 10 juin et après le 31 janvier⁵⁰. Encore une fois, ces règles

⁴⁹ *Ibid.*, p. 29-31.

⁵⁰ Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien. Unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Emdener Heringsfischerei in fünf Jahrhunderten 1552-1940*, Oldenburg, Verlag

assurant la prise d'un produit primeur de haute qualité étaient inspirées des pratiques des villes néerlandaises du *College van de Grote Visserij*, tout comme celles réglant l'industrie de conditionnement du hareng qui s'y développa très rapidement. Dès le début, la pêche d'Emden prospéra à l'abri des conflits entre la France et les Pays-Bas dominés par les Habsbourg, à cause desquels les *busses* harenguiers néerlandais étaient attaqués par des navires français⁵¹. Les pêcheurs d'Emden, au contraire, étaient neutres et profitaient de cette situation. Bien au-delà du contexte politique très favorable de l'époque de leur création, les sociétés de pêche d'Emden affichaient encore une santé insolente un demi-siècle plus tard : en 1597, elles armaient 25 *busses* harenguiers. L'enregistrement des doléances commerciales relatives à la qualité du hareng livré à Brême et Hambourg atteste par ailleurs que le hareng salé d'Emden tenait une place essentielle dans les importations de ces deux villes, où il soutenait la comparaison avec les produits néerlandais⁵².

Au cours du XVII^e siècle, cependant, la pêche au hareng d'Emden périclita peu à peu, même si la date exacte ainsi que les causes de la disparition ne sont pas bien cernées. On a imaginé que, contrairement aux pêcheurs des Pays-Bas, les *busses* harenguiers d'Emden ne possédaient pas les moyens de se protéger en haute mer, ce qui causa leur perte lorsqu'au XVII^e siècle ils furent confrontés aux corsaires de Dunkerque. On a aussi avancé que leur disparition était due à la concurrence néerlandaise⁵³. En effet, les Néerlandais s'efforcèrent de tenir les marchands d'Emden à l'écart du lucratif marché de Hambourg : en 1609, les États généraux de la République des Pays-Bas conclurent avec cette ville un traité, selon les termes duquel les ventes de harengs importés à Hambourg ne pourraient désormais débiter avant le 24 juin, ce qui était précisément la date à laquelle les grandes pêcheries néerlandaises proposaient leurs premiers produits de la saison⁵⁴. Par ailleurs, suite à un accord, le hareng non-néerlandais devait être traité comme un produit de qualité inférieure sur les marchés de Hambourg⁵⁵.

Gerhard Stalling AG, 1941, p. 12-14.

51 James Tracy, « Herring Wars », art. cit., p. 266.

52 Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien*, op. cit., p. 17.

53 *Ibid.*, p. 18.

54 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, op. cit., p. 55.

55 Frauke Röhlk, *Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Niederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu begin des 19. Jahrhunderts*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag, 1973, p. 112.

Plus de cent ans plus tard, en 1768, Emden fut à nouveau le centre de l'attention à cause de la création d'une grande pêcherie de harengs. Cette fois, l'initiative vint de Frédéric le Grand, roi de Prusse, devenu souverain d'Emden en 1744. Le roi et son gouvernement souhaitaient promouvoir le commerce et la croissance économique dans les territoires nouvellement acquis, et la mise en place d'une société harengière participait d'une politique économique générale⁵⁶. Après une année complète de négociations et de planification, l'*Emder Heringsfischerei-Kompagnie* fut établie par charte royale en 1769. Des actions furent alors émises pour un total de 80 750 florins néerlandais. Elles furent en majorité souscrites par des investisseurs de la ville d'Emden et de celle voisine de Leer. Une partie de l'argumentation en faveur de cette création résidait dans le fait qu'elle entraînerait des retombées pour un grand nombre de secteurs économiques. Ainsi, les navires et l'équipement de pêche devaient être produits localement, et l'entretien de la flotte de pêche effectué à Emden et à Leer. La qualité devait être assurée par l'utilisation d'un marquage adéquat, la fabrication de barriques et l'utilisation de techniques de transformation similaires à celles des voisins néerlandais.

Durant l'été de 1770, les 6 premiers *busses* harengiers qui étaient prêts, firent voile pour participer à la saison de pêche au large des côtes de l'Écosse. La société se développa rapidement. Au cours des premières années, la question se posa de savoir si elle ferait suffisamment de prises, mais elle fit passer sa flotte de navires à 22 *busses* et 2 *jagers* au cours des dix premières années, et, en 1799, 55 *busses* étaient recensés à Emden. Pour rééquilibrer les termes de la concurrence face aux Néerlandais, qui bénéficiaient d'une subvention de 500 florins par navire quittant leurs ports, le roi de Prusse imposa une taxe additionnelle d'un reichstaler sur chaque tonneau de hareng néerlandais importé en Prusse. Lorsque le quatrième conflit anglo-néerlandais éclata en 1780, plusieurs pêcheurs de harengs néerlandais gagnèrent Emden afin de s'y enrôler et de naviguer sous pavillon neutre prussien. En 1793, la réputation maritime des sujets du roi de Prusse était telle que les Néerlandais offrirent à la société d'Emden la possibilité de naviguer sous leur protection avec des passeports néerlandais. Dans un contexte difficile pour les Néerlandais, la concurrence très vive des premiers temps avait cédé la place à une entente mutuelle. Pendant ce temps, l'intérêt de tout le pays à investir dans la compagnie d'Emden conduisit à une augmentation importante des actions émises, et en 1799 le capital de la société se montait à 613 900 florins néerlandais⁵⁷. Chaque année, elle payait un dividende de 5 %.

⁵⁶ Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien*, op. cit., p. 20-21.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 24-31.

La charte de la société, d'une période initiale de 16 ans, avait été renouvelée une première fois, en 1787, pour aller jusqu'en 1799, mais au début du XIX^e siècle, un vent de libéralisme souffla sur la Prusse et le monopole ne fut pas renouvelé. Les actionnaires réalisèrent qu'il était peut-être plus profitable de réaliser leurs avoirs et d'engranger un profit ; pourtant, la plupart souhaitaient continuer à pêcher ; les activités de la société perdurèrent donc jusqu'à ce que la Prusse soit vaincue par la France de Napoléon en 1806. Emden passa alors sous la souveraineté du nouveau roi des Pays-Bas, Louis Bonaparte. La société harenguière pétitionna afin de bénéficier d'un traitement à égalité avec les pêcheries des Pays-Bas. Ce fut en vain : le roi refusa de leur verser une prime pour leurs *busses*. Difficulté supplémentaire, les harengs débarqués à Emden furent désormais traités comme des harengs étrangers en Prusse même, comme cela avait été le cas avant l'inclusion d'Emden dans le royaume⁵⁸ : le marché sur lequel la fortune du port s'était bâtie se fermait. Enfin la domination néerlandaise précipita Emden dans l'état de guerre avec l'Angleterre, ce qui rendit bientôt toute activité de pêche impossible. Aussi, en 1811, la société fut-elle dissoute, et tous les actifs, dont 57 *busses* et 3 *jagers*, furent vendus.

Quand la paix arriva en 1814, cinq sociétés privées différentes relancèrent l'activité avec 31 *busses* qui sortirent pour pêcher dans le respect des règles de qualité du produit⁵⁹. Emden et la Frise occidentale étaient maintenant tombées sous domination hanovrienne. Les sociétés harenguières obtinrent de leurs nouveaux maîtres une prime pour naviguer et des taxes sur l'importation du hareng étranger. Pourtant, l'activité chuta régulièrement pendant les quarante années qui suivirent. En 1857, l'entrepôt de la dernière société brûla, entraînant la disparition du style de pêche néerlandais à Emden. En ce qui concerne les raisons de ces disparitions durant la première moitié du XIX^e siècle, l'activité était trop importante pour qu'un seul facteur ait pu être décisif. Des événements tels que la perte de navires et d'équipements se déroulèrent en 1825, 1827, 1829, 1833, 1838 et 1848⁶⁰, et pourtant le rôle décisif ne semble pas avoir été joué par des difficultés financières à court terme. Toutefois, les résultats annuels par *buss*, mesurés sur 23 ans à Emden comme aux Pays-Bas, permettent de comparer leurs performances respectives en mer⁶¹. Quand on les inscrit dans une même

58 *Ibid.*, p. 34-49.

59 *Ibid.*, p. 49-60.

60 *Ibid.*, p. 87-89.

61 Les données concernant Emden sont extraites de Louis Hahn, *Ostfrieslands Heringsfischereien*, *op. cit.*, p. 17, 31-32, 45, 49, 61, 66, 75 et 87-89. Les données hollandaises proviennent de sources diverses : il y a des informations dans le livre de J. C. Vermaas et M. C. Sigal, *De haringvisserij van 1795 tot 1813*, Vlaardingen, Doorsman & Odé, 1922, p. 46 et 105-8. - On trouve aussi des informations dans diverses sources d'archives : Gemeentearchief Schiedam, *Gerechten van Schiedam* : Inventory no.'s. 614-622, « Haringcertificaten, 1597-

représentation graphique, on observe une forte corrélation ($r^2 : 0,72$) entre les performances des deux zones, ce qui est une indication qu'elles pêchaient dans les mêmes eaux (fig. 1). En faisant l'hypothèse plausible que les navires d'Emden étaient presque identiques à ceux des Néerlandais, et qu'ils pêchaient de la même manière avec le même type d'équipement, les résultats étaient néanmoins en moyenne plus bas pour les pêcheurs d'Emden que pour les Néerlandais. Par saison, un *buss* d'Emden prenait environ 14,5 tonnes métriques de moins qu'un bateau néerlandais. Cela signifie qu'en dépit du transfert complet de technologie, le savoir-faire était une chose qui n'était pas facilement acquise par un nouveau venu, ce qui était le cas d'Emden.

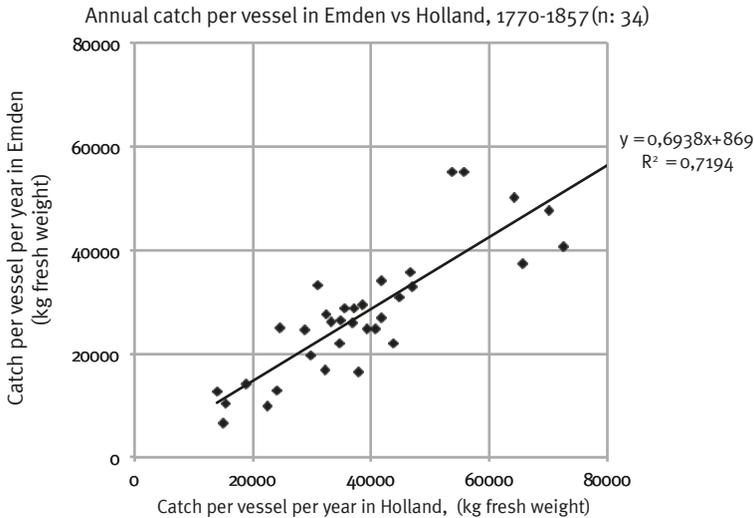


Fig. 1. Résultats annuels moyens des captures en Hollande et à Emden, rapprochés sur vingt-trois saisons de pêche observées entre 1770-1850

Après la restauration des pêcheries en 1814, une même baisse des prises frappa Emden et les ports néerlandais. Elle correspond à un repli de 50 % des apports annuels tant pour les Néerlandais que pour les pêcheurs de hareng de Frise orientale (fig. 2). Dans ces deux zones, la pêche à la néerlandaise fut frappée par un important déclin après 1814. Et même si les pêcheurs d'Emden étaient moins habiles que les Néerlandais en employant les mêmes équipements, ceux-ci ne semblent pas en avoir tiré, par rapport à eux, un avantage relatif.

1788 » ; National Archives, The Hague NA ; *De Colleges van de Grote Visserij* CGV : Inventory no.'s 387-395, « Keurboeken, registers van de te Vlaardingen aangevoerde en gekeurde haring, 1814-1821 », and Inventory no.'s. 626-654, « Registers van de te Vlaardingen ter keuring aangevoerde haring, 1823-1851 ».

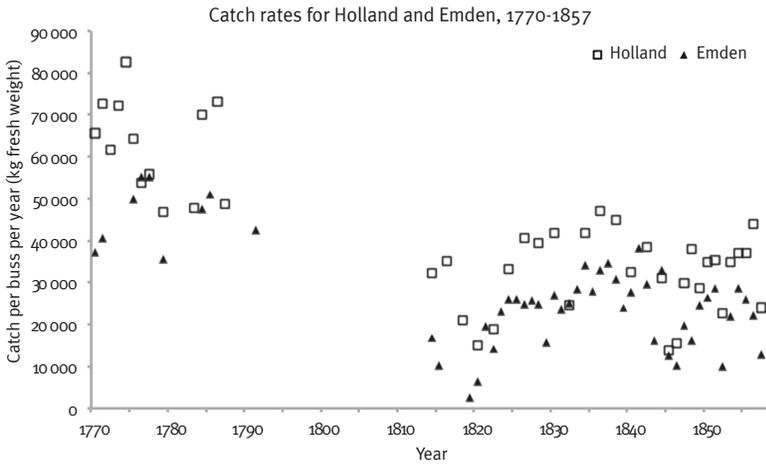


Fig. 2. Rapports entre les captures réalisées à Emden et en Hollande de 1770 à 1850

LES SOCIÉTÉS DE BRÊME

Brême ne joua jamais qu'un rôle modeste dans la pêche au hareng. La première tentative destinée à copier les Hollandais dans cette activité à avoir été signalée, se situe en 1693, lorsque Cordt Grelle, un *Elderman* (« Ancien ») de la ville et 5 partenaires associés procédèrent à l'achat et à l'équipement de 5 *busses* harenguiers, mais comme aucune autre information n'est disponible sur les résultats de leur société, il est fort probable qu'elle ne vit jamais le jour⁶². La première société harenguière qui s'y développa avec certitude fut créée en 1806. Un investisseur local, Schröder, fit valoir que puisque Brême importait déjà environ 10 000 tonnes de harengs par an, il pourrait en rapatrier le bénéfice à Brême en pêchant de la même manière que les concurrents basés aux Pays-Bas et à Emden. Il proposait de livrer les mêmes quantités et de vendre au même prix que les sociétés étrangères, car il estimait bénéficier d'un avantage sur elles grâce à des coûts de transaction et de transport moins élevés. Par ailleurs, la société voisine d'Emden, qui faisait alors partie de la Prusse, était en difficulté financière et avait perdu son privilège en 1799. La société *Schröders Die Bremer Heringsfischerei*, dotée d'un capital de départ de 20 000 reichstalers – divisé en une centaine d'actions de 200 reichstalers chacune – procéda à l'achat de 2 *busses* à Emden. Le premier ramena 365 tonnes de hareng, mais

62 Cette partie sur les compagnies de Brême est basée sur les travaux de Günther Rohdenburg, *Hochseefischerei an der Unterweser. Wirtschaftliche Voraussetzungen, struktureller Wandel und technische Evolution im 19. Jahrhundert und bis zum Ersten Weltkrieg*, vol. 43 of Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bremen, Selbstverlag des Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 1975, p. 15-36.

le second à peine 9. D'autres voyages furent entrepris au cours de la première année, qui ramenèrent 166 tonneaux, ce qui faisait un total de 540 tonneaux de harengs pour la première saison. La société gagna 11 019 reichstalers et 15 grote, qui ne furent pas réinvestis. Les actifs furent vendus et la société dissoute. L'année suivante, cependant, un projet plus ambitieux fut lancé. Une nouvelle société, *Die Bremer Heringsfischerei Compagnie*, fut créée en vendant des parts de 500 reichstalers pour un total de 80 000 reichstalers. Seuls les citoyens de la ville de Brême furent autorisés à acheter ces actions. Avec ce nouveau capital, les *busses* de l'ancienne société, ainsi que 2 *busses* et un *ventjager* supplémentaires, furent achetés. La construction de 2 autres *busses* fut lancée au niveau local, le 9 mars 1807, au chantier Vulkan : ils étaient prêts au printemps suivant. Malheureusement, en 1808 la rivière Weser fit l'objet d'un blocus strict et aucun bateau ne put partir. Pour survivre, la société procéda à une augmentation de capital dans le but de lever 20 000 reichstalers supplémentaires. Il s'agissait d'équiper des *busses* pour l'année suivante. Les années de guerre ayant entraîné une forte hausse des prix du hareng, grâce au chiffre d'affaires de la saison 1809 la société fut en mesure de verser un dividende de 40 % aux actionnaires qui l'avaient soutenue en dépit de ses déboires. Ce beau résultat fut sans lendemain car, pendant les années 1811-1813, Brême ayant été occupée par Napoléon, il n'y eut pas de pêche.

La qualité du hareng de Brême semble avoir été excellente : c'est pourquoi, lorsque la paix revint, Schröder réussit à persuader le conseil municipal de voter une résolution stipulant que seul le hareng de Brême pourrait être emballé ou vendu à Brême dans des tonneaux revêtus du sceau municipal approprié. Cette disposition fut d'ailleurs reconduite en 1824. La part du hareng produit par la société de Brême se situait dans les années 1810 dans des moyennes annuelles comprises entre 5 % et 28 % du total de la consommation locale. Les perspectives à l'exportation ouvrirent à la société – reconduite pour dix ans en 1816 – la possibilité d'une émission d'actions jusqu'à 125 000 reichstalers. Mais, dans les années suivantes, les prises furent réduites et les prix tombèrent. En outre, Brême fut frappée par les efforts du Hanovre pour protéger la cité d'Emden, qu'il venait d'acquérir, par le moyen d'une taxe élevée sur l'importation de hareng salé. Ce fut une lourde perte pour le hareng de Brême. Schröder, qui gérait encore la compagnie, adressa une requête au gouvernement de Hanovre : il se proposait de transférer le débarquement du hareng de la société vers le port voisin de Geesthafen, une possession du Hanovre. Le but était de rendre les navires de Brême éligibles à la même prime que leurs voisins d'Emden mais, au grand soulagement des pêcheurs d'Emden, cette requête fut rejetée. En 1819, la société en vint à ne plus pouvoir emprunter d'argent. Schröder fit personnellement une avance de capital et l'assemblée générale de novembre

1820 décida de couvrir ses dettes en engageant 160 reichstalers par action de 500. Ce ne fut pas suffisant pour redresser les comptes et, en janvier 1821, on dut se résoudre à vendre tous les actifs. En 1821, une nouvelle compagnie fut établie mais les difficultés financières continuèrent. Après 1823, il n'y eut plus en activité que 11 vaisseaux et, pour finir, en 1828, les *busses* de Brême sortirent pêcher pour la dernière fois. La société continua à exister pendant une décennie supplémentaire en se bornant à acheter du hareng frais chez les pêcheurs écossais et en utilisant ses *busses* comme des cargos.

L'ÉPHÉMÈRE SOCIÉTÉ DE NIEUPOORT

En 1727, une charte fut rédigée pour une société de pêche privée basée à Nieuport, qui faisait alors partie des Pays-Bas autrichiens. La *Compagnie van Vischvaert, gheetabliseert binnen de Stede Ende Port van Nieuport*⁶³ eut pour spécialisation principale la pêche à la morue au large de l'Islande, mais elle s'engagea aussi dans la pêche au hareng en mer du Nord. Ce fut là l'initiative privée d'un homme d'affaires local, Jan Baptist Stauffenberg mais, à en juger par une liste des souscripteurs, les actions de la société furent achetées par de riches marchands et autres capitalistes des quatre coins des Pays-Bas autrichiens. Des sommes particulièrement importantes furent ainsi investies depuis Bruxelles. La société voulait démarrer rapidement en achetant des navires et des équipements de pêche en République hollandaise, ce qui poussa aussitôt l'État néerlandais à renouveler les interdictions faites à ses marins d'aller travailler sur des bateaux de pêche étrangers. Il était prévu que la famille d'un pêcheur coupable de transgresser la règle serait expulsée de sa maison et qu'aucune institution caritative n'aurait le droit de lui venir en aide. Des contacts eurent lieu cependant, au point qu'en 1727 un navire néerlandais fut saisi en Hollande afin d'empêcher la société de Nieuport de prendre livraison de filets de pêche. En fait, des patrons pêcheurs néerlandais furent recrutés, qui reçurent une nouvelle citoyenneté à Nieuport⁶⁴. La société de Nieuport se mit elle-même à construire des navires selon les méthodes néerlandaises et, en 1728, les premiers *hookers* et *chalups* étaient prêts. L'équipement fut acheté à Dunkerque, ce qui permit de commencer à pêcher dès 1728. Le succès ne vint pas et, dès 1732, le capital était épuisé ; les actifs de la société furent donc vendus⁶⁵. En 1736, le gouvernement des Pays-Bas autrichiens refusa tout soutien aux projets de

63 Au sens littéral, cela signifie la Compagnie établie dans la ville et le port de Nieuport.

64 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, op. cit., p. 92-94.

65 Juul Fillaert, *De Compagnie van Vischvaert te Nieuport, 1727-1737*, Nieuport, J. Fillaert, 1939, p. 43-52.

relèvement de la société de Nieuport, au motif qu'elle n'en avait pas besoin puisque les livraisons de harengs néerlandais étaient suffisantes pour couvrir les demandes des catholiques durant le carême⁶⁶.

En 1767 et en 1770 Bruxelles instaura une prime sur chaque bateau engagé dans la pêche au hareng⁶⁷. Ces mesures semblent avoir atteint des résultats que le rapport de 1784 sur l'origine des navires harenguiers présents aux Shetlands révèle : 13 navires venaient de Ostende et 11 de Nieuport, deux villes de la côte flamande dont les navires embarquaient 13 hommes d'équipage chacun⁶⁸. Le moment exact de la baisse d'activité de ces pêcheries d'Ostende et de Nieuport est mal connu, mais on peut penser que, pendant les guerres napoléoniennes, les navires ont dû être empêchés de quitter le port.

LES SOCIÉTÉS SUÉDOISES

152

Des débuts difficiles au xvii^e siècle

La première tentative suédoise connue de s'inspirer des techniques de pêche néerlandaises date de 1650, année au cours de laquelle un haut fonctionnaire de Göteborg, Israël Noraeus, demanda au parlement une exemption de taxes douanières pour des navires de pêche, les *heringsbuysen*, destinés à la pêche au large de l'Angleterre. Elle lui fut accordée dès 1651 pour une période de 16 ans. La correspondance révèle que le parlement anglais autorisait alors les Suédois à pêcher sur ses côtes. Les Néerlandais dominaient la classe marchande de Göteborg au xvii^e siècle. Noraeus importa donc un *buss* harenguiers des Pays-Bas, mais le navire fut livré en Suède au moment où la première guerre anglo-néerlandaise éclata, et la pêche sur les côtes britanniques dut s'interrompre. À la place, les propriétaires du navire demandèrent à utiliser leur *buss* comme navire marchand et comme s'il s'agissait d'un navire de conception suédoise, afin de s'épargner les taxes frappant le matériel nautique d'origine étrangère⁶⁹. Quand revint la paix, la société ne fut pas rétablie mais, en 1656, la Suède signa un traité de commerce et d'amitié avec l'Angleterre, selon lequel la flotte de pêche de Suède était autorisée à pêcher au large des eaux anglaises, dans la limite d'un millier de navires harenguiers. En 1665, cet accord fut renouvelé dans ce qui fut appelé l'alliance défensive. Malgré cette atmosphère amicale, aucun navire

66 M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, *op. cit.*, p. 92-94.

67 L. Verbrugge, « Die belgische Seefischerei », dans *Handbuch der Seefischerei Nordeuropas*, 7, 3, Stuttgart, E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung, 1932, p. 9.

68 C. A. Goodlad, *Shetland Fishing*, *op. cit.*, p. 168.

69 Valdemar Haneson et Karl Rencke, *Bohusfisket*, Göteborg, Jubileumsutställningens Publikationskommission, 1923, p. 11-13.

suédois ne prit part à la pêche au hareng en mer du Nord, mais des initiatives ambitieuses furent prises dans les années qui suivirent.

Dans les années 1660, plusieurs règlements furent mis en œuvre pour la préparation et le salage du hareng pêché au large de la côte ouest de la Suède. La réglementation stricte des pêcheries néerlandaises, qui avait pour but la mise sur le marché d'un produit d'une qualité aussi excellente qu'uniforme, fut imitée en Suède. Un projet de loi gouvernemental détaillé du 13 octobre 1666 indique que le hareng pouvait être pris partout, mais que seules les principales villes du Bohuslen, Göteborg, Kalvsund, Marstrand, Mollösund, Gullholmen et Lysekil, pourraient pratiquer le salage et l'emballage du produit. Un fonctionnaire contrôlerait la transformation du hareng dans chacune de ces villes, et le hareng salé ne pourrait être vendu qu'avec son aval officiel. Afin de protéger la production suédoise, la taxe sur les exportations de hareng salé fut abaissée de 8 à 4 *öres* par tonneau. Enfin, aucun acheteur étranger n'était autorisé à acheter le hareng frais directement auprès des pêcheurs suédois lors de son débarquement⁷⁰. Ce dernier règlement était très certainement destiné aux pêcheurs néerlandais, les seuls qui, dans la pratique, pouvaient tirer profit de l'achat du hareng frais si loin de chez eux. Les réglementations elles-mêmes ne suffirent pas à éclairer la manière dont la pêche était pratiquée, mais plusieurs Néerlandais semblent avoir été en activité dans la zone. Dans une lettre datée de janvier 1667, le chef de la police de Göteborg, Magnus Gripenklo, mentionne un citoyen de Göteborg qui avait engagé un *buss* néerlandais, avec un équipage de 12 hommes. Ils salèrent ses poissons et s'assurèrent que les autres pêcheurs locaux salaient le hareng de manière convenable. La ville voisine de Marstrand faisait également venir des pêcheurs néerlandais expérimentés, via Hambourg, pour qu'ils supervisent la transformation de la production locale de harengs. Comme il s'agissait d'activités privées, celles-ci n'ont laissé que peu de traces écrites. Quoi qu'il en soit, la correspondance échangée très discrètement en 1667 en marge d'une tentative d'importation de savoir-faire néerlandais illustre bien les défis que présentait la mise en place ex-nihilo d'une pêcherie.

C'est à la même époque qu'un Néerlandais anonyme se rapprocha de la représentation suédoise auprès de la République des Pays-Bas afin de proposer de s'installer à Göteborg dans le but d'établir une entreprise harenguière et baleinière⁷¹. Sa très grande discrétion était compréhensible, car il était illégal pour un Néerlandais de briguer un emploi au service de l'industrie de pêche d'un pays étranger. En février 1667, le gouvernement suédois lui accorda l'autorisation de créer à Göteborg une compagnie pour la pêche harenguière. Cet homme était

⁷⁰ *Ibid.*, p. 13-16.

⁷¹ *Ibid.*, p. 17-18.

Franz Cornelis Denick⁷². C'est peut-être le même homme, originaire du pays de Meuse, qui avait été impliqué quelques années plus tôt dans une controverse entre les villes de Zélande et de Hollande, relativement au lieu où le hareng salé devait légalement être débarqué⁷³. Rédigé en suédois, l'accord prévoyait que Denick serait le gérant de la société. Il devait importer des Pays-Bas deux *busses* à hareng mais, par la suite, sa société devait se doter de nouveaux navires, de tonneaux et d'équipements fabriqués en Suède. Néanmoins, tout devait être construit d'après le modèle néerlandais, et à Göteborg des artisans néerlandais furent recrutés et engagés afin d'atteindre cet objectif. En contrepartie, Denick recevait un versement annuel de 800 à 1 000 riksdalers, et des privilèges tels que l'exemption de taxes sur le sel et le poisson. Denick arriva à Göteborg en 1667, mais plusieurs obstacles entravèrent d'emblée la bonne marche de son projet. Tout d'abord, comme il n'amenait aucun *buss* avec lui, il éprouva très vite des difficultés pour lever les capitaux espérés sur la place de Göteborg où plusieurs de ceux qui s'étaient intéressés à l'entreprise, se détournèrent de lui ; ce fut peut-être aussi à cause de la réticence locale à accueillir un étranger soutenu par le gouvernement. Le magistrat de Göteborg s'inquiéta auprès du gouvernement suédois des revers essuyés par Denick et refusa de lui verser la somme d'argent qu'il avait promise. Il fallut renégocier. Denick proposa de retourner aux Pays-Bas l'année suivante pour acheter des *busses* et recruter les artisans néerlandais dont l'accueil était prévu.

Dans le même temps, il rédigea à l'attention du gouvernement suédois de volumineux projets, dans lesquels il proposait de créer une entreprise à plus grande échelle encore. Il proposait d'inviter les principales villes de la côte ouest à financer à la fois 6 *busses* et la venue d'artisans néerlandais. Ces propositions ne furent pas bien reçues et il lui fut signifié de se concentrer sur l'accomplissement de son projet initial de commencer à pêcher le hareng avec deux *busses* afin de le concrétiser plutôt que d'en échafauder de nouveaux. Il partit alors pour les Pays-Bas afin d'essayer d'acheter des navires mais, selon sa propre explication, l'exportation de *busses* pour pêcher le hareng lui fut refusée par le magistrat d'Enkhuizen, qui ne faisait que suivre la réglementation néerlandaise en la matière. Certains artisans avaient été engagés mais, selon Denick, ils avaient disparu sans laisser de trace après avoir reçu une avance sur salaire. Selon son propre rapport de voyage, il retourna en Suède uniquement avec un ou deux artisans et un modèle d'atelier de calfatage⁷⁴. Le gouvernement suédois, cependant, continuait à être séduit par l'idée de créer une société de pêche, et

⁷² *Ibid.*, p. 18.

⁷³ M. A. Beaujon, *Nederlandsche Zeevischerijen*, *op. cit.*, p. 72.

⁷⁴ V. Haneson, *Bohusfisket*, *op. cit.*, p. 19-20.

pensait toujours que Denick était l'homme de la situation. Comme il s'avérait impossible d'acheter des *busses* néerlandais, on demanda à Denick de mettre sur pied un chantier naval et d'en bâtir en Suède. Des travailleurs étrangers seraient recrutés, qui seraient exemptés de taxes ; en retour, ils devraient former du personnel suédois afin qu'il puisse servir comme équipage à bord des navires ainsi bâtis. Sitôt le premier *buss* terminé dans le chantier naval qu'il avait créé, Denick se plaignit qu'il soit trop petit pour être compétitif. Il réclama une exemption totale de taxe pour ses pêcheries ainsi que l'autorisation d'entreprendre un nouveau voyage aux Pays-Bas, aux frais de la couronne suédoise. Le gouvernement suédois, qui était en train de perdre patience, rejeta sa demande d'exemption mais accepta l'idée d'une nouvelle expédition aux Pays-Bas, à condition de la confier à quelqu'un d'autre. On demanda aux magistrats des villes de Stockholm et Göteborg s'ils connaissaient des investisseurs potentiels dans leur ville, mais ce n'était pas le cas. Indépendamment de cela, Denick mourut en mars 1670, date à laquelle il avait réussi à construire deux bateaux. Ces derniers furent vendus par son fils et sa veuve⁷⁵. Avec le recul, l'infortune de Denick dans la mise en œuvre de ses projets paraît imputable au fait que c'était d'abord un théoricien, prompt à prendre la plume et à faire proposition sur proposition, mais n'ayant pas la capacité de réaliser ses projets⁷⁶.

De nombreuses tentatives au XVIII^e siècle

La tentative suédoise suivante pour relever le défi néerlandais en Suède se situa au cours du XVIII^e siècle. En 1731, une société, nommée *Coopmanska Bolaget*, fut lancée à l'initiative d'un marchand de Göteborg, Pieter Coopman, qui descendait d'immigrés néerlandais. À partir de 1731, sa société obtint pour six années le droit exclusif de pêcher au large des côtes anglaises. En retour, il s'engageait à enseigner aux pêcheurs suédois la bonne manière de préparer le hareng. Sa société équipa un navire de pêche, mais la première expédition ne connut pas le succès escompté, si bien que Coopman ne s'y intéressa plus, et elle fut dissoute⁷⁷. La couronne suédoise privilégia à nouveau, en 1745, une compagnie, la *Bröderna Arfwedsons Bolag*, à laquelle fut concédée une charte accordant trente ans de monopole pour pêcher à la néerlandaise le hareng et la morue en mer du Nord, ainsi que pour chasser la baleine et le phoque dans l'Atlantique Nord. Les associés achetèrent deux *busses* aux Pays-Bas et commencèrent à pêcher avec l'un sur le Dogger Bank et la côte ouest du

⁷⁵ *Ibid.*, p. 20-25.

⁷⁶ Bengt Hildebrand, « Denick, Frans Cornelis », dans Bengt Hildebrand (dir.), *Svenskt Biografisk Leksikon*, 11, Stockholm, Albert Bonnier, 1945, p. 92-93.

⁷⁷ V. Haneson et K. Rencke, *Bohusfisket*, op. cit., p. 37.

Danemark, pendant que l'autre le faisait autour des îles Shetland. Plusieurs autres bateaux furent achetés et, dès 1750, ils pêchaient aussi autour de l'archipel de Bohuslen⁷⁸. La société ne fut pas rentable sur le long terme et perdit plus de 500 000 coppar dalers. Cela fut dû partiellement à un changement dans la politique du gouvernement, le monopole ayant été aboli en 1752 en échange d'une transaction forfaitaire. La société avait investi trop lourdement par rapport aux capitaux disponibles mais l'autre raison de son manque de succès peut être attribuée au fait que son siège était situé à Stockholm, loin des activités de la côte ouest⁷⁹.

À partir de 1752, le gouvernement décida d'encourager plus énergiquement la création de sociétés de pêche en Suède. La *Fiskeribolaget i Göteborg* fut mise sur pied par des capitalistes de Göteborg, qui investirent 100 000 coppar dalers. Avec cet argent, deux *hookers* furent achetés, l'un de 50 tonnes et l'autre de 40. Ils devaient être utilisés à la fois pour le hareng et la morue, et il est très probable que ces navires étaient de type *hooker-buss*, un style de navire très répandu aux Pays-Bas au moins à compter des années 1740⁸⁰. Les bateaux de pêche arrivèrent de Hollande en 1753, mais on ne parvint pas à se procurer des équipements néerlandais. Pour pallier cet inconvénient, des filets furent commandés à Stockholm en 1752, mais ils n'arrivèrent pas avant août 1753. Dès qu'ils furent livrés, le plus gros navire, le *Gäddan* (le *Brochet*), mit le cap sur les Shetland, avec à son bord un capitaine néerlandais, Martin van Osten Aronson, qui commandait un équipage de 19 hommes, muni de 50 filets et de 380 tonneaux de chêne. Mais l'expédition échoua car la saison de pêche aux Shetland était déjà terminée au moment où le *Gäddan* arriva sur les lieux. L'année suivante, les deux navires débutèrent la saison à temps : le *Gäddan* partit pour les Shetlands où seulement 26 tonneaux de poisson furent capturés⁸¹. Pour un navire de cette taille, un tel résultat était très décevant, car il représentait moins du dixième de la capacité de charge totale. À titre de comparaison, un navire néerlandais de même gabarit, avec un équipage de 14 à 15 hommes, prenait en moyenne 223 tonneaux en 1754, soit presque dix fois plus⁸². La société fut finalement dissoute en 1755, lorsque les investisseurs jugèrent plus rentable d'investir dans la pêche côtière qui ne nécessitait pas de financer

78 Le Bohuslen est un comté suédois établi sur le Skagerrak, tout près de la frontière norvégienne ; jusqu'en 1660, il appartenait à la Norvège.

79 *Ibid.*, p. 37-38.

80 Matthijs A. Struijs, Peter Zuydgeest and Daan van Os (dir.), *Om een bevaeren schip te maecken. Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerfen*, Vlaardingen, Drukkerij Stout, 1997, p. 300-307.

81 V. Haneson, *Bohusfisket*, *op. cit.*, p. 40.

82 Gemeentearchief Schiedam, « Haringcertificatien », Inventory no.'s. 614-622.

une logistique aussi coûteuse. En effet, à partir des années 1760, de grands bancs de harengs passèrent à proximité des côtes, permettant à la fameuse pêcherie au hareng de Bohuslän de perdurer jusqu'en 1809⁸³. Pendant cette période, Bohuslän hébergea la plus grande pêcherie de harengs jamais vue en Europe, et la pêche hauturière au large des îles Shetland reçut peu d'attention de la part des autorités suédoises. Pourtant, plusieurs témoins oculaires rapportent avoir vu des navires suédois aux Shetland dans les années 1770⁸⁴. Quoiqu'il en soit, les échecs répétés des Suédois montrent l'importance de l'apport étranger en matière de savoir-faire et le risque sérieux de banqueroute quand tous les espoirs étaient fondés sur de petites entreprises, où l'on mettait pour ainsi dire tous les tonneaux dans un seul *buss*.

Cette revue des différents essais de transferts de technologie tentés pour copier la pêche néerlandaise a permis de dénombrer 41 tentatives pour y arriver. Un bon nombre n'ont été que des désirs de concurrencer les Néerlandais en organisant des pêcheries de hareng, telles l'octroi par les gouvernements de chartes pour cette pêche, qui ne débouchèrent souvent sur aucun résultat concret, en Angleterre, en Écosse, en Suède et au Danemark. La plupart de ces sociétés ne durèrent que quelques années, mais un petit nombre d'entre elles furent assez heureuses pour survivre pendant plusieurs décennies, bien que cela se soit fait parfois sous des noms différents, et avec des renouvellements de chartes. Ce fut le cas de Emden (1552-années 1840), de la *Emder Heringsfischerei-Kompagnie* (1770-1811 (-1858)), et de la société de la famille Lund à Farsund (1740-1807). Il existe plusieurs points communs derrière ces succès. Tout d'abord, il faut considérer l'importance que revêtent, d'une part, l'échelle de l'industrie considérée, et, d'autre part, le niveau d'intégration économique verticale dans les différents secteurs qui composent une industrie de ce genre. Ces sociétés réussirent à s'engager dans la pêche au hareng à hauteur de plusieurs douzaines de navires, minimisant ainsi les risques de pertes en mer. Dans le cas de Farsund, la maison de commerce était engagée dans une gamme d'activités économiques diverses, dont la chasse à la baleine et la pêche à la morue, ce qui lui garantissait des revenus suffisants. À l'opposé, à Göteborg les entreprises peu brillantes de Frans Denick, qui essaya de commencer à pêcher avec un navire n'allèrent pas bien loin. Denick et d'autres entrepreneurs, comme les Stauffenbergh de Nieupoort, se trouvèrent également démunis face à l'opposition politique

83 Lennart Dalén, *Den Bohuslänska Fiskelägesbygden*, Göteborg, Elanders Boktryckeri Aktiebolag, 1941, p. 127.

84 C. A. Goodlad, *Shetland Fishing*, *op. cit.*, p. 168.

de la République des Pays-Bas, qui interdisait l'exportation de navires et d'équipements nationaux.

L'échelle de l'entreprise est également importante lorsqu'on se trouve confronté à une perturbation majeure et prolongée telle que les guerres napoléoniennes. C'est la principale cause de la chute des sociétés créées à Altona, Ostende et Nieuport. Ce sont aussi les guerres de l'Empire qui ont absorbé l'énergie de la société basée à Farsund, pendant que la société d'Emden était dissoute et transformée en cinq sociétés privées différentes. À Farsund comme à Emden, on avait profité d'un avantage initial : la capacité à construire des navires localement. L'exemple du chantier naval Vulkan de Brême, qui apprit rapidement à construire un *hooker* néerlandais, montre que cet aspect technique pouvait être maîtrisé et permettre de faire face aux engagements. Au contraire, la Compagnie van Vischvaert et l'activité de Denick en Suède sont deux exemples d'une situation dans laquelle les fonds levés disparurent rapidement en essayant d'acheter illégalement des navires aux Pays-Bas.

158

La présence de pêcheurs en haute mer parmi la population locale est aussi un facteur dont profita Farsund. Ce fut également le cas des sociétés d'Emden, de Brême et d'Altona, toutes basées dans la très riche mer des Wadden, qui avait depuis des siècles, à l'instar de la zone sud de la Norvège, fourni à la flotte marchande néerlandaise des marins et des pêcheurs expérimentés. Les pêcheries qui eurent le moins de réussite s'appuyaient sur une main-d'œuvre importée des Pays-Bas, qui était plus ou moins en situation irrégulière vis-à-vis de son propre pays et dont l'accueil était de ce fait probablement très coûteux. Cependant, même dans une zone comme la Frise orientale, où Emden profitait d'une main-d'œuvre recrutée localement, la comparaison des taux de prise annuelle avec la Hollande montre que, malgré une flotte de navires pratiquement identiques, les Néerlandais rapportaient par voyage 25 à 35 % de harengs de plus que leurs concurrents. À l'opposé, un manque de tradition maritime dans le domaine de la pêche en haute mer est la cause probable des résultats médiocres des sociétés suédoises au milieu du XVIII^e siècle, et il en est de même pour la *Compagnie van Vischvaert* de Nieuport (1727-1737).

L'importance du secteur de la pêche comptait aussi énormément. C'est parce qu'elle était la nation qui abritait le plus grand nombre de pêcheurs expérimentés, que la République des Pays-Bas n'a jamais hésité à payer pour la protection de sa flotte de pêche maritime. Aucun autre de ses concurrents ne bénéficiait d'un tel soutien. La première compagnie d'Emden, active durant près d'un siècle, pourrait bien avoir succombé sous les coups des corsaires au XVII^e siècle. La *New Royal Fishing Company* (1677-1680) en serait un autre exemple : elle réussit à employer des capitaines de navires et à importer des bateaux néerlandais, mais en raison de la guerre entre la France et la République

des Pays-Bas, les Néerlandais basés en Angleterre virent leurs cargaisons et navires saisis. Le manque de stabilité politique dans de nombreux endroits joua un rôle certain, comme quand Charles II retira – pour ne pas froisser l’allié français – son soutien politique aux activités anglaises et écossaises, et que les sociétés de pêche qui avaient été mises sur pied, firent faillite. Enfin, c’est quand Emden cessa d’appartenir à la Prusse et de bénéficier de son soutien financier et politique, que sonna l’heure de son déclin. Farsund jouissait quant à elle d’un climat politique stable au XVIII^e siècle, mais les changements gouvernementaux après 1814 ont contribué à faire échouer toutes les tentatives de rétablissement de ses activités de pêche.

La recette très convoitée de l’imitation parfaite de la pêche au hareng à la néerlandaise était d’établir la pêcherie dans une communauté maritime disposant de savoir-faire en matière de recherche et de prise du poisson, de préparation des tonneaux, de réparation des filets, le tout accompagné d’un bon chantier naval. Le fait d’avoir un solide capital de départ, ainsi qu’un soutien politique fiable, venant de préférence d’un État qui était prêt à fournir une protection militaire, était un critère supplémentaire de réussite. Avec le recul historique, une évidence – qui ne l’était sans doute pas pour les contemporains – s’impose : seuls les Néerlandais étaient assez néerlandais pour réussir à faire vivre, croître et fructifier leur modèle de pêcherie.

De nombreuses tentatives pour entamer la domination néerlandaise grâce à des méthodes aussi diverses que l’espionnage industriel, la contrebande, des transactions économiques sophistiquées et des subventions gouvernementales révèlent l’espoir que les sociétés maritimes de l’époque avaient de se tailler une part du formidable gâteau que représentait le marché du hareng de la mer du Nord. La phase de domination néerlandaise sur l’industrie européenne du hareng alla de la fin des années 1500 jusqu’au début des années 1700. Le déclin du mode de pêche néerlandais est finalement venu de la concurrence provenant de la pêche côtière, plus que des tentatives d’imitation, même les plus abouties, comme à Farsund ou Emden dont les pêcheries étaient structurées au début de l’âge d’or néerlandais, et le restèrent après que les Néerlandais eurent perdu leur position dominante à la fin des années 1700. Cependant, pendant pas moins de 300 ans, soit environ de 1550 à 1860, le mode de pêche néerlandais a fait l’envie de ses voisins dans la région de la mer du Nord. L’effet de cette domination fut la propagation à travers l’Europe d’un modèle de pêche reconnu comme celui qui, de manière incontestée, cumulait les bonnes pratiques. Cette croyance qu’il s’agissait de la meilleure manière de faire, fut une conséquence durable de l’âge d’or Hollandais dans le domaine de la pêche. Mais en même temps cette croyance que c’était la meilleure manière de faire en termes de coût

et d'efficacité de la pêche survécut aux réalités de ce qu'avaient été les meilleures pratiques aussi bien pour les Néerlandais que pour les harengs⁸⁵.

REMERCIEMENTS

Ceci est une version révisée de documents de travail présentés à l'atelier « Rapprochements avec les Néerlandais » à l'Université de Roskilde en octobre 2007 ainsi qu'à la 32^e conférence de l'Association d'Histoire des Sciences Sociales à Chicago en novembre 2007. Je remercie les participants pour leurs précieux commentaires lors de ces deux rencontres, et je suis reconnaissant à Lex Heerma Voss et Poul Holm, de m'avoir invité.

160 Cette recherche a été rendue possible grâce au soutien financier du projet Histoire des Populations Animales Marines (HMAP) du Bureau du Recensement de la Vie Marine (CoML) soutenu par la Fondation Alfred P. Sloan, ainsi que celui du projet INCOFISH (un projet de recherche spécifique ciblé portant sur une « approche intégrée des contraintes multiples sur les écosystèmes aquatiques et halieutiques » financé par le VI^e programme-cadre de recherche PCRD6 (contrat n° 003739 (INCO)). Le projet a été réalisé dans le cadre du Réseau d'excellence MARBEF « Biodiversité marine et fonctionnement des écosystèmes » qui est financé dans le PCRD6 (contrat n° GOCE-CT-2003-505446). Enfin, le document fait partie du projet « Rapprochements avec les Néerlandais » financé par l'Organisation Néerlandaise pour la Recherche Scientifique (NWO).

85 La traduction de ce texte a été revue par Thierry Sauzeau et Jean-Pierre Poussou.

LES PÊCHES DU LITTORAL SAINTONGEAIS, DE LOUIS XIV À NAPOLÉON III (1683-1860)

Thierry Sauzeau

Dans le domaine des pêches, la côte du Centre-Ouest atlantique ne peut se prévaloir d'une riche historiographie. À la faveur des commémorations de la fondation de la Nouvelle-France, plusieurs études ont montré que les provinces de Saintonge et d'Aunis avaient armé des morutiers dès le xvi^e siècle et exploité la morue au xvii^e siècle¹. L'activité de grande pêche a perduré jusque dans les premières décennies du xix^e². Reste la difficulté à appréhender les deux autres niveaux de l'activité halieutique : la pêche côtière et la pêche à pied³. Pour n'avoir jamais dégagé les profits du hareng en Manche⁴ ou de la sardine en Bretagne Sud⁵, et pour n'avoir jamais eu d'organisations professionnelles comme en Méditerranée⁶, les petites pêches du Centre-Ouest n'ont laissé que des traces

- 1 Marc Seguin, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge : Les débuts des temps modernes*, t. 3, La Crèche, Geste Éditions, 2005 ; Mickaël Augeron, « Une interface portuaire, une dynamique régionale : La Rochelle et la Nouvelle-France au xviii^e siècle », dans Mickaël Augeron et Dominique Guillemet (dir.), *Champlain, de Brouage aux Grands Lacs : cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (xvi^e-xxi^e siècles)*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 181-191.
- 2 Thierry Sauzeau, « Les Derniers Morutiers d'Aunis et Saintonge (1762 - 1792) », *Premières journées d'histoire de la Grande Pêche*, Saint-Lô, Commission française d'histoire maritime, délégation Normandie, Société d'archéologie de la Manche éd., 2003, p. 63-81 ; *Id.*, « Les morutiers charentais au début du xix^e siècle (1815-1850) : la difficile reprise d'une activité traditionnelle », dans Mickaël Augeron, Jacques Péret et Thierry Sauzeau (dir.), *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français, histoire d'une relation singulière (xvi^e-xix^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010, p. 65-78.
- 3 Thierry Sauzeau, « L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au xix^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 249-258.
- 4 Alain Cabantous, « Le hareng et son monde. Structures de la pêche harenguière de Boulogne à Blanckenberghe (vers 1650-vers 1830) », dans Jean-Claude Hocquet et *alii* (dir.), « Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours », n° spécial, *Revue du Nord*, 1986, p. 42-72.
- 5 Dominique Robin, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, PUR, Rennes, 2000.
- 6 Gilbert Buti, « Madragues et pêcheurs provençaux dans les mailles des pouvoirs (xvi^e-xix^e siècles) », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècles*, PUR, Rennes, p. 55-73.

éparses dans les archives⁷. L'édition du rapport Le Masson du Parc est venue rappeler la richesse halieutique des rivages entre Loire et Gironde, la densité des usages, la variété des pratiques⁸. Cette photographie des pêches en 1727 n'en demeure pas moins unique, et tout essai de comparaison dans le temps reste risqué car cette histoire reste largement en miettes. Elle est à rassembler dans les liasses d'archives des sièges particuliers d'Amirauté pour l'Ancien Régime. Elle peut compter sur les mémoires et les enquêtes sur les flottes, menées par la monarchie administrative⁹. Elle peut s'appuyer sur le goût prononcé pour la statistique au XIX^e siècle¹⁰ et sur l'heureuse conservation des correspondances au départ des bureaux des classes saintongeais – Rochefort, Oléron, Marennes¹¹. C'est en prenant appui sur ces quartiers maritimes, qui forment les rivages de la mer des pertuis, et sur celui de Royan sur la Gironde¹², que l'on se propose ici de mener l'enquête entre le règne de Louis XIV et le Second Empire. Dans cet espace laboratoire, grandes ou petites, les pêches ont toujours dû s'adapter aux conditions naturelles de rivages particuliers : fort marnage, estran vaste et diversifié – vase, sable, rochers –, estuaires connectés à de vastes espaces de marais, eux-mêmes parcourus d'un dense réseau hydrographique¹³. L'accessibilité de la ressource mettait les marins-pêcheurs en concurrence avec les pêcheurs à pied, difficulté supplémentaire pour l'étude de l'activité. Il faut aussi compter avec le caractère insulaire des territoires, isolés les uns des autres par de véritables bras de mer – Gironde, Charente, Seudre, pertuis de Maumusson, coureau d'Oléron –, ou bien par de larges zones de marais qu'aucune route, ni terrestre ni fluviale, ne traverse alors – Brouage. Ces obstacles, associés au caractère rural du littoral, ont longtemps limité les possibilités commerciales de la filière pêche qui ne proposait à la vente que le poisson frais et les coquillages vivants. En dehors de la consommation locale, Rochefort, Saintes, La Rochelle et Bordeaux

7 Le Centre-Ouest est quasiment absent dans Michel Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, comme dans Marc Pavé, *Réglementation et organisation de la pêche côtière en France de 1715 à 1850*, thèse de doctorat d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2000.

8 François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime et des îles adjacentes de Saintonge, de l'Aunis et du Poitou, du nord de Bordeaux, au sud de Nantes, au XVIII^e siècle*, Denis Lieppe (éd.), Saint-Quentin-de-Baron, Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2009.

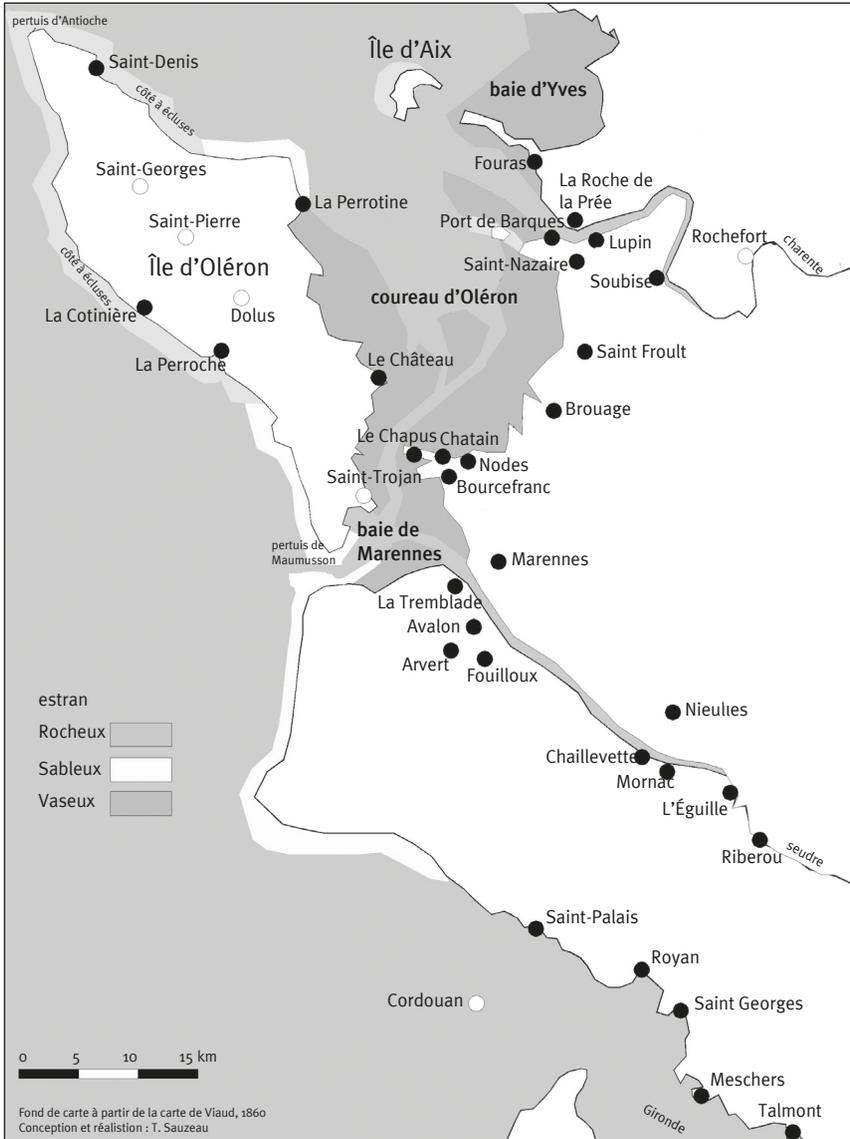
9 Chambre de commerce de Dunkerque, B.19, Enquête Seignelay (1686) ; Archives départementales de Charente-Maritime (ensuite ADCM), B.95, État général des barques, bateaux et vaisseaux de l'amirauté de Xaintonge (1721).

10 M.-A. Gautier, *Statistique du département de la Charente Inférieure, statistique générale*, t. I, 1839, rééd., Paris, Res Universis, 1992.

11 Service Historique de la Défense (ensuite SHD) – Rochefort, Série P, Inscription maritime.

12 Voir carte 1.

13 Louis Papy, *L'Homme et la mer sur la côte atlantique de la Loire à la Gironde*, Bordeaux, Yves Delmas, 1941.



Carte 1. Ports de pêche saintongeais (v. 1680-1860)

étaient les principaux marchés dont on peine à évaluer l'importance – tonnages, chiffres d'affaires. Quant à la grande pêche, si les armements saintongeais sont désormais mieux connus, les circuits de décharge restent à étudier. Sur deux siècles (1683-1860), en dépit d'une apparente stabilité, comment cette filière a-t-elle évolué ? Dans quel état est-elle parvenue aux portes de la spécialisation et de la mécanisation, facteurs de croissance des prises et du commerce ? Ces questions peuvent être explorées en partant du rivage et des pêches à pied, considérées de tout temps comme un mal nécessaire, voire une concurrence déloyale pour les marins-pêcheurs. Il sera temps ensuite, de se pencher sur l'évolution des flottes et des méthodes de la pêche embarquée, afin de déceler les progrès – et les renoncements – des professionnels face aux évolutions politiques, économiques ou environnementales. Chemin faisant, la difficile question de la commercialisation et des marchés pourra être abordée, tout comme celle des verrous techniques, fiscaux et économiques qui se sont imposés à la filière pêche du Centre-Ouest, sur le littoral de la mer des pertuis et en Gironde.

LA MER DES PERTUIS POUR DERNIER TERRAIN VAGUE : LA VITALITÉ DES PÊCHES D'ESTRAN

Au voisinage de Bordeaux ou de La Rochelle, au temps de la première modernité, la Saintonge maritime a pris le virage de l'économie extravertie, servie par une société littorale de pluriactifs, entre vigneron, sauniers, artisans du bois – charpentier, tonnelier – et marins. Ce monde était aussi celui de la dépendance économique. Les richesses échouées à la côte ont tôt revêtu un intérêt par la collecte, organisée ou frauduleuse, sous diverses formes : pêche, ramassage, pillage. En Saintonge, l'estran a cristallisé bien des enjeux, d'autant que ce territoire entre nature et culture est traversé par un trait de côte qui ne le limite pas réellement. Il s'étend aujourd'hui sur 250 km² mais couvrait des espaces plus vastes aux XVI^e-XVII^e siècles. En effet, autrefois le havre de Brouage était largement ouvert, la Seudre faisait figure de véritable bras de mer, et partout l'absence de digues entretenait la confusion entre marais et platins¹⁴, également submersibles. Le flou de la définition géographique s'est longtemps doublé d'un flou juridique. Jusqu'à l'affirmation de la monarchie absolue, la côte, comme la forêt ou les landes, restait un bien foncier affecté d'une relative indétermination quant à son appropriation et à son utilisation¹⁵.

14 Vaste portion de l'estran caractérisé par son relief plat.

15 Geneviève Delbos, « De la nature des uns et des autres, à propos du dépeuplement des eaux marines », dans Nicole Mathieu et Marcel Jollivet (dir.), *Du rural à l'environnement, la question de la nature aujourd'hui*, Association des ruralistes français, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 50-63.

Simplement parcouru par tous les riverains, utilisé temporairement par les pêcheurs, ou objet d'appropriation par des détenteurs d'écluses à poissons, de parcs ou de viviers à huîtres, cette interface entre terre et mer entretenait de multiples vocations.

Entre subsistance et commerce, les pêches à pied

Le Masson du Parc présente avec minutie les pêches à pied et, par la suite, ce dossier occupe également l'Amirauté puis la Marine. Elles sont au cœur de la sécurité alimentaire des paysans, pour qui la côte est alors le prolongement du champ¹⁶. Les riverains de la Gironde s'adonnent au XVIII^e siècle à quatre types de pêche à pied¹⁷. Celle de la crevette – chevrette – se fait en flot, dans les trous de l'estran rocheux, à l'aide de trulottes¹⁸. À Saint-Palais, de petites plates-formes sur pilotis permettent de se livrer à cette pêche à marée haute : ce sont les lointains ancêtres de nos carrelets, héritages du tourisme de villégiature¹⁹. Les riverains de l'estuaire pêchent également des poissons « à la senne », en manœuvrant des filets traïnants à l'aide de funes – cordages –, depuis la côte. À Talmont et à Saint-Georges, ce sont des lignes garnies d'hameçons – haims – qui sont posées puis relevées en profitant de deux marées basses consécutives. Dans cette dernière paroisse, les habitants exploitent aussi une moulière²⁰ sur un haut fond rocheux, « à la gratte et râcle de fer ».

Quand on passe dans l'estuaire de la Seudre, les riverains pratiquent une pêche au filet flottant, le fayant, pour la capture du « meuil » – le mullet. Comme à l'intérieur du coureau d'Oléron, les hauts-fonds de l'estuaire font l'objet d'une intense exploitation des bancs d'huîtres plates – *ostrea edulis*. En 1767, le procureur du roi de l'Amirauté de Marennes décrit « les jeunes personnes des deux sexes qui vont sur lesdits rochers à marée basse ramasser desdites huîtres pour leurs subsistances et celles de leur famille ». Il rapporte aussi le « commerce qui se fait sur ces petites huîtres en les vendant aux sauniers qui les mettent dans des claires ou réservoirs où elles s'accroissent »²¹. Au XIX^e siècle, cette pratique perdure, même si elle est mise

16 Dominique Guillemet, *Les Îles de l'ouest de Bréhat à Oléron, du Moyen Âge à la Révolution*, La Crèche, Geste Éditions, 2007, p. 93.

17 Geneviève Delbos, « De la nature des uns et des autres... », art. cit., p. 50-63.

18 Petit filet carré ou rond, enfilé sur une structure rigide, au fond duquel on place un appât, et que le pêcheur remonte rapidement pour y prendre des crustacés.

19 Thierry Sauzeau, « Les usages de l'estran sur le littoral de la Saintonge girondine (1850-1880) », dans Jacques Péret et Frédéric Chauvaud (dir.), *Terres Marines, Mélanges à la mémoire de Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 115-122.

20 Haut-fond rocheux recouvert de moules.

21 ADCM, Réquisitoire du Roi concernant la pêche des huîtres et règlement du siège (1767), B.150.

en péril par le développement de la pêche embarquée à la drague, qui ruine les bancs. À Port-des-Barques comme à Marennes, c'est la démocratisation de cette pratique qui est préoccupante :

Les avantages de la pêche à pied consistent à procurer des moyens d'existence à une part des femmes de la population maritime pendant que leurs maris sont absents mais [...] à l'époque des grandes marées [...] tous les habitants des campagnes environnantes accourent de plus de quatre lieues à la ronde et enlèvent une immense quantité d'huîtres.²²

D'un bout à l'autre de la période, elles sont exposées sous les halles des marchés locaux de Rochefort, Marennes, Saujon, Port-des-Barques ou Royan²³. Par ailleurs, les barques quittent la Seudre « avec un lest d'huîtres vertes »²⁴. En 1825, le sous-préfet Le Terme consacre d'ailleurs un long passage au port de l'Eguille²⁵, rétabli au début des années 1820, après avoir été « comblé, [...] par les débris provenant du nettoyage des huîtres, effectué de temps immémorial sur la rive gauche ». Elles sont aussi acheminées par charrois à Rochefort ou Saintes, par caboteurs vers La Rochelle ou Bordeaux²⁶.

166

Les Oléronais pêchent aussi l'huître, mais ils se consacrent en plus à la pêche dans les écluses, à l'aide de tout un attirail de pièges – bourgnes d'osier²⁷ –, épuisettes – trioules –, fourches – fouëne –, etc. Pour le reste, ils pratiquent la pêche à la senne, jusqu'au cœur du XIX^e siècle, en dépit des prohibitions. En 1853, commentant la noyade nocturne de 11 paysans de Dolus, le Commissaire de la Marine parle d'un « genre de pêche [qui] occasionne ici tous les ans de nombreux accidents »²⁸, et il réclame du personnel pour effectuer « quelques tournées de nuit sur les plages où les riverains vont seiner (sic) par bandes de 10 ou 12 [...] car ces individus sont tous de peine, sauniers, vigneron hardis et entreprenants »²⁹. Cette même

22 SHD-Rochefort, Correspondance au départ du bureau de Rochefort, 7P3-5, lettre n° 146, du 13 décembre 1855.

23 En 1824, la municipalité de Royan rachète les halles au marquis de Conflans et pave la Grand'Rue qui y mène, en interdisant le charroi des huîtres sur cet itinéraire, selon Guy Binot, dans *Histoire de Royan et de la presqu'île d'Arvert*, Paris, Croît Vif, 1994, p. 240.

24 SHD-Rochefort, Rôles d'armement de bord désarmés, 10P5-85 (année 1816), n° 23, barque *Les Trois Amis* ; oP5-87 (1818) n° 2, barque *La Bonne Mère*.

25 Charles-Esprit Le Terme, *Règlement général et notice sur les marais de l'arrondissement de Marennes*, Rochefort, 1826, p. 154-155.

26 François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime ...*, op. cit., p. 31.

27 Panier d'osier disposé dans le courant entre deux roches ou à la sortie d'un piège (courtine, écluse, gord) qui laisse passer l'eau et retient les poissons les plus petits.

28 SHD-Rochefort, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, 11P2-22, lettre n° 230, du 3 octobre 1853.

29 *Id.*, 11P2-23, lettre n° 421, du 28 octobre 1855.

pêche se pratique sur la côte de Brouage – de Bourcefranc à Port-des-Barques. Dans ce dernier port de l'estuaire de la Charente, comme à Fouras, on pêche par ailleurs la crevette à l'aide d'un haveneau³⁰, et l'huître sur les bancs de l'île Madame³¹ ou de la pointe de la Fumée³².

Loin de nos pêches de loisir estivales, ces pêches à pied offrent aux riverains les plus pauvres leur subsistance. Il en va de même les jours de maline³³, pour les paysans des villages de l'intérieur. Elles permettent parfois l'exercice d'un commerce, comme c'est le cas avec les huîtres. Ces pêches se pratiquent avec ou sans engin, mais elles ont en commun l'usage temporaire de l'estran.

Les pêcheries fixes : les écluses à poissons

En Saintonge, les pièges à poissons sont très répandus. Outre les courtines – filets tendus entre des pieux – sur lesquelles nous reviendrons, ce sont les écluses à poissons qui préoccupent l'État. Piège en forme de fer à cheval ouvert vers la côte, l'écluse – dont 17 exemplaires en activité subsistent aujourd'hui – consiste en deux murs de pierres sèches – on parle d'une « paire d'écluses » – que la biomasse colonise et cimente. Des passages grillagés, les bouchots, permettent l'évacuation de l'eau au jusant et piègent le poisson que chaque éclusier vient récolter durant un nombre de marées basses déterminé par les parts d'écluse détenues. En retour, chacun travaille à l'entretien et aux réparations, en donnant une proportion de journées conforme aux parts qu'il détient. Les écluses sont typiques des platins rocheux d'Oléron et de l'île d'Aix.

En 1584, cette pratique traditionnelle entre en conflit avec la modernité étatique. L'ordonnance d'Henri III qui restaure le discours normatif d'État sur les usages de la côte, condamne les « seigneurs qui prétendent avoir droict de fief esdits parcz et pescheries »³⁴. En 1623, Seguin d'Authon, « chevalier baron [...] de l'isle d'Olleron », vient, devant notaire, arrester « une place à bastir écluse a pescher poisson » quoiqu'il soit « Conseiller du Roy en ses conseils d'Estat et premier gentilhomme ordinaire de sa Chambre et son Sénéchal en Saintonge »³⁵.

30 Filet en forme de poche, monté sur un large patin, et emmanché, que les pêcheurs de crevette poussent devant eux sur les plages de sable ou les fonds de vase dure.

31 Adeline Laurent, *Port des Barques face à la mer (xvii^e-xxi^e siècles). Un espace sensible transformé au fil du temps*, mémoire de master 1, universités de Poitiers et de La Rochelle, 2011, p. 29.

32 SHD-Rochefort, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, 11P2-22, lettre n° 230, du 3 octobre 1853.

33 La maline est l'appellation locale des grandes marées au cours desquelles de larges portions de l'estran sont découvertes à basse mer.

34 « Édit du Roi concernant les ordonnances et réglemens de la juridiction de l'Admirauté (mars 1584) », dans Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois, maritimes antérieures au xviii^e siècle*, Paris, Impr. royale, 1828-1845, 6 vol., in-4°, *op. cit.*, t. IV, p. 320.

35 ADCM, 3^e, étude Landays, Saint-Denis d'Oléron.

Au début du XVII^e siècle, la seigneurie littorale reste à ce point sûre d'elle-même que l'officier du Roi s'efface devant le tenant d'un fief soucieux de le faire fructifier. La Grande Ordonnance de la Marine (1681) entame une reprise en main de la question. En effet, le texte redéfinit le « bord et rivage de la mer » comme le territoire submergé à « la plus haute eau du flot de mars ». Sur cet espace, il renouvelle la « défense à toutes personnes de bâtir [...], d'y planter aucuns pieux, ni de faire aucuns ouvrages qui puissent porter préjudice à la Navigation [...] »³⁶.

En réalité, vasières et banches³⁷ demeurent dans la main des seigneurs, laïcs ou ecclésiastiques, qui continuent à exiger des droits – bris, épave, échouage... – et à concéder des pêcheries. Par pragmatisme, une déclaration de 1729 inaugure une forme d'autogestion de la ressource avec l'élection d'un syndic-juré des pêcheurs³⁸. Une commission est réunie en 1737 pour prononcer la destruction des pêcheries dépourvues de titres de possession aux termes de l'ordonnance de 1584, mais elle en conserve la plupart, pourvu qu'elles ne soient pas nuisibles à la navigation. Peuplée d'à peine 40 âmes au XVIII^e siècle, l'île d'Aix possède elle aussi son écluse, sur le rocher de Tridoux³⁹, et on en compte une autre à la pointe du Chapus, sous les murs du fort achevé en 1691⁴⁰. Sur la côte ouest d'Oléron, Le Masson du Parc en recense 102⁴¹, et note pour 54 d'entre elles une occupation « par [son propriétaire] qui la fait valoir » seul ou avec des « consorts ». La monarchie fait preuve de tolérance pour ces écluses en faire-valoir direct. Elle cède aussi sur les cas de faire-valoir indirect après avoir vérifié que les éclusiers ne paient « pour cela aucun droit et qu'ils [ne sont] aucunement traversés dans leur profession de pêcheurs »⁴². On se borne à empêcher toute nouvelle construction⁴³.

La Révolution porte un coup à cette gestion équilibrée. Dans les dépouilles de l'Amirauté, abolie en 1791, les Ponts et Chaussées obtiennent la police de l'estran. Ces nouveaux gestionnaires considèrent les écluses comme un moyen de protéger la côte de l'érosion. La Marine a beau dénoncer les risques pour la navigation et l'écosystème, les écluses se multiplient. Dans une enquête menée

36 « Grande Ordonnance de la Marine (1681) », Livre IV - De la police des ports, rades, costes et rivages, Titre VII, Art. 2, dans Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois, maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 399.

37 Le terme de banche désigne localement les platins rocheux.

38 ADCM, Amirauté de Marennes, B.147, année 1764 : « Règlement et partage des pêcheries entre les pêcheurs de Marennes et élection de leur syndic ».

39 ADCM, Papiers divers concernant les pêcheries (1739), B 5638.

40 François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime...*, op. cit., p. 50.

41 On a exclu 14 établissements que Le Masson du Parc signalait comme « ruinés » ou « en décadence ».

42 François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime...*, op. cit., p. 36.

43 ADCM, Amirauté de La Rochelle, B 5634, dénonciation du seigneur de l'île de Rhé qui « est un marchand et donne des baillettes à tous ceux qui veulent bastir des écluses » (13 août 1720).

en l'an XI, elles sont 163 ; on en recense 237 en 1853⁴⁴. En cette même année est promulgué le décret impérial sur les pêches côtières, qui restaure l'autorité de la Marine sur le Domaine public maritime⁴⁵. C'est le signal d'une remise en ordre. Sur l'île d'Oléron, une liste de 65 établissements est dressée : 58 décisions de démolition, 7 de réduction. La Marine opte pour la manière forte, quitte à déclencher la bataille des pêcheries⁴⁶. Les conflits se multiplient. Les éclusiers, qui « n'ont pas encore commencé leurs travaux de démolition, prétextant que pendant les mois d'août, septembre et octobre, ils ne peuvent pas négliger leurs récoltes »⁴⁷, révèlent alors leur nature : ils appartiennent à la paysannerie de l'île. Les matricules de pêcheries mises en service alors le confirment⁴⁸ : les codétenteurs sont « cultivateurs » à 65 % et partagent les écluses avec 19 % d'artisans et de « propriétaires », 15 % de « veuves », et seulement 1 % d'inscrits maritimes. Avec entre 5 et 25 codétenteurs par écluse, pour une moyenne de 16, ce sont 3 500 à 4 000 éclusiers qui détiennent une part de pêche plus ou moins importante vers 1860, alors que l'île compte un peu moins de 4 200 familles. Un siècle et demi plus tôt, dans l'hypothèse d'un même rapport de 16 éclusiers par pêcherie, on comptait peut-être 1 700 îliens intéressés, sur une population de 3 300 feux. Le XVI^e siècle a donc abrité une réelle démocratisation de la pratique. Les écluses à poissons ont une place essentielle dans la sécurité alimentaire des riverains. Évaluant les conséquences des destructions ordonnées en juillet 1853, le commissaire aux classes d'Oléron défend « l'exploitation de ces établissements [qui] est d'une grande ressource pour les riverains, la plupart dans un état voisin de l'indigence, leur suppression serait un malheur pour le pays »⁴⁹. Un siècle et demi plus tôt, l'intendant Bégon confie à Pontchartrain, alors chancelier, son opinion selon laquelle il « n'estime pas, que l'ont doive détruire les parcs et pescheries qui sont le long des côtes [...], attendu que ces sortes de pescheries fournissent à une partie de la subsistance des villages circonvoisins et mesme sont d'un grand secours pour cette ville (Rochefort) »⁵⁰.

44 Thierry Sauzeau, Laurent Bordereaux, Nathalie Desse-Berset, *Les Écluses à poissons d'Oléron. Mémoires de pierre*, La Crèche, Geste Éditions, 2009, p. 48.

45 SHD-Rochefort, fonds ancien, Inv.182, *Décret du 4 juillet 1853, portant règlement sur la police de la pêche maritime côtière. Précédé de documents sur la pêche et la domanialité maritime*, Paris, Imprimerie Nationale, 1880.

46 Robert Sinsoillez, *La Bataille des pêcheries*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1994.

47 SHD-Rochefort, Correspondances au départ du bureau des classes de Saint-Pierre-d'Oléron, 11 P2-4, lettre n° 74, 13 août 1853.

48 SHD-Rochefort, Matricule des pêcheries de Saint-Georges-d'Oléron (1860-1875), 11 P1-6.

49 SHD-Rochefort, Correspondances au départ du bureau des classes d'Oléron, 11 P2-4, lettre n° 71, 24 déc. 1853.

50 SHD-Rochefort, Correspondance de l'intendant avec la Cour, 1 E 34, lettre du 15 janvier 1702.

Sur deux siècles, la croissance du parc d'écluses est un indicateur de l'abondance des ressources de la côte océanique. Ce littoral est battu par les houles d'ouest. Dans les conditions techniques traditionnelles, la pêcherie fixe est le mode le plus adapté. Les paysans s'y adonnent massivement, en complément de leurs activités aux champs. Quoique dédiées à la subsistance des éclusiers ou à l'approvisionnement du marché oléronais, les écluses n'en jouent pas moins un rôle clé dans l'approvisionnement de Rochefort, sans que l'on puisse établir s'il s'agit de secours ponctuels ou d'un circuit commercial bien rôdé.

Les pêcheries mobiles : les courtines, les collerettes⁵¹ et les gords⁵²

170

« En prohibant les parcs construits en bois ou en pierre, la déclaration de mars 1727 a positivement permis les parcs ou pêcheries consistant en filets attachés à des pieux. »⁵³. Ce préambule au décret sur la pêche côtière établit pour les pêcheries temporaires une tolérance refusée aux écluses. Les courtines et les collerettes sont les plus nombreuses. Le commissaire aux classes de Rochefort les décrit ainsi en 1816 : « La construction consiste en un petit bateau, un rêt ou filet de plusieurs pieds de hauteur et de 30 à 40 pieds de long, à mailles plus ou moins resserrées suivant que le pêcheur se conforme aux ordonnances, malgré la surveillance des syndics, et une vingtaine de pieux. »⁵⁴ Un siècle plus tôt, Le Masson du Parc observe cette même pêche dans l'estuaire de la Seudre, à l'Eguille et Mornac, à l'embouchure de ce fleuve, à Bourcefranc, Nodes, Le Chapus et Châtin, au Château-d'Oléron, ainsi que sur le continent au nord de Brouage – Saint-Froult, Saint-Nazaire –, et à Fouras sur l'estuaire de la Charente. Ce type de pêcherie est remarquablement adapté au sable et à la vase des estuaires et du coureau d'Oléron. Outre que de tels fonds sont suffisamment meubles pour pouvoir planter les piquets, échouer les petits bateaux sans quille – acon – ou se déplacer sur la vase grâce au « pousse-pied »⁵⁵, les effets de la houle y sont très limités, ce qui permet la bonne tenue du matériel. En revanche, au gré des mouvements des bancs de sable et de vase, les courants de marée varient,

51 Sur l'estran, les courants liés au reflux font naître des cours d'eau, appelés courses, coursières ou lents. Ceux-ci sont les courants les plus larges. - Sur ces passages obligés pour le poisson, on peut tendre une collerette. Il s'agit d'un filet tendu entre des piquets de 1 m à 1,50 m de haut disposés en forme de « V » de quelques mètres de large, au bout duquel les poissons sont poussés par le courant dans un sac, le verveux.

52 Les gords (ou gorets) sont des pièges composés de pieux de 2 m à 2,50 m de long, fichés dans l'estran et disposés en forme de « V » de plusieurs dizaines de mètres de large, et entre lesquels on tresse un clayonnage avec des branches flexibles d'arbustes comme le tamaris.

53 SHD-Rochefort, fonds ancien, Inv.182, *Décret du 4 juillet 1853 ...*, op. cit., p. 57.

54 *Id.*, correspondance au départ du bureau de Rochefort, 7P8-3, lettre n° 30, du 25 nov. 1816.

55 Le pousse-pied est le traîneau qu'utilisent les pêcheurs de l'estuaire pour se déplacer sur la vase à marée basse afin de tendre ou lever leurs courtines : ils posent un genou à l'arrière et poussent l'embarcation avec la jambe restée libre.

de sorte que cette pêche s'adresse à des habitués, détenteurs d'une carte mentale des emplacements les plus « pêchants ». Le Masson du Parc, faute de dénombrer les pêcheurs occupés aux courtines et collerettes, recense le nombre de petits bateaux « pour porter les pieux de courtine » qu'il rencontre dans chaque village. Il en note une douzaine dans la Seudre, « du port d'environ un-demi tonneau, montés par un à deux hommes ou un homme et une femme d'équipage »⁵⁶. Il en relève 3 au Château-d'Oléron, 2 au Chapus, autant à Nodes, à Saint-Froult, à Saint-Nazaire et un à Port-des-Barques, tandis qu'à Fouras, c'est une douzaine d'acons ne portant qu'un seul pêcheur qui sont recensés. Avec la douzaine de pêcheurs syndiqués de Bourcefranc, qui embarquent vraisemblablement un matelot, on est en mesure d'estimer l'effectif des pêcheurs : 80 à 90, pour une cinquantaine de courtines disséminées autour du coureau d'Oléron. Au XVIII^e siècle, les courtines sont moitié moins nombreuses que les écluses.

La modestie des effectifs de pêcheurs – comparée à celle des éclusiers – est trompeuse, car chacun ne dispose pas du même nombre de journées de « marée ». Les pêcheurs à la courtine « plantent sur les vases leurs pieux qu'ils relèvent toutes les marées »⁵⁷, tandis que chaque éclusier doit attendre que revienne son tour pour pouvoir pêcher. L'écluse est une pêche d'appoint tolérée, la courtine une activité maritime encouragée. Certes, les patrons qui s'y consacrent ne sont pas des gens de mer *stricto sensu*, mais cette pêche permet d'amariner des jeunes sans leur imposer un enrôlement ou une « levée » au service du roi. Comme Jean Lavergne (Bourcefranc, né en 1753 – classé de 1768 à 1787), on les laisse « subsister au moyen d'une courtine, à condition d'y former des matelots »⁵⁸. Cette activité participe à l'effort de renouvellement des classes⁵⁹. Au XIX^e siècle, cette liberté continue, mais elle est limitée toutefois par l'obligation de prendre un rôle. En 1857, « la pêche à la courtine occupe seulement 552 hommes dans ces quartiers, dont 352 sont inscrits, et la part contributive de ces derniers dans les levées pour le service est insignifiante »⁶⁰. En comptant 2 pêcheurs par courtine, on peut estimer l'effectif des pêcheries à quelque 275 unités. Cette augmentation considérable tient à plusieurs facteurs. La croissance de la demande n'y est sans doute pas étrangère quand on songe qu'entre 1730 et 1860

56 François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime ...*, *op. cit.*, p. 28.

57 *Id.*

58 SHD-rochefort, Registre des Novices du Quartier de Marennes (1764-1787), 10 P3-4, fol. 60, n° 20.

59 Les deux tiers des apprentis n'étaient pas fils de gens de mer : voir Thierry Sauzeau, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Techniques & Culture*, n° 45, janvier-juin 2005, p. 71-88.

60 SHD-Rochefort, Correspondance à l'arrivée du bureau d'Oléron, 11 P1-32, lettre n° 43, 13 octobre 1857.

Rochefort passe de 7 500 à 30 000 habitants⁶¹. Par ailleurs, l'encouragement à l'égard de cette pêche, qui emploie une majorité d'inscrits maritimes, n'a d'égal que la rigueur avec laquelle on cherche alors à réduire le nombre d'écluses, détenues par des paysans.

C'est à ce titre que la Marine obtient la suppression des gords de Saint-Trojan à la pointe sud de l'île d'Oléron. Dans les années 1830, ces pièges se sont aussi développés en grand nombre sur les vasières du Médoc⁶².

Ces gords sont des espèces de bouchots construits sur les vases mais de moindre hauteur que les bouchots à moules. Ils sont de forme angulaire et composés d'un clayonnage flexible de bois de tamarin : les piquets qui servent à relier l'ensemble sont aussi de tamarin et ont 1,50 m de hauteur. La longueur de l'aile et l'écartement à l'ouverture côté terre est de 100 m. À l'angle côté mer on trouve une ouverture laissée libre durant l'été mais qui pendant l'hiver est fermée par un filet dont les mailles, de 0,022 m seulement retiennent les poissons les plus petits⁶³.

172

Comme en Médoc, la Marine entend non seulement préserver la navigation d'éventuels obstacles mais aussi les intérêts des

pêcheurs, et par suite les ressources de l'inscription maritime, [qui] diminuent dans certains quartiers, comme à Marennes, [parce que] les pêcheries sédentaires prennent la plus grande partie du poisson au profit d'individus qui ne pourront jamais appartenir à la Marine et qui exercent d'ailleurs d'autres professions pouvant suffire à leurs besoins⁶⁴.

Dix ans avant le décret de 1853, l'affaire passe par une négociation avec les Domaines et les Ponts et Chaussées, au terme de laquelle la Marine obtient la démolition des 5 pêcheries en cause, au profit des « pêcheurs inscrits qui avaient l'habitude de tendre leurs courtines sur les lents de St-Trojan et sont frustrés de ce droits qu'ils utilisaient 2 à 3 jours chacun, en vertu de la liberté de pêche »⁶⁵.

En Saintonge maritime, l'évolution des pêcheries est un bon baromètre de la professionnalisation de la pêche entre les XVII^e et XIX^e siècles. Les arguments qui condamnent les écluses et les gords, comme dangereux pour la navigation et nuisibles pour la ressource, dissimulent l'objectif de nationalisation du rivage au

61 Philippe Hercule, *Paroisses et communes de France : Charente-Maritime*, Paris, CNRS, 1985, p. 411.

62 Jacques Barthou, « La suppression des gords sur la rive médocaine de l'estuaire de la Gironde au milieu du XIX^e siècle », *Cahiers de l'Estuaire de la Gironde*, n° 7, p. 101-122.

63 SHD-Rochefort, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, 11 P2-2, lettre n° 52, 11 mai 1843.

64 *Ibid.*, lettre n° 54, du 12 mai 1843.

65 *Ibid.*, lettre n° 61, du 12 juillet 1843.

profit des seuls inscrits maritimes. Dans cet esprit, les pêcheurs à la courtine sont favorisés, d'autant plus qu'entre 1680 et 1860, ils sont parmi les marins-pêcheurs les plus dynamiques des côtes saintongaises. La pêche embarquée souffre en effet d'un manque cruel de capitaux que la modestie du bateau – acon, pousse-pied – et des engins de pêche – pieux, filets « à sardine » – d'une courtine permet de pallier.

LES FLUX ET LES REFLUX DE LA PÊCHE EMBARQUÉE

Sur la période étudiée, la croissance continue du nombre de pêcheries témoigne de la viabilité de l'activité halieutique sur le littoral saintongeais. L'examen des congés d'Amirauté⁶⁶, confrontés aux mouvements des ports au XIX^e siècle⁶⁷, révèle une autre permanence. Quoique dotés d'un riche écosystème marin, les ports de Saintonge importent de Bretagne Sud de fortes quantités de sardines sur toute la période, et des huîtres au XIX^e siècle. À l'échelle de la province, il y aurait donc adéquation entre la ressource et le marché. En revanche, de Louis XIV à Napoléon III, la production locale peine à répondre à la demande. Cela pose la question de la pêche en mer, elle-même intimement liée à celle de la rentabilité du capital nécessaire à l'achat du bateau et des engins.

Un secteur sinistré au XVIII^e siècle

Les enquêtes de Seignelay (1686)⁶⁸ et de l'Amirauté de Saintonge (1721)⁶⁹ viennent, à 40 ans d'intervalle, fournir des photographies différentes des flottilles de pêche saintongaises. Six ans plus tard, c'est au tour de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc de dénombrer les navires. Comme nous le verrons plus en détail, ils sont rares. L'activité traverse une crise que l'officier royal attribue – mais c'est l'objet de sa mission – à la « stérilité des pêches » et à des droits seigneuriaux prohibitifs. À la veille de la Révolution, le commissaire Chardon livre une conclusion sans appel : il faut alléger les charges qui pèsent sur la pêche en mer « sans quoi il faudra que les vieux marins, et leurs enfants qui se destinent à le devenir, renoncent à la vie et le public au poisson frais »⁷⁰.

En 40 ans, la flotte de pêche saintongaise subit un net recul. En 1683, elle se compose de 177 navires de pêche côtière, jaugeant ensemble 1317 tonneaux et embarquant 621 marins. Les chiffres de la décennie 1720 révèlent une chute

66 Archives nationales, Congés d'Amirauté, sous-série G5.

67 ADCM, Mouvements des ports, fonds de la préfecture, 4S.

68 Archives de la Chambre de commerce de Dunkerque, Série B.19, n° 2787.

69 ADCM, État général des barques, bateaux et vaisseaux de l'Amirauté de Xaintonge (1721), B.95.

70 *Id.*, D.-M.-Antoine Chardon, Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi dans l'Amirauté de Marennes le 7 novembre 1783 et jours suivants, 2J10, p. 28.

de 50 % du nombre de navires – autour de 85 – et du tonnage : 690 tx. en 1727. Les petites pêches n'occupent plus alors que 208 marins, soit le tiers de l'effectif recensé sous Louis XIV. Le diagnostic posé par l'inspecteur des pêches est connu. L'exemple de Marennes permet d'en voir tous les aspects. On n'y rencontre « qu'un seul bateau pescheur qui sert à faire la pesche de la seyne avec 5 hommes d'équipage et 2 qui restent à terre pour conduire la fune ou cordage du bras qui reste à terre »⁷¹. Les hommes de Seignelay avaient compté 6 bateaux en 1683. Implicitement, le déclin marennais renvoie à celui de la côte saintongaise, comme à Saint-Denis-d'Oléron où « il y avait autrefois un bateau pêcheur [...] mais le peu de profit et la stérilité de la pêche l'a fait abandonner »⁷². La raréfaction de la ressource – la sardine, apparue au XVI^e siècle en Gironde, déserte l'estuaire au XVIII^e siècle⁷³ – rogne les bénéfiques tandis que les frais fixes s'alourdissent. En effet, le « sieur Fargès, ayant en partie le droit de Baulage, qui est le sol pour livre du produit de la vente du poisson qui se fait sous la hale de Marennes, [l'exige] pour tout le poisson vendu sur les grèves et dans les batteaux ». À cette pratique abusive du seigneur, s'ajoutent les tracasseries de l'Amirauté. En 1783, envoyé par Louis XVI pour préparer une de ces réformes que le règne ne parviendra pas à mener à bien, le commissaire Chardon déplore que

depuis quelques années, l'on assujettit à prendre des passeports les plus petits bateaux pêcheurs de poisson frais, dragueurs de moules, d'huîtres quoiqu'ils ne quittent pas la rivière. Ces passeports se multiplient à l'infini pour des bateaux qui naviguent pendant 4 à 6 heures, [...]. L'abolition des passeports et droits de balises et de nécessité⁷⁴.

Étranglés par la fiscalité, les pêcheurs sont aussi confrontés à celui du renchérissement du matériel : « tout ce qui est nécessaire pour équiper les bâtimens Terre-neuvas [est moins cher] ailleurs que dans la rivière de Seudre ». C'est une cause du déclin des terre-neuvas et de la petite pêche, même si les achats n'y sont ni aussi massifs ni aussi fréquents que pour Terre-Neuve.

L'effondrement de la flotte de grande pêche est du même ordre que celui de la pêche côtière. Les hommes du marquis de Seignelay dénombrent 27 morutiers en Saintonge en 1683, pour un tonnage de 1622 tx. La morue occupe alors 267 marins. En 1721 comme en 1727, ce nombre se réduit à 19 unités, pour une jauge de 1745 tx. Les navires sont moins nombreux, mais le tonnage global progresse. Le Masson du Parc conclut au déclin de la morue en évoquant le fait

71 François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime ...*, op. cit., p. 23.

72 *Id.*, p. 43.

73 Guy Binot, *Histoire de Royan ...*, op. cit., p. 87.

74 ADCM, Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi ..., 2]10, p. 27-28.

qu'on « y a armé autrefois jusqu'à 40 navires et plus pour la morue en dérive et quatre ou cinq pour la morue sédentaire »⁷⁵. La concentration du capital autour des unités les plus grosses lui échappe. En effet, aucun des navires recensés dans les années 1720 ne jauge moins de 100 tx alors qu'en 1683, on armait encore des navires de 30 tx comme la *Suzanne* à Mornac ou la *Lidie* à Nieulle. Outre la rudesse de la vie à bord des morutiers, le rapport accuse « la stérilité de la pêche à la morüe [qui] diminue considérablement le profit des équipages qui sont à la part »⁷⁶. Il faut y ajouter « les droits des sels que l'on embarque en Seudre [...] aussi chers que s'ils passaient à l'étranger ». Enfin, aux termes du traité d'Utrecht (1713), la France a cédé l'île de Terre-Neuve et l'Acadie à l'Angleterre. Face à la redistribution des graves où l'on fait sécher la morue, les Saintongeais décrochent. Ils se replient peu à peu sur la seule morue verte, qui devient même exclusive après la perte de l'île Royale au traité de Paris (1763)⁷⁷. Enfin, « le commerce des Isles ayant considérablement augmenté à Bordeaux depuis 12 à 15 années, les navigateurs de Marennes ont pris ces voyages par préférence à ceux de Terre Neuve »⁷⁸. Au XVIII^e siècle, confrontés à des difficultés de tous ordres, les gens de mer saintongeais abandonnent les pêches (grandes et petites) pour mieux répondre aux offres d'emplois du long cours des cités voisines⁷⁹. Cependant, la pesée globale dissimule une redistribution des rôles :

Tableau 1. Évolution des flottilles de pêche côtière classées par « espace portuaire »

Espace portuaire	Gironde	Seudre	Oléron	Charente
Flotte 1683	41 navires	102	7	27
Flotte 1727	16	25	6	43

Si l'île d'Oléron, où les marins-pêcheurs sont totalement surclassés par les éclusiers, connaît une certaine stabilité de sa médiocre flottille, ni la flotte girondine qui perd 60 % de ses unités, ni celle de la Seudre, qui enregistre un recul de 75 %, n'échappent à la décrue entre 1683 et 1727. Cet ample mouvement de repli condamne les ultimes navires de grande pêche armés à Royan (le *Chêne Vert* du capitaine Bonfils, 150 tx, 20 hommes d'équipage ; le *Prophète Samuel* du capitaine Thomas, 70 tx, 12 hommes) et à Brouage (le *Saint-Pierre* du capitaine Botteau, 50 tx, 10 hommes). En revanche, l'embouchure de la Charente est le

⁷⁵ François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime...*, op. cit., p. 22.

⁷⁶ *Id.*, p. 21-22.

⁷⁷ Thierry Sauzeau, « Les derniers morutiers d'Aunis et Saintonge (1762 - 1792) », *Premières journées d'histoire de la Grande Pêche*, Commission française d'histoire maritime, délégation Normandie, Société d'archéologie de la Manche éd., 2003, p. 63-82.

⁷⁸ François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime...*, op. cit., p. 22.

⁷⁹ Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre (XVIII^e-XIX^e siècles)*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

siège d'une intense activité qui fait passer l'effectif des navires de 27 à 43 sur la même période : + 60 %. À Port-des-Barques, Le Masson du Parc dénombre 11 traversiers qui « font la pêche pendant toute l'année parce qu'ils résistent aux tempêtes et au mauvais temps ordinaires dans ces mers ». Il se désole malgré tout du fait qu'il « y avait autrefois jusqu'à 22 traversiers dont les mauvais temps ont fait périr la plupart. Les malheurs des temps et la disette ont mis les habitants hors d'état d'en faire de nouveaux »⁸⁰. Cette estimation concorde avec les 24 unités de 20 à 25 tx dénombrées en 1683. La structure de la propriété de la flottille portbarquaise est-elle en cause ? Le Masson distingue en tout cas « les filadières [...] qui appartiennent ordinairement aux pêcheurs à la différence des bateaux de traversiers qui ont des bourgeois propriétaires. »⁸¹ Dans les années 1720, le nombre de filadières⁸² augmente, qu'elles soient attachées à Port-des-Barques, Soubise ou Port-Lupin – paroisse de Saint-Nazaire –, rive gauche, ou encore à La Roche de la Prée, Fouras et Saint-Martin de l'île d'Aix, rive droite. Pas assez rentable pour les bourgeois propriétaires, la pêche du poisson frais l'est suffisamment pour des professionnels, adossés au marché rochefortais en pleine croissance⁸³.

Au XVIII^e siècle, les pêches saintongeaises embarquées connaissent un marasme. Les capitalistes qui ne désertent pas la filière misent sur les terre-neuvas à fort gabarit. La baisse de la ressource est invoquée, avec raison au niveau de la sardine et de la morue : la taille moyenne des sujets décline⁸⁴. Toutefois, parlant de la pêche royannaise à la sardine, Le Masson du Parc reconnaît la routine dans « le peu de succès avec laquelle les pêcheurs la pratiquoient et leur ignorance d'y faire celles qui leur pourroient être avantageuses, leur a fait abandonner ce métier »⁸⁵. La croissance des frais fixes – prix du matériel, taxes seigneuriales et royales – achève de décourager l'entreprise au moment où la main-d'œuvre est happée par un grand commerce en plein essor. Il ne reste pour soutenir l'activité des patrons-pêcheurs que l'appel d'air d'un nouveau marché en expansion, celui de Rochefort, dont la fondation et la croissance

⁸⁰ François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime ...*, *op. cit.*, p. 54.

⁸¹ *Id.*, p. 51.

⁸² Les filadières sont des embarcations plus modestes que les traversiers. Elles servent à pêcher dans l'estuaire en tendant un ret, la filade, où les poissons viennent se prendre à la faveur du courant de marée.

⁸³ À cet égard, le maillage des ports de pêche côtière réagit de la même manière que celui du cabotage fluvio-maritime : voir Thierry Sauzeau, « Flottilles et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle », dans Bernard Garnier *et al.* (dir.), « Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Mélanges André Zysberg », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 36, 2011, p. 255-266.

⁸⁴ Benoît Clavel *et al.*, « Bilan archéozoologique du haut Moyen Âge à la Renaissance dans la moitié nord de la France », *Archéologie et science des origines*, n° 316, juin 2006, p. 22-27.

⁸⁵ François Le Masson du Parc, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime ...*, *op. cit.*, p. 11.

s'imposent comme les seuls signaux positifs du siècle à l'échelle de l'estuaire de la Charente.

Le XIX^e siècle, le temps des marins-pêcheurs ?

Entre 1683 et 1860, certains facteurs limitant la croissance de la pêche saintongeaise varient peu. Le poisson frais doit être livré tôt après sa capture, et c'est même à l'origine d'un effet de seuil, vis-à-vis de la pêche hauturière, pratiquée l'hiver « à 12 à 30 milles au large dans l'ouest de l'île d'Yeu, de Chassiron et de Cordouan », mais réduite « dans l'été, [...] en dedans des îles et dans les pertuis [...] s'éloigner de plus d'un jour ne permettrait pas à nos pêcheurs de rapporter leur capture assez fraîche pour être avantageusement vendue »⁸⁶. Dans ces conditions, toute croissance de la pêche est conditionnée à celle d'un marché local. Rochefort joue ce rôle au XVIII^e siècle ; au siècle suivant, c'est la station balnéaire de Royan⁸⁷. Le village de pêcheurs – 2 000 âmes en 1789 – cède la place à une petite cité de 4 000 habitants en 1860, qui reçoit des centaines de visiteurs estivaux dès 1820 grâce à la mise en service d'un vapeur qui la relie à Bordeaux⁸⁸. Après 1815, la croissance de la demande s'appuie sur une conjoncture favorable. Le recul du grand commerce laisse désœuvrée une main-d'œuvre locale disponible pour la pêche. La Révolution a fait disparaître la seigneurie et l'Amirauté, et par voie de conséquence les taxes qu'elles imposaient aux pêcheurs. Les transports progressent, et les formalités administratives – facteurs de retards pour les chasse-marées – se font moins lourdes.

Dans cette phase de croissance, la filière huîtrière est en pointe. En 1825, on évalue à « 8 ou 900 000 francs au moins les bénéfices de ce commerce », chiffre comparable à la valeur des sels exportés localement⁸⁹. Le marché principal est « Bordeaux, dont l'approvisionnement par les huîtres de la Tremblade emploie plus de 150 chevaux, 2 ou 3 fois par semaine, depuis le mois de septembre jusqu'à la fin avril »⁹⁰. Ce commerce soutient le programme de modernisation des routes « départementales ». En 1839, pour le tronçon Royan – Saujon, le conseil général soumet à contribution tout « l'arrondissement de Marennes qui, pour le commerce de ses huîtres, a besoin d'un débouché sur Royan »⁹¹. La

86 SHD-Rochefort, Correspondance au départ du bureau de Rochefort, 7 P3-5, lettre n° 427, du 8 décembre 1857.

87 Thierry Sauzeau, *Petite histoire de Royan*, La Crèche, Geste Éditions, 2006.

88 En 1845, la municipalité de Royan rase les anciennes halles pour en bâtir de nouvelles, plus spacieuses, qui s'augmentent d'un marché de plein air l'été, selon Guy Binot, *Histoire de Royan...*, *op. cit.*, p. 252.

89 M.-A. Gautier, *Statistique du département de la Charente Inférieure...*, *op. cit.*, tableau p. 346.

90 C.E. Le Terme, *Règlement général et notice sur les marais de l'arrondissement de Marennes*, *op. cit.*, p. 294.

91 M.-A. Gautier, *Statistique du département de la Charente Inférieure...*, *op. cit.*, p. 162 et sq.

liaison hebdomadaire Bordeaux/Royan⁹² par navire à vapeur consolide un peu plus ce marché en pleine expansion. Enfin, le dynamisme des huîtres accélère la transformation du paysage côtier. On s'approprie des viviers sur l'estran – pour élever les huîtres comme dans des champs – en attendant que le décret de 1853 n'y mette bon ordre. On poursuit l'aménagement de claires⁹³ sur les vasières littorales où dès avant 1789 « plusieurs particuliers sont en état de prouver une possession plus que centenaire de ces fonds où depuis un temps immémorial il y a des réservoirs d'huîtres »⁹⁴. Grâce aux claires, à l'instar de Jacques Georget, patron de la barque *Les Deux Cousines* (15 tx, L'Eguille), les huîtres peuvent gagner l'été⁹⁵ Saint-Savinien, ou tout autre point du littoral, pour vendre des huîtres à contre-saison – la pêche est fermée de mai à septembre, époque du frai – et rentabiliser ainsi un rôle d'armement, payé à l'année.

L'autre conséquence de ces profonds changements concerne les flottilles de pêche. Réduites à peu de chose à la veille de la Révolution, elles enregistrent de fortes poussées après 1815 :

178

Tableau 2. Les flottilles de pêche côtière au XIX^e siècle, classées par « espace portuaire »

Espace portuaire	Gironde	Seudre	Oléron	Charente
Années 1830	61 ⁹⁶	80 ⁹⁷	10 ⁹⁸	40 ⁹⁹
Années 1850	70 ¹⁰⁰	40 ¹⁰¹	33 ¹⁰²	44 ¹⁰³

92 Le « Journal de Marennes » rendait d'ailleurs compte de l'arrivée et du départ prévus du vapeur.

93 Les claires sont des bassins aménagés en lisière des salines, sur l'estran, où les éleveurs déposent leurs huîtres pour qu'elles s'affinent et acquièrent – quand les conditions sont favorables – la couleur verte des « Marennes ».

94 ADCM, D.-M. Antoine Chardon, Procès-verbal de la visite..., 2J10, p. 38.

95 SHD-Rochefort, Rôles d'armement de bord désarmés, 10 P5-86, rôle n° 15 (juin 1819).

96 On renvoie ici aux comptages dans les registres matricules des gens de mer, réalisés par Alexandre Branchu, *Les Gens de mer du Quartier de Royan (1824-1883)*, mémoire de master 1, université de Poitiers, 2007.

97 SHD-Rochefort, Correspondance du départ du bureau d'Oléron, 11 P2-20, n° 47, lettre du 30 septembre 1844.

98 Dans son mémoire sur les syndicats du quartier de l'inscription maritime d'Oléron, le commissaire relève une dizaine d'embarcations de pêche : SHD-Rochefort, Correspondance d'Oléron, 11 P2-19, lettre n° 225 du 24 janv. 1832.

99 SHD-Rochefort, Correspondance de Rochefort, 7 P8-2, lettre n° 263 du 15 fév. 1815.

100 Guy Binot, *Histoire de Royan ...*, op. cit., p. 240.

101 Thierry Sauzeau, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e s.) », *Revue historique du Centre Ouest*, t. II, 2^e semestre 2005, p. 321-368.

102 SHD-Rochefort, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, 11 P2-23, lettre n° 412 du 2 sept. 1856.

103 *Id.*, Correspondance au départ du bureau de Rochefort, 7P3-5, lettre n° 10 du 28 janv. 1857.

D'une petite centaine de bateaux de pêche au XVIII^e siècle, la flotte saintongaise passe à plus de 180 au siècle suivant. Ce quasi-doublement des effectifs dissimule de fortes nuances. Sur l'île d'Oléron, une inspection réalisée en 1855 voit la trentaine de pêcheurs réunis à Saint-Pierre s'inquiéter de la question des sennes et des écluses, bien plus que de la pêche embarquée. Décrits comme « des cultivateurs qui se sont faits classer du jour où ils ont été exemptés du service de l'État et qui ont toujours eu pour la plupart des intérêts divers dans les écluses »¹⁰⁴, ils se livrent à une pêche saisonnière du poisson frais. Effectuée en bateau sur des « plages très favorables à la pêche où le poisson abonde dans la belle saison »¹⁰⁵, elle dépend ensuite des courtines et des collerettes « employées pendant la mauvaise saison à prendre des poissons plats de fortes dimensions »¹⁰⁶. En 1860, le rapport sur les pêches à Oléron est sans appel : « les embarcations des pêcheurs sont de très faibles tonnages, mal grées, munies de filets en mauvais état et incapables d'aller au loin chercher le poisson qui se tient dans la haute mer ». En conséquence de quoi, on préconise rien moins que :

[la création d'un] port refuge à La Cotinière, où il suffirait de faire construire une digue en pierres sèches [...] par les riverains très habiles dans ce genre de travaux qui accompliraient cette tâche moyennant un très faible salaire. En second lieu, l'État donnerait trois chaloupes pontées de 15 à 20 tonneaux [...] qu'il munirait de bons engins de pêche (et) deux marins inscrits seraient solidairement fermiers d'une embarcation¹⁰⁷.

Cette volonté de recapitaliser la pêche embarquée semble s'inspirer de l'exemple de la filière huître qui compte alors sur l'île « 3 100 établissements huîtriers, viviers et claires, qui procurent une grande aisance à la population maritime et riveraine »¹⁰⁸.

Du côté de la Seudre, les années 1820-1840 apparaissent comme celles de la ruée vers l'huître. Conséquence de l'ouverture de liaisons régulières vers Bordeaux, via Royan, les riverains semblent tirer parti de tout ce qui flotte pour aller s'échouer sur les bancs, à l'instar du « sieur Bonnifaud Jean, novice 1815, domicilié à Mauzac, patron de la chaloupe La Jeune Jeanne, qui au mépris de l'Ordonnance royale du 31 août 1722, a embarqué à son bord trois

104 *Ibid.*, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, n° 412, 11 P2-23, lettre du 12 septembre 1856.

105 *Ibid.*, n° 8, lettre du 23 janvier 1857.

106 *Ibid.*, n° 81, lettre du 28 août 1857.

107 SHD-Rochefort, Correspondance d'Oléron, 11 P2-24, n° 118, lettre du 29 novembre 1860.

108 *Id.*, Oléron, n° 64, lettre du 28 juillet 1861.

cultivateurs avec lesquels il a fait la pêche des huîtres et des moules »¹⁰⁹. Par ailleurs, si l'embarcation est assez forte pour le permettre, la drague est utilisée sans le moindre respect ni pour les dates de fermeture ni pour les viviers de l'île d'Oléron, livrés au pillage nocturne au risque de déclencher une véritable guerre des huîtres¹¹⁰. Réprimés par l'administration qui les classe de force et les soumet à l'obligation du rôle¹¹¹, mais surtout confrontés à l'épuisement de la ressource, les marins-pêcheurs de la Seudre se reconvertissent, dans les années 1850, en éleveurs-importateurs d'huîtres¹¹². La pêche embarquée reflue, pour se concentrer sur celle du poisson frais, exercée surtout par les pilotes de La Tremblade et du Chapus qui tiennent la mer en attendant des clients à guider¹¹³.

La flottille estuarienne de la Charente connaît au contraire une grande stabilité. Adaptée au marché rochefortais de longue date, elle ne se renforce que très peu mais se concentre sur Fouras et Port-des-Barques. Loin de la situation calamiteuse des Oléronais, les patrons-pêcheurs du quartier de Rochefort dégagent en 1860 un bénéfice s'élevant à 50 % des recettes, assises sur la vente quotidienne « dès le retour de la pêche. La vente en est directe [...] cette vente se fait à des revendeurs du pays souvent femmes de pêcheurs, qui portent le poisson sur le marché de Rochefort, ou à des marchands étrangers qui le transportent dans les villes voisines telles que Angoulême, Limoges, Périgueux, Niort, etc. »¹¹⁴. Sans sources aussi précises concernant le quartier de Royan, on imagine que les mêmes facteurs – proximité d'un marché local en expansion, bonne connexion avec le marché urbain bordelais – sont à l'origine de la croissance de la flotte de pêche qui peut s'appuyer sur les communautés de pilotes à Saint-Georges-de-Didonne et Saint-Palais (18 siècles chacune).

Au terme d'un demi-siècle de politique libérale en France, l'année 1860 fournit un bon observatoire de la mobilisation d'une flotte de pêche traditionnelle, travaillant encore dans l'environnement technique d'Ancien Régime. La ressource huîtrière est épuisée avant même le recours au chemin de fer, qui est déjà arrivé à Rochefort, mais dont l'utilisation est retardée par « la cherté relative du transport et du droit exigé à l'entrée des villes de l'intérieur »¹¹⁵. À l'apogée du cycle de la vigne, l'île d'Oléron est toute entière tournée vers la satisfaction

109 *Ibid.*, Marennes, 10 P2-5, n° 567, lettre du 12 septembre 1832.

110 *Ibid.*, Oléron, 11 P2-20, n° 47, lettre du 30 septembre 1844.

111 *Ibid.*, Marennes, 10 P2-5, n° 506, lettre du 11 août 1832.

112 *Ibid.*, Marennes, 10 P2-6, n° 59, lettre du 24 juillet 1858.

113 Thierry Sauzeau, « Les pilotes lamaneurs du quartier de Marennes (1760-1820) », dans Éric Barré et André Zysberg (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Tatiou, 1999, Musée maritime de l'île de Tatiou, 2002.

114 SHD-Rochefort, 7 P3-7, Correspondance au départ du bureau de Rochefort, n° 52, lettre du 27 novembre 1860.

115 *Id.*, Rochefort, n° 10, lettre du 28 janvier 1857.

de sa demande intérieure tandis que les quartiers voisins de Rochefort, Royan et Marennes voient déjà leur pêche embarquée plus ou moins intégrée à d'anciens réseaux d'échanges, réactivés et dynamisés.

Dans les deux siècles qui précèdent l'entrée dans l'ère de la mécanisation, de Royan à Rochefort le littoral de la Saintonge abrite une grande diversité de pratiques halieutiques. Les moyens techniques évoluent peu : l'univers décrit par Le Masson du Parc en 1727 est encore là en 1860. Seule exception, la grande pêche, dont les derniers navires sont armés à Rochefort à l'aube de la Restauration, disparaît au XIX^e siècle. L'autre évolution importante concerne l'huître. Déjà pêchée et élevée en Saintonge au XVIII^e siècle, elle est la première victime de l'entrée dans la modernité libérale et industrielle : *ostrea edulis* subsiste dans des fonds où elle est inaccessible aux pêcheurs. En raison de l'étendue et de l'accessibilité de l'estran, les pêches à pied mobilisent la frange la plus modeste de la population riveraine. À mi-chemin des marins et des terriens, les poseurs de courtines et de collerettes tirent sur le temps long leur épingle du jeu. Un cran au-dessus, les marins-pêcheurs, à la manière de la petite paysannerie à la veille de la Révolution, ont dépassé leur seuil de tolérance à la fiscalité d'Ancien Régime. Dans un contexte de production trop routinier, l'activité n'est plus rentable.

La disparition des entraves fiscales et l'allègement des formalités administratives par la Révolution expliquent en partie l'amélioration de la pêche embarquée sous la Restauration. Dans un contexte de dérégulation, ce cycle aboutit à la surpêche des huîtres dans les années 1830-1850. Après la montée en puissance de Rochefort au siècle précédent, la croissance du marché bordelais desservi par des lignes régulières est à l'origine de cette croissance trop explosive pour l'écosystème. Dépourvue d'autre zone de chalandise que sa propre demande intérieure, l'île d'Oléron reste jusqu'en 1860 dans la situation inverse. En effet, la pêche du poisson frais y demeure largement entre les mains des terriens, par le biais des écluses, de la pêche à la senne et même de la pêche en mer, dont la saisonnalité s'accommode mal de toute professionnalisation mais s'accorde bien avec une viticulture dominante. Le phylloxéra vient remettre en cause ce schéma en favorisant les espoirs fondés par la Marine sur le destin de La Cotinière¹¹⁶.

En Saintonge, la pêche ne connaît pas de réelle innovation technique entre 1680 et 1860. Elle n'en reste pas moins extrêmement réactive face à l'irruption de marchés en forte croissance et aux évolutions de l'écosystème. Chaque

¹¹⁶ À compter des années 1880, le port de La Cotinière s'engage dans un cycle de croissance autour de la pêche de la sardine dont la flotte emploie à l'année une population de marins-pêcheurs qui rompent avec la pluriactivité.

mutation voit l'autorité maritime contester la pluriactivité des pêcheurs pour promouvoir le monopole des marins sur l'accès à la ressource. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre la lutte contre les écluses et les prohibitions à l'égard des pêcheries – gords – et des pêches à pied – bourgues, sennes. Engagée pour des raisons stratégiques – renforcer les équipages de la flotte – cette offensive contre la pluriactivité se teinte peu à peu de préoccupations sociales. L'obligation de l'inscription et du rôle, imposée à chaque propriétaire de bateau, est compensée par le droit à la retraite et aux soins, continuation de la Caisse des Invalides créée par Colbert. La nationalisation de l'estran en 1853 et la redistribution sous forme de concessions de viviers et de claires à huîtres sert à doter la frange la plus modeste de la population côtière des moyens de sa subsistance. Au-delà, la police des pêches à pied se renforce afin de réprimer toute exploitation commerciale, ou non autorisée, de l'estran.

182

En Saintonge, l'entrée dans la décennie 1860 est donc l'aboutissement de deux siècles d'évolution. Après avoir placé la mer sous la contrainte avec le système des Classes au XVIII^e siècle, la Marine parvient à encadrer la côte et ses usages au siècle suivant. Grâce au captage du naissain d'huître et à la vente de la marée par le chemin de fer, c'est une filière pêche saintongaise enfin structurée – et stabilisée – qui peut entrer dans la modernité. Ainsi débute, de Marennes à Fouras et de La Cotinière à Port-des-Barques, la construction d'une mémoire des pêches et de l'ostréiculture que le tourisme, qui naît à la même époque, exploite activement aujourd'hui.

UNE ACTIVITÉ MARITIME NÉERLANDAISE AU XIX^e SIÈCLE : LA CHASSE À LA BALEINE ET AU PHOQUE

Joost C. A. Schokkenbroek
Musée national maritime d'Amsterdam

UN BILAN HISTORIOGRAPHIQUE

Dans l'historiographie hollandaise, la chasse à la baleine et au phoque semble avoir moins attiré l'attention que les différentes sociétés de commerce, les amirautes et les activités ultérieures de la Marine royale néerlandaise, ou les efforts de la flotte marchande qui mettrait le cap vers la Méditerranée ou la Baltique. En particulier, jusqu'à ce jour l'étude de cette activité pendant le XIX^e siècle a été presque totalement négligée¹.

Ce manque d'attention ne se rencontre pas seulement pour l'historiographie en général, il se retrouve aussi, ce qu'a priori on n'aurait pas attendu, dans le royaume de l'historiographie maritime néerlandaise. Presque toutes les études sur la chasse à la baleine et au phoque qui ont vu le jour au cours des trente dernières années, se concentrent soit sur l'âge d'or des expéditions baleinières des XVII^e et XVIII^e siècles dans l'Arctique – la « vieille » chasse à la baleine –, ou sur le bref, même s'il fut intensif, engagement des Pays-Bas dans une activité baleinière moderne, celle qui se déroula après la guerre dans les eaux de l'Antarctique, de 1946 à 1964. La plupart, sinon toutes les publications sont écrites en langue néerlandaise², ce qui a pour conséquence

1 Dans l'index de son livre, largement acclamé, sur l'histoire socio-économique des Pays-Bas entre 1795 et 1940, I. J. Brugsman n'inclut que deux entrées sur la chasse à la baleine. Elles mentionnent brièvement l'intérêt de la *Nederlandse Handel-Maatschappij* (ensuite *NHM*) pour l'activité baleinière dans les mers du Sud, et la participation financière du roi Guillaume I à la compagnie baleinière d'Harlingen. – Voir I. J. Brugsmans, *Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland, 1795-1840*, 1^{re} édition 1960, réédition 's-Gravenhage, 1976, p. 110 et 154. - Plus récemment, Jan Luiten van Zanten et Arthur van Riel ont publié un important travail intitulé *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling*, Amsterdam, 2000. Tout en abordant longuement la participation du gouvernement et du roi dans de nombreuses industries, les auteurs ne parlent pas du tout de la chasse à la baleine.

2 Une des rares exceptions est mon article : « Too hot to handle ? Dutch Whaling and Seal Hunting in the Arctic during the Nineteenth Century 1815-1885 », *The Northern Mariner – Le Marin du Nord*, XVII, 2, avril 2007, p. 23-37.

qu'elles ne peuvent s'adresser qu'à un nombre de lecteurs relativement faible. Cette affirmation se fonde sur un certain nombre de vues d'ensemble assez récemment publiées qui concernent l'historiographie maritime néerlandaise. En 1994, Louwrens Hacquebord présenta les résultats d'un siècle de recherches historiques concernant la chasse néerlandaise à la baleine³. Dans cette synthèse, on trouve, cachée dans les notes, une liste quasi exhaustive de publications : ainsi, L. Hacquebord mentionne les études de Cornelis de Jong et Frank Broeze sur cette chasse au cours du XIX^e siècle⁴. Néanmoins, ses remarques sur les écrits de ces deux auteurs manquent de relief, comme le montre la citation suivante : « De Jong a décrit le recul et la baisse éventuelle de la chasse hollandaise au XIX^e siècle [...]. Broeze a écrit un article, qui attire la curiosité, sur les tentatives de participation des Pays-Bas, à la chasse à la baleine en zone méridionale au XIX^e siècle »⁵. Il conclut son article par un bref chapitre sur l'avenir de la recherche historique en matière d'activité baleinière ; cependant, malgré un grand nombre de suggestions, d'idées et de projets de recherche, il n'y a pas un mot sur le fait que le XIX^e siècle mérite plus d'attention qu'il n'en a reçue.

Par pure coïncidence, la même année, Jaap R. Bruijn consacre à cette question un seul paragraphe dans son texte de 17 pages sur l'état de l'histoire navale et maritime aux Pays-Bas⁶. Il y mentionne, entre autres, le grand ouvrage⁷ de Cornelis de Jong sur l'histoire des « anciens » baleiniers hollandais, les études pluridisciplinaires menées par Louwrens Hacquebord pour son *Ph.D.* sur le Spitzberg, de multiples articles de Piet Dekker sur les maîtres baleiniers et leurs origines, et le travail d'Adrian van der Woude sur l'histoire sociale et économique de la Noorderkwartier⁸, dans lequel l'étude de l'activité baleinière a été incluse.

3 Louwrens Hacquebord, « Van Noordse Compagnie tot Maatschappij voor de Walvisvaart. Honderd jaar onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse walvisvaart », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 13, 1, 1994, p. 19-40.

4 Cornelis de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, 3 vol., Pretoria/Johannesburg, 1972, 1976 et 1978 ; pour la question, est utile le tome II, p. 449-494. - Frank J. A. Broeze, « Whaling in the Southern oceans. The Dutch quest for Southern whaling in the nineteenth century », *Economisch-en Sociaal- Historisch Jaarboek* (ensuite ESHJ), t. 40, 1977, p. 66-112. - Il faut noter qu'aucune mention n'est faite du long et confus article de Piet Dekker sur la chasse à la baleine hollandaise dans l'Arctique durant la dernière décennie du XVIII^e siècle et la première du XIX^e : « De Nederlandse Arctische walvisvaart tijdens de Bataafse Republiek », *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, t. 38, août 1979, p. 40-70.

5 Louwrens Hacquebord, « Van Noordse Compagnie... », art. cit., p. 22-23.

6 Jaap R. Bruijn, « The Netherlands », dans John B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus ? The State of Naval and Maritime History*, Newport, 1994, p. 227-243, spécialement p. 238.

7 J. R. Bruijn écrit « opus magnum », *id.*, p. 238.

8 Il s'agit de l'actuelle province de Nord-Hollande.

La plupart de ces travaux datent des années 1970⁹. Par ailleurs, des études récentes sur la chasse à la baleine moderne sont également mentionnées par Jaap R. Bruijn¹⁰. Leur nombre a augmenté au cours de la dernière décennie¹¹. Dans ce même paragraphe sur l'historiographie baleinière hollandaise, une phrase se réfère à la chasse du XIX^e siècle. Bruijn y écrit que « Frank Broeze a démontré pourquoi les Hollandais n'ont pas participé à la chasse du XIX^e siècle dans l'hémisphère sud » ; en 1994, il avait raison : en dehors de l'article de Frank Broeze, basé sur une large variété de sources primaires, à peu près rien d'autre

- 9 Les plus importants travaux concernant cette période sont les suivants : Simon Hart, « De eerste Nederlandse tochen ter walvisvaart », *Jaarboek Genootschap Amstelodamum*, t. 49, 1957, p. 27-64 ; *id.*, *Geschrift en getal. Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaal-historische studiën op grond van Amsterdalse en Zaanse archivalia 1600-1800*, Dordrecht, 1976, p. 209-246 ; C. de Jong, *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*, *op. cit.* ; *id.*, « Walvisvaart », dans J. R. Bruijn (dir.), *De Maritieme Geschiedenis van Nederland*, Bussum, 1977, t. III, p. 335-352 ; A. M. van der Woude, *Het Noorderkwartier*, Wageningen, 1972 ; J. R. Leinenga, *Arctische walvisvangst in de achttiende eeuw: de betekenis van Straat Davis als vangstgebied*, Amsterdam, 1995 ; Jurien R. Leinenga, *Arctische walvisvangst in de achttiende eeuw: de betekenis van Straat Davis als vangstgebied*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1995 ; J. R. Bruijn, « De walvisvaart : de ontplooiing van een nieuwe bedrijfstak », dans W. Vroom et L. Hacquebord (dir.), *Walvisvaart in de Gouden Eeuw*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1988, p. 16-24 ; L. Hacquebord, *Smeerenburg: het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de zeventiende eeuw*, Amsterdam/Groningen, 1984.
- 10 Notamment W. J. J. Boot, *De Nederlandsche Maatschappij voor de Walvisvaart*, Amsterdam, 1987 ; voir J. R. Bruijn, « De Nederlandsche Maatschappij voor de Walvisvaart 1946-1967 », *ESHJ*, t. 48, 1985, p. 223-257 ; mais il laisse de côté une importante étude sur la composition des équipages à bord des navires usines et des bateaux de chasse : Anita M. C. van Dissen et J. E. Oosterling, « Aan boord van de 'Willem Barendsz'. Enkele sociale aspecten van de Nederlands walvisvaart 1946-1964 », *Tijdschrift voor Zee geschiedenis*, t. V, 2, octobre 1986, p. 146-164.
- 11 Plusieurs de ces publications récentes ont été écrites par des historiens qui se sont concentrés sur des événements spécifiques, des personnes, ou des développements politiques et économiques, ou par des hommes qui ont été employés dans la chasse à la baleine moderne, que ce soit à bord des navires d'usine ou des bateaux de chasse : Willem van der Plas, *Katwijkers op de walvisvaart*, Katwijk / Krommenie, 2002 ; Anton Schols, *Ter walvisvaart. Dagboek van een Jonge Walvisvaarder op de Willem Barendsz*, Leuwarden, 2002. - Louwrens Hacquebord reste un des plus éminents spécialistes pour la chasse à la baleine avant la période moderne ; Jurjen Leinenga a publié un livre sur la chasse à la baleine dans le détroit de Davis, tandis que Piet Dekker et l'auteur du présent article ont écrit sur cette chasse dans une perspective historique et artistique. Ces dernières années, l'accent a été mis sur la chasse à la baleine néerlandaise à la fin du XVIII^e siècle, lorsqu'en raison des guerres et de la concurrence croissante des Anglais il fut de plus en plus difficile de la mettre en œuvre : voir J. R. Bruijn, « Hoorenen twee blazen. Zeven reizen ter walvisvangst door de Schiedammer Pieter Bezemer (1787-1794) », dans Maurits Ebben, Henk den Heijer et Joost Schokkenbroek (dir.), *Alle streken van het kompas. Maritieme geschiedenis in Nederland*, Zutphen, 2010, p. 37-52 ; Joost C. A. Schokkenbroek, « Een Bprkummer walvisvaart commandeur vleugellam. Brieven van Roelof Olfertsz Meeuw 1787-1798 », dans Erik van der Doe, Perry Moree et Dirk Tang (dir.), *Salin Letters IV*, à paraître.

n'avait été publié sur cette époque. Aussi Bruijn concluait-il ainsi son aperçu de l'historiographie de la chasse à la baleine : « il est probable que des recherches historiographiques complémentaires sur la chasse à la baleine serviront *seulement à affiner les connaissances disponibles* »¹².

Cette affirmation tout à la fois étonne profondément et crée un défi. Elle étonne car Bruijn semblait satisfait de l'ensemble des connaissances concernant la chasse néerlandaise à la baleine et au phoque. Par ailleurs, sa remarque ne tenait pas compte de la possibilité que de nouvelles sources relatives à ces deux industries maritimes étroitement liées puissent être trouvées et conduire à de nouvelles interprétations des faits anciens, ou même à de « nouvelles connaissances »¹³ basées sur des données inédites jusque là. Prises dans un contexte plus positif, les remarques de Bruijn sont provocatrices et stimulantes. En tant que telles, ses affirmations sur l'échec de la chasse à la baleine néerlandaise au XIX^e siècle, et l'insignifiance relative qu'il suppose de la recherche en ce domaine, sont à la base des études présentes consacrées à ces terres relativement inexplorées à ce jour par l'historiographie maritime néerlandaise que sont les activités néerlandaises de chasse à la baleine et au phoque au XIX^e siècle, tant dans l'hémisphère sud que dans les eaux arctiques.

Comme cela a été indiqué précédemment, les activités baleinières néerlandaises des XVII^e et XVIII^e siècles sont bien documentées et ont été largement étudiées. Non seulement Cornelis de Jong a suivi le sillage de S. Muller Fzn¹⁴, mais il est allé bien plus loin que de présenter « juste un aperçu » quand il a rédigé les résultats de ses recherches révolutionnaires sur cette période. En ce qui concerne l'activité baleinière du XIX^e siècle, cependant, beaucoup moins d'études ont été menées. Dans leur ouvrage de référence sur la chasse baleinière moderne, la position de J.N. Tønnessen et A.O. Johnson à propos de la présence de navires baleiniers néerlandais dans les eaux septentrionales était mal informée et erronée :

En 1869 et 1875 les Hollandais avaient tenté de reprendre leurs activités de chasse dans ces eaux [au large de l'Islande], où ils avaient une tradition de chasse vieille de plusieurs siècles. On aurait pu s'attendre à ce que ces entreprises découragent les autres de tenter leur chance : les compagnies firent faillite les unes après les autres, et durent être placées en liquidation. La raison n'était pas un manque de baleines, mais un manque de savoir-faire technique¹⁵.

¹² Les mots en italiques ont été soulignés par l'auteur de l'article.

¹³ Les guillemets ont été placés par l'auteur de l'article.

¹⁴ S. Muller Fzn, *Geschiedenis der Noordsche Compagnie*, Van der Post, Utrecht, 1874.

¹⁵ J. N. Tønnessen et A. O. Johnson, *The History of Modern Whaling*, Berkeley/Los Angeles, 1982, p. 75. – Cette traduction est une version beaucoup plus courte que l'édition originale,

Les études de Cornelis de Jong relatives à l'activité baleinière néerlandaise dans l'Arctique et les eaux méridionales au XIX^e siècle, tout comme celles de Frank Broeze, se concentrent essentiellement sur les prises (De Jong) ou sur les tentatives qui n'ont pas abouti (Broeze), tout en ayant un grand mérite du point de vue académique. Un petit nombre de publicistes du XIX^e siècle, tels que C. Brandligt, A.J. ten Brink, S.C.J.W. Van Musschenbroek et A. Beaujon, ont écrit sur certains aspects de la chasse à la baleine néerlandaise dans des zones reculées. Il faut aussi mentionner ici des auteurs tels que S. Haagsma et H. Halbertsma, qui ont publié des articles sur l'implication des Frisons dans l'activité baleinière au XIX^e siècle¹⁶. Cependant, ils fournissent rarement une vue d'ensemble dans laquelle tous les paramètres qui interviennent de manière importante dans l'activité baleinière – les hommes, les navires, les finances, le savoir-faire – sont analysés de manière intégrée.

Dans son ouvrage en trois volumes sur la « vieille » chasse à la baleine néerlandaise, Cornelis de Jong consacre un chapitre d'environ 50 pages à l'évolution de l'activité baleinière néerlandaise après 1813. Il présente un certain nombre de participants, se réfère à certains des navires, et – ce qui est probablement la meilleure partie de son bref aperçu –, il s'intéresse au contexte politique, financier et économique au sein duquel la chasse à la baleine et au phoque a émergé. Dans les tableaux relatifs à cette époque (volume III), la plupart des données chiffrées se réfèrent aux activités de chasse à la baleine ayant eu lieu pendant les premières années qui ont suivi la paix d'Amiens (1802-1803), ou au mieux jusqu'à 1826. Là encore, c'est l'activité dans l'Arctique qui a reçu le plus d'attention, tandis que celle des mers du Sud n'est que brièvement

publiée en norvégien en quatre volumes, sous le titre *Den Moderne Hvalfangst Historie: Opprinnelse og Utvikling*, Oslo/Sandefjord, 1959-1970. Ils suggèrent que les Néerlandais ont tenté de reprendre la chasse uniquement au cours de ces deux années, alors qu'en fait non seulement ils l'avaient reprise plus tôt, mais encore ils pratiquèrent la chasse aux baleines et aux phoques au large du Spitzberg et du Groënland, ce qu'ils ne mentionnent pas.

- 16 Cornelis Brandligt, *Geschiedkundige beschouwing van de Walvisch-visschery*, Amsterdam, 1843 ; A. J. ten Brink, *Blik op den hedendaagschen toestand der Europeesche Noordpool-visscherij*, Enkhuizen, 1876 ; S.C.J.W. Musschenbroek, « Cacahlot-Visscherij in den Nederlandsch Indischen Archipel », *Tijdschrift ter bevordering van Nijverheid*, t. XVIII, partie 11, Haarlem, 1877 ; S. Haagsma, « Friedland's Groenlanvaart », *Ons Zeewezen*, 1904, p. 310-314, réédité dans *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer*, 1964-1965, p. 41-53 ; H. Halbertsma, « Uit het zeemansleven van Geert Oenes Dolstra (1792-1886) », *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer*, 1964-1965, p. 59-61 ; Anne J. Dijkstra, « De Groenlands- en Straat Davids Visserij Sociëteit te Harlingen », *id.*, p. 54-58 ; J. v. d. Weide, « Het leven aan boord van de Dirkje Adema », *Ons Zeewezen*, 1921. – Récemment, l'auteur du présent article a traité cette importante question dans « Frýslan Boppe. De Harlinger walvisvaart en zeehondenjacht in de negentiende eeuw », dans *Alle streken van het Kompas...*, *op. cit.*, p. 73-93.

mentionnée¹⁷. Brandligt, puis Brink et van Musschenbroek ont été parmi les rares contemporains qui ont écrit sur la nécessité pour les entrepreneurs baleiniers néerlandais d'explorer de nouvelles zones de chasse dans les Indes orientales. Rédigé environ un siècle plus tard, le long article de Frank Broeze sur l'implication néerlandaise dans l'activité baleinière des mers du Sud est un survol brillant, quoique incomplet, qui aborde de manière générale l'exploration et l'exploitation qui se situent dans le cadre de cette activité spécifique. Près de deux décennies après l'important article de Broeze – et près d'un après que Bruijn eut écrit son aperçu de l'historiographie maritime –, de Jong contribua à l'historiographie de l'activité baleinière néerlandaise méridionale par une publication consacrée à l'activité baleinière des pays occidentaux dans les Indes orientales au XIX^e siècle¹⁸.

188

La présente étude entend faire avancer la recherche sur la chasse à la baleine et au phoque menée par les Néerlandais au XIX^e siècle en se concentrant sur la nature même des expéditions. La portée, la qualité et la rentabilité de ces industries seront abordées, et, lorsque cela sera possible, comparées à leurs homologues dans d'autres pays. Une attention particulière sera accordée à des personnes impliquées dans cette chasse à cette époque. En d'autres termes, quels sont les entreprises et les individus qui, sous le pavillon néerlandais, contribuèrent à la chasse à la baleine et au phoque au XIX^e siècle ?

En réalité, écrire une nouvelle histoire de ces activités nécessite le développement d'une approche novatrice de l'exploration et de l'interprétation des archives nationales, municipales et locales. Par ailleurs, cette étude va au-delà de l'utilisation exclusive des sources écrites : des objets en trois dimensions, conservés dans des collections publiques ou privées, ont aussi occasionnellement servi à l'analyse. En plus des sources secondaires, de nombreuses sources primaires, dont beaucoup sont inédites à ce jour, ou tout au moins inutilisées, ont été étudiées et analysées : les listes d'équipages trouvées dans les archives des *waterschouten* (capitaineries locales), les registres notariés, les minutes de réunions de conseils municipaux, les archives relatives à des orphelinats, des documents concernant les collèges nautiques et la formation des élèves à cette époque, et par conséquent leur qualité, des journaux de bord et des

17 Les tableaux que publie C. de Jong concernant la chasse au phoque après 1830 sont obscurs et manquent de transparence : voir, par exemple, son ouvrage *Oude Nederlandse walvisvaart*, t. II, p. 283.

18 Voir les références citées à la note 3 ; voir aussi C. de Jong, *Westerse walvisvangst in Oost-Indië in de 19^e eeuw*, Amsterdam, 1995, et S. J. de Groot, « Het voorkomen en de vangst van walvissen en walvisachtigen in de Indo-Australische archipel, en de zaak van de walvisvaarder 'Costa Rica Packet' (1891-1897) », *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeeschiedenis*, t. 30, 1975, p. 20-29.

archives d'entreprises trouvés dans les bibliothèques et les musées aux Pays-Bas et à l'étranger, et un large éventail de journaux locaux et nationaux. Tous contiennent un volume insoupçonnable de nouvelles données. Contrairement à ce que Bruijn supposait, non seulement ces sources primaires ont fourni un approfondissement des connaissances disponibles, mais encore elles ont aussi permis de faire la jonction entre deux époques bien documentées, les XVII^e-XVIII^e siècles et le XX^e siècle.

UNE VUE GÉNÉRALE DE LA CHASSE À LA BALEINE NÉERLANDAISE AU XIX^E SIÈCLE

Le roi et les assurances

Ce développement décrit et analyse un large éventail d'initiatives menant à la chasse, par les Néerlandais, des baleines et des phoques dans l'Arctique, les zones tempérées du Pacifique Sud et les Indes orientales néerlandaises. Grâce à l'implication personnelle du roi Guillaume I^{er} à partir de 1815, la plupart de ces initiatives ont trouvé un terreau fertile. Le roi et ses ministres jouèrent un rôle important dans le développement des expéditions de chasse à la baleine et au phoque. Non seulement Guillaume I^{er} investit massivement dans des actions de ces sociétés, mais encore son gouvernement, en conformité avec les décrets royaux (*Koninklijk Besluiten*) de 1815 et 1816, dépensa des quantités considérables d'argent pour l'armement de navires et pour les garanties financières à mettre en jeu dans le cas où des navires rentreraient vides ou avec des prises décevantes (*wanvangst*). Le montant total de la police d'assurance pouvait s'élever à 9 000 florins par navire et par voyage, ce qu'il faut comparer aux modestes 500 florins par *buis*¹⁹ ou *hoeker* (hourque) mis à la mer pour la pêche au hareng.

La somme totale des subventions liées à la chasse à la baleine et au phoque au XIX^e siècle a dû s'élever à plus de 300 000 florins. En comparaison avec d'autres industries, et notamment celle de la pêche au hareng, le soutien du gouvernement à l'activité baleinière ne peut pas être considéré comme impressionnant, en tout cas pas du point de vue de celui-ci. Lors du débat sur le budget gouvernemental pour 1850, des membres de la Chambre des représentants (*Tweede Kamer*) mirent en évidence que, lors des quelques années qui précédèrent 1850, les subventions annuelles pour la pêche au hareng s'étaient élevées à 200 000 florins²⁰. Les compagnies baleinières, qui étaient de taille modeste, devaient cependant, quant à elles, considérer ces investissements comme substantiels.

19 Le *buis* ou *buche* est un type de bateau développé au Moyen Âge pour la pêche au hareng (N. du T.).

20 G. Pons, *De bakens verzet. Een analyse van de Hollandse pekelharingvisserij met kielschepen in de periode 1814-1885*, 1996, p. 34.

L'engagement personnel du roi ne fut pas le seul moteur derrière les vents du changement. Au début des années 1820, les dirigeants politiques européens tombèrent sous l'influence du libéralisme. Ils réduisirent, puis finirent par abolir, les droits de douane à l'importation. Les Pays-Bas suivirent cet exemple. Vers 1850, le protectionnisme et le mercantilisme firent place à une forme acceptée de libre marché à l'échelle du continent. Dans la ligne de ces développements macro-économiques globaux, les premiers signes d'une réduction des subventions accordées à l'industrie baleinière néerlandaise peuvent être discernés dès le début des années 1850. À partir de 1851, les annonces successives des *Koninklijke Besluiten* (décrets royaux) dans le *Staatscourant*²¹ indiquent une diminution de la volonté de soutenir financièrement la chasse à la baleine et au phoque. Une réduction substantielle fut décidée en 1853 : cette année-là, la prime fut réduite de près de 50% (*met vijftig ten honderd verminderd*)²².

190

Il y a environ une centaine d'années, D. Wanjon a fait le commentaire suivant sur ce système de subventions :

Dans aucune autre branche industrielle que celle-ci [la pêche], le manque de concepts économiques clairs n'a eu de conséquences aussi graves. Le système traditionnel de protection gouvernementale et ensuite la réglementation, ont empêché la pêche de retourner à son statut antérieur qui lui valait d'être une mine d'or. Auparavant, quand nous avions le contrôle du marché, certaines régulations avaient très bien fonctionné ; immédiatement après 1813, ces anciennes réglementations furent tout simplement prorogées, sans tenir compte de l'évolution des circonstances... Quand un baleinier revenait vide, la prime s'élevait au moins à 9 000 florins, mais la pêche à la baleine a complètement disparu²³.

Dans ses analyses, Wanjon blâmait le gouvernement pour son soutien financier qui, à son avis, avait empêché l'industrie baleinière de s'épanouir pleinement. Cette affirmation est sans doute un peu forte : la recherche a démontré que, malgré l'aide gouvernementale, aucun des entrepreneurs baleiniers néerlandais ne ressentit le besoin de moderniser sa flotte en vue de s'adapter aux nouvelles normes technologiques établies par la concurrence étrangère. La plupart, sinon

²¹ Il s'agit du Journal Officiel où sont publiées les nouvelles lois néerlandaises (N. du T.).

²² Voir dans la collection des *Koninklijke Besluiten: Staatscourant* du 27 février 1851 (n° 77) ; du 10 janvier 1852 (n° 16) ; du 7 janvier 1853 (n° 51). – Ces décisions furent aussi publiées dans les principaux journaux maritimes. – Voir, par exemple, J. Swart éd., *Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen en de Zeevaartkunde*, vol. 6, 1853, p. 191-192.

²³ D. Wanjon, *Geschiedenis van den Nederlandschen handel sedert 1795*, Harlem, De erven F. Bohn, 1900, p. 65.

tous les entrepreneurs et les propriétaires de navires s'en tinrent à des méthodes traditionnelles concernant l'aspect opérationnel de ces deux industries que sont la chasse à la baleine et la chasse au phoque.

La chasse à la baleine dans les mers du Sud

L'histoire de la participation néerlandaise à la chasse à la baleine dans les mers du Sud est caractérisée par des essais et des erreurs. Malgré la présence d'entrepreneurs fortunés et influents, le gouvernement néerlandais ne sut pas élaborer une politique à la hauteur des espoirs et des ambitions de ces hommes aventureux. La détermination d'une poignée de marchands et de capitaines d'Amsterdam et de Rotterdam fut mise à l'épreuve. La chasse à la baleine dans les mers du Sud était très différente de celle pratiquée dans l'Arctique. Contrairement aux voyages menant vers l'est et l'ouest du Groenland, les expéditions dans l'hémisphère sud demandaient de nombreux mois, voire plusieurs années. Les baleiniers néerlandais n'avaient pas l'expérience suffisante pour faire face à ces voyages au long cours. Leur méconnaissance de la chasse au cachalot doit être également soulignée ici. Dans plusieurs cas, par exemple celui de la *Nederlandsche Handel-Maatschappij* (Compagnie commerciale néerlandaise) et celui de la *Compagnie des Frères Reelfs*, les dirigeants firent montre d'une certaine volonté d'embaucher des étrangers expérimentés. On recruta des Américains, et aussi des Britanniques, pour enseigner les ficelles du métier aux marins néerlandais, sans grand succès financier. Plus d'une fois, des combats éclatèrent au sein d'équipages internationaux.

Les aventures baleinières dans les mers du Sud sous pavillon néerlandais ne durèrent qu'environ deux décennies (1827-1849). Pendant cette période de 23 ans, six expéditions furent armées. Il y eut six années pendant lesquelles aucune expédition ne mit le cap sur les mers du Sud à partir de ports néerlandais. De ce fait, la participation néerlandaise à la chasse à la baleine dans les mers du Sud peut être considérée comme une activité à petite échelle qui fut cependant financièrement intensive. Ou, pour le dire moins superficiellement, cette participation néerlandaise doit être considérée comme aléatoire, dispersée, trop onéreuse, et très peu soutenue. Les données concernant le nombre de baleines capturées font défaut : les seules disponibles font apparaître des chiffres de barils de pétrole et de kilogrammes de fanons peu impressionnants.

La chasse à la baleine dans l'Arctique

À cet égard, l'analyse de son homologue septentrional, l'activité baleinière de l'Arctique, présente l'image d'une industrie plus dynamique et assez bien gérée. Ici, la chasse à la baleine et au phoque était contrôlée et menée par un petit nombre d'individus ou par des sociétés capitalistes. Les entrepreneurs individuels

imposaient leurs règles non seulement dans les grandes communautés urbaines comme Amsterdam et Rotterdam, mais aussi dans les petites collectivités, en l'occurrence la ville de Harlingen, où les entrepreneurs avaient mutualisé leurs forces et leurs talents afin de mettre sur pied des compagnies baleinières relativement fortes, bien que leur existence ait été de courte durée. Pendant la période 1802-1885, ils organisèrent 113 expéditions vers l'île Jan Mayen, le détroit de Davis, et le Spitzberg. Ils investirent au moins 400 000 florins pour un chiffre d'affaires global qui s'éleva à près de 1 000 000. On peut estimer que les baleiniers néerlandais auraient tué plus de 100 baleines et environ 161 000 phoques.

192

Les entrepreneurs néerlandais dont l'activité se situait dans l'Arctique faisaient construire la plupart de leurs navires aux Pays-Bas. Dans quelques rares cas seulement, il fut décidé de faire bénéficier de l'expérience venue de l'étranger les entrepreneurs, capitaines ou constructeurs néerlandais : ainsi, le *Dirkje Adema* fut construit à Itzehoe, près de Hambourg, en Allemagne, en 1800, et le *Noordkaper* quitta les chantiers de Hornby Wellington à Tynemouth, près de Newcastle, en 1869. Comparé au baleinier français moyen des années 1830 – 400 tonnes – ou aux plus petits et plus grands navires de la flotte baleinière américaine en 1849 – 81 tonnes et 616 tonnes, respectivement –, les navires néerlandais étaient assez petits, atteignant 250 à 350 tonnes. Les Néerlandais commencèrent avec les *fluitschepen* (flûtes), suppléés puis remplacés par les *pinken* (pinques), les *brigs* (bricks) – 251 à 256 tonnes –, ou occasionnellement une *galiote*, ou une *frégate* – 349 tonnes –, et un navire auxiliaire à vapeur en métal – 150 tonnes. À l'exception du *Noordkaper*, tous les navires utilisaient la voile comme seul moyen de propulsion. En raison de leur caractère conservateur, les entrepreneurs néerlandais rechignaient à utiliser des navires à vapeur. Ce sont les Écossais et les Norvégiens qui lancèrent l'emploi de navires à vapeur dans la chasse à la baleine et au phoque, avec beaucoup de succès d'ailleurs. En outre, contrairement à leurs homologues américains, britanniques et français, les baleiniers néerlandais n'utilisaient pas de cambuse à bord de leurs navires. Leur attitude conservatrice leur fit perdre le contrôle sur le commerce de la baleine et les empêcha de représenter une concurrence sérieuse pour les nations baleinières étrangères.

Les équipages

Tout au long du XIX^e siècle, des navires baleiniers néerlandais de taille relativement réduite parcoururent l'Arctique en emportant des équipages importants. Fait intéressant, la situation dans de nombreux autres pays tels que la France, l'Allemagne, l'Angleterre, l'Écosse et les États-Unis, était exactement inverse, avec de grands navires emportant de petits équipages. Ainsi, ils purent

obtenir de plus grandes prises avec de moindres frais d'équipage, ce qui eut probablement pour conséquence une plus grande rentabilité.

Les équipages naviguant sur les mers du Sud étaient composés de plusieurs nationalités. Des Britanniques, Américains et Néerlandais travaillaient souvent côte à côte. Les équipages des navires baleiniers de l'Arctique, qui opéraient depuis Amsterdam, semblent aussi avoir été constitués de marins de différentes nationalités. Des marins venus d'Allemagne, de Scandinavie (Finlande et Suède), ainsi que quelques-uns venus des États-Unis, figuraient sur les listes d'équipage. Parmi toutes ces nationalités différentes, on ne trouve pas de Français. Les équipages internationaux reflétaient le caractère cosmopolite d'Amsterdam. Les équipages des navires basés à Harlingen, quant à eux, étaient presque exclusivement constitués de marins locaux ou régionaux qui résidaient à Harlingen et dans ses environs. À côté de ces membres d'équipage frisons, un bon nombre d'Allemands s'engagèrent pour participer aux campagnes de pêche à la baleine menées depuis Harlingen. Le nombre de chasseurs de baleines provenant d'autres régions des Pays-Bas était très faible. Les baleiniers néerlandais semblent avoir apprécié les conditions de vie et de travail. Par exemple, dans les listes de l'équipage du baleinier qui fut le dernier à partir d'Harlingen, en 1864, le *Dirkje Adema*, beaucoup de noms figuraient déjà sur des listes précédentes. En d'autres termes, une partie importante de l'équipage s'engageait pour plus d'une expédition. À leur retour l'année suivante, ils repartirent pour un autre voyage dans l'Arctique. À plus d'une occasion, ils étaient accompagnés par leurs frères.

Contrairement à la chasse à la baleine dans les mers du Sud, l'activité dans l'Arctique était saisonnière. Les navires quittaient les ports néerlandais dans le courant des mois de mars ou d'avril, et revenaient en juillet ou août. Pendant les années 1830 et 1840, les baleiniers mettaient d'abord le cap sur l'île Jan Mayen pour chasser le phoque. Plus tard dans la saison, ils faisaient route vers la partie nord-ouest du Spitzberg, pour chasser la baleine. Dans les années 1860, la baleine semble n'être plus que secondaire, alors que le phoque était devenu l'objet de la principale activité.

Les clients et les produits

Les sociétés fournissaient des produits qui étaient achetés par les clients – de l'huile et des fanons, essentiellement. Nous savons que l'huile de baleine était utilisée pour les bougies, pour l'éclairage en général et pour la lubrification. En outre, la collection du musée contient de nombreux exemples de l'utilisation de fanons : aussi bien pour des produits de luxe – des boîtes à chapeau, articles de mode tels que des robes et des corsets... –, qu'à des fins très pratiques (parapluies, fouets d'attelage, montures de lunettes...).

Dans les archives provinciales de Leeuwarden, des données concernant les enchères organisées à Harlingen au cours des années 1831-1834 et 1838 nous éclairent quant à la vente de ces produits. Une écrasante majorité de la clientèle de ces ventes venait de Harlingen, de ses environs et d'Amsterdam. On peut supposer que l'huile de phoque et de baleine, les fanons, les fourrures de phoques et d'ours polaires, et les déchets tels que les queues étaient d'abord transportés vers les villes et les villages où se trouvaient les entreprises de la clientèle. Des recherches complémentaires doivent être menées pour élargir davantage la vision que nous avons de l'utilisation et la distribution de ces produits.

Ces mêmes sources nous donnent au moins quelques informations sur la valeur moyenne d'un baril d'huile de baleine, d'huile de phoque, d'une livre de fanons, ou d'une fourrure de phoque. Ces données sont importantes pour notre compréhension des bénéfices et des pertes dans les industries baleinières et phoquières. Lorsqu'on analyse leur rentabilité, il faut être conscient que les chiffres sont dispersés, ne sont pas fiables, et ne correspondent pas toujours à d'autres données quantitatives²⁴. Certaines conclusions ont été tirées quant à la rentabilité des industries liées aux voyages datant de l'époque 1815-1825, et il en ressort que les gains comme les pertes semblent avoir été extrêmement élevés, faisant de la chasse baleinière et phoquière un domaine d'investissement aventureux, voire risqué, pour les actionnaires.

Pour un certain nombre d'entreprises et de commerçants, la chasse constituait une activité menée en parallèle. En d'autres termes, ils ne considéraient pas cette activité comme le cœur de leur métier. Certaines de ces entreprises avaient des intérêts dans d'autres activités maritimes, tels que le commerce du bois avec la région Baltique, ou le commerce du vin avec la France et la péninsule Ibérique, diversifiant ainsi les risques de leurs opérations. D'autres sociétés avaient pour seul objet la chasse baleinière et phoquière ; elles ne connurent que très peu de succès. Les actionnaires de la *Groenlandse en Straatdavidse Visscherij Societeit* de Harlingen (1825-1834) durent attendre longtemps avant l'émission de dividendes. En fin de compte, ils se trouvèrent confrontés à une dévaluation substantielle de leurs parts. Les événements se déroulèrent de la même manière dans le cas de la compagnie baleinière de Rotterdam : de nombreux actionnaires durent se rendre compte, à un moment donné, qu'il était plus rentable de mettre de l'argent dans un compte bancaire et de recevoir des intérêts plutôt que d'investir dans l'activité baleinière et phoquière.

²⁴ Pour des calculs sur la rentabilité, voir J. C. A. Schokkenbroek, *Trying-out: An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century 1815-1885*, Amsterdam, Aksant Academic Publishers, 2008, p. 233-267.

Si tel fut bien le cas, une question fondamentale demeure : pourquoi les entrepreneurs continuèrent-ils d'investir du temps, de l'énergie et de l'argent dans de telles expéditions ? Leurs motivations semblent avoir été à la fois sociales et économiques. Le renouveau de la chasse à la baleine et au phoque était synonyme d'emploi pour les grandes villes – Amsterdam et Rotterdam –, et plus encore pour les communautés beaucoup plus petites – Harlingen. Et puis, de nombreuses entreprises avaient déjà investi des sommes d'argent assez considérables : elles essayaient donc de tirer le meilleur profit de leurs investissements même en continuant de mener une activité vouée à l'échec.

Peu après 1855, la grande époque de la chasse baleinière néerlandaise semble avoir pris fin. La chasse au phoque commença à prendre une place plus importante, à son détriment. Le nombre de navires déployés se mit à diminuer, tout comme le nombre d'entrepreneurs impliqués dans l'activité baleinière. À partir de 1860, les expéditions et la construction navale en général présentent une tendance à la baisse qui coïncide avec celle de la chasse à la baleine en particulier. Aux environs de 1885, les expéditions et la construction navale néerlandaises avaient récupéré après de graves crises. La reprise économique fut principalement initiée par de formidables développements sur les voies navigables internes²⁵. À ce moment, toutefois, l'activité baleinière néerlandaise touchait à sa fin.

Les Néerlandais reprirent cette activité quelque soixante années plus tard mais, cette fois, elle ne se faisait plus avec des outils primitifs : de petits bateaux et des équipages téméraires essayant d'attraper des monstres des profondeurs pratiquement à mains nues. À partir de 1946, les expéditions baleinières mirent le cap sur les eaux de l'Antarctique, où les baleines bleues effectuaient de courts passages en nombres importants²⁶. Ces expéditions mettaient en jeu de grands navires-usines dédiés au dépeçage et à la transformation des baleines, ainsi qu'une dizaine de navires chasseurs – des corvettes très rapides, armées d'un canon-harpon puissant qui pouvait tirer des grenades explosives jusque dans le corps de cette proie géante. Plus tard, en 1955, un navire-usine encore plus grand fit son apparition. Dans ces conditions, un grand nombre de baleines étaient transformées quotidiennement, appauvrissant les stocks de baleines bleues, de rorquals communs, mais aussi de rorquals boréaux et rapidement de rorquals à bosse. Durant la seconde moitié des années 1950 et la première

25 J. A. de Jonge, *De Industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914*, Amsterdam, Scheltema & Holkema N.V., 1968, p. 146-155.

26 Jaap de Bruijn et l'auteur du présent article sont en train d'écrire un ouvrage sur la chasse à la baleine néerlandaise d'après guerre (1946-1964), à paraître en 2012.

moitié des années 1960, il commença à paraître de plus en plus évident que la chasse à la baleine ne pourrait jamais devenir une entreprise rentable en raison de la petite taille de ces opérations et des très grandes dépenses qu'elle nécessitait, que ne venaient pas couvrir des recettes en baisse. En 1964, après 350 ans d'engagement intensif – à l'exception de 70 ans de mise en veille –, l'activité baleinière néerlandaise arriva définitivement à son terme²⁷.

²⁷ Traduction revue par Jean-Pierre Poussou.

NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OSTRÉICULTURE : L'EXEMPLE BRETON (1840-1939)

Olivier Levasseur
CERHIO-Solito UMR 6258

Étroitement associées à l'image de la Bretagne, les huîtres y sont exploitées depuis des siècles. Pourtant, l'ostréiculture – au sens contemporain du terme – y est une activité récente : on n'a guère cultivé les huîtres avant la seconde moitié du XIX^e siècle. On s'était contenté jusqu'alors de les draguer sur des bancs naturels qui souffraient régulièrement de surexploitation. Devant l'irrégularité de leur production, et peut-être aussi leur épuisement chronique, l'idée de les cultiver s'imposa : la demande de consommation augmentant, la pêche des huîtres ne pouvait plus y suffire.

Entre 1840 et 1940 un siècle s'écoula, qui vit une extraordinaire transformation de l'activité ostréicole, passant d'une économie de cueillette à un système agromaritime intégré et diversifié¹. Dans un premier temps, il s'agissait avant tout de repeupler ces bancs. Il devint évident que l'élevage – via le captage du naissain – était une solution bien plus rentable. Or, les obstacles étaient nombreux : aussi l'émergence d'une ostréiculture véritable doit-elle être envisagée comme une somme de petits progrès. Il s'agit bien du passage d'expériences individuelles à la constitution, puis, peu à peu, au partage et à la diffusion d'un savoir commun. L'État joua un rôle considérable dans l'émergence de cette nouvelle activité, et la Bretagne devint un terrain privilégié d'expérimentation, aussi bien pour les autorités que pour les particuliers. Elle s'affirma rapidement comme une région de premier plan pour la production ostréicole française.

L'OSTRÉICULTURE EN BRETAGNE, UNE INVENTION DE L'ÉTAT ?

Données générales

Le commerce des huîtres existe bel et bien en Bretagne sous l'Ancien Régime. De manière générale, les huîtres pêchées sur les bancs naturels sont ensuite

¹ On parla d'abord de mariculture, la culture des mers. Sur ce sujet, Olivier Levasseur, « Les cultures de l'eau : la naissance des aquacultures en France au XIX^e siècle », *Responsabilité et environnement*, n° 48, octobre 2007, p. 82-90.

parquées, comme à Cancale, puis expédiées vers la Normandie avant de rejoindre d'autres centres de consommation, dont Paris². Une autre partie de la production est bien entendue consommée sur place et dans les principaux centres urbains de la province. Le développement des transports, rendu possible par la construction de routes de meilleure qualité ainsi que, plus tard, par l'émergence du chemin de fer, permet aux huîtres bretonnes d'atteindre de nouveaux marchés, à tel point qu'un auteur lyonnais estime dans les années 1820, que « l'huître, ayant presque cessé pour notre ville d'être un aliment de luxe, a, pour ainsi dire, pris son rang parmi les nourritures communes que la modération du prix met à la portée d'un plus grand nombre de particuliers »³.

Cependant, le développement de ce commerce se trouve fréquemment entravé par le problème majeur que constitue la disponibilité de la ressource. En raison d'une surpêche chronique et de l'utilisation de techniques potentiellement dévastatrices, les bancs sont fréquemment épuisés, qu'ils se trouvent en pleine mer ou accessibles à marée basse. Les autorités tentent donc de réglementer la pêche des huîtres pendant tout le XVIII^e siècle et dans la première moitié du siècle suivant : on trouve en Bretagne, comme dans le reste de la France, de nombreuses mentions de réglementations contraignantes, qui restent inefficaces, notamment en raison du manque de moyens de contrôle⁴. La production reste très fluctuante et varie parfois dans des proportions impressionnantes. C'est pourquoi il a fallu trouver une solution pour remédier à cette situation.

Indéniablement, l'État prend une part prépondérante dans la création de l'ostréiculture moderne. Pourquoi s'intéresse-t-il à ce domaine ? En premier lieu, ce secteur est important sur un plan économique :

Les habitants du littoral maritime trouvent dans la pêche, la culture et le commerce des huîtres, de nombreuses occupations ; et si l'on calcule le grand nombre de pêcheurs, de caboteurs, d'amareilleurs, de rouliers, de colporteurs, ainsi que celui de femmes et d'enfants qu'on emploie pour le triage, le parbage, etc... des huîtres, on conçoit de quelle importance devient pour un pays l'accroissement et l'amélioration de cette branche du revenu national⁵.

2 Sur le cas parisien, se référer à Reynald Abad, *Le Grand Marché. L'approvisionnement de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002, p. 519-564.

3 Étienne Sainte-Marie, *De l'huître et de son usage comme aliment et comme remède*, Lyon, Poursy, 1827, p. 9.

4 Olivier Levasseur, « La gestion des ressources marines au 18^e siècle », *Mémoire de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXIX, 2001, p. 319-334.

5 Émile Lamiral, *Culture et pêche des huîtres et des moules*, Marseille, T. Samat, 1873, p. 18.



*La drague des huîtres en rivière de Tréguier à la fin du XIX^e siècle,
plaque photographique, collection Armel galerie, Paimpol*

Depuis le XVIII^e siècle, l'exploitation des bancs d'huîtres de la rivière de Tréguier est alternativement libre et soumise à de très sévères restrictions de pêches, conséquence directe des périodes de liberté... Cette vue des années 1895 permet de constater, à marée haute, l'importante flottille qui drague les bancs. À marée basse, l'estran est littéralement envahi par les riverains.

Par ailleurs, il s'agit également de s'assurer de la tranquillité et de la surveillance – sinon de la maîtrise politique – des riverains du littoral, dont tous les régimes successifs se méfient. Enfin, d'un point de vue scientifique, l'époque est au positivisme : l'homme peut dompter la nature et l'exploiter rationnellement, ce qui amènera inmanquablement au bonheur. Tout ceci explique cette forte implication de l'État dans les recherches pionnières relatives à la pisciculture d'eau douce, puis maritime, et à la conchyliculture.

Avant même que ne soient lancées les différentes expérimentations ostréicoles, le régime impérial leur offre un nouveau cadre juridique. Le 9 janvier 1852, la loi sur la pêche côtière établit une nouvelle réglementation pour les pêches maritimes. Elle règle, surtout en théorie, la question de l'occupation du littoral en instaurant le principe qu'aucun établissement ne puisse être formé sans une autorisation spéciale, précaire et révocable. Un grand nombre de pêcheries à poissons sont supprimées sur le littoral français, et l'État oriente son action vers le développement d'autres types d'établissements de pêche, notamment ostréicoles.

En juillet 1853, des décrets spécifiques à chaque arrondissement maritime sont publiés. Ils autorisent l'établissement de concessions selon les nouvelles règles. Si les inscrits maritimes sont prioritaires pour leur obtention, ce texte prévoit que des non-inscrits puissent également participer à ce l'on présente alors comme « la mise en culture des littoraux ». Ceci n'est évidemment pas sans lien avec la volonté d'élever le niveau de vie des populations littorales et avec les préoccupations de la Marine d'étendre le vivier potentiel des inscrits pour servir sur ses navires. Une concession est donc obtenue à la suite d'une enquête complète, diligentée afin d'établir si la concession, accordée à titre gratuit et personnel, ne gêne ni la navigation, ni d'autres éventuelles activités.

Victor Coste ou l'incarnation du projet impérial

200



Portrait de Victor Coste par Schultz, lithographie, collection particulière

L'avènement du Second Empire est indéniablement un facteur favorisant l'émergence de l'ostréiculture française : Napoléon III initie alors une politique qui lui est chère, en soutenant des expérimentations censées fournir une impulsion décisive à une industrie naissante, celle de « la culture de l'eau », de la « mariculture ». C'est dans ce cadre qu'intervient un scientifique impérial, véritable prophète en mission sur les littoraux, Victor Coste (1807-1873), dont la figure domine l'histoire de l'ostréiculture française.

Victor Coste s'intéresse dans un premier temps à la pisciculture en eau douce. Il est nommé professeur d'embryologie comparée au Collège de France en 1844, et entre à l'Académie des Sciences en 1851⁶. C'est un proche de la famille impériale, puisqu'il est également le médecin personnel de l'impératrice Eugénie. Cette proximité lui permet d'obtenir des fonds de Napoléon III afin de fonder en 1852 l'établissement de pisciculture de Huningue, dans l'actuel Haut-Rhin. Il est chargé d'explorer le littoral de la France et de l'Italie afin de déterminer à quelles conditions on peut tenter des essais de grande ampleur de propagation et d'acclimatation des animaux marins. Après avoir observé les techniques mises en œuvre à Fusaro, il revient convaincu qu'il est possible d'appliquer en France les techniques italiennes de captage du naissain : « importée dans les étangs salés de notre littoral, l'industrie du Fusaro serait une véritable richesse pour nos populations ; étendue, en la modifiant, à l'exploitation des bancs naturels qui existent au sein des mers, elle prendrait les proportions d'une entreprise d'utilité générale »⁷. C'est donc dans un contexte qui lui est extrêmement favorable que Victor Coste se lance dans des expériences de grande envergure relatives à l'ostréiculture⁸. Il bénéficie pour cela des infrastructures et des moyens de plusieurs ministères, mais ces expériences se soldent souvent par de retentissants échecs, notamment en Bretagne.

Pourtant, avant de développer plus longuement son œuvre, il nous faut évoquer celle de François-Ferdinand de Bon. Entré dans l'administration de la Marine comme écrivain en 1830, celui-ci devient le 1^{er} novembre 1833 commissaire rattaché à l'administration centrale jusqu'en 1840. À cette date, il est nommé commissaire de la Marine, chef de service à Saint-Servan. Fréquentant le milieu scientifique, il se décide à entreprendre, à partir de 1852, des expériences sur la régénération des huîtres de l'embouchure de la Rance et de la baie de Saint-Malo, et tente également d'en créer de nouvelles en important des coquillages originaires de Cancale. Ses premiers essais sont couronnés de succès et, en 1855,

6 Archives de l'Académie des Sciences, dossier personnel Victor Coste.

7 Victor Coste, « Industrie du lac Fusaro », *Voyage d'exploration sur le littoral de la France et de l'Italie*, Paris, Imprimerie nationale, 1861, p. 93.

8 Service Historique de la Défense, Marine, Vincennes, CC⁵187.

il écrit au ministre de la Marine afin de lui annoncer « qu'il a définitivement résolu le problème de la reproduction » grâce à un système de planchers. En 1858, il reçoit l'autorisation de l'utiliser à Cancale, imité l'année suivante par les parqueurs de ce lieu. Dès lors, la preuve est faite, et de Bon a en partie résolu le problème essentiel du captage.

Ces indéniables succès auraient pourtant eu bien moins d'écho s'ils n'avaient été relayés entre 1858 et 1861 par les expériences de Coste. Son idée principale fut de démontrer que « l'industrie pouvait étendre son action jusqu'aux profondeurs de la mer dans des régions qui jamais ne découvrent » mais qu'elle était aussi « en mesure d'attirer et de fixer la récolte sur des terrains émergents où, à marée basse, on donne des soins au coquillage, comme dans nos jardins aux fruits de nos espaliers »⁹. Coste établit un premier rapport en janvier 1859, et l'enthousiasme est au rendez-vous : « il y a six mois à peine que ces mesures sont en voie d'exécution, et déjà les promesses de la science se traduisent en une saisissante réalité. Les trésors que la persévérante application de ses méthodes accumule sur ces champs en pleine germination, dépassent les rêves de ses plus ambitieuses espérances »¹⁰. La plus célèbre – car la plus décrite – de ces expériences est celle de la baie de Saint-Brieuc, mais il ne faut pas oublier celles, moins connues, de la rade de Brest et de Concarneau. D'autres sont menées ailleurs sur le littoral français : à Arcachon ou en Méditerranée. Elles s'achèvent en Bretagne par un désastre presque complet, mais n'en marquent pas moins pour beaucoup la naissance de l'ostréiculture française¹¹.

202

Les autres formes de l'aide de l'État

L'aide apportée par l'État prend la forme de nouvelles structures : les centres de recherches implantés sur les littoraux. Leur rôle est important, car il ne s'agit pas simplement d'expérimentation :

[les laboratoires] ne doivent pas se contenter d'être, en quelque sorte, purement théoriques ; ils doivent également accéder à toutes les questions de la pratique. [...] Jusqu'à ce jour, la conchyliculture, au point de vue scientifique, a presque été totalement négligée ; elle a pourtant son attrait comme son importance, et il est temps de lui faire occuper la place qu'elle mérite dans les études zootechniques¹².

9 Jules Cloquet, « Rapport à la Société d'Acclimatation », *Bulletin de la Société d'acclimatation*, vol. IX, 1862, p. Cl.

10 Victor Coste, « Rapport à sa majesté l'Empereur sur les huîtres artificielles créées dans la baie de Saint-Brieuc », *op. cit.*, p. 172

11 Certaines de ces expériences sont détaillées dans O. Levasseur, *Histoire de l'huître en Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 2005.

12 Arnould Locard, *Manuel pratique d'ostréiculture*, Paris, J.-B. Baillière, 1900, p. 308.

Deux importants centres sont implantés en Bretagne : Concarneau fondé en 1859 et Roscoff en 1872. Soulignons encore que l'État finança également diverses expériences ponctuelles et que, l'Empire disparu, la République poursuivit l'effort initié.

En 1875, lorsque de Bon dresse son « Tableau de la situation de l'ostréiculture française », il consacre un paragraphe à l'action de l'administration de la Marine. De son point de vue, le but principal assigné au ministère de la Marine est de donner la possibilité

[...] de continuer ou de reprendre, au besoin, les expériences de la marine d'il y a vingt ans ; d'entretenir les réserves d'huîtres qui assurent l'avenir de certaines localités ; de former des réserves nouvelles ; de payer les frais de surveillance spéciale organisée dans les régions huîtrières les plus importantes ; d'accorder enfin des encouragements aux œuvres qui favorisent les progrès de l'ostréiculture.

Il ajoute, ce qui est révélateur, qu'il « appartient à l'entreprise privée de faire le reste. La voie est maintenant toute tracée, l'essor est pris »¹³. En 1877, Germain Bouchon-Brandély, chargé d'une enquête sur l'ostréiculture, déclare : « je dois le proclamer, c'est le département de la Marine qui a doté la France de l'industrie ostréicole ; c'est à lui que revient le mérite des premiers essais et de la persévérance dans l'entreprise »¹⁴. Bien que parfois violemment attaqué¹⁵, cet indéniable soutien de l'État forme la base d'un modèle français qui fut suivi dans le monde entier¹⁶. Cependant, on ne saurait nier que les initiatives privées ont elles aussi contribué au développement de l'activité ostréicole sur le littoral breton.

Les initiatives privées

Avant même que ne soit promulguée la loi de 1852, les concessions ostréicoles connaissent un certain succès. Les détenteurs sont alors essentiellement des particuliers – notamment des restaurateurs, mareyeurs ou poissonniers – qui exploitent des parcs destinés à la conservation des huîtres avant leur commercialisation. Il faut également remarquer qu'à partir de 1845 des

13 François-Ferdinand de Bon, « L'ostréiculture en France », dans Jules Pizetta (dir.), *La Pisciculture fluviale et maritime en France*, Paris, J. Rothschild, 1880, p. 310-384.

14 Germain Bouchon-Brandély, « Rapport au ministre de la Marine », *Journal officiel de la République française*, 22 janvier 1877, p. 459.

15 Lire en particulier J.B.A. Rimbaud, *L'Industrie des eaux salées, dissertations critiques sur la pêche, l'ichtyologie, la culture du poisson et le régime maritime*, Paris, Challamel aîné, 1869.

16 O. Levasseur et Darin Kinsey, « The Second Empire Legacy of the French "Culture" of Oysters », *International Journal of Maritime History*, vol. XX, n° 1, juin 2008, p. 253-268.

demandes pour le littoral méridional de la Bretagne émanent de personnes étrangères à la région, originaires notamment de la côte atlantique. La côte septentrionale attire quant à elle des marchands normands ou britanniques.

Dès le début des années 1860, et jusque vers 1875, on assiste à une ruée enthousiaste sur le littoral : de nombreux particuliers demandent des concessions afin de se lancer dans des expériences qu'ils espèrent fructueuses. C'est, par exemple, le cas de Jean-Charles Dayot, qui se voit refuser en 1864 la concession d'un banc entier dans le but de « se livrer à des expériences d'ostréiculture dont le but est beaucoup plus scientifique que commercial »¹⁷. Dans nombre de cas, pourtant, des essais émanant de particuliers permettent la découverte progressive de perfectionnements techniques d'une ostréiculture alors balbutiante et non totalement maîtrisée. Tous ces progrès, qui sont plus ou moins adoptés par les exploitants, constituent finalement un socle commun du savoir ostréicole¹⁸.

204



*L'arrivage des huîtres à Riec-sur-Bélon, vers 1910-1920,
carte postale, collection particulière*

Encore une scène posée mais qui permet d'observer une barge chargée des paniers d'osier (les « mannes ») remplis d'huîtres récoltées sur les parcs à marée basse. Elles sont ensuite triées avant revente. Les exploitants de la ria de Riec ont su proposer un produit de qualité, qui ne fut que marginalement affecté par la crise des années 1920 et cet espace reste, encore à l'heure actuelle, l'un des principaux espaces de production d'huîtres plates en Bretagne.

¹⁷ Service historique de la Défense, Marine, Brest, 2P^o9.

¹⁸ À ce propos, voir Véronique Van Tilbeurgh, *L'Huître, le biologiste et l'ostréiculteur, lectures entrecroisées d'un milieu naturel*, Paris, L'Harmattan, 1994.

Certains de ces pionniers investissent massivement et vont parfois jusqu'à bâtir d'impressionnants complexes agro-industriels, comme l'établissement ostréicole de Ludré à Sarzeau, ou celui du baron de Wolbock à Kercado en Carnac. L'huître de Bélon apparaît à partir de 1864, et, en une dizaine d'années, ses promoteurs, Mauduit et de Solminihac, maîtrisent l'ensemble de la filière, du captage à la commercialisation, et connaissent ainsi un succès fulgurant¹⁹.

D'une manière générale, les parcs sont exploités sur une base familiale, mais d'autres sont détenus par des sociétés en commandite, voire par des sociétés anonymes. Dans ce cas, les détenteurs de parts peuvent avoir une profession très éloignée du milieu agromaritime. Ce sont des investisseurs qui misent sur l'ostréiculture comme ils le feraient sur les chemins de fer. Le succès est particulièrement patent dans le Morbihan, puisqu'en 1861 le conseil général de ce département constate :

[...] que l'industrie huîtrière n'existe pour ainsi dire pas dans le Morbihan et il faut d'autant plus le regretter que nul département n'est mieux situé pour produire ou parquer l'huître. Jusqu'à ce jour, 391 parcs ont été concédés sur le littoral de nos côtes, mais tous ces parcs ne sont pour ainsi dire que des lieux d'entrepôts, où l'on dépose momentanément les produits de la drague qui sont ensuite vendus aux parqueurs de La Rochelle, de Marennes, de la Tremblade... Quant à l'industrie du parquage qui consiste à élever l'huître, à l'engraisser, à lui donner une forme régulière, à la traiter comme on fait à Marennes, à Cancale et sur les côtes de Normandie et, en un mot, à la rendre comestible, elle est tout à fait inconnue²⁰.

LES ANNÉES DE TRANSITION : 1875-1900

D'un point de vue symbolique, se tient à Vannes, en 1875, une exposition régionale consacrée à l'ostréiculture, qui marque sans doute l'acte de naissance d'une ostréiculture bretonne contemporaine structurée.

D'indéniables succès

Une fois les problèmes initiaux en partie résolus, l'ostréiculture connaît un rapide développement sur les côtes françaises. En 1878, Louis Simonin

19 Pour tous ces pionniers, on se référera à Jeanine Le Bihan, *L'Émergence de l'activité ostréicole dans le golfe du Morbihan*, mémoire de DEA, université de Bretagne Sud, 2000-2001 ; *id.*, *Ostréiculture et société ostréicole en Bretagne-Sud*, thèse de doctorat nouveau régime, université de Bretagne Sud, 2007.

20 Archives départementales du Morbihan (ensuite AD 56), 4S 2402, 30 août 1861.

peut déclarer que « l'ostréiculture a depuis quelques années donné lieu à nombre d'entreprises qui mériteraient toutes d'être citées [...]. C'est entre Brest et Arcachon que la culture des eaux marines s'est surtout développée et les établissements français de la Manche ne sauraient entrer en parallèle avec ceux de l'Océan »²¹. C'est en effet sur le littoral de l'Atlantique que « l'on a entrepris la culture des huîtres sur une échelle immense. C'est à Bélon près Quimper, à Lorient, à Auray, à Vannes que sont les parcs les plus considérables, les parcs les plus grandioses »²². « Depuis quelques années, les huîtres qui viennent du Morbihan sont particulièrement appréciées à Paris. Elles y sont connues sous le nom « d'huîtres armoricaines » ou de « Sainte-Anne (d'Auray) »²³.

Vers 1880, « l'industrie et les capitaux se portent vers elle avec un empressement presque égal. Là aussi les ostréiculteurs, trouvant des conditions propices dans le sol, dans le climat, dans la disposition des lieux, ont peu à peu perfectionné leurs méthodes et obtenu des rendements remarquables »²⁴. Les demandes de concessions se multiplient alors : « le quartier maritime de Vannes compte près de 200 parcs à huîtres et celui d'Auray pas moins de 300. Et les demandes ne se ralentissent pas. Ainsi, de toutes part, des personnes de toutes les conditions abordent l'industrie ostréicole, y engagent leurs fonds, y consacrent leur activité. Beaucoup n'ont aucune expérience en la matière »²⁵. Paul Brocchi ne dit pas autre chose lorsqu'il constate en 1881 que les deux points du littoral français où la production s'exerce à grande échelle sont Arcachon et le Morbihan, en fait, pour celui-ci, le bassin ostréicole d'Auray, de l'anse du Pô à la rivière d'Auray²⁶.

Mais des fragilités inquiétantes

Pourtant, dès le milieu des années 1870, les déconvenues sont nombreuses : le captage du naissain n'est pas toujours au rendez-vous, et il suffit parfois d'une tempête pour détruire plusieurs mois d'efforts. Les exploitants s'exposent alors à des déconvenues parfois cinglantes :

Accroître la multiplication de ce coquillage si recherché est devenu sur ces côtes l'objet d'expériences qui ont fait grand bruit [...]. Plus d'un rêve de fortune a été bâti sur l'ostréiculture, à la fécondité de laquelle certains esprits semblaient ne pas reconnaître de limites [...]. Les populations côtières se laissèrent un peu

²¹ Louis Simonin, *Les Grands Ports de commerce de la France*, Paris, Hachette, 1878, p. 248.

²² Fernand Landrin, « L'ostréiculture », *La Nature*, n° 862, 7 décembre 1889, p. 7-8.

²³ *Id.*, p. 8.

²⁴ F.F. de Bon, « Notice sur la situation de l'ostréiculture en 1875 », *Revue maritime et coloniale*, t. 45, 1875, p. 53.

²⁵ F. F. de Bon, « L'ostréiculture en France », dans J. Pizetta, *La Pisciculture...., op. cit.*, p. 331.

²⁶ Paul Brocchi, *Traité d'ostréiculture*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, 1883.

trop aller à croire que ce n'était que le magnifique début d'une carrière où la fortune ne cesserait de récompenser les nouveaux efforts, exagérations que des déceptions ne devaient pas tarder à suivre²⁷.

À cette époque survient une phase de mévente due en grande partie à « la tendance actuelle des parqueurs à faire produire à leur concession des quantités de mollusques disproportionnées avec les débouchés actuels de leur industrie »²⁸. Il s'agit donc à la fois d'une crise de surproduction et d'une baisse de qualité des produits : devant les bénéfices engrangés, les ostréiculteurs ont tendance à cultiver de plus en plus, augmentant de manière spectaculaire les rendements à l'hectare, oubliant toutefois qu'il leur faut, à l'autre bout de la chaîne, trouver des

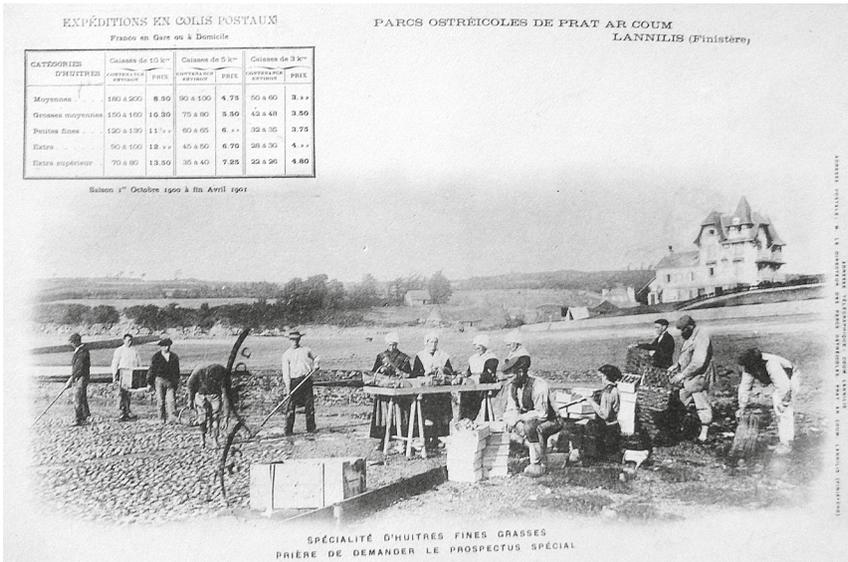


Une exploitation ostréicole sur les berges du Trieux, vers 1895, plaque photographique, collection Armel galerie, Paimpol

Il s'agit d'un rarissime cliché d'exploitants portant des civières sur lesquelles on remarque les caisses d'huîtres sans doute destinées à être parquées avant commercialisation. Il est tout aussi rare de pouvoir observer hommes et femmes pratiquer ce genre d'activité, généralement exclusivement féminine.

²⁷ Henri Baudrillart, *Les Populations agricoles de la France*, t. I. : *Normandie et Bretagne*, Paris, Guillaumin, 1885, p. 586 et sq.

²⁸ Anonyme, « L'industrie de la culture des huîtres en France », *La Nature*, année 1896, p. 415.



Les parcs ostréicoles de Prat-Ar-Coum, 1900-1901, carte postale, collection particulière

Cette scène est évidemment préparée pour le photographe. L'entreprise, fondée en 1895, existe encore de nos jours et appartient toujours à la même famille.

acheteurs. La baie de Paimpol disparaît ainsi quasi totalement de la géographie ostréicole française en moins de cinq ans²⁹.

L'entrée en lice de l'huître portugaise

Devant l'augmentation de la demande au niveau national et l'incapacité pour les producteurs aquitains d'y faire face, une décision ministérielle de 1857 autorise – et encourage même financièrement – l'introduction dans le bassin d'Arcachon d'huîtres étrangères. Des transports de coquillages entre le Tage et le Sud-Ouest de la France sont alors organisés. Pour longtemps encore, l'huître creuse, *Crassostrea angulata*, est peu considérée, on lui dénie même la qualité d'huître en la désignant sous le nom de « gryphée ». D'un côté, les Arcachonnais poursuivent leur politique d'importation, à raison de 30 millions de coquillages par an. La creuse permet d'élargir considérablement le cercle des consommateurs, en raison de sa robustesse et de ses prix de revient et de vente très inférieurs à ceux de l'huître plate. De l'autre côté, les ostréiculteurs bretons sont tout d'abord extrêmement réticents face à l'introduction de la portugaise, qu'ils considèrent comme un

29 O. Levasseur, « Les difficiles débuts de l'ostréiculture dans la région de Paimpol », *Les Cahiers de Beauport*, n° 13, 2008, p. 4-10.

produit de piètre qualité. Dès 1877, les Morbihannais, géographiquement les premiers concernés, pétitionnent contre l'intruse. Pourtant, vers 1880, des essais d'acclimatation sont menés en rade de Brest.

Dans les années 1880, la diffusion de l'huître creuse est cependant limitée par des craintes d'hybridation entre *Ostrea edulis* et *Crassostrea angulata*. Les rivalités commerciales entre Arcachonnais et Bretons sont largement à prendre en considération. Les Bretons soutiennent que l'huître plate peut être génétiquement contaminée par l'huître creuse : il faut donc opposer « une barrière énergique à ce flot immonde ; déclarons une guerre d'extermination à l'Huître du Portugal ; laissons piller les bancs qu'elle a envahi, que partout elle soit traquée sans relâche jusqu'à la dernière »³⁰. Invoquant ce que nous désignons maintenant comme « principe de précaution », les Bretons veulent surtout se prévaloir d'une huître plate de qualité supérieure et conquérir ainsi des parts de marchés à Arcachon où les achats de l'étranger fléchissent alors sur ce produit. La querelle est close lorsque l'impossibilité de l'hybridation entre les deux espèces est démontrée... Un autre argument contre lequel doivent lutter les zéloteurs de la creuse est la concurrence vitale entre les deux espèces. Devant les importantes variations des stocks d'*Ostrea edulis*, il faut trouver un coupable : *Crassostrea angulata* est l'accusée idéale. Ce problème mobilise scientifiques et autorités maritimes de tutelle. Il s'avère pourtant que les deux espèces ne vivent pas dans les mêmes zones, et que les bancs naturels décimés de la première ne sont pas repeuplés par la seconde.

Tout ceci n'empêche pas la diffusion de la culture de l'huître portugaise, pratiquée par les ostréiculteurs les moins riches. Beaucoup plus rustique que la plate, elle est aussi beaucoup moins chère, et contribue également à la baisse des cours. Ceci explique le chiffre de la production française qui augmente de 32 % entre 1877 et 1894, tandis que son produit en argent baisse de 89 % !

Une nouvelle géographie ostréicole bretonne

La géographie de la production des huîtres bretonnes est totalement transformée à la fin du siècle.

³⁰ AD 56, 4S 2402, mémoire de Leroux, s.d.

Tableau n° 1. la production d'huîtres plates en Bretagne en 1898,
d'après Roché³¹, p. 295-296

Quartier	Zone de production	Ostrea edulis, valeur en francs (1898)
Cancale	Cancale	109 600
Saint-Malo	Pleurtaut	160
Tréguier	Tréguier	5 000
Morlaix	Primel	2 500
Le Conquet	Aberwrac'h	100
Concarneau	Concarneau	8 580
Concarneau	Pont-Aven	6 840
Lorient	Lorient	1 500
Lorient	Doëlan	2 000
Auray	Auray	60 000
Vannes	Sarzeau	20 000
Vannes	Damgan	21 200
Vannes	Séné	5 700
Vannes	Montsarrac	160
Vannes	Vannes	12 200
Le Croisic	Le Croisic	3 043
Le Croisic	Pénestin	450
TOTAL en francs		259 933

210

Ce tableau amène quelques commentaires. Remarquons tout d'abord l'absence totale de données à propos de deux des lieux d'expérimentation de Victor Coste : la baie de Saint-Brieuc et la rade de Brest ! La côte méridionale de la Bretagne s'affirme comme un espace producteur de première importance, mais nous devons toutefois relever le poids écrasant que garde ici Cancale. Au tournant du siècle, se met donc peu à peu en place le renversement qui voit la côte nord s'effacer au profit d'une côte sud qui apparaît alors plus dynamique et qui bénéficie, il faut le dire, de conditions naturelles plus favorables au captage et à la reproduction. Désormais, la côte septentrionale, dont la filière était jusqu'alors basée essentiellement sur le dragage, s'oriente surtout vers l'élevage ou l'affinage. Fernand Landrin peut affirmer : « comme on le voit, ces chiffres sont importants et démontrent péremptoirement que l'ostréiculture est sortie des essais théoriques pour entrer définitivement dans la pratique commerciale »³².

31 Georges Roché, *La Culture des mers en Europe : pisciculture - ostréiculture*, Paris, Félix Alcan éditeur, 1898.

32 F. Landrin, « L'ostréiculture », art. cit., p. 8.

La filière ostréicole, qui a connu de véritables bouleversements depuis le milieu du XIX^e siècle, connaît encore d'importantes transformations et se restructure. La phase d'expérimentation s'achève : le captage est à peu près maîtrisé ; le vœu de Coste serait ainsi réalisé. Pourtant, cette période est brève : elle s'achève brutalement en 1920/1921 avec la première épizootie d'importance qui frappe durement cette industrie.

S'unir pour survivre

Les producteurs prennent rapidement conscience de l'intérêt de s'unir. En 1863, la Société Scientifique d'Arcachon naît. Elle détermine parmi ses buts statutaires, la nécessité de « faciliter l'étude, l'avancement et la vulgarisation des sciences naturelles et des procédés d'aquiculture marine »³³. À cette date, il n'existe rien de comparable en Bretagne. Des sociétés savantes, comme la Société d'Émulation des Côtes-du-Nord, s'intéressent parfois au sujet, mais de manière très succincte. Dès le milieu des années 1870, des vœux sont émis par différents ostréiculteurs qui désirent que chaque zone de production puisse se grouper en syndicat afin de pouvoir défendre leurs intérêts. Les premiers mouvements naissent sur la côte méridionale de la Bretagne. Il semble qu'il existe en 1878 une « Union Ostréicole du Morbihan », qui regroupe « des ostréiculteurs, reproducteurs et éleveurs du Morbihan », et qui est peut-être la première union professionnelle bretonne de ce type³⁴. Le 7 novembre 1880, la « Société Ostréicole du bassin d'Auray », qui voit le jour, réunit des ostréiculteurs de Lorient, d'Auray, de Locmariaquer, la Trinité, Carnac, Sarzeau ou Baden. Cette société disparaît cependant en 1909.

En février 1903, une autre association est créée : le « Syndicat ostréicole du Morbihan », qui possède des délégués d'Étel à Pénérf, et qui devient en 1938 « l'Union des syndicats ostréicoles et mytilicoles du Morbihan ». Sur la côte nord, le « Syndicat de la baie de Cancale » n'apparaît qu'en 1932, et il faut attendre le 20 mars 1937, pour assister à la fondation du « Syndicat Ostréicole de la Région de Morlaix ». Ses buts sont précisés par l'article 2 :

la défense des intérêts généraux des ostréiculteurs, et de faciliter une entente loyale entre tous les intéressés, de faire progresser l'ostréiculture dans la région et de la représenter auprès des pouvoirs publics ; des compagnies de chemin de fer et des municipalités ; de faire bénéficier ses adhérents des avantages moraux

33 Pierre-Jean Labourg, « La société scientifique d'Arcachon et l'ostréiculture » dans *L'Ostréiculture arcachonnaise*, n° spécial, *Société historique et archéologique d'Arcachon et du pays de Buch*, 1994, p. 70.

34 AD 56, 4S 2402.

et pécuniaires que peut procurer un syndicat. En un mot, de s'occuper de toutes les questions intéressant l'Ostréiculture³⁵.

On note que les exploitants de la côte nord sont, une fois encore, dans une démarche plus individualiste que ceux du sud. Serait-ce en raison d'une moins grande homogénéité sociale ?

Lors de la campagne de presse de 1902-1903, qui accuse les huîtres d'être des vecteurs de typhoïde, leur consommation connaît un net fléchissement. Une fois les mesures de stabulation établies, les restaurateurs, qui ont particulièrement souffert, décident de réagir en créant eux aussi leur groupe syndical. En février 1905, on assiste à Paris à la naissance du « Comité de défense du commerce ostréicole », fondé à Paris, par les marchands parisiens, qui se transforme en mai 1905 en un « Syndicat général de l'ostréiculture des cultures marines et de leur commerce en France » (*SGO*). L'une des grandes figures de ce syndicat est Émile Prunier : c'est l'un des fondateurs de « l'Association d'encouragement des industries ostréicoles et conchyliques françaises » (*AEIO*), et il possède sur le littoral breton nombre de concessions destinées à approvisionner son restaurant parisien³⁶.

212

Rassurer le consommateur : l'émergence d'un contrôle scientifique

Au cours de cette période, le rôle des scientifiques comme véritables partenaires de l'ostréiculture s'affirme. Il ne s'agit plus uniquement d'expérimentation mais aussi de contrôle.

Les huîtres sont régulièrement pointées du doigt lors de décès faisant suite à leur consommation : à Dublin en 1890, aux États-Unis en 1894, mais aussi à Rennes en 1902, ou à plusieurs reprises sur le littoral méditerranéen. Une campagne de presse mettant en cause les huîtres est menée en 1903, ce qui provoque une forte baisse de la demande et amène l'État à établir en 1909 des commissions d'enquêtes. Le secrétaire de l'une d'elle raconte :

Je me souviens de notre arrivée un soir à la Houle, au bas de Cancale, dans un hôtel fort troublé ; nous finîmes par apprendre que le patron s'était marié avec une jeune fille d'une autre ville et qu'elle avait goûté aux huîtres du cru dès son arrivée. La malheureuse agonisait d'une typhoïde ; le lendemain, à mer basse, les parcs de Cancale nous apparurent étalés à l'orifice des égouts de l'agglomération. Je ne parle pas des parcs de Concarneau [...] si souillés de matières fécales humaines, [ayant provoqué] combien de typhoïdes et de morts dont j'eus l'écho, surtout parmi les touristes qui continuaient

35 Archives Affaires Maritimes (ensuite AAM), Morlaix.

36 Sur Émile Prunier, on peut se reporter à Christian Vidal, *La Passion des huîtres et des moules*, Paris, Le Sang de la Terre, 2001, p. 161-166.

insoucieusement leur voyage avant d'être terrassés deux ou trois semaines plus tard, loin de la cause déjà oubliée ! Nous vîmes à Lorient un parc d'expédition de coquillages au débouché de l'égout de l'hôpital maritime³⁷.

Cet auteur mentionne des situations identiques sur l'ensemble du littoral français. Il fallait donc réagir, mais la situation exigeait de le faire avec doigté de peur de ruiner cette industrie qui avait eu tant de mal à émerger. Finalement, Paul Fabre-Domergue, directeur du laboratoire de Concarneau et par ailleurs Inspecteur général des Pêches, trouva la solution avec la stabulation : il suffit d'immerger trois semaines les huîtres souillées dans une eau de mer circulant en circuit fermé et filtrée, donc propre. Ces huîtres assainies peuvent alors être commercialisées, accompagnées de leur certificat. Dans le même temps, l'*AEIO* instaura un contrôle sanitaire à proximité des principaux centres de production. Financée par les principaux membres du *SGO*, elle délivrait ses propres certificats de salubrités. Le contrôle ainsi mené fut renforcé par des décrets de 1915 et de 1919. Il a perduré sous diverses formes jusqu'en 1991 !

C'est peu après la fin de la guerre que naît, le 31 décembre 1918, l'Office scientifique et technique des pêches maritimes (*OSTPM*). L'une de ses premières tâches est de mener à bien de véritables enquêtes sanitaires sur le littoral français. Le 31 juillet 1923, un décret est publié qui rend obligatoire le contrôle sanitaire, placé sous l'autorité de l'*OSTPM*, mais cette solution ne fait pas disparaître les cas de typhoïde dits « ostréaires » responsables en théorie de plus de 100 000 contaminations et de 25 000 morts entre 1914 et 1929 ! En 1939, ces dispositions administratives sont étendues aux moules, à tous les coquillages, ainsi qu'aux oursins susceptibles d'être mangés crus.

L'ÉLIMINATION DE L'HUÎTRE PLATE : 1920-1921

Une crise d'une ampleur inédite

À la différence des crises précédentes, celle de 1920-1921 est un véritable séisme, puisque la survie même de l'activité ostréicole est en jeu. Les huîtres plates – seules touchées – semblent extérieurement normales, mais leurs valves restent entrouvertes et les coquillages finissent par mourir en grand nombre. Les pics de mortalités sont atteints en 1920 et 1921, et la maladie fléchit dès 1922 pour disparaître en 1925. Émile Prunier la compare au « phylloxéra pour la vigne. C'était la fin de tout ! On avait réduit tous les frais, la femme travaillant dehors, le chef de famille, les vieux et les tous jeunes travaillant chacun comme

37 AAM, Saint-Malo.



Le tri des huîtres à Cancale au début du xx^e siècle, carte postale, collection particulière

Une fois la pêche achevée, les bisquines de Cancale déchargent leur cargaison sur l'estrain et ce sont les femmes qui sont alors chargées de les trier avant leur commercialisation.



Le parc aux huîtres de Cancale, carte postale, collection particulière

Auguste Lehoërf, que l'on observe ici à gauche du cliché, fut l'un des principaux marchands d'huîtres de Cancale au début du xx^e siècle. Profitant des touristes visitant les parcs (on leur louait même des sabots !), il fit construire ce magasin dans les années 1920.

quatre ; mais les pertes répétées finissaient par ruiner ces obstinés et, peu à peu, ce fut l'abandon de l'industrie »³⁸. Les causes de cette grave épizootie sont restées inconnues jusqu'à nos jours. Nous pouvons nous rendre compte de l'énorme impact économique et social de cette épizootie au travers de deux exemples. Le premier est celui de Cancale. On y drague 25 millions d'huîtres en 1921, 4 millions en 1923 et seulement 1,5 million en 1924 ! Cancale est à terre et son économie est durablement touchée. Dans le Morbihan, on a récolté 300 millions d'huîtres plates en 1913 mais uniquement 6 à 7 millions en 1927-1928, soit une production divisée par 50 ! Une bonne partie des entreprises les plus fragiles disparaissent alors. Économiquement et socialement inacceptable, cette crise mobilise tous les acteurs de la filière qui se mettent à la recherche de solutions.

Sauver l'ostréiculture bretonne

Devant une telle déflagration, les réactions sont multiples. Les Marennais, pragmatiques, décident de capter le naissain de l'huître portugaise, anticipant ainsi les évolutions ultérieures de l'ostréiculture, et se trouvant des années plus tard en position de force. Devant son prix de revient et de vente extrêmement compétitif, les ostréiculteurs charentais se convertissent peu à peu à la portugaise et la font bénéficier du traitement jusqu'alors réservé à la « reine des huîtres », l'affinage, ce qui aboutit à la création des fines de claires et des spéciales. Les Bretons, au contraire, choisissent une voie bien différente, d'autant plus que le décret de 1923 interdit la culture de la portugaise au nord de la Vilaine : la Bretagne devrait donc en théorie ne produire que des huîtres plates.

De son côté, l'État intervient de façon vigoureuse :

Ainsi, à soixante-dix ans de distance, c'est la même situation. Le gouvernement doit, pour sauvegarder l'avenir, reconstituer encore une fois les bancs naturels, véritables haras nationaux, sans lesquels nos huîtres ne peuvent vivre. Souhaitons aux Coste et de Bon de notre époque, qu'instruits des fortes leçons du passé, ils fassent quelque chose de solide et de durable³⁹.

En réponse à une action de lobbying intense de la part du *S.G.O.*, il est interdit d'exporter des huîtres plates de moins de 7 cm. De plus, suite au discours devant la Chambre d'Alphonse Rio, sous-ministre à la marine marchande, 1 million de francs est accordé à titre de subvention au syndicat ostréicole du Morbihan⁴⁰. Cette somme sert à acheter plus de 200 tonnes d'huîtres qui sont semées entre

38 Émile Prunier, « Les huîtres et les coquillages », *L'Exportateur français*, n° 370, 6 septembre 1923, p. 705-707, *loc. cit.*, p. 706.

39 *Id.*, p. 707.

40 Dans le même temps, Arcachon reçoit 500 000 francs.

février 1924 et mars 1925 dans les trois rivières d'Auray, de Crac'h et de Pénerf. Ces huîtres sont originaires de Brest (21 tonnes), Falmouth (27 tonnes) et de Zélande (66 tonnes) ; il faut leur ajouter 88 tonnes d'huîtres indigènes draguées sur place. Les huîtres brestoises proviennent de la baie du Poulmic. Le banc naturel qui s'y trouvait fut dragué à blanc, ainsi que celui de Saint-Jean, dans l'Elorn, pour procurer des huîtres destinées au repeuplement des bancs du Morbihan : « Les deux gisements ont vu leur reconstitution complètement arrêtée et les riverains en ressentent encore beaucoup d'amertume [en 1935]. Il semble assez anormal, en effet de ruiner les gisements sur un point de nos côtes pour tenter d'en reconstituer d'autres »⁴¹.

216

Cancale a été très éprouvée par cette mortalité, mais la sortie de crise fut plus longue à s'y dessiner. L'une des explications réside dans le fait que les dragages achèvent de dépeupler les bancs déjà décimés par l'épizootie. Ils se poursuivent jusqu'en 1929, date à laquelle il faut bien se rendre à l'évidence : la situation est catastrophique. La seule solution envisagée est « d'amener des huîtres étrangères qui, jointes aux Cancalaises isolées ça et là dans cette immense baie, pourront donner lieu d'espérer la reconstitution des bancs ». La surface des bancs y est telle qu'il faut en choisir un seul à ensemercer. En juin 1930, le ministère des Finances accepte d'accorder 600 000 francs de subvention. Des huîtres sont alors achetées dans le Morbihan, tandis que d'autres proviennent de la Rance toute proche, mais aussi de Zélande. Elles sont immergées en 1931, mais les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances. La situation ne se rétablit qu'avec difficulté et, au demeurant, Cancale avait définitivement perdu sa place. À l'inverse, cette crise permet le renouveau de centres ostréicoles parfois anciens, comme Pénerf, qui devient le centre d'affinage favori du Morbihan grâce à la technique de l'engraissement en caisse. Les marais salants de Pencadénic sont transformés en claires, sur le modèle marennaise. Il ne faut pas non plus oublier le soutien financier apporté par le Crédit maritime, fondé en 1906, sous forme de prêts à court ou à long terme. Si l'industrie ostréicole s'est relevée de cette crise, c'est aussi grâce à cette institution.

Le littoral méridional s'impose

Quelques années après cette crise, l'*OSTPM* fait réaliser en 1927 une vaste enquête sur l'ensemble du littoral dont les résultats nous permettent de dresser un tableau de l'ostréiculture bretonne.

Les auteurs de cette étude proposent une intéressante analyse :

41 Paul Hervé, *Les Huîtres*, Marennes, A. Barbault, 1935, p. 56

Il est extrêmement curieux de comparer les deux côtes, Nord et Sud, de la Bretagne. Autant la côte Nord est pauvre du point de vue [des exploitations ostréicoles], autant la seconde est riche, au moins en temps normal. Sur la première, on s'est contenté en général d'exploiter les bancs naturels sans tenter quelques timides essais, qui n'ont pas été poussés, de capter le naissain, de faire de l'élevage. L'extinction des bancs a marqué celle des parcs. Il est vrai que, sur la côte sud, la même cause pourrait produire les mêmes effets. La pénurie d'huîtres causée par la mortalité de 1920-1922 eut pour résultat l'arrêt des transactions commerciales. L'avertissement devrait être compris : il faut, à tout prix, envers et contre tous, régénérer les bancs naturels. Une drague intempestive peut faire gagner aux pêcheurs quelques dizaines de milliers de francs, mais la moralité de l'apologue de la poule aux œufs d'or est toujours vraie⁴².

La Bretagne dans son ensemble regroupe donc un peu plus d'1/10^e des concessions, mais 1/7^e de la surface totale exploitée en France. Avec ses 900 parcs et étalages, Cancale est encore le premier centre ostréicole breton en nombre de concessions, mais elles ne représentent pas plus de 40 hectares. Le littoral septentrional groupe environ 800 hectares, soit trois fois moins que sur la côte sud. Ceci permet de mieux comprendre pourquoi les ostréiculteurs de la façade atlantique s'intéressent très fortement à cet espace peu occupé au regard de ce qui se passe dans d'autres régions de production. Dès les années 1930, ce littoral est prospecté par les ostréiculteurs de l'Atlantique, désireux de s'étendre. Prenons comme exemple la baie de Morlaix : des Morbihannais y obtiennent des concessions afin d'élever eux-mêmes les jeunes huîtres qu'ils produisent dans leur région d'origine. Certains mènent de véritables enquêtes comme cet ostréiculteur qui déclare maintenir une demande de concession, « vues les dépenses que j'ai fait et le mal que je me suis donné en prospection pour choisir un endroit convenable »⁴³. Le plus étonnant est sans doute Fernand Sainteau, ostréiculteur né à Marennes mais résidant à Paris : il est concessionnaire de 26 établissements dans le quartier de Concarneau (Bélon et Moros), de 3 parcs dans celui de Vannes, de 2 dans le quartier de Saint-Malo ; il exploite également des parcs pour les portugaises à Marennes (5), Oléron (11) et Rochefort (1). Il possède ainsi de plus de 49 établissements ostréicoles représentant plus de 16 hectares !

Les exemples pourraient être multipliés. Nous voyons aussi apparaître des demandes de concessions émanant de personnes dont les professions n'ont

42 Gérard Hinard et Louis Lambert, « Tableau de l'ostréiculture française », *Revue des travaux de l'office des pêches maritimes*, t. 1, fasc. III, 1928, p. 93-94.

43 AAM, Morlaix.

que peu de choses à voir avec la culture des huîtres, tels des négociants en vins, garagistes, architectes, mais aussi de nombreuses demandes émanant de marins-pêcheurs qui voient là un moyen aisé de compléter leurs revenus. Leurs dossiers révèlent parfois leur manque total de fonds, mais aussi le fait qu'ils sont finalement des prête-noms pour « des messieurs qui leur donneront de l'argent »⁴⁴. Ces concessions connaissent généralement une existence réduite : de quelques mois à un an...

Dans d'autres zones, les concessions sont presque délaissées, comme dans le Trieux. Les techniques employées se transforment aussi peu à peu : le chaland creux se voit concurrencé par l'apparition d'un nouveau type de chaland ponté, qui est beaucoup plus adapté aux travaux en mer. La motogodille commence à être employée dans le Morbihan. En 1937, un auteur estime que

quand on parle de la Bretagne au point de vue ostréicole, le bassin du Morbihan y est toujours sous-entendu, car c'est lui qui en est l'âme. C'est du bassin du Morbihan que la région de Bretagne a commencé à faire de l'industrie ostréicole, c'est de Vannes et d'Auray que sont venus les premiers pionniers de cette industrie [...] ⁴⁵.

Le développement de l'ostréiculture dans l'entre-deux-guerres est parfois entravé par la très nette opposition des riverains à l'extension des concessions. Comme au siècle précédent, les protestations émanent des pêcheurs, qui accusent les ostréiculteurs de les empêcher d'utiliser certains engins, mais aussi de retenir dans les parcs les poissons. Les agriculteurs s'indignent de voir leur accès au littoral restreint.

Lorsque survient la guerre, l'ostréiculture bretonne est à la veille de nouveaux bouleversements, mais elle existe bel et bien : la Bretagne est devenue l'une des principales régions de production.

Au cours de la période qui s'étend entre les années 1840 et les premières années du vingtième siècle, mais avec des variations chronologiques selon les espaces de production, l'État et les privés ont œuvré de concert à la construction d'une nouvelle filière. L'État semble avoir impulsé l'élan, tandis que les privés se seraient chargés de la construction et de la mise en œuvre des techniques nécessaires à cette activité. Cependant, bien des questions ne sont pas encore résolues. Sévèrement jugé par ses contemporains, Victor Coste symbolise pour

⁴⁴ *Id.*

⁴⁵ Paul Hervé, *Ostréiculture, les trois Bassins : Marennes, Arcachon, La Bretagne, résumé historique*, Marennes, A. Barbault, 1937, p. 189.

beaucoup l'échec d'une intervention étatique en dépit de moyens importants. Édouard Hausser l'explique par une raison simple :

cet être impersonnel qui s'appelle l'État est incapable de créer une industrie quelconque. Il a suffi d'abandonner l'ostréiculture à des parqueurs qui, bien qu'instruits et intelligents, ne sont ni en majorité des savants ni des académiciens, pour faire réussir une industrie dont on avait prédit l'avortement⁴⁶.

Parallèlement, nous pouvons observer comment, en quelques décennies, les expérimentations de particuliers souvent fortunés sont allées de pair avec un engouement populaire. Nous avons donc vu se mettre en place les différentes phases d'une ostréiculture moderne, qui se caractérise avant tout par la segmentation de l'activité. Telle rivière est destinée à la récolte du naissain, telle autre à l'engraissement, d'autres points du littoral à l'élevage. La pêche des huîtres perd peu à peu de son intérêt, bien que le captage du naissain sur les bancs éveille encore l'attention des ostréiculteurs. La consommation se démocratise, la production augmente, le contrôle sanitaire favorise le développement de l'activité, et la crise de 1921 est surmontée, avec toutefois plus ou moins de difficultés selon les espaces concernés. En dépit de crises violentes, le vœu de Coste de voir exister cette activité littorale a donc été respecté, et l'ostréiculture bretonne est devenue une réalité.

⁴⁶ A. Édouard Hausser, *L'Industrie huître dans le Morbihan, rapport dressé au nom de la commission du concours de Vannes*, Paris, Dunod, 1876, p. 127-128.

ANNEXE 1

Tableau n° 2. L'ostréiculture bretonne en 1927 d'après Hinard et Lambert, *op. cit.*, 1927

Localisation	Nombre d'établissements	Nombre de concessions	Superficie moyenne (en hectares)
Cancalle, parcs d'expédition	9	32	1,54
Cancalle, étalages	0	870	38,00
Rothéneuf	1	1	
Rance	0	1	0,04
Saint-Jacut	0	1	0,05
Toul-an-Houillet	0	12	6,00
Lézardrieux	0	1	0,50
Tréguier	0	2	1,12
Morlaix	0	6	9,45
Aber Wrach	1	7	3,34
Aber Benoît	1	4	1,67
Rade de Brest	11	28	19,48
Odet	0	1	0,30
Rivière de Pont-L'Abbé	2	8	3,47
Anse de la Forest	0	4	7,12
Rivière du Moros	0	11	5,22
Rivière du Bélon	5	89	14,63
Rivière de Merrien	0	7	1,45
Pouldu	0	1	0,02
Ile Kerner	1	1	6,00
Rivière d'Etel	11	243	144,21
Baie de Plouharnel	2	11	1,44
Baie de Quiberon	0	4	0,33
Anse du Pô	0	16	7,44
Rivière du Crac'h	3	158	39,46
Rivière de Saint-Philibert	0	80	52,65
Rivière d'Auray et du Bono	3	461	227,45
Golfe du Morbihan (Quartier d'Auray)	0	195	97,75
Golfe du Morbihan (Quartier de Vannes)	8	280	119,75
Rivière de Pénerf	3	206	43,09
Traict du Mesquer	0	3	1,92
Piriac	0	1	0,13
Traicts du Croisic	2	10	10,65
Bourg-de-Batz	1	1	0,31
TOTAL Bretagne	64	2756	875,94
TOTAL France	811	24787	5404,28

LA PÊCHE SARDINIÈRE ET LES CONSERVEURS DE POISSON DANS LA BRETAGNE ATLANTIQUE (1852-1914)

Jean-Christophe Fichou

Bien que nos connaissances soient imparfaites en la matière, nous savons qu'à la veille de la Révolution, il existe sur le littoral breton environ 10 000 marins pêcheurs. À cette époque déjà, la pêche sardinière entre Le Conquet et Le Croisic en mobilise le plus grand nombre : dans le Finistère, on compte « 1 500 chaloupes, montées par 6 000 matelots ou laboureurs, 1 590 mouses, 800 novices. Les presses occupaient 4 500 femmes, à raison de trois par bateau »¹. Bien sûr, la pêche hauturière baleinière ou morutière arme plusieurs dizaines de bateaux chaque année, mais l'ensemble des marins embarqués est loin d'avoir la même importance. En fait, la pêche sardinière connaît un fort développement sur le littoral méridional breton au cours du XVIII^e siècle, jusqu'à éclipser les autres activités halieutiques, parce qu'elle dispose d'un débouché proto-industriel, la sardine pressée². Sans doute apparues en Bretagne à la fin du XVII^e siècle à Belle-Île, les presses permettent de préparer un poisson abondant de telle sorte qu'il se conserve facilement et qu'il peut être distribué dans les provinces les plus reculées du royaume.

En 1820, la conserve de sardine est inventée à Nantes et à Bordeaux, et cette industrie connaît un essor remarquable, confirmé après 1852 et l'invention de l'autoclave³. Dès lors, les armateurs et les presseurs disparaissent progressivement du paysage, et ce sont les fabricants qui deviennent les véritables pivots du système sardinier. Sur les places de Nantes et de Bordeaux, les installations nouvelles se développent, puis s'étendent sur le littoral breton et vendéen. Les établissements sont de plus en plus importants, et les premiers ateliers construits s'agrandissent. Leurs succès d'ensemble poussent un nombre croissant de nouveaux entrepreneurs à tenter leur chance car cette industrie neuve ne

1 Jean Lemoine, Bourde de La Rogerie, *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790. Finistère*, Quimper, Jaouen, 1902.

2 Dominique Robin, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien régime*, Rennes, PUR, 2000, p. 31.

3 C'est le genre de l'inventeur des conserves, Nicolas Appert, qui met au point la technique d'un récipient fiable à fermeture hermétique destiné à la stérilisation des boîtes de sardines, équipé d'un manomètre pour vérifier la température.

demande pas des fonds trop importants pour commencer et les bénéfices réalisés sont souvent à la hauteur des espérances. La première conséquence directe sur le monde des pêches sardinières est la rupture des relations entre les marins et les acheteurs : les conserveurs ne sont pas des armateurs et ils abandonnent rapidement toutes les tentatives effectuées pour contrôler les flottilles. Il leur apparaît très rapidement que le contrôle de la filière en aval de la capture est beaucoup plus simple et plus efficace pour imposer leur emprise sur le marché et leur garantir les meilleurs prix d'achat.

222

Peu nombreux – ils ne seront jamais plus de 180 au cours de la période qui nous intéresse – ils détiennent rapidement le pouvoir et prennent les décisions à tous les niveaux, technique, social, économique, voire politique... Ce sont aussi les conserveurs qui poussent les pêcheurs à rechercher de nouvelles espèces, à découvrir de nouvelles pêcheries, à utiliser de nouveaux bateaux et de nouvelles méthodes de capture, pour approvisionner en quantité et tout au long de l'année leurs usines. Les conserveurs de poisson ont donc joué un rôle primordial dans le monde des pêches côtières françaises. En analysant trois exemples précis : l'adoption d'un filet actif, la diversification des pêches et la motorisation, nous allons pouvoir confirmer cette hypothèse. Pour autant, alors qu'ils détenaient pratiquement tous les rênes du pouvoir sur la filière, les conserveurs ont toujours rencontré des très grandes difficultés pour imposer leur avantage dans le monde des pêcheurs sardinières qui, sans vraiment présenter un front uni, ont toujours résisté aux contraintes imposées par les fabricants de conserves.

UNE PÊCHE SINGULIÈRE

Dès la fin de l'Ancien Régime, on peut évoquer une véritable spécialisation, née avant la conserverie, et qui est parfaitement décrite au XVIII^e siècle pour bon nombre de ports atlantiques ; à Douarnenez, à Concarneau – où « le principal commerce des habitants consiste dans la pêche de la sardine qu'on y apprête et dont la consommation se fait dans le royaume » après être passée par les mains de commissionnaires de Nantes et de Bordeaux⁴ –, à Audierne⁵, au Croisic, aux Sables, à Port-Louis⁶.

Après les déboires de la Révolution, puis de l'Empire, on s'aperçoit que la pêche à la sardine reprend rapidement, mais nous ne disposons toujours pas

⁴ Julien Trévédy, *Histoire de Concarneau*, 1908, rééd. Paris, Res Universis, 1990, p. 184.

⁵ Jean Ogée, *Dictionnaire historique et géographique de Bretagne, 1776-1780*, édition revue et corrigée par Marleville et Varin, Rennes, Molliex, 1843, rééd. Mayenne, imprimerie Joseph Floch, 1979.

⁶ Archives nationales, B3 405, cité dans Éric Dardel, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1941, p. 96.

des chiffres précis concernant le nombre total des pêcheurs qui s'y adonnent. Toujours est-il que de Saint-Brieuc à Arcachon tous les pêcheurs de sardines utilisent, jusqu'en 1958 dans la baie de Douarnenez, la même technique de capture en usage depuis le XVI^e siècle. Le seul engin employé est le filet droit, ou filet maillant. C'est une simple nappe rectangulaire confectionnée avec « de bon fil retors, du meilleur brin de chanvre ou de lin »⁷, puis de coton après 1850, plongée chaque semaine dans une solution de cachou. Chaque filet, confectionné souvent par la famille du pêcheur, mesure 25 à 40 mètres de longueur sur 5 à 10 mètres de profondeur⁸. Une ralingue supérieure porte 400 petits flotteurs de liège et maintient le filet en surface tandis qu'une ralingue inférieure lestée par quelques gros galets retient la nappe qui tombe verticalement dans l'eau. Chaque chaloupe emporte cinq ou six filets dont les mailles varient de 38 à 68 millimètres mesurées tous les cinq nœuds, tendus en diagonale, valeur qui détermine le « moule » du filet ; ces mesures sont déjà définies au XVIII^e siècle⁹. La pêche se pratique le jour uniquement à bord de petites embarcations, des canots non pontés de 2 à 6 tonneaux et de 6 à 8 mètres de longueur, armés par le patron, trois ou quatre hommes d'équipage et un mousse. Arrivé sur le site, un des filets, du moule de la sardine signalée, est amarré à l'arrière. Les avirons sont armés et l'équipage à son poste nage pour maintenir l'embarcation bout au vent pendant que le patron, debout à l'arrière, mouille le filet, et le file lentement à la mer¹⁰. De la baille installée au centre de l'embarcation, il sort la rogue, mélange saumuré d'œufs de poissons, et plus particulièrement de morue¹¹, en provenance de Norvège. Chaque chaloupe utilise en moyenne 25 barils de 130 kilos de rogue par campagne de pêche. De cette manière, le patron « lève » le poisson qui « travaille » autour du filet puis vient se mailler par les ouïes, et ne peut plus se dégager. Quand il juge la pêche

- 7 Henri Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches et histoires des poissons qu'elles fournissent*, 1769, rééd., Luxembourg, Connaissances et mémoires européennes, 1998, section II, p. 3.
- 8 Denis Binet, *Les Pêches côtières de la baie du Mont-Saint-Michel à la baie de Bourgneuf au XIX^e siècle*, Plouzané, Ifremer, 1999. Les mesures, qui varient selon les ports, sont plus importantes à Douarnenez qu'à Lorient.
- 9 Henri Duhamel du Monceau, *Traité générale des pesches...*, *op. cit.*, section II, p. 107.
- 10 Édouard Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, Paris, 1935, p. 107. Le moule est la distance exprimée d'abord en lignes puis en millimètres, qui sépare cinq nœuds consécutifs. Par extension, on prit l'habitude de définir le poisson pêché par le moule du filet utilisé pour le capturer. Plus le moule est important, plus le poisson est gros.
- 11 Service Historique de la Défense (ensuite SHD), Marine, Brest, 3 P 2-2 : Quimper, le 3 juillet 1856, le commissaire de l'Inscription maritime, de Leissegues-Rosaven : « En Norvège, les ovaires sont dégagées de toutes les membranes qui les enveloppent, on les sale puis on les met dans des barils en ajoutant une nouvelle couche de sel sur chaque ovaire ; le tout est pressé et lorsque le baril est plein on le ferme ».

suffisante et le filet rempli, il ramène l'engin, aidé par les hommes du bord qui le halent à bord, puis il est procédé au dégagement des poissons des mailles. Cette opération très délicate exige une certaine adresse de la part des marins pêcheurs¹².

Ce filet ancestral est un engin passif qui capture les sardines qui se laissent prendre ; il est nécessaire d'appâter le poisson avec la rogue, indispensable mais très onéreuse¹³. Afin de supprimer ces défauts, on s'emploie dès 1850 à créer des filets perfectionnés pour encercler la sardine tout en réduisant l'usage de la rogue, évidemment sous l'influence des conserveurs, qui recherchent une sardine moins chère et en quantité. Mais l'opposition des pêcheurs à toute forme de filets actifs est constante, et leur obstination de tous les instants condamne pour trois quarts de siècle un engin beaucoup mieux adapté à leur type de pêche.

224

Pour remédier aux problèmes de cherté de la rogue, mais aussi pour assurer des approvisionnements plus importants et plus réguliers, les conserveurs poussent les pêcheurs sardiniers à utiliser les nouveaux filets actifs, mis au point vers 1850, alors que les conserveurs de sardines sont parvenus à maîtriser la production en utilisant des stérilisateur¹⁴. Il leur faut de plus en plus de poissons pour garnir leurs boîtes qui se vendent très bien et fort cher dans le monde entier. Par extrapolation, on peut estimer le nombre des pêcheurs sardiniers sans doute à un tiers du total des pêcheurs français – évalués à 45 392 en 1847, et à 50 847 en 1859 – soit 15 à 17 000 hommes. Après 1865, nous disposons d'informations plus précises, et notamment du nombre de pêcheurs sardiniers : ils forment la majorité des équipages¹⁵, qui ne sont plus sous la coupe des armateurs presseurs comme au XVIII^e siècle. Pour autant, ils ne disposent que d'un très étroit champ de manœuvre face à des conserveurs de mieux en mieux organisés.

En effet, s'il peut paraître naturel que les premiers conserveurs installés, le plus souvent des citadins, aient évité soigneusement d'armer des chaloupes pour leur compte, voire simplement de détenir des parts d'armement, les saleurs presseurs et les mareyeurs eux aussi abandonnent rapidement cette activité dès qu'ils construisent leurs premières usines. Ce groupe présente une attitude vis-à-vis de l'innovation qui est double, car la conserve de sardine est en fait très mal acceptée dans beaucoup de ports où elle apparaît. Dans leur grande majorité, les

12 Joseph Kerzoncuff, *La Pêche maritime*, Paris, Challamel, 1917.

13 Pour une tonne de sardines pêchées, il convient de jeter 250 à 350 kilos de rogue.

14 Jean-Christophe Fichou, « L'étonnant maintien d'une technique de pêche archaïque : le filet à sardines de rogue », *Neptunia*, n° 245, mars 2007, p. 24-31.

15 Sauf indications contraires, tous les chiffres donnés sont extraits des statistiques des pêches publiées dans la *Revue Maritime et Coloniale* de 1867 à 1888, puis de façon autonome de 1890 à 1939, pour la période qui nous intéresse, par l'Imprimerie nationale, sous le titre *Statistique des Pêches Maritimes*.

presseurs s'opposent farouchement, dans un premier temps, aux implantations jugées concurrentielles, puis ils comprennent l'intérêt de la nouvelle industrie pour se lancer à leur tour dans cette aventure, tout en maintenant un temps leurs activités premières. Ils connaissent parfaitement le produit d'origine, sa pêche et sa commercialisation. Ils possèdent les ateliers qui peuvent être transformés en conserveries sans problème particulier ; ils affrètent le plus souvent les bâtiments pour le transport des produits finis. Ils ont déjà, pour la plupart, des marchands d'huiles d'olive parmi leurs relations d'affaires. Ils s'assurent aussi contre l'indéniable baisse d'activité des presses¹⁶. Ils bénéficient dans leur cité d'une autorité morale et sociale indiscutable. Autant d'éléments qui les poussent rapidement à investir dans les usines de conserves. Il en est ainsi des Marquet à Port-Louis, des Drouet aux Sables-d'Olonne¹⁷, d'Édouard Caradec à Crozon, des Clairian puis des Chancerelle à Douarnenez, suivis par les Guillou-Penanros et les Delécluse qui tous délaissent l'activité d'armement de chaloupes sardinières, puis s'en retirent complètement.

Pour autant, ce sont bien les fabricants qui poussent à l'utilisation des nouveaux filets : pour éviter d'appâter le filet dormant traditionnel, il convient de capturer la sardine au moyen d'un filet tournant. De cette manière, on évite d'attirer le poisson à la surface dans les mailles du piège et la consommation de la rogue est diminuée d'autant. En avril 1853, la nasse est au point¹⁸, mais elle n'est pas utilisée par les pêcheurs¹⁹. La première mention sûre signalant l'utilisation d'un filet traînant pour pêcher la sardine à La Turballe est parue dans les *Statistiques des Pêches* publiées en 1872²⁰. Les conserveurs et l'administration de la Marine sont pleinement convaincus des progrès apportés, mais l'emploi d'un tel filet suscite une « émotion assez vive dans la population maritime de la localité », comme le souligne d'un doux euphémisme l'administrateur des pêches²¹.

Deux courants d'opinion s'opposent diamétralement : d'un côté, les partisans de ce nouveau filet et, de l'autre, ses détracteurs « beaucoup plus nombreux que les premiers »²². Dans cette situation, le département de la Marine ordonne un complément d'enquête en premier lieu pour calmer les esprits et aussi pour

16 André Marie d'Avigneau, *L'Industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, Rennes, Imprimerie Bretonne, 1958, p. 73.

17 Florence Regourd, « Industries et ouvriers vendéens en 1848, d'après l'Enquête sur le travail agricole et industriel », *Enquêtes et documents*, 1978, 4, p. 71.

18 Archives départementales du Finistère (ensuite ADF), 9 M 5, Dépôt de brevets, Quimper, le 16 avril 1853.

19 Appelée par les pêcheurs de Douarnenez « Ar boul grunn », dans *Revue maritime et coloniale* (ensuite *RMC*), tome 12, 1864, p. 264.

20 *RMC*, t. 40, 1874, p. 817

21 *Id.*, t. 47, 1875, p. 497.

22 *Ibid.*

connaître les avantages et les inconvénients de la senne Belot. Pour le ministère de la Marine et les industriels sardiniens, il est évident que son utilisation et sa généralisation sont nécessaires à tous les points de vue : d'une puissance bien plus considérable que le filet droit traditionnel, il permet des pêches rapides et bien plus abondantes pour un travail moindre. Les conserveurs disposent d'un poisson en abondance et à meilleur coût. Pourtant, dans leur ensemble, les marins pêcheurs contestent les conclusions du rapport et demandent l'interdiction pure et simple de l'engin²³. Mais les fabricants de conserve ne tiennent pas compte de ces menaces et encouragent au contraire les patrons à utiliser la senne durant la campagne de 1874. Les réactions des opposants au nouveau système ne se font pas attendre. Les esprits chez les marins pêcheurs de Douarnenez sont au comble de l'effervescence : les cris « à bas les poches ! ont été entendus dans presque toutes les rues ou quartiers de Douarnenez »²⁴.

226

Face à cette levée de boucliers, le ministère recule. D'après les renseignements obtenus, il est convenu d'exécuter de nouveaux essais avant de se prononcer définitivement²⁵. Parallèlement, le ministre, l'amiral de Dompierre d'Hornoy, appelle l'attention de tous les préfets maritimes et chefs de service sur les résultats très positifs de cet engin. Il signale à tous les pêcheurs de sardines, autres que douarnenistes, les essais concluants menés avec le nouveau filet, et il insiste auprès de ses subalternes pour qu'ils déploient toute leur énergie afin de faire connaître l'engin aux pêcheurs, « de bien leur en faire comprendre les avantages et de leur en conseiller l'usage »²⁶. Les principaux acteurs économiques du littoral sardinien sont du même avis, et demeurent convaincus que le filet droit a vécu, mais les marins pêcheurs résistent et ne veulent pas en entendre parler, tout au moins en Bretagne. On aurait pu penser que, pour contourner le problème, les conserveurs deviennent armateurs et imposent à leurs équipages l'usage des filets tournants, mais il leur était impossible d'obtenir l'allégeance de tous les pêcheurs puisqu'une bonne part d'entre eux aurait, de toute manière, continué de travailler à son propre compte. La partie de bras de fer est à son paroxysme à la veille de la Grande Guerre lorsque les fabricants décident de fermer leurs usines et de ne plus acheter de sardines tant que les prix restent élevés, ce qui revient à dire tant que le filet tournant n'est pas adopté. Le conflit mondial suspend, pour un temps, les hostilités dans le monde sardinien.

Ce n'est qu'au Pays Basque, où toute la pêche est aux mains de quelques armateurs très puissants que le filet tournant est utilisé rapidement. Cependant,

23 ADF, 4 S 364, Douarnenez, le 14 janvier 1874, le commissaire au préfet.

24 *Id.*, 4 S 355, Douarnenez, le 19 octobre 1874, le commissaire au préfet.

25 Archives des Affaires maritime, Brest, Paris, le 12 novembre 1874, le commissaire général de la Marine, directeur des services administratifs, de Bon.

26 *Id.*, Paris, le 9 avril 1874, le ministre de la Marine.

il faut attendre la promulgation de l'arrêté du 1^{er} janvier 1959 pour que dans toutes les eaux françaises soit autorisé l'emploi du filet tournant et coulissant. Pour éviter une trop grande dépendance vis-à-vis des seuls pêcheurs sardiniens, les conserveurs décident d'élargir leurs sources d'approvisionnement et recherchent de nouveaux poissons de conserve²⁷.

DE NOUVEAUX POISSONS DE CONSERVE

On peut dire que la diversification des activités de pêche de conserve est directement liée à l'entêtement des sardiniens de ne pas modifier leurs traditions de pêche. L'obligation de travailler d'autres poissons que la sardine repose, d'une part, sur le fait que les usines ne travaillent que l'été, lorsque la sardine paraît, quant elle paraît, et, d'autre part, que les fabricants savent depuis longtemps que les pêcheurs ne veulent pas améliorer les rendements, donc que les prix restent *de facto* élevés. Pour tous les conserveurs, la fermeture des fabriques pendant plus de huit mois de l'année apparaît bien évidemment comme un non-sens économique. Pour les autorités maritimes aussi, qui s'inquiètent des temps d'inactivité de leurs inscrits maritimes sardiniens. Très rapidement des avis paraissent pour tenter de remédier à cette situation de chômage technique : « l'attention des marins pourrait être utilement excitée vers les autres pêches du maquereau, du thon, et du poisson frais qui sont susceptibles de donner de beaux bénéfices »²⁸.

Pour résoudre ce problème, les fabricants pensent très tôt non pas à remplacer la sardine, mais à compléter la gamme des produits préparés en conserve, ce qui est difficile à réaliser parce qu'il faut trouver des produits se prêtant à la mise en conserve sans modifier les structures des usines en place. Et puis personne ne peut prédire l'accueil de la clientèle. On sait que Colin, l'illustre précurseur, proposait dans son catalogue, outre les sardines confites dans l'huile, des « filets de maquereaux au vin d'Oporto », des pâtés de saumon truffés, des pâtés de soles « délices de S.A.R. Madame la duchesse de Berry ». Mais ces productions annexes ne représentent jamais l'essentiel de la fabrication et connaissent un simple succès d'estime, assez confidentiel, auprès des consommateurs. Les conserveurs reprennent cette idée de diversification quand la sardine disparaît trop souvent ou quand les conflits avec les pêcheurs s'intensifient. Depuis longtemps déjà, ils n'hésitent pas à travailler toute la marchandise proposée. En 1859, la maison Amieux, encore bien petite, n'hésite

27 J.-C. Fichou, *Les Conserveries de sardines et les conserveurs, littoral atlantique français, 1852-1969*, Habilitation à diriger les recherches, université de Bretagne occidentale, Brest, 2006, p. 344 et sq.

28 « Statistique des pêches maritimes », *Revue maritime et coloniale*, t. XIX, 1867, p. 700 et sq.

pas à préparer l'ensemble des petits poissons apportés par les pêcheurs étellois : anchois, maquereaux, sardines²⁹. Si l'on analyse la production des conserveries du Croisic en 1878, on apprend qu'elles ont fabriqué 365 tonnes de sardines à l'huile, 27 tonnes de thon à l'huile et 13 tonnes de petits pois³⁰. Déjà à cette époque les fabricants tentent une timide diversification, ou plutôt un complément d'activité, alors que nous sommes dans la période euphorique des ventes de la sardine. Les techniques acquises sont assez peu complexes, et les modifications de la chaîne de fabrication n'entraînent aucune difficulté insurmontable. Mais c'est surtout une barrière psychologique qu'il faut surmonter, celle du goût de la clientèle, qu'il faut persuader de la valeur des nouveaux poissons présentés. Pour vendre ces mets différents certains conserveurs n'hésitent pas à confectionner des recettes vraiment nouvelles : le brevet déposé par Eugène Fouché pour un système de préparation de pâtés de poissons, thons, sardines ou maquereaux, conservés en terrines ou en boîtes de fer-blanc³¹ nous apprend que ce conserveur brestois diversifie la gamme proposée au client. En revanche, nous ne connaissons pas le résultat commercial de ses produits.

La maison Guien, installée au Palais en 1852, se spécialise très rapidement après sa création dans la seule préparation de thon mariné³², mais c'est sans doute la maison Philibert Schnelle³³, fondée en 1827 à la Rochelle, qui est la première à préparer le thon à l'huile en conserve, avant 1860, car elle bénéficie des apports réguliers des poissons de l'île de Ré et de l'île d'Yeu³⁴, tout en rappelant que la maison Peyron présente à l'Exposition universelle de Paris de 1855, « dix kilos de conserves de sardines et de thon à l'huile »³⁵. Il s'agit donc d'une préparation bien connue de tous les conserveurs. Par la suite, les usines de la région, et plus particulièrement celles des Sables-d'Olonne, prennent elles aussi l'habitude de travailler les thons pêchés localement mais toujours en petite quantité ; cette activité reste secondaire et la sardine est toujours considérée comme le poisson noble. Le thon demeure encore un poisson de faible valeur commerciale, très peu apprécié de la clientèle huppée de l'époque, et même des

29 Étel, le 31 juillet 1859, Maurice Amieux à son père, cité dans Roger Cornu et Phanette de Bonnault-Cornu, *Pratiques industrielles et vie quotidienne : les conserveries et ferblanteries nantaises (xix^e-xx^e siècles)*, Nantes, LERSCO, 1989, chapitre 8, p. 6.

30 *Ports maritimes de France, d'Ouessant au Pouliguen*, Paris, Imprimerie nationale, 1879, p. 600.

31 ADF, 9 M 5, dépôt de brevet, le 20 décembre 1880.

32 Xavier Dubois, *Les Mutations des systèmes sardiniens en Bretagne Sud au xix^e siècle*, thèse de doctorat, université de Bretagne Sud, Lorient, 2002, p. 800.

33 Réclame Châtelain et Basset, vers 1890.

34 Amédée Odin, Georges Roché, « La Pêche du germon dans le golfe de Gascogne », *Revue des Sciences naturelles de l'Ouest*, 1892, p. 217.

35 ADF, 8 M 61, Exposition universelle de Paris 1855 : Quimper, le 13 septembre 1854.

pêcheurs. Dans certains ports, il n'est même pas pris : en octobre 1866, alors que les thons pénètrent dans la baie de Douarnenez et détruisent les derniers bancs de sardines, les pêcheurs locaux réclament – et obtiennent – des primes pour détruire le gros carnassier considéré comme un nuisible et qui, une fois tué, n'est pas commercialisé mais vendu, ou plutôt donné, aux agriculteurs voisins comme amendement marin³⁶. Mais les usines de plus en plus grandes, plus nombreuses et mieux équipées supportent mal les périodes de chômage, d'autant plus que depuis 1872 la pêche de la sardine diminue régulièrement : à Concarneau cette baisse a, sans doute,

pour raison principale le nombre toujours croissant des établissements de conserves construits sur tous les points de littoral. Le prix élevé de la rogue rentre aussi pour quelque chose dans cette diminution de la pêche ; car, par suite de sa valeur, le pêcheur ne jette de rogue qu'avec parcimonie et le poisson n'étant pas continuellement retenu en baie par l'appât, disparaît au moindre changement de temps³⁷.

Pour compenser cette perte, les conserveurs concarnois imaginent différentes solutions dont la plus simple consiste à aller chercher la sardine dans les ports où la pêche est fructueuse. Ils arment des bateaux chasseurs qui achètent la sardine sur les lieux de pêche. Les Groisillons, qui se font une spécialité de ce cabotage de pêche, très courant au XVIII^e et au début du XIX^e siècle, sur de grandes chaloupes pontées jaugeant de 15 à 20 tonneaux – les anciens chasse-marées –, armées à la pêche, viennent chaque année dans la baie de Douarnenez. La sardine y est déposée « et salée légèrement, assez toutefois pour être conservée 48 heures au moins ; elle est transportée sur les points de la côte où la pénurie de poisson lui fait atteindre des prix plus élevés que sur notre place »³⁸. La seconde solution envisagée pour parer au manque de sardines est de remplir les boîtes avec d'autres espèces de poissons : les sprats sont utilisés dès 1870 et travaillés comme des sardines mais leur qualité inférieure intrinsèque et les conditions bâclées de préparation obligent à vendre ces conserves moins cher. D'un autre côté, la population ouvrière suffisamment aisée, toutefois incapable de s'offrir des sardines à l'huile, un mets des tables bourgeoises, apprécie ce nouveau produit qui connaît un réel succès notamment dans les régions minières du Nord et de l'Est, mais pas avant le tournant du XIX^e siècle. Le ministère de la Marine, bien conscient des problèmes des inscrits, mais aussi de ceux des conserveurs, accepte de participer aux tentatives de diversification tentées par

36 SHD Marine, Brest, 3 P 2-3, Quimper, le 31 octobre 1866, le commissaire de l'Inscription maritime.

37 Archives personnelles, Quimper, le 30 juin 1883, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Fenoux.

38 Firmin Frostin, « Douarnenez, port de pêche », *Revue maritime*, t. 86, 1885, p. 594.

les usiniers. Ainsi, au début des années 1890, les maisons Chancerelle, Béziers et Guilloteaux adressent-elles à la préfecture maritime de Brest des conserves de petits maquereaux à l'huile pour les faire goûter sur les bâtiments militaires³⁹.

La preuve est faite que les conserves de jeunes maquereaux préparées dans des conditions identiques à celles des sardines sont parfaitement acceptées par les équipages. De plus, le produit proposé par les conserveurs est moins onéreux ! Autant de bonnes raisons qui poussent la Marine à acheter ces conserves. En vue de « varier autant que possible le repas des marins et aussi pour favoriser, dans une certaine mesure, une industrie nouvelle, introduire les conserves de maquereaux est une bonne idée ». Le conseil municipal de Groix et la chambre de commerce de Lorient se démènent pour écouler de nouveaux produits ; en 1887 elles demandent que le thon, comme la sardine et le maquereau, rentre dans les approvisionnements réguliers de la Marine et de la Guerre : « Le thon est un poisson très nourrissant et son prix est aujourd'hui entre celui de la sardine et celui du maquereau »⁴⁰.

230

Vers 1893, le centre le plus important pour la fabrication des conserves de thon à l'huile est toujours Les Sables-d'Olonne, mais de plus en plus d'usines commencent à rajouter le thon à la préparation traditionnelle de la sardine : à la Rochelle, à Port-Breton, à Saint-Gilles, au Croisic, au Palais, à Port-Louis et à Concarneau⁴¹, cette activité prend une ampleur considérable. Elle se déplace vers les centres industriels bretons au fil des ans car les prix de vente ne cessent d'augmenter. Certains conserveurs n'hésitent pas à placer tous leurs espoirs sur ce gros poisson et suppriment même les chaînes d'emboîtage de sardines dans les usines les plus excentrées pour se consacrer en priorité au thon, qui demande moins de main-d'œuvre. C'est le cas notamment à Groix qui devient dès 1875 le premier centre industriel pour ce poisson. Les pêcheurs vendéens eux aussi commencent à abandonner le petit poisson pour se livrer à la capture du thon⁴².

En quelques années, tous les ports de l'Atlantique reçoivent des thons et, en 1908, la moitié des usines de sardines travaillent aussi ce poisson, dont 22 à Concarneau, 8 à Douarnenez, 8 également aux Sables⁴³. Après Les Sables et Groix, Concarneau se fait rapidement une spécialité du produit. De grandes usines concarnaises travaillent presque exclusivement le thon : l'usine Provost-

39 SHD Marine, Brest, 1 D 133, Rapport de la Commission des Travaux de la Marine, Brest, le 1^{er} décembre 1885.

40 Archives de la chambre de commerce et d'industrie (ensuite CCI) de Lorient, Lorient, séance du 14 juin 1887.

41 G. Roché, A. Odin, « La Pêche du germon dans le golfe de Gascogne », art. cit.

42 *Revue maritime et coloniale*, 1894, t. 122, p. 704.

43 Paul Granbesançon, « La Pêche au thon dans le golfe de Gascogne », dans *Compte-rendu du V^e Congrès national des pêches maritimes*, Les Sables-d'Olonne, éd. J. Pérard, 1909, p. 220-242.

Barbe se targue d'en fabriquer plus de mille tonnes par an et se déclare en 1925 le plus gros producteur de conserves de thon du monde. Le thon n'est plus une activité d'appoint, il est attendu avec impatience : « Les arrivages de thons commencent. Une chaloupe venant de Groix en a livré 500 jeudi dernier à l'usine Teyssonneau »⁴⁴.

Dès 1870, quelques usines préparent d'autres poissons, mais en petite quantité : les mullets, les petits maquereaux ou lisettes, les anchois, les rougets, les petits lieus et même les petits bars... toujours frits et conservés à l'huile selon la méthode traditionnelle adoptée pour la sardine. En fait, les conserveurs utilisent tout ce qui se présente quand la sardine est rare. Le maquereau et le sprat sont particulièrement travaillés à Douarnenez, au Guilvinec et à Audierne, où ils présentent l'intérêt supplémentaire d'être pêchés en hiver : décembre et janvier pour le sprat ; février, mars, avril et mai pour le maquereau. Ainsi, non seulement les usiniers disposent d'un poisson toujours abondant, mais, de plus, ils répartissent leurs fabrications dans l'année. Cet étalement est propice à une plus large activité, plus soignée, à une augmentation des salaires versés aux femmes, et à une utilisation plus méthodique du capital technique. La pêche des anchois est particulièrement abondante en 1883 dans le quartier de Lorient si bien que les usines n'hésitent pas à les mettre en boîte⁴⁵. Ouizille, à Lorient, s'approvisionne en poissons nobles et achète notamment des rougets confectionnés à l'huile d'olive. Après 1881, c'est surtout le sprat, très ressemblant à la sardine, qui la remplace dans les boîtes, mais pour un résultat gustatif décevant⁴⁶.

Dès lors, le mouvement de diversification s'amplifie et pratiquement toutes les usines d'une certaine importance sont équipées pour travailler plusieurs poissons différents afin, d'une part, d'étaler la saison en fonction des apports successifs de maquereaux, de thons et de sardines, et, d'autre part, d'assurer le fonctionnement des usines même si l'une des sources d'approvisionnement disparaît ou se raréfie. Cependant, on assiste à une spécialisation des pêcheurs. Si les premiers marins qui arment au thon sont, pour bon nombre d'entre eux, des sardiniers, on s'aperçoit très rapidement que les équipages et les ports d'attache privilégient un genre de pêche particulier : la sardine reste à Douarnenez alors que le thon est débarqué à Groix ou à Étrel ; à Concarneau, les deux pêches cohabitent, mais les pêcheurs qui les pratiquent entretiennent des relations conflictuelles, et dès lors le mélange des activités devient impossible :

Une anecdote plaisante et instructive, racontée par un haut fonctionnaire de la rue Royale, a été rapportée au cours des interpellations. Comme il se

44 ADF, 1 M 141, Concarneau, le 27 juin 1897, le commissaire au préfet.

45 « Statistiques des pêches maritimes, 1883 », *Revue maritime et coloniale*, 1885, t. 85, p. 201 et sq.

46 ADF, 65 U 14-20, Londres, le 24 septembre 1905.

trouvait dans un de nos ports sardiniens, il sortit un jour à la mer dans une petite embarcation et, pour se distraire, se mit à pêcher à la ligne ; en deux heures, il prit plus de deux cents petits maquereaux. Rentré à terre, il demanda à un vieux marin pourquoi il ne sortait pas. « Ah ! Monsieur, il n'y a pas de sardines dehors ». « Mais je viens de prendre en m'amusant plus de deux cents maquereaux ; vous pourriez en prendre comme vous voudriez ». « Oh ! Monsieur, puisque nous ne trouvons pas de sardines, c'est au Gouvernement à voir ce qui doit être fait. Nous ne pêchons pas le maquereau ; nous sommes pêcheurs de sardines »⁴⁷.

Les conserveurs profitent bien évidemment de cet antagonisme : si le prix de la sardine devient trop élevé, ils refusent de l'acheter et ne travaillent que des thons. Comme la sardine est très fragile, plutôt que la perdre, les pêcheurs préfèrent la brader en maudissant leurs collègues armant au thon.

232

LA TRÈS LENTE ADOPTION DU MOTEUR PAR LA FLOTTILLE

Un autre moyen préconisé par les conserveurs, entre autres, pour développer la pêche de la sardine est de disposer d'embarcations adaptées, capables de se rendre sur les lieux de pêche rapidement et sûrement, et sans se soucier des vents. Le seul moyen pour y parvenir est de construire des chaloupes pontées de plus fort tonnage et équipées d'un moteur. Il faut provoquer une évolution rapide et marquée dans l'industrie des pêches par la vulgarisation des petits moteurs à explosion. L'idée n'est pas nouvelle pour autant : dès 1886 la première sardinière à vapeur baptisée *Les Trois Frères* naviguait dans le golfe de Gascogne à la grande satisfaction de ses armateurs, mais le poisson pêché n'était pas destiné aux conserveries, absentes sur la côte basque. Si l'habitude est prise de travailler sur des bateaux motorisés dans la région de Ciboure⁴⁸, encore faut-il qu'elle soit exportée en Bretagne.

Encore une fois, ce sont les conserveurs qui sont à l'initiative de cette modification des pratiques : la première véritable chaloupe sardinière à moteur est sans doute l'*Araok-Atao* construite à Quimper en 1903 pour Charles Séchez, négociant et armateur. Elle est revendue au conserveur douarneniste, Xavier De Pénanros. De même, son collègue, Charles Chancerelle, acquiert un bâtiment plus lourd, *La Glaneuse*, équipée d'un moteur auxiliaire de 40 chevaux. La première difficulté consiste à recruter un équipage car les hommes contactés se désistent « après avoir entendu les racontars des « malins » qui affirmaient qu'avec un si faible tirant d'eau ce bateau n'irait bien qu'au large ou en vent

⁴⁷ « Les interpellations sur la crise sardinière », *Revue d'économie politique*, 1913, p. 247.

⁴⁸ *Le Yacht*, 1904, p. 354.

arrière, mais que quatre hommes ne suffiraient pas pour le tenir « debout » ; que la machine effraierait le poisson quand ils passeraient sur les lieux de pêche »⁴⁹. Ils ont aussi parfaitement compris que la motorisation demande de lourds investissements et entraîne l'abandon des pratiques communautaires traditionnelles. C'est donc dans le Bassin d'Arcachon que les premières pinasses motorisées adaptées à la pêche de la sardine sont employées en grand. Il s'agit de bateaux traditionnels du Bassin sur lesquels on adapte de petits moteurs à essence. Les résultats sont jugés très encourageants par les conserveurs : la pêche est beaucoup plus régulière et les approvisionnements des conserveries beaucoup plus rapides. Armand Rödel, conserveur bordelais, encourage cette évolution et présente dès 1906 les premiers essais, jugés selon lui très prometteurs, effectués par des pinasses, « des pirogues étroites, vives et légères aux fonds plats... »⁵⁰. Présidant le cinquième congrès des fabricants, il ne manque aucune occasion de souligner les bienfaits de la motorisation : « Les pêcheurs arcachonnais ne trouvaient dernièrement de la sardine [...] qu'après trois heures de marche en bateau à moteur [...] en un lieu trop éloigné pour eux s'il avaient dû y aller à la voile »⁵¹. Il en est fait immédiatement mention dans les numéros du *Yacht*. Planches à l'appui, on nous apprend par exemple que les armateurs Chevallier et Leblanc, du Pouliguen, commandent un « canot automobile » pour la pêche à la sardine aux chantiers Couach d'Arcachon⁵². Mais tous ces articles enthousiastes cachent une réalité beaucoup plus terne : l'ensemble des quartiers bretons ne totalisent en 1911 que trois bâtiments de pêche à moteur. Pour expliquer un tel retard, il faut d'abord admettre le peu d'empressement des marins « et leur état d'esprit [...] opposé à toute innovation »⁵³. Georges de Joly, ingénieur des Ponts et Chaussées, et professeur chargé du cours de Travaux maritimes à l'École nationale des Ponts, rappelle à ses étudiants que la pêche côtière, surtout celle de la sardine, continue « à se faire avec les petites embarcations à voiles et les procédés dès longtemps en usage et la routine qui y règne sont la cause principale de l'état de crise où elle se débat en France »⁵⁴.

Les encouragements sont nombreux et appuyés de la part de la marine militaire, des chambres de commerce ou des conserveurs pour inciter les pêcheurs à équiper leurs chaloupes de moteurs, mais ils ne veulent pas en

49 *Ibid.*

50 Albert Rödel, « La Pêche de la Sardine à Arcachon au moyen de bateaux à moteur », *Bulletin de la Société de géographie commerciale de Bordeaux*, janv.-déc. 1908, p. 125-128.

51 Archives CCI Brest, *Rapport du troisième congrès des fabricants de conserves de sardine*, Nantes, janvier 1906, p. 3.

52 *Le Yacht*, 1909, p. 348.

53 *Rapport du troisième congrès des fabricants de conserves de sardine*, Nantes, janvier 1906, p. 4.

54 Georges de Joly, *Travaux maritimes – La Mer et les côtes*, Paris, Baillères, 1923, p. 302.

entendre parler. Ils « ne donnent pas de conseils aux fabricants sur la façon dont ceux-ci doivent emboîter les sardines » et, par conséquent, les fabricants n'ont pas à leur indiquer comment ils doivent pêcher⁵⁵. Enfin, il faut souligner que les moteurs alors présentés sont loin d'être adaptés à la situation. Issus de l'industrie automobile, ils sont dans l'ensemble trop peu puissants pour les bateaux, car ils ne développent guère plus de 10 à 40 chevaux. Ils sont aussi trop nombreux, si bien qu'ils restent chers car construits en petite série, et les pièces de rechange sont difficiles à obtenir. Il s'agit le plus souvent d'appareils destinés à l'origine aux automobiles et adaptés ensuite à la mer, mais cette transformation n'est jamais une totale réussite. Et bien sûr, un prix élevé pour des moteurs toujours fragiles dans des coques modifiées et renforcées, sinon nouvelles, ne pousse pas à la transformation des navires traditionnels⁵⁶. On évoque donc le prix des moteurs, celui du pétrole et les difficultés d'approvisionnement pour expliquer ce refus, mais des motifs beaucoup plus profonds interdisent de franchir le pas⁵⁷ ; les chiffres nous prouvent le peu de confiance accordée par les marins pêcheurs aux moteurs. Aux Sables-d'Olonne, les chantiers Bénéteau envisagent en 1909 la construction d'une vedette à pétrole pour remorquer sur les lieux de pêche trois ou quatre annexes sardinières, et ramener le plus rapidement possible les sardines pour alimenter les usines locales. Le projet est très vivement combattu par les pêcheurs vendéens, qui parlent alors de « mettre le feu au bateau »⁵⁸. Le sud de la Bretagne est tout aussi rétif, puisque seules trois embarcations sont transformées en 1910, à peine une trentaine en 1923.

La situation évolue seulement après la première guerre mondiale, époque où le montage de moteurs Diesel s'intensifie, car de nombreux marins ont été formés à cette nouvelle technologie sur les bâtiments de la Marine nationale. Cependant, le mouvement de grande ampleur est réellement né après la seconde guerre mondiale, au moins en ce qui concerne les cotres sardiniers bretons et vendéens. En fait, la réponse apportée par les pêcheurs bretons et vendéens pour améliorer les pêches est plutôt à rechercher dans l'évolution du bateau lui-même. Pour varier les types de pêches et affronter la haute mer, les bâtiments se renforcent « et l'on emploie pour la sardine l'été et le chalut l'hiver des bateaux pontés de 20 à 25 tonneaux. Sur place on descend l'unique canot avec quatre hommes, le filet droit et la rogue »⁵⁹.

55 Billette de Villeroche, conservateur concarnois, lors du 3^e congrès des fabricants de conserves de sardines, 1906.

56 « Pinasses d'Arcachon », *Le Yacht*, 1913, p. 196-197.

57 SHD Marine, Brest, 3 P 2-11, Quimper le 3 août 1904, l'administrateur du quartier.

58 Archives départementales de la Vendée, 4 M 191.

59 *Le Yacht*, 1914, p. 27.

À partir des trois exemples présentés, il apparaît que la pêche sardinière française, l'une des plus importantes du pays, n'a jamais été régentée par les marins, pourtant les principaux acteurs de cette activité. Entre 1850 et 1960, date à laquelle cette pêche particulière devient une survivance, ils n'ont jamais été maîtres de leur destin. Orientés, poussés, incités, obligés de répondre aux volontés des conserveurs, ou sinon délaissés, les pêcheurs résistent, mais s'inclinent et subissent l'évolution plus qu'ils ne la contrôlent ou la suscitent, sauf en ce qui concerne la technique de pêche si particulière de la sardine au moyen du filet droit qu'ils refusent obstinément d'abandonner alors que l'industrie de la conserverie de sardines s'éteint inexorablement et que la sardine disparaît de nos eaux. Faut-il voir dans cette attitude de repli et d'immobilisme un très prégnant individualisme de la profession mâtiné d'un réel conservatisme⁶⁰ ? Sans doute, mais pas seulement même s'il est vrai que les populations maritimes les plus dynamiques, les plus enthousiastes, souvent les plus jeunes, et surtout les mieux formées à la mer, se laissent tenter par les nouvelles pêches les plus rémunératrices, et que la pêche de la sardine devient une activité de pêcheurs vieillissants ou retraités. De plus, de leur côté les conserveurs ont toujours pensé et agi en maîtres de la filière, et ils n'ont jamais cherché à coopérer avec les pêcheurs ; l'absence de communauté de vue, de regroupements syndicaux et l'éparpillement des flottilles sur un littoral de plus de 1 000 kilomètres de long ont renforcé cet attachement de conformisme des pêcheurs à des traditions séculaires qui répondaient pleinement à un mode de vie revendiqué.

60 J.-C. Fichou, « Comment mobiliser l'immobile ? L'action de la CGT chez les pêcheurs sardinières bretons (1894-1914) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 118-2, 2011, p. 161-174.

LA PÊCHE THONIÈRE EN SUD BRETAGNE (1850-1943)

Michel Perrin

S'il apparaît incontestable que la pêche du thon franc ou rouge (*thynus thynnus*) se pratique dès la haute Antiquité en Méditerranée, le début de la pêche du germon ou thon blanc (*thynus alalonga*) s'avère difficile à cerner. Duhamel du Monceau¹, qui relate très fidèlement dans son *Traité Général des Pêches* les techniques de pêche des Basques et des Islais², avance que les premiers entament la traque du germon vers le XII^e siècle, sur des barques non pontées équipées de lignes traînantes, et que les seconds les imitent vers le XIV^e³, la poursuite du poisson les entraînant jusqu'à trente lieues marines⁴ au large. L'inspecteur royal signale qu'en dépit de la salaison, l'écoulement des prises, souvent rancias, s'avère laborieux. En 1815, Noël de La Morinière⁵ observe que les Islais pêchent couramment le germon sur le plateau de Rochebonne⁶, « où il abonde ». Au cours de leurs pérégrinations, ces précurseurs côtoient régulièrement Rhétais, Sablais et Groisillons, et ces derniers, qui se seraient lancés vers 1850-1855 dans le cabotage sardinier, n'auraient pas tardé à devenir leurs émules⁷. Les auteurs s'accordent pourtant sur le fait que la pêche

- 1 Henri Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles contiennent*, Paris, Saillant et Nyons, 1769-1777, 3 vol. in-folio, Paris, 1769-1782.
- 2 Habitants de l'île d'Yeu.
- 3 Philippe Fournet pose que les Islais entament cette pêche au XVI^e siècle, dans « La pêche à l'île d'Yeu », *Norois*, n° 92, 1976, p. 555-577.
- 4 120 milles marins.
- 5 Simon, Barthélemy, Joseph Noël de La Morinière, *Histoire générale des pêches anciennes et modernes, dans les mers et les fleuves des deux continents*, Paris, Imprimerie royale, 1815.
- 6 À mi-chemin des Sables-d'Olonne et de l'île de Ré.
- 7 Divers écrits s'accordent : Bernard Cadoret, Dominique Duviard, Jacques Guillet, Henri Kérisit, *Ar Vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique Les sardinières. Les thoniers*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1978, t. I ; Charles Robert-Muller, *La Pêche et la conserve du thon dans la Bretagne de l'Atlantique*, Paris, Éditions J.-B. Baillière et fils, 1937 ; Albert Krebs, *Le Thon germon, sa pêche et son utilisation sur les côtes françaises de l'Atlantique*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes & Coloniales, 1936 ; Pierre Tromeleue, *L'île de Groix de la presse à la conserverie, de la sardine au thon (1840-1900)*, mémoire de DEA de Sciences Historiques et Politiques, université Rennes II, 1992 ; toutefois, si 92 rôles d'armement au cabotage ont bien été établis entre 1863 et 1883, seuls ceux de *La Bonne Marie*, en 1863 [8P1-32], et de 21 autres chaloupes, en 1881 et

au chalut à perche du poisson fin, ou drague d'hiver, génératrice de bons bénéfices⁸, intéresse davantage les Groisillons que la pêche du germon, limitée aux mois d'été, aux débouchés négligeables en Sud Bretagne, hormis Belle-Île, où une usine travaille le thon à l'huile depuis 1846⁹. Il apparaît d'ailleurs que les marins de Groix fréquentent surtout Les Sables¹⁰ et La Rochelle, où ils chargent leur glace en hiver et vendent aux conserveurs l'été. Certes, en 1854 et 1857, des Groisillons débarquent du germon au Palais¹¹, où ils entrent en concurrence avec les Islais, habitués du port depuis près d'une décennie¹², mais rien ne confirme d'ailleurs que ces pêcheurs servent sur des chaloupes armées à Groix car on sait que les marins de l'île louent leurs services aux armateurs des Sables¹³. De fait, un flou certain règne autour du début de la pêche thonière à Groix quoique certains le situent en 1845¹⁴. Krebs¹⁵ et l'abbé Noël¹⁶, fils de négociant armateur, co-armateur lui-même, mettent en avant les années 1860, proposition d'autant plus soutenable que la « friterie » Jégo, de Port-Lay, commence à travailler le thon à l'huile en 1865¹⁷.

Bien qu'un cliché de la fin des années 1870 montre la *Stella* équipée de tangons, les rôles d'armement des chaloupes mentionnent obstinément : « pêche du poisson frais », termes qui ne sauraient s'appliquer au germon. Il faut attendre le 16 juin 1889 pour que le rôle de la chaloupe *Chinoise* mentionne :

1882 [8P1-78 & -80], mentionnent le transport de sardines, alors que la Douane délivre en 1871 à *La Jeune Mélie* le permis d'embarquer du sel « pour la sardine ». – *Registres de Matricules* [1814-1835 : 2P105, 1864-1896 : 8P2-1], *Rôles d'Armement* [1854-1882 : 8P1-24 à -81], Quartier maritime de Groix, Service Historique de la Défense, Département Marine, Antenne de Lorient (ensuite SHD-DM-Alt) ; Douanes, *Dossiers de Navires de Groix*, P 252, Archives Départementales du Morbihan (ensuite ADM).

- 8 Capitaine de vaisseau Véron, « État de la pêche côtière : le littoral des 3^e et 4^e arrondissements maritimes de la France », *Revue maritime & coloniale*, t. 30, septembre 1870, p. 42.
- 9 ADM, *Situation Industrielle*, Rapport du maire de Palais à M. le sous-préfet de Lorient, année 1847, cote 1Z 174 ; P. Tromeleue, *L'île de Groix de la presse à la conserverie*, *op. cit.*, écrit que deux usines bellilloises effectuaient cette préparation en 1857.
- 10 Sylvie San Quirce, « Marins et constructeurs (1840-1939). Un siècle de relations entre l'île de Groix et les Sables-d'Olonne. », *Les Cahiers de l'île de Groix*, n° 3, 1999, p. 2-84 ; Hervé Reutureau, « La colonie groisillonne des Sables », *Olonas*, n° 184, juin 2003, p. 4-16.
- 11 SHD-DM-Alt, *Statistiques des Pêches maritimes dans le Quartier maritime de Belle-île, 1851-1857*, 3P 01 & 02.
- 12 Nelson Caseils, *La Grande Histoire de la pêche du thon*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2004.
- 13 A. Krebs, *Le Thon germon...*, *op. cit.*, et SHD-DM-Alt, courrier du 3 juin 1880, qui signale que « plus de 100 matelots sont partis aux Sables pour la pêche du thon », Correspondance du Quartier Maritime de Groix, 8P4 (2).
- 14 Hervé Gloux & Nicolas Manac'h, *Les Bateaux de pêche de Bretagne*, Paris, Fayard, 1976.
- 15 A. Krebs, *Le Thon germon...*, *op. cit.*
- 16 L'auteur cite nommément la chaloupe *Anna Regina*, dans « La pêche au thon chez nous », *La Croix de Groix*, n° 45, 18 juillet 1893, ADM, IB 458.
- 17 P. Tromeleue, *L'île de Groix...*, *op. cit.*



1. Chaloupe pontée LG 681 Stella – fonds Crolard, Archives communales de Lorient

« destinée à la pêche du thon sur la côte d'Espagne ». Quoique le préposé de l'Inscription maritime à Groix écrive en 1879 que la pêche du thon confère aux propriétaires de l'embarcation trois parts et demie¹⁸, et que la pêche au thon se fait « au large depuis la côte d'Espagne jusqu'à l'île de Sein »¹⁹, rien n'autorise à affirmer que Groix soit devenu en 1871 un grand port d'armement thonier²⁰ : la pêche et la conserve de la sardine y occupent toujours le premier plan jusqu'à

18 SHD,-DM-ALT, correspondance du Quartier Maritime de Groix, 8P4 (1), Lettre du 30 juillet 1879.

19 *Ibid.*, Lettre du 28 août 1879.

20 N. Caseils, *La Grande Histoire de la pêche du thon*, *op. cit.*

la crise des années 1880, et la drague y procure des ressources appréciables²¹. Pourtant, cette crise et l'existence de conserveries capables de confectionner du thon à l'huile se conjuguent pour pousser les armateurs de Groix à développer particulièrement la pêche du germon. Or, pour ce faire, les chaloupes à trois mâts grées au tiers apparaissent obsolètes. Les gréments plus légers, plus maniables, telle la goélette, mais surtout le cotre à tapecul « *dundée* »²², offrent la capacité de pêcher le germon dans les conditions optimales, particulièrement quand ce type de bateau atteint en 1892 sa forme définitive. Ce voilier à deux mâts s'impose, et d'autres ports sardiniers bretons imitent Groix au cours des années 1880-1890 : Belle-Île, Port-Louis, Quiberon, Étrel ; le début du xx^e siècle voit le ralliement de Douarnenez, Concarneau et Morgat ; quelques vellétés se manifestent au Croisic, à l'île aux Moines²³ ou à Audierne. Le déclin s'amorce dans les années 1930 pour Groix et ses dundées ; la nécessité de moderniser la flottille s'impose, et le moteur condamne les voiliers ; le thonier-chalutier mixte s'impose à Concarneau, devenu premier port thonier de France ; Groix est à bout de souffle...

LA PECHE DU GERMON EN BRETAGNE SUD

Chronologie du développement

Il apparaît nettement que le développement des conserveries en Bretagne atlantique – elles sont 132 en 1880, 180 en 1932 – et la modernisation des transports ont joué un rôle primordial dans la révolution de l'économie locale. Des ports du Morbihan et du Finistère, à l'activité artisanale languissante, se découvrent une capacité industrielle florissante, se rénovent et se constituent des flottilles de pêche de plus en plus conquérantes²⁴.

Dans les années 1860, la pêche sardinière connaît une baisse de rendement²⁵. Ce recul incite les armateurs et les industriels négociants à diversifier leurs activités. Les uns arment désormais leur(s) chaloupe(s) au thon, à la drague

21 SHD-DM-Alt., *Statistiques des Pêches maritimes en France métropolitaine et en Algérie*, Paris, Imprimerie nationale, 1865-1956, cote LO P 0169/18/7U.

22 *Dundée, dundee, dindet* ou *dinguet* : autres noms du cotre ou sloop à tapecul ; ce bâtiment de formes fines et élancées, outre son grand mât, porte un mât à sa poupe, dit *tapecu* ou *tapecul*. Le mot *dundée* est une altération du mot anglais *dandy*, qui qualifiait l'élégance du grément, apparu à Gosport (Hampshire) vers 1847.

23 L'île dépend du quartier maritime de Vannes.

24 Jean-René Couliou, Dominique Sellier, Laurent Pourinet, « Les relations ports-conserveries en Bretagne », *Conserveries en Bretagne. L'or bleu du littoral*, actes du colloque de Loctudy, Institut culturel de Bretagne, 2005.

25 Xavier Dubois. *La Révolution sardinière : pêcheurs et conserveurs en Bretagne Sud au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2004.

et au cabotage, les autres réalisent que la conserve de la sardine dépend trop des caprices du poisson, alors que celle du germon, au passage régulier dans les eaux bretonnes, pourrait s'avérer rentable, à la condition que la conserve de thon conquière ses lettres de noblesse ; les quantités capturées sur l'ensemble des arrondissements maritimes de Lorient et Rochefort, bien que limitées, suffisent à approvisionner les conserveries²⁶. La crise de 1880 confirme ces orientations et transforme ce qui n'est alors qu'une pêche alternative et une production de complément en une activité devenue essentielle ; elle fédère les énergies pour conférer à terme une forte valeur ajoutée à cette nouvelle donne économique. Indubitablement, sans la conserve, le thon blanc n'a pas de débouché, sa consommation en vert s'avérant des plus minimes²⁷. Si la Compagnie du chemin de fer d'Orléans ouvre en 1863 la ligne Lorient-Quimper, Concarneau et Douarnenez doivent attendre 1883 et 1884 pour une connexion au réseau. De Lorient, relié au réseau national depuis 1862, puis de Quiberon, desservi en 1882, montent déjà vers Paris les conserves de thon fabriquées à Groix – trois usines : Jégo, fondée en 1864, Romieux et Noël –, à Quiberon – une usine : Philippe & Canaud –, à Étrel – une usine : Soymié –, et à Belle-Île – deux usines : Philippe & Canaud, Le Ray²⁸. Le succès des conserves de thon auprès des gourmets, tant à Paris que dans les grandes villes de province, la publicité orchestrée par les Chambres de commerce, les prix conquis dans les expositions internationales²⁹ stimulent la demande et le rapport de la pêche s'accroît constamment. Les *Statistiques des Pêches*³⁰ font état en 1886 du débarquement à Groix de 842,20 tonnes de germon, vendues 82 320 francs ; en 1887, 853,40 tonnes génèrent un bénéfice brut de 128 600 francs ; en 1888, malgré une quantité légèrement moindre – 725,25 tonnes – la valeur de la vente s'établit à 488 000 francs. Groix disparaît deux ans des *Statistiques*, mais revient spectaculairement en 1891 : 2 464,13 tonnes, vendues 1 180 000 francs. Nul ne peut contester l'essor de l'île et son emprise sur la pêche du germon : 1895, 3 790 tonnes de thon rapportent 1 303 200 francs ; 1896, 2 895 tonnes, sont vendues 1 580 000 francs ; 1897, 2 970 tonnes de germon sont vendues 1 401 800 francs. L'île de Groix est « La » place forte thonière.

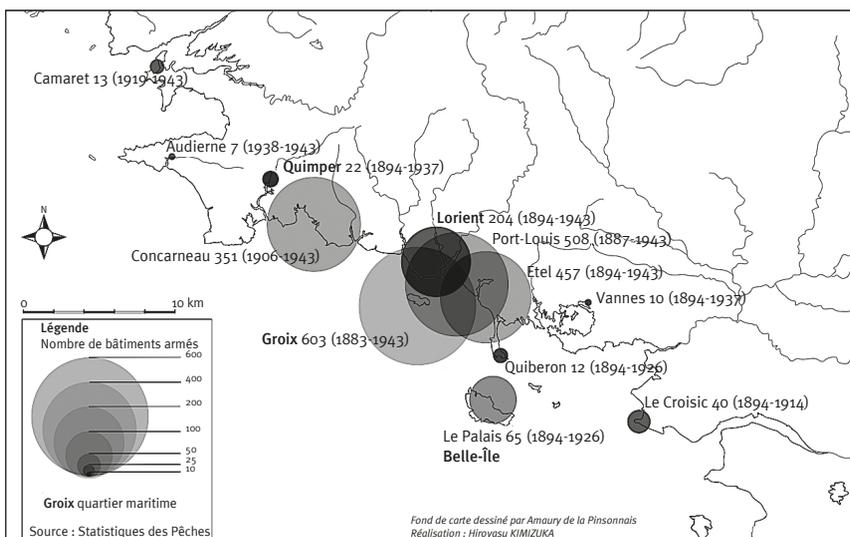
²⁶ Capitaine de vaisseau Véron, art. cit., p. 52 & 57.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ P. Tromeleue, *L'île de Groix...*, op. cit., annexe n° 30.

²⁹ L'en-tête de l'usine Jégo fait état de médailles d'or conquises à Vichy et à Gênes en 1892, d'une médaille d'argent à l'Exposition universelle de 1900, d'une grande médaille d'or à Vienne en 1902.

³⁰ *Statistiques des Pêches*, op. cit.



2. Thoniers-chalutiers à voiles & motorisés armés en Bretagne-Sud de 1883 à 1943

Le succès évident de Groix, dont la flottille croît de manière très rapide, suscite une émulation certaine : suivent en premier, en 1887, Belle-Île, où les patrons groisillons débarquent fréquemment leurs prises au cours des années 1880, et Port-Louis³¹, dont les patrons-armateurs sont souvent liés aux constructeurs de navires de Palais, détenteurs de 39 à 51 % de chaque *dundée* construit par leurs soins³². Le Croisic et Étrel leur emboîtent le pas en 1894. À Étrel, Alexandre Soymié, le plus gros armateur local, s'est livré entre 1880 et 1883 à des essais – peu rentables, semble-t-il –, avec trois de ses chaloupes pontées. Il faut attendre 1894 pour voir une demi-douzaine de *dundées* abandonner le cabotage, jusqu'alors leur seul usage à Étrel comme dans la plupart des ports bretons, et se lancer dans la pêche au large. Il en va de même au Croisic. La comparaison, en termes de débarque du germon³³, reste massivement favorable à Groix jusqu'en 1904, année où Concarneau la supplante dans la vente du germon. Le port

³¹ Port-Louis, sous-quartier – ou préposit – de Lorient, regroupe les ports du Driasker, de Locmalo, Riantec-Loctiquélic – la seconde bourgade sera érigée en commune en 1919 – et Plouhinec.

³² Ce qui explique, sans doute, que les *Statistiques des Pêches* ne mentionnent Port-Louis qu'à partir de 1895, puisque ses pêcheurs sont tenus de débarquer leurs prises à Belle-Île, en raison de leurs engagements vis-à-vis de leurs financeurs. Les *dundées* construits au Palais pour le compte de patrons de Riantec et de Locmiquélic restent immatriculés à Belle-Île jusqu'à parfait paiement : voir François-Xavier Coulon, « Les *dundées* bellilois "G" », *Belle-Île Histoire*, n° 25, 1999, p. 39-41 ; *id.*, « Les cartes postales racontent l'histoire. Quelques *dundées* construits à Belle-Île », *Belle-Île Histoire*, n° 36, 2004, p. 33-40.

³³ Les chiffres exposés par le Ministère se réfèrent aux arrivages globaux ; le port d'attache des navires n'est précisé qu'à l'occasion de l'introduction du rapport annuel d'activité.

finistérien enregistre l'entrée de deux cents thoniers, alors que Groix en reçoit cent soixante. Il importe de souligner que si Concarneau ne possède aucun *dundée*, ses conserveries ont commencé à travailler le thon à l'huile. Le Croisic se retire définitivement de la partie en 1923, Belle-Île l'imite en 1927. Devenu polyvalent après la grande crise sardinière de 1902³⁴, Douarnenez enregistre des débarques croissantes jusqu'en 1914.

Les années 1914 à 1921 s'avèrent malheureuses pour les ports thoniers³⁵. Entre février 1916 et septembre 1918, vingt-neuf *dundées* sont victimes des sous-marins allemands. Groix se donne un peu d'air en prenant part aux convois de cabotage charbonnier³⁶, imité très modestement par Port-Louis et Étrel. Il faut attendre 1922 pour que Groix retrouve des couleurs, avec le débarquement de 2 039 tonnes de germon. Ses rivaux doivent se contenter d'arrivages au mieux cinq fois inférieurs. L'année 1923 marque un tournant : la Criée du Thon ouvre à Concarneau, à l'initiative des mareyeurs et des conserveurs locaux. Par une politique commerciale attractive, elle réussit à capter en 1924 une bonne partie des arrivages et de nombreux bateaux extérieurs y déchargent leurs prises. Le compte rendu d'exploitation de la criée concarnoise, rédigé lors de l'assemblée générale des actionnaires, le 25 mars 1925, consigne les apports de 71 thoniers locaux, de 98 Groisillons, de 45 Étellois et de 50 Islais. Dès lors, Concarneau écrase ses rivaux et devient le premier port thonier de la côte atlantique pour la vente du thon. Son succès s'explique aisément ; ainsi, en 1935, il y entre 3 178 navires, issus de tous les grands ports thoniers de la façade atlantique, assurés que l'une des trente-trois conserveries locales achètera le thon à bon prix. Ses concurrents attirent peu : Étrel ouvre pourtant en 1889 une criée affermée en régie³⁷ et sa flottille thonière devient en 1935 la première de France ; le port compte cinq usines jusqu'en 1939. La criée de Locmalo en Port-Louis fonctionne dès les dernières années 1890. Groix possède depuis 1925 une criée municipale, créée par la volonté de Firmin Tristan, son maire et conseiller général. Mais, alors que Concarneau applique en 1935 un forfait

34 Depuis, le port arme à la pêche au maquereau de ligne, au thon et surtout à la langouste.

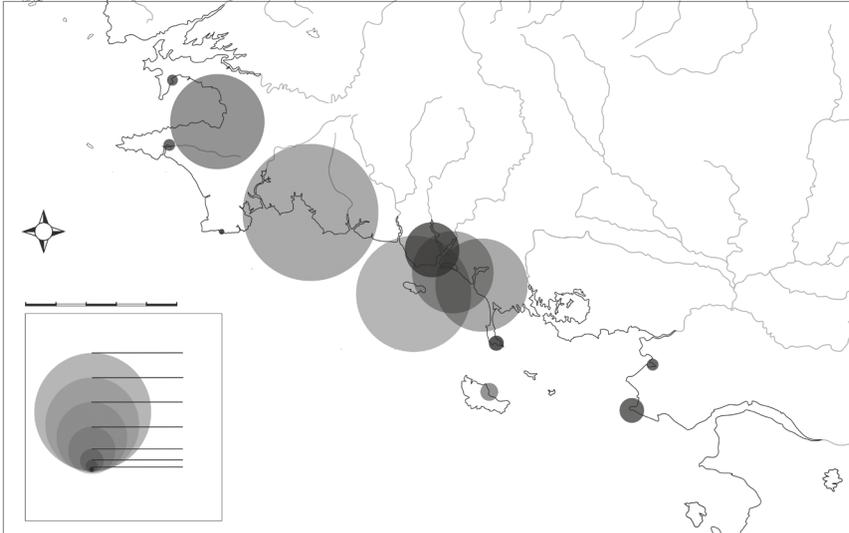
35 Mains marins pêcheurs, mobilisés pour remplacer les fantassins disparus en 1914-1915, ont disparu au cours des combats ; Riantec-Locmiquélic : 27 patrons ; Étrel : 633 *morts pour la France*, nés entre 1869 et 1900, natifs des neuf communes riveraines de la Ria ; Groix : 14 patrons ; Concarneau n'est guère en reste ; des navires, laissés sans entretien, s'avèrent irréparables ; le plan de Guerre, toujours en vigueur en 1920, permet la réquisition des thoniers de Groix pour le transport de la houille galloise ; les fonds, en attendant les indemnités versées par le Ministère des Territoires Libérés, manquent généralement ; il s'ensuit un flottement certain, malgré un regain perceptible dès 1919.

36 Michel Perrin, « Le cabotage à Groix : stratégie de temps de crise ? », *Chronique d'histoire maritime*, n° 64, juillet 2008, p. 121-138.

37 M. Vernaison devient le premier concessionnaire et cède son bail à M. Maudon en 1909 ; session ordinaire du conseil municipal, 18 mars 1916, Archives communales d'Étel.

de 0,35 francs par 100 kilos, que Douarnenez se satisfait de 0,28 francs, droits réglables à parts égales par le navire et l'usinier, la commune de Groix perçoit une redevance de 1,50 % du revenu de la vente, dont 1 % à acquitter par le patron pêcheur et 0,50 % par l'usinier, moyen infaillible pour provoquer la fuite des patrons thoniers³⁸...

244



3. Tonnages de germans débarqués dans les ports thoniers bretons entre 1887 et 1937

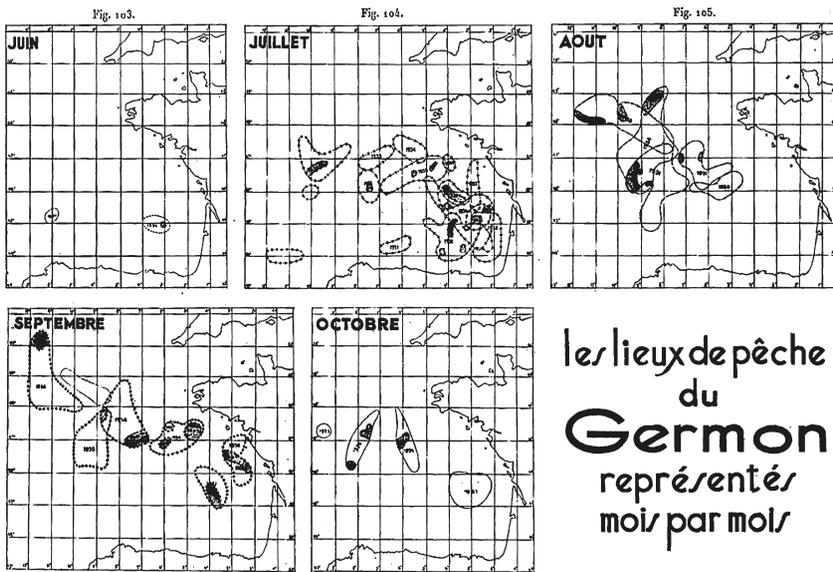


4. La criée d'Étel – collection Musée des Thoniers, Étrel – tous droits réservés

³⁸ A. Krebs, *Le Thon germon...*, *op. cit.*

Biologie des germons

Ces thons nagent généralement en bancs constitués de une à plusieurs centaines de poissons de taille, et donc d'âge, similaires ; ces groupes, qui arrivent – exceptionnellement – à compter dix mille individus, admettent des commensaux dont la vitesse de déplacement demeure identique, tels requins et dauphins. La recherche de proies – sardines, maquereaux, orphies, crevettes, seiches – concerne tout le banc. Elle s'opère surtout au son – une fréquence de 500 hertz, telle celle des bruits émis par les seiches ou les calmars, attire spécialement le thon – et à l'odeur – les protéines carnées apparaissent particulièrement attractives. Dès que des individus du banc perçoivent la présence de proies, leur circulation sanguine s'accélère et la couleur ou l'aspect de leur livrée change. Ce dernier signe est immédiatement perçu visuellement par leurs voisins, et l'excitation alimentaire gagne de proche en proche, tandis que la vitesse de nage qui, en croisière, se limite à 0,80 mètre par seconde, s'accélère et peut atteindre 25 mètres par seconde – soit 90 km/h – au cours de l'attaque³⁹.



les lieux de pêche
du
Germon
représentés
mois par mois

Fig. 107.
Planche XI.
Les lieux de pêche du Germon.

5. Cartographie ISTPM, 1936 – collection Musée des Thoniers, Étél

39 Centre national pour l'exploitation des Océans (CNEXO), « Comportement des thons et techniques de pêche », *Rapports scientifiques et techniques*, n° 13, 1979, p. 4-11.

Les germons fréquentent massivement des zones dont les eaux se maintiennent autour de 18° C⁴⁰ en particulier les secteurs nord et nord-ouest des Açores, l'un au nord de Terceira, sur le 30° méridien ouest, l'autre étendu sur une trentaine de milles jusqu'à 40°30 nord. Les pêcheurs de Groix ont saisi intuitivement, au début du xx^e siècle, ces particularités qui les ont conduits à pêcher dans des zones situées à mi-chemin des côtes ibériques et des Açores. Au printemps, ce poisson entame une migration qui le conduit vers les côtes portugaises et le golfe de Gascogne, où il se concentre début juillet, au moment de la reproduction, puis il se disperse après la ponte pour rechercher la nourriture qui lui permette de récupérer les forces perdues pendant la période de reproduction, quête qui le conduit au sud de l'Irlande⁴¹.

Au cours de sa migration, le germon se maintient dans les couches d'eau dont la température excède 14° C, vers 40 m de profondeur. Le Gall, chercheur de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, observe en 1934 que les thoniers pêchent le germon soit à l'ouest de la pointe de Bretagne, au large de Penmarc'h, soit, beaucoup plus loin, vers la Grande Sole. Entre les deux, il existe une zone où l'on ne prend guère de poisson, ce qu'il explique par la sortie des eaux froides de la Manche, qui repoussent la transgression atlantique⁴² et la divisent en deux lobes. Dans le courant du mois de septembre, le germon rebrousse chemin et quitte le golfe de Gascogne à la fin du mois d'octobre.

La durée des campagnes de pêche

Les rôles d'armement et de désarmement des thoniers recourent ces données, car ils mentionnent une activité de pêche qui s'étend des premiers jours de juillet à la fin d'octobre, voire au début de novembre, selon les années. Seuls les désarmements administratifs, rendus obligatoires par les fortunes de mer, rompent cette routine. Les pertes corps et biens, trop nombreuses, inspirent plusieurs tableaux à Paul-Émile Pajot⁴³, et maints cantiques bretons qui appellent la protection de la Vierge Marie.

Si le tribut à payer apparaît toujours trop lourd – cinq à six marins disparaissent avec chaque navire –, l'année 1930 demeure la plus noire qu'ait connue la pêche thonière : dix thoniers étellois, cinq groisillons, quatre portlouisiens et autant de concarnois disparaissent corps et biens au cours de la tornade des 18, 19 et

40 *Science et Pêche*, bulletin d'information et de documentation de l'ISTPM, n° 228, septembre 1973, p. 11, consulté avec l'aimable autorisation de M. Béchu, conservateur du Musée de la Pêche de Concarneau.

41 Étude de Le Danois, directeur du Laboratoire des Pêches de Concarneau, 1921, dans A. Krebs, *Le Thon germon, sa pêche et son utilisation sur les côtes françaises de l'Atlantique*, op. cit.

42 Déplacement des eaux atlantiques en fonction de leur température et des facteurs géophysiques.

43 Peintre né et décédé à La Chaume (Vendée) (1873-1929).

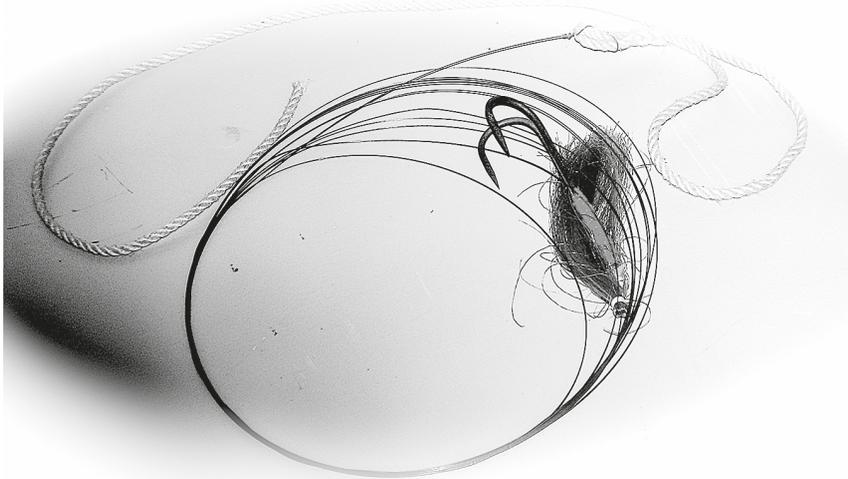
20 septembre 1930 ; les équipages rescapés sont décimés – soixante-cinq marins d'Étel sont portés disparus⁴⁴ –, les dégâts matériels multiples : les réparations à effectuer sur soixante-dix-huit dundées groisillons consistent le plus souvent en la réfection complète de la mâture et du gréement, parfois d'une partie de la carène⁴⁵ ; deux portlouisiens, le 4 décembre, et un étellois, le 21, disparaissent à jamais.

Thoniers perdus corps et biens

Années	Motif de la perte	Groix	Étel	Port-Louis	Concarneau	Douarnenez	Auderne	Lorient	TOTAL
1896-1938	Tempêtes d'équinoxe ou d'hiver	24	18	12	9	1	2	2	68

LES TECHNIQUES DE PÊCHE

Bretons et Vendéens utilisent des appâts traînés en surface ; leurs sautilllements imitent ceux des proies que traquent les germons. Fabriqués en feuille de maïs effilée, en crin blanc coloré parfois en jaune ou rouge, ou en métal brillant à partir de 1930, ils dissimulent deux forts hameçons soudés ensemble, montés sur un bas de ligne en fil de laiton de quelques brasses⁴⁶ attaché à de fortes cordelettes de chanvre⁴⁷ ou de lin tressé, épaisses de 5 mm.



6. Bas de ligne au thon – collection Musée des Thoniers, Étel – cliché M. Perrin

44 Archives du Musée des Thoniers, Étel.

45 SHD-DM-ALT., *Frais de la tempête de 1930*, Préposat de Groix, cote 8P4 (28).

46 1,62 à 1,64 mètre.

47 *La Croix de Groix*, 16 juillet 1893.

Les lignes sont disposées sur deux tangons, grandes perches soutenues par un sabot articulé fixé sur le pont de chaque côté du grand mât⁴⁸. Ces tangons sont confectionnés en sapin et se prolongent à leur extrémité par un embout flexible en châtaignier. L'ensemble mesure de 15 à 18 mètres.



7. A 5407 Prosper en pêche – Archives Musée des Thoniers, Étel

Chaque tangon porte sept lignes espacées de deux brasses⁴⁹ l'une de l'autre. La première ligne, attachée en tête de tangon, mesure 80 brasses, la septième, la plus proche du thonier, 11 brasses⁵⁰. La seconde ligne, ou *Grand plomb*, et la cinquième, ou *Petit plomb*, sont lestées par un fragment de chaîne fixé à quelque distance de leur point d'attache. Le train de pêche complet comprend trois lignes supplémentaires placées sur le couronnement : le *bonhomme*, de onze brasses, le *rikiki*, d'une brasse, et la *bonne femme* de quinze brasses. À Groix, une dix-huitième est fixée en tête du mât de tapecul, la *sabailh*. Quand un banc de germon, la *matte*, est repéré grâce aux bords en surface des orphies ou aux plongeurs des fous de Bassan en chasse – les *balaou* et *dindin* des pêcheurs – le thonier laisse filer les lignes à l'eau. Il serre alors le banc et court un bord jusqu'à ce que le poisson, gavé, cesse de mordre. Le *dundée* vire alors lentement pour passer de l'autre côté du banc, manœuvre délicate où s'exprime tout l'art

48 Gérard Belloc, « La pêche au thon », dans Édmond Le Danois (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises ; Mémoires de l'office des pêches maritimes*, fascicule II, n° 12, mars 1936, p. 13-15.

49 3,25 mètres environ.

50 130 mètres et 18 mètres.

du barreur, qui doit éviter que les lignes s’emmêlent. Pour animer le leurre, il convient de soutenir la vitesse de cinq à six nœuds, performance usuelle pour les *dundées*, plus malaisée pour les chaloupes. Un hale⁵¹ à bord en cordelette de chanvre permet de ramener la ligne. Un dispositif, généralement sonore, signale la prise d’un germon. Celui-ci est ramené sur le pont, tué par le mousse, éviscéré, lavé, pendu par la queue sur une poutre soutenue par des chevalets, et fixé par la tête à un autre espar pour éviter les mouvements de balancier dommageables. Une bâche recouvre la pêche, ce prélat permet à l’air de circuler, de sorte que la peau, en se desséchant, isole et protège la chair sous-jacente.



8. Tréteaux à thon – Collection du Musée de la Pêche, Concarneau – cliché M. Perrin

LA FLOTTE THONIÈRE

Le bateau

La chaloupe pontée

Favori des pêcheurs de thon groisillons des années 1860 à 1890⁵², ce navire souffre de plusieurs handicaps : difficulté à remonter au vent, incapacité à maintenir durablement les cinq nœuds qui animent les leurres, manœuvres mobilisant trop d’hommes en raison de la surcharge de toile indispensable pour atteindre sa vitesse optimale. Entre 1860 et 1900, 401 unités de ce type sont armées en Bretagne Sud, dont 258 à Groix :

Chaloupes pontées armées dans les ports de Bretagne-Sud entre 1860 et 1900

Périodes d’achat	<i>Belle-Île</i>	<i>Concarneau</i>	<i>Groix</i>	<i>Le Croisic</i>	<i>Étel</i>	<i>Auray</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>Douarnenez</i>	<i>Quimper</i>	<i>Camaret</i>
1860-1870	12	1	119					4	1	1
1871-1880	14	2	76	6	6	1			1	2
1881-1890	12		61		2	1	20			1
1891-1900	6	1	2	12			29		8	

51 Du verbe haler : tirer à soi.

52 À partir de 1887, la plupart reçoivent le gréement *dundée*.



9. Chaloupe pontée G 284 Tour d'Ivoire – Archives Écomusée de Groix

Hormis Groix, Étrel et Belle-Île, ces unités arment uniquement à la drague d'hiver et au cabotage sardinier, ou général. Rien ne permet de déterminer lesquelles pratiquent la pêche thonière, hormis quatre rôles : en 1881 *Étel n°3*, *Recours à Marie*⁵³, en 1882 *Étel n°4*⁵⁴, toutes trois d'Étel, en 1889 *La Chinoise*, de Groix⁵⁵.

Les jauges des chaloupes de Groix couvrent une gamme étendue de 12,88 à 40,97 tonneaux, celles d'Étel jaugent 23,49, 23,53 et 23,78 tonneaux.

Gamme des jauges des chaloupes pontées armées à Groix et Étrel

Port	Périodes	10 < J < 14 tx	14 < J < 15 tx	15 < J < 20 tx	20 < J < 25 tx	25 < J < 30 tx	30 < J < 35 tx	35 < J < 40 tx	40 tx > J
		Groix	1861-1875	6	8	41	53	57	14
	1877-1896			1	7	17	30	21	3
Étel	1870-1880				3				

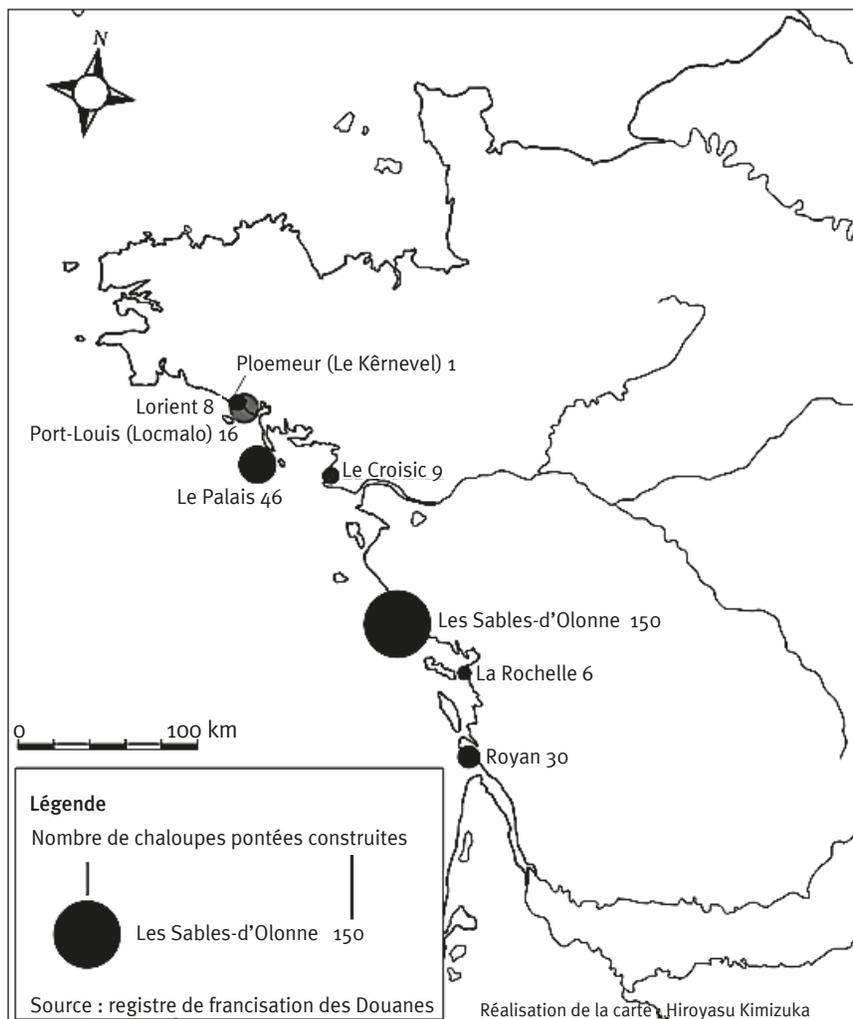
53 SHD-DM-ALT., *Rôles d'armement du quartier maritime d'Auray*, 6P4 (96) n° 1074 & n° 1080.

54 *Id.*, *Rôles d'armement du quartier maritime d'Auray*, 6P4 (98) n° 981.

55 *Id.*, *Rôles d'armement du quartier maritime de Groix*, 8P1 (90) n° 141.

L'armateur Soymié, d'Étel, recourt à son propre chantier par deux fois et rachète d'occasion une chaloupe construite aux Sables-d'Olonne. Groix, dépourvu de chantier, commande entre 1860 et 1894 ses navires pontés dans divers chantiers extérieurs. Nous ne pouvons toutefois préciser combien d'entre eux furent armés au thon.

Groix arme aussi entre 1878 et 1886 cinq goélettes, dont une équipée d'une machine à vapeur, et six chaloupes grées en goélettes, garantes de vitesse. L'échec de cet essai conduit à l'adoption des cotres à tapecul grées *dundée*, plus connus sous cette appellation.



10. Chantiers de construction des chaloupes pontées de Groix (1860-1894)

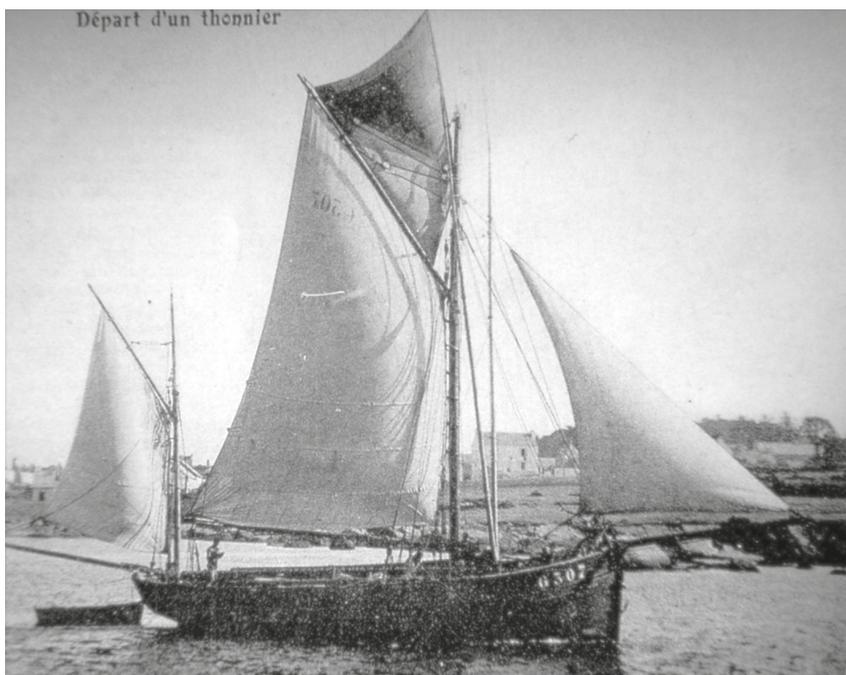
Le cotre à tapecul dit dundée

Entre 1883 et 1943, 1 576 *dundées* neuves et 820 d'occasion ont armé en Bretagne Sud. Toujours influencés par les chaloupes pontées, les constructeurs livrent jusqu'au milieu de 1892 des cotres à arrière arrondi, dits « culs ronds » par les marins, puis optent pour la voûte surmontée d'un tableau, qui vaut à ces *dundées* le surnom de « cul carré ». Cette silhouette reste définitive, avec une variante concarnoise, les « culs hauts », sobriquet dû à la cambrure de leur profil latéral.

Nombre de thoniers armés dans les ports de Bretagne Sud de 1883 à 1943

Port ou quartier	Groix	Port-Louis	Étel	Concarneau	Lorient	Douarnenez	Belle-Île	Le Croisic	Quimper Le Guilvinec	Morgat (Camaret)	Quiberon (Auray)	Vannes	Audierne
neuf	436	356	299	238	63	79	17	15	7	4	3	4	3
occasion	167	152	158	113	141	25	18	3	15	9	9	6	4
totaux	603	508	457	351	204	104	65	40	22	13	12	10	7

252



11. « Cul rond » G 307 Les Diamants de la Couronne sortant d'Étel – collection Musée des Thoniers, Étel – tous droits réservés



12. « Culs carrés » à Étel – collection Musée des Thoniers, Étel

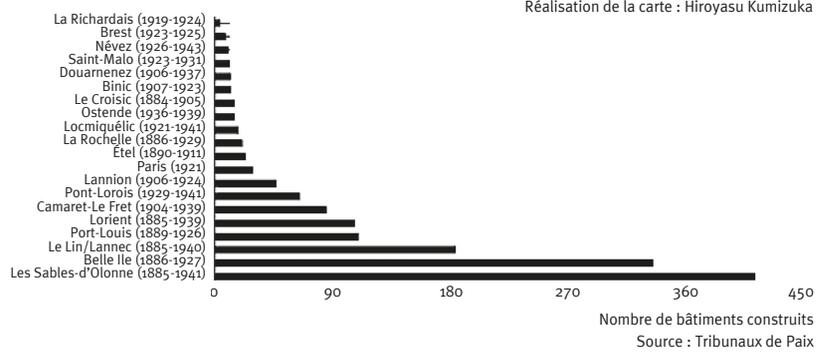


13. Le « cul haut » Grand Quai CC 1670 – collection Musée de la Pêche, Concarneau

Les Sablais deviennent les grands fournisseurs des ports du Morbihan, concurrencés par les chantiers du Palais jusqu'en 1927. Les chantiers du secteur de Lorient et de Concarneau travaillent surtout pour les armateurs locaux. Les charpentiers de marine de la presqu'île de Crozon, d'excellente réputation, conquièrent une part non négligeable du marché des thoniers, tant en Morbihan qu'en Finistère. Sans doute mis en confiance par la robustesse des goélettes morutières, plusieurs armateurs du Sud Bretagne commandent des *dundées* aux chantiers du Nord Bretagne.



Réalisation de la carte : Hiroyasu Kumizuka



Nombre de bâtiments construits
Source : Tribunaux de Paix

14. Localisation des chantiers de construction des dundées & thoniers chalutiers (1884-1941)

Suresnes et Ostende apparaissent lors de la livraison de navires à moteur. La commande en 1921 de *dundées* mixtes au chantier de construction d'hydravions fondé par Blériot s'avère un pas de clerc du Ministère, qui souhaite rénover la flotte de pêche. Hors les coques, solides, la drome et l'annexe s'avèrent de très mauvaise qualité et le moteur, bruyant et mal conçu, est très vite déposé par les patrons⁵⁶. Par contre, les thoniers-chalutiers lancés dans les chantiers du port belge, considérés comme experts en moteurs diesels, recueillent les suffrages des armateurs.

Les innovations de l'entre-deux-guerres

Elles s'expriment dans trois domaines : la motorisation, la conservation du poisson et la mise en service du thonier-chalutier mixte, porteur d'un grément voisin du *dundée*.

56 SHD-DM-ALT, Correspondance du Quartier de Groix, 8P4 (10).

La motorisation des thoniers

L'installation du moteur sur les *dundées* n'entraîne nullement l'adhésion massive des patrons. Les primes offertes par le ministère de la Marine marchande ou les dégrèvements accordés par le ministère des Finances⁵⁷ compensent beaucoup trop partiellement les inconvénients réels des moteurs à essence, peu puissants, peu performants. En 1922, des dépêches du Quartier de Groix⁵⁸ reflètent une opposition catégorique. Fin 1923, les patrons pêcheurs groisillons consentiraient à l'emploi du moteur à explosion⁵⁹ mais objectent que son bruit, contrairement aux machines à vapeur des thoniers basques⁶⁰, effraye le thon.

Le ministère propose en 1924 un moteur semi-diesel. Il suscite quelque méfiance, justifiée, semble-t-il, par des accidents de démarrage de l'engin⁶¹.

Bilan de la motorisation dans les différents ports du Sud-Bretagne

Types de navire	Port d'attache									
	Port-Louis	Concarneau	Lorient	Douarnenez	Groix	Étel	Quimper	Audierne	Belle-Île	Camaret
dundée motorisé à vivier & tangons				13						
dundée à voiles & moteur	89	61	31	28	13	17	5	2	2	1
dundée à moteur à essence	5				7					
thonier-chalutier à moteur gréé dundée	11	27	27		19	17	3			
TOTAUX	105	88	58	41	39	34	8	2	2	1

Dès 1910-1911, deux *dundées* à moteur à essence de 10-15 CV sont armés à Port-Louis ; des engins « à pétrole » de 30 à 45 CV sont posés à partir de 1923, des diesels de 60 CV en 1933, 85 CV en 1937 et 120 CV en 1938. Quoique maintes réticences envers la propulsion mixte s'y soient exprimées jusqu'en 1930, Concarneau franchit le pas : à partir de 1931, des moteurs diesels de 80 à 100 CV équipent *dundées* mixtes et thoniers-chalutiers gréés *dundée* ; en 1943, 98 navires à moteur sont attachés au quartier.

La présence d'armateurs groisillons et portlouisiens liés aux mareyeurs du port de Kêroman, la part très significative du chalutage dans l'activité des thoniers-chalutiers – qui trouvent sur place la glace destinée à la conservation du poisson – expliquent l'intérêt de Lorient pour le moteur et le thonier-chalutier.

Groix dépend trop du bon gré de son maire, député de l'arrondissement de Lorient ; quirataire avec sa famille dans 65 % des *dundées* de la flottille, presque

57 *Id.*, Dépêches du 29 mars 1915 et du 27 juillet 1922, Correspondance du Quartier maritime de Concarneau, 7P5 (38) & (41).

58 *Ibid.*, en date du 4 septembre et du 3 octobre 1922, 8P4 (10).

59 *Ibid.*, Dépêche du 20 novembre 1923, 8P4 (11).

60 Documentation ISTPM, archives Musée des Thoniers, Étel.

61 SHD-DM-ALT, Dépêche n° 112 du 9 avril 1924, Correspondance du Quartier maritime de Concarneau, 7P5 (43).

tous obsolètes mais encore performants, cet élu ne voit pas l'intérêt d'encourager ses associés – et électeurs – à investir, en raison du coût des coques et des moteurs. Il n'empêche qu'il se constitue une flottille de huit thoniers-chalutiers et, à l'orée de la seconde guerre mondiale, décide la conversion en pinasses des plus récents de ses propres *dundées*⁶². Pour leur part, les armateurs d'Étel viennent de remplacer des unités âgées ou disparues dans la tempête de 1930⁶³. Ils attendent que leurs navires neufs aient vieilli. La seconde guerre mondiale reporte à la paix la motorisation générale des thoniers. À Douarnenez, les *dundées* polyvalents⁶⁴ reçoivent dès 1932 des moteurs auxiliaires de 20-25 CV, destinés en fait aux manœuvres portuaires⁶⁵.

La raison majeure du peu d'enthousiasme pour le moteur reste clairement son prix : il faut déboursier 80 000 francs en 1935 pour un moteur à « huile lourde » de 70 CV, 175 000 francs en 1938 pour un moteur au gasoil de 90 CV⁶⁶ ; la valeur du franc s'est entre-temps dépréciée de 30 %⁶⁷.

La pose d'une chambre froide sur les thoniers de Bretagne Sud

256

La conservation de la pêche constitue un autre problème : des comptes rendus d'assemblée générale de la Criée du Thon de Concarneau font état pour 1932 d'un déchet de 132 tonnes sur 3 408 mises à la vente, et pour 1933 de 261 tonnes sur 3 630. En 1931, l'essai d'un frigorifique à bord du *dundée Flibustier*, de Groix, suscite l'intérêt. Le prix de l'ensemble glacière-générateur électrique – 25 000 à 30 000 francs, selon le volume – s'avère trop élevé.

En 1932, les Concarnois Louis Krebs et Alliot proposent une chambre calorifugée isolée par du liège au centre de laquelle se trouve une réserve de glace entreposée dans un compartiment central. L'installation revient à 7-8 000 francs, selon le volume de la chambre froide, fonction de celui de la coque. Une seule bonne campagne d'été permet d'amortir l'investissement. Le dispositif est adopté par un nombre croissant de patrons concarnois à partir de 1934, à l'incitation de la criée du thon locale, qui subventionne les dix premières installations à hauteur de 2 000 francs. La société reconduit cette subvention en 1935 et offre encore 1 000 francs en 1936. Entre 1935 et 1940, un total de

62 ADM, 7W 6515. Indemnisation des dommages de guerre, dossiers de la Préfecture du Morbihan.

63 Avec dix *dundées* perdus corps et biens et 65 marins disparus, Étel a payé le plus lourd tribut des ports thoniers de Bretagne Sud.

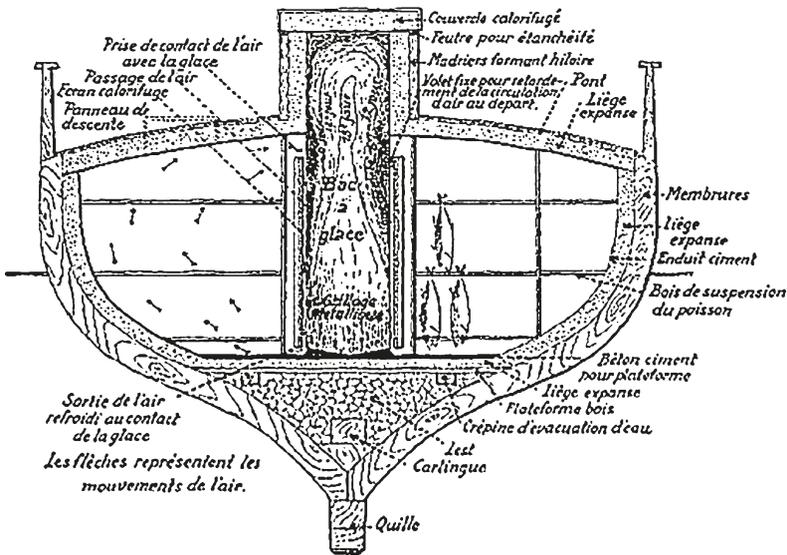
64 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez, Histoire d'une ville*, Plomelin, Éditions Palantines, Belbéoc'h, 2000.

65 SHD-DM-ABrest, 8P7 (585), Rôles d'armement de navires de commerce et de pêche, Quartier Maritime de Douarnenez.

66 ADM, P 1764, Registre de francisation de la Douane de Lorient.

67 Robert Aron, *Les Grandes Heures de la III^e République*, Paris, Librairie académique Perrin, 1968, p. 240.

soixante-cinq thoniers est équipé. À Étrel, il semble qu'en 1938 soixante-dix thoniers possèdent une chambre froide et dix une glacière⁶⁸. Groix demeure peu concerné : huit *dundées* équipés sont attestés⁶⁹.



15. Chambre froide Krebs-Alliot (dans A. Krebs, *Le Thon germon...*, op. cit.)

Le thonier-chalutier mixte

Ce type nouveau de thonier⁷⁰ apparaît à Concarneau en 1932. On y lance quatre de ces navires, équipés d'une voilure *dundée*. Réduite de près de 50 %, celle-ci est maintenue comme auxiliaire en cas de panne et vient équilibrer le navire au cours des manœuvres du chalut. On trouve intérieurement : à l'avant le magasin à filets, au milieu la cale à poissons calorifugée par du liège aggloméré et le moteur diesel de 85 à 100 CV avec installation électrique et commande du travail, à l'arrière le poste d'équipage avec quatre couchettes ; sur le pont, de l'avant à l'arrière : le panneau de descente au magasin, les sabots de tangons encadrant le grand mât – le gui à rouleau sert de palan de chalut, le treuil – amovible, le panneau de cale, le roof, où s'abrite le barreur et où se fixe le tuyau d'échappement du moteur, et le local cuisine, communiquant avec le poste. À partir de 1936, les mâts sont le plus souvent métalliques⁷¹.

68 Archives du Musée des Thoniers.

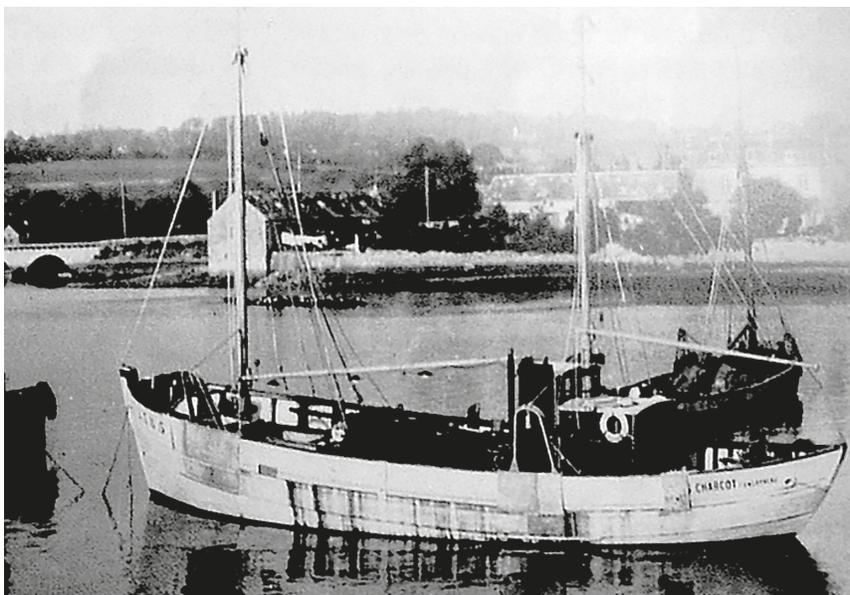
69 SHD-DM-ALT, 9P5 (23), Dépêche n° 289 du 9 septembre 1939, Correspondance du quartier maritime de Lorient, et 7W 6451, Dossier LE 2141-DS.

70 L'île d'Yeu et Les Sables-d'Olonne en armement dès 1930 : voir Christian Huetz de Lempis, « La pêche à l'île d'Yeu », *Revue du Bas-Poitou et des Provinces de l'Ouest*, n° 1, janv.-fév. 1965, p. 30.

71 Facture Worms & Cie du 19 septembre 1938, chantier Krebs, archives du Musée de la pêche, Concarneau.



16. Thoniers-chalutiers à Port-Louis – collection A. Pettrelli – tous droits réservés



17. Thonier-chalutier Jean Charcot CC 2585 – collection Musée de la Pêche, Concarneau

La jauge des thoniers

La gamme des jauges des différents types de thoniers, tant cotres à tapercul de première ou seconde génération que thoniers-chalutiers, couvre un vaste champ. Hormis Port-Louis, qui se cantonne généralement dans la gamme des 20 à 25 tonneaux, les autres grands ports thoniers commandent des navires de 35 à 55 tonneaux, dont l'ensemble représente 56,3 % du total.

Ports	Jauges														
	0< <10	10< <15	15< <20	20< <25	25< <30	30< <35	35< <40	40< <45	45< <50	50< <55	55< <60	60< <65	65< <70	70< <80	80< <85
Groix	2	3	5	11	15	31	119	96	86	114	52	24	14	13	5
Port-Louis	8	12	33	98	94	70	63	42	41	24	5	8	6	1	4
Étel	1	4	19	46	24	51	63	71	123	46	16	3		3	6
Concarneau		1	5	16	8	14	21	43	102	55	24	13		12	13
Douarnenez		1	7	3	7	3	25	9	15	15	5	8	6	5	8
Lorient		3	4	6	3	6	14	11	17	7	1	6	6	9	9
Belle-Île	1	3	6	23	19	7	4	1	4	1	1				
Le Croisic	3	7	5	11	9	8		2							
Quimper-Le Guilvinec	1		5	7	1	4	2	2	1	1	2				1
Vannes				2	4	2	1	7	5						1
Audierne									2	1	5	4			
Auray		1	1	2	1			2							
Camaret						1	2			1	1				
TOTAUX	16	35	89	225	185	197	314	288	396	265	112	66	32	43	47

Ces choix différents s'expliquent aisément : si les patrons de Port-Louis privilégient jusqu'en 1926 une pêche mixte chalutage côtier-thon, leurs concurrents s'éloignent dès l'orée du xx^e siècle à beaucoup plus de 200 milles de leur base. Les jauges les plus élevées correspondent quant à elles à l'installation des moteurs de plus de 80 CV, et plus particulièrement à l'ère des thoniers-chalutiers.

L'ARMEMENT ET LE FINANCEMENT

L'armement

Le prix d'achat d'une chaloupe : l'acte de succession de Marc Bihan, de Locmaria-Groix, établi en 1885⁷², nous apprend que deux unités construites en 1884, l'une aux Sables, de 37,46 tonneaux, l'autre au Palais, de 38,52 tonneaux, ont été payées 24 000 francs. Une troisième, de 34,36 tonneaux, construite au Palais en 1883, est évaluée à 20 000 francs.

Le prix d'achat d'un *dundée* : il nous est plus aisé de retracer l'évolution de l'investissement exigé. Nous prendrons quelques exemples de *dundées* neufs.

72 ADM, 6 E 20338, Acte de M^e Poulain, notaire à Port-Louis, 21 décembre 1885.

Entre 1885 et 1914, la valeur du franc ne varie guère, ce qui confère une grande stabilité aux prix. Au coût du *dundée* barre en main s'ajoute celui des engins de pêche : ainsi, le *Saint Jude*, construit au Palais en 1897, coûte 19 425 francs, dont 3 725 francs de matériel – soit deux tangons avec lignes et un jeu de trois chaluts à perche avec aussière de traction à patte d'oie⁷³.

Construit en	Construit à	Jauge (tonneaux)	Valeur d'achat (francs)
1885	Les Sables	33,25	11 000,00
1886	Les Sables	37,97	12 000,00
1895	Les Sables	33,85	14 000,00
1897	Le Palais	37,40	15 700,00
1897	Binic	48,03	16 000,00
1904	Le Palais	42,97	15 500,00
1906	Les Sables	53,88	16 000,00

Dans l'entre-deux-guerres, les dévaluations successives du franc biaisent l'évolution du coût. Nous nous limitons à lister quelques *dundées* voiliers construits entre 1919 et 1935⁷⁴ :

260

Construit en	Construit à	Jauge (tonneaux)	Valeur d'achat (francs)
1919	Les Sables	48,06	64 325,85
1922	Lowestoft (GB)	51,14	70 000,00
1923	Lorient	40,36	70 000,00
1932	Lorient	50,56	100 000,00
1932	Lorient	50,56	128 000,00
1933	Concarneau	49,50	143 600,00
1935	Les Sables	51,38	126 000,00

Le thonier *Les Alliés*, étellois de 48,06 tonneaux construit en 1919 aux Sables, coûte barre en main 64 325,85 francs, dont 36 000 pour la coque nue. Son prix total est de 111 375,85 francs, car il faut ajouter l'acquisition de l'annexe – 800 francs –, des voiles, confectionnées par la voilerie Herriaud – 10 250 francs –, et des agrès et engins, fournis par le *shipchandler* Rousseau – 17 275,85 francs⁷⁵.

Construit en	Construit à	Jauge (tonneaux)	Type	Moteur	Valeur d'achat (francs)
1936	Les Sables	43,00	dundée à moteur	80 Cv	270 000,00
1938	Concarneau	28,05	dundée à moteur	75 Cv	195 000,00

Construit en	Construit à	Jauge (tonneaux)	Type	Moteur	Valeur d'achat (francs)
1935	Concarneau	44,56	thonier-chalutier	130 Cv	265 000,00
1937	Les Sables	50,02	thonier-chalutier	90 Cv	290 000,00
1937	Douarnenez	56,14	thonier-chalutier	95 Cv	355 000,00
1938	Concarneau	42,75	thonier-chalutier	100 Cv	255 000,00

73 SHD-DM-ALT, 8P4 (4), Courrier du 25 mars 1890, Correspondance du quartier de Groix.

74 ADM, 2U 2022 à 2040, Minutes du tribunal de paix cantonal de Port-Louis ; Archives départementales du Finistère (ensuite ADF), 29U2 (44), Minutes du tribunal de paix cantonal de Concarneau.

75 ADM, P 223, Statistiques de la douane d'Étel.

L'écart de prix entre un voilier et un *dundée* à moteur ressort nettement ; par contre, la différence de coût d'un *dundée* mixte et d'un thonier-chalutier, navires pourtant dissemblables, s'avère bien moindre⁷⁶.

Le financement du bateau.

Groix et Concarneau constituent des places fortes de la propriété de navire partagée. À Groix, elle montre trois visages :

- la phase « artisanale » (1883-1894) : elle intéresse surtout les pêcheurs de thon de Locmaria, qui créent des quirsats familiaux ou vicinaux
- la période Alexandre Étesse (1895-1916) : cet entrepreneur local en bâtiments recherche systématiquement des associés groisillons aisés et sollicite hors de Groix des quirataires à la fortune bien assise, tels MM. de la Gastinerie, gros armateurs de Vannes
- la période Tristan frères & Calloch (1921-1943) : ces trois armateurs, grâce à leur position dominante sur l'île et sur le continent, contrôlent la pêche – ils possèdent en propre ou par participation 126 thoniers à voiles ou à moteur –, la transformation – ils gèrent deux usines de conserve –, la construction des navires et le syndicalisme maritime. En effet, Firmin crée en 1928 – et préside – l'Union ouvrière et maritime, qui devient en 1932 la Fédération des Marins Pêcheurs⁷⁷. En outre, il se fait élire à la présidence de l'assurance Mutuelle d'assistance de Groix. Le système de la famille consiste à financer ses propres thoniers par des prêts du Crédit foncier et du Crédit lyonnais et à s'attribuer la majorité des quirsats de la société des *dundées* commandés à son chantier.

Ces trois périodes possèdent un point commun : le partage de la propriété des navires, généralement en huitièmes, parfois en seizièmes. Cette répartition des quirsats s'avère propre à l'armement groisillon. Les sociétés multipartenariales de Concarneau comptent souvent vingt copropriétaires. Entre 1906 et 1943, on y dénombre deux mille cent vingt neuf possesseurs de parts de sociétés de navires. Des estivants fortunés, français ou étrangers, les industriels de la conserve – souvent élus municipaux –, les voiliers ou les constructeurs participent chacun à la constitution de six à douze sociétés de thoniers. Leurs descendants gardent le plus souvent la totalité des parts héritées. Les actes du Tribunal de paix de

⁷⁶ ADM, 2U 2040 à 2044, Minutes du tribunal de paix cantonal de Port-Louis ; ADF, 29U2 (46-49), Minutes du tribunal de paix cantonal de Concarneau ; SHD-DM-ALT, 9P5 (21), courrier n° 82, 5 juin 1937, Quartier maritime de Lorient.

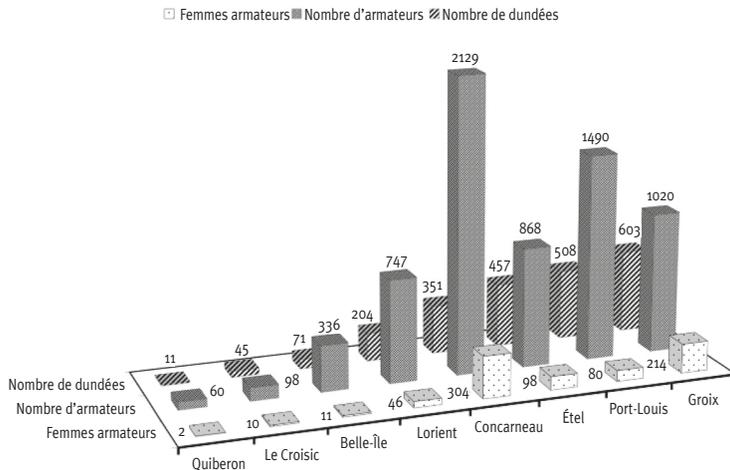
⁷⁷ Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français de ses origines à 1950*, thèse de doctorat d'Histoire, université Rennes II, 2002.

Concarneau⁷⁸ ou les Registres de Francisation et les Dossiers de la Douane⁷⁹ précisent la condition de neuf cent quarante-neuf propriétaires :

Profession ou état	Nombre	Profession ou état	Nombre	Profession ou état	Nombre
Patron pêcheur	194	Institutrice	7	Ingénieur agronome	2
Veuve	172	Officier de la marine nationale	7	Maraîcher	2
cultivateur	65	Officier d'infanterie	7	Marchand de bois & charbon	2
Armateur	61	Charpentier	6	Officier-marinier	2
Industriel	49	Chirurgien-dentiste	6	Architecte naval	1
Propriétaire	44	Voilier	6	Bouchère	1
Médecin	26	Hôtelier	5	Contesse	1
Officier de la marine	23	Peintre en bâtiment	5	Cultivatrice	1
Marchande	22	Cafetier	4	Député	1
Ingénieur	19	Charcutier	4	Directeur d'école	1
Représentant de commerce	17	Architecte	3	Directeur des Contributions	1
Boulangier	14	Clerc de notaire	3	Directeur des Postes	1
Directeur d'usine	13	Courtier	3	Ecclésiastique	1
Rentier	13	Débitant de tabac	3	Fabricant de galoches	1
Débitante de boisson	12	Directeur de société	3	Hôtelière	1
Instituteur	11	Boitier-ferblantier	3	Ingénieur mécanicien	1
Comptable	10	Forgeron	3	Maître d'hôtel	1
Tailleur	10	Ostréiculteur	3	Minotier	1
Artiste peintre	10	Débitant de boisson & soudeur	2	Officier d'administration	1
Boucher	10	Directeur de banque	2	Patron au bornage	1
Mareyeur	11	Directeur de cinéma	2	Régisseur	1
Notaire	8	Directeur de presse	2	Transitaire en Douane	1
Pharmacien		Infirmier		Débitant de boisson & jardinier	1
Avocat					

262

Remarquons que nombre de femmes, souvent veuves, entrent dans les sociétés des navires. Une large majorité d'acteurs locaux – cultivateurs, propriétaires, commerçants, professions libérales, enseignants... – figurent, selon un schéma classique, au nombre des quirataires.



78 ADF, Minutes du tribunal de paix de Concarneau.

79 ADF, 5P 423 à 428 & 5P 432 à 460.

Par contre, les actes des Tribunaux de paix de Port-Louis et Belz mentionnent fréquemment un propriétaire unique, financé par le Crédit Maritime Mutuel⁸⁰. Jusqu'en 1939, le montant de l'emprunt reste limité à 40 000 francs, avec obligation de contracter deux assurances, l'une couvrant le titulaire du prêt, l'autre le navire, et de prendre une inscription hypothécaire gageant ce dernier. Jusqu'en 1924, la jauge brute des navires gagés ne peut excéder 20 tonneaux ; elle passe ensuite à 50 tonneaux ; la somme allouée reste inchangée et devient un appoint qui laisse un tiers du prix d'achat à la charge de l'armateur. Pourtant, les rapports d'exploitation de la Caisse locale d'Auray pour les années 1922 à 1930⁸¹ montrent que les bureaux de Port-Louis et d'Auray ont accordé des prêts pour l'achat de soixante et onze *dundées*, un cotre et sept moteurs à « huile lourde »⁸².

En fait, les descendants de patrons-armateurs de Port-Louis et d'Étel exposent sans réticence que pour l'achat d'un *dundée*, et plus encore d'un thonier-chalutier à moteur diesel, leurs pères se répartissaient sous le manteau des quirats, dont la parentèle, les relations – parfois des notabilités locales – faisaient l'acquisition.

Les armateurs bas-bretons recourent rarement au système bancaire généraliste. Cela s'explique par le développement très limité du réseau des banques nationales en Bretagne et le manque de structures régionales entreprenantes. Il faut attendre 1925 pour que le Crédit Nantais et le Crédit de l'Ouest fusionnent et s'intègrent au puissant groupe Crédit Industriel et Commercial⁸³.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET RÉMUNÉRATION D'UN THONIER

À Groix et ailleurs, le rapport d'un bateau se divise en onze parts : quatre et demie vont à l'armement, une et demie au patron, une aux quatre matelots, une demie au novice et une demie au mousse. En 1894, armateurs et équipages gagnent en moyenne 4 400 francs par campagne de pêche au germon, en 1908, 10 450 francs, et en 1915, 16 500 francs. Chaque bateau dépense en moyenne 500 francs par an pour l'entretien de la coque, des agrès et de la mâture⁸⁴.

En 1925, le contrat-type de Groix évolue. Le bénéfice net du bateau se divise désormais en dix parts 3/4, dont quatre à l'armement et 3/4 au novice. En 1931,

⁸⁰ Parvenu à sa forme définitive en 1913, le Crédit maritime connaît son plein développement au début des années 1920 : voir Michel Mollat du Jourdin, *Histoire des Pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.

⁸¹ Seules ces années subsistent dans les archives du tribunal de paix de Belz.

⁸² ADM, Actes du tribunal de paix d'Auray, 2U 2405 (23 janvier 1928, n° 41), 2U 2406 (23 février 1929, n° 79), 2U 2408 (2 avril 1930, n° 121), et *Dossiers de navires de la douane de Lorient, 1938-1939*, chalutier *Jean-Maurice*, année 1939, P 1789.

⁸³ Jacqueline Sainclivier et Michel Montfort, *La Bretagne au xx^e siècle*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1999.

⁸⁴ SHD-DM-ALT, Dépêche du 25 mars 1890, quartier de Groix, 8P4 (4).

211 *dundées* arment : les parts vont de 5 000 à 14 000 francs, soit un chiffre brut de 55 000 à 154 000 francs pour les bateaux, dont l'ensemble de la vente représente 10 260 115 francs ; en moyenne, l'armement perçoit un bénéfice net de 24 313 francs⁸⁵.

En 1938, avec l'arrivée des thoniers motorisés, le contrat de Groix change encore : après déduction des frais de carburant, d'huile de graissage, de rôle, d'assurance, de nourriture de l'équipage, d'achat de glace et de divers frais de pêche, le bateau reçoit neuf parts 1/4, soit 54,41 % du bénéfice net ; le patron a droit à une part 1/2, le second et le mécanicien chacun une part 1/4, les trois matelots à une part et, selon le cas, le novice 3/4, ou le mousse 1/2⁸⁶.

264

La pêche du thon représenta pour la plupart des ports du Sud Bretagne une véritable aubaine, en raison des crises répétées de la pêche sardinière, responsables d'un profond désarroi au sein des populations côtières. Pionnière de la pêche du germon, Groix en retira les premiers bénéfices. L'île, grâce à sa flottille, la plus importante de Bretagne Sud jusqu'en 1935, s'assura durant près de vingt années la part majoritaire dans la fourniture du thon. La contestation de cette primauté, menée par Étel, ne troubla nullement la quiétude des armateurs de Groix, persuadés qu'ils détenaient une avance appréciable.

La première guerre mondiale marqua un tournant pour Groix : une appréciable source de revenus se tarissait ; en outre, Étesse et les constructeurs du Palais décédaient ; le premier avait promu un modèle d'armement semi-capitalistique que sa veuve ne put relancer, faute de réseau relationnel, les seconds, en construisant des navires moins onéreux que les concurrents sablais ou plus performants à prix égaux, avaient permis jusqu'en 1914 aux armateurs groisillons d'accroître à moindre coût la capacité de pêche de l'île. Dans l'immédiat après-guerre, les aléas de la conjoncture coupèrent leur élan, alors que Concarneau et d'autres se développaient à grands pas. Firmin Tristan prit alors les choses en main : maire, conseiller général de Groix, puis député de Lorient en 1932, il se tailla son « empire » avec l'appui d'Alphonse Rio, sénateur du Morbihan et sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, mais il surestima sans nul doute sa capacité à mener de front de multiples activités.

85 *Id.*, Courrier du 20 novembre 1931, QM de Groix, 8P4 (13).

86 *Ibid.*, Rôle n° 1, 10 janvier 1938, 8P1 (184) ; rôle n° 261, 18 août 1938, 8P4 (184).

LA PÊCHE LANGOUSTIÈRE FRANÇAISE SUR LES CÔTES D'AFRIQUE DE L'OUEST : INNOVATIONS ET ADAPTATIONS FACE AUX MUTATIONS DU XX^e SIÈCLE¹

Françoise Pencalet-Kerivel

Au début du xx^e siècle, la pêche langoustière sur les côtes d'Afrique occidentale naît d'une nécessité visant à pallier la disparition de la ressource sardinière sur le littoral breton. Elle naît dans un contexte de crise en Bretagne et dans le contexte national de la colonisation : pour la III^e République, la pêche devient un vecteur de colonisation. Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française fait évaluer les ressources ichtyologiques par le scientifique Gruvel qui, à l'issue de sa mission, dévoile les richesses exceptionnelles en poissons et en crustacés², et propose un plan pour le développement économique et pour l'aménagement militaire et administratif de la presqu'île du cap Blanc. Au cours du xx^e siècle, la pêche langoustière se développe à partir de deux ports, Douarnenez et Camaret où, tout comme leur bateau, les pêcheurs de langoustes sont surnommés les « Mauritaniens ». La pêche langoustière, qui a commencé au début du xx^e siècle dans un cadre colonial, se développe après la première guerre mondiale, et est à son apogée après la seconde ; elle s'adapte au nouveau contexte politique de la décolonisation et de l'émergence du droit de la mer, à la modernisation technique, puis elle se termine en 1990, à bout de souffle et de ressources, dans le cadre européen. Cette activité illustre de façon exemplaire les capacités d'adaptation et d'innovation d'un modèle socioéconomique artisanal, mais il montre également ses limites dans le contexte politique de la fin du xx^e siècle.

- 1 Françoise Pencalet-Kerivel, *Histoire de la pêche langoustière, les « Mauritaniens » dans la tourmente du second xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.
- 2 Abel Gruvel et André Bouyat, *Les Pêcheries de la côte occidentale d'Afrique*, Paris, Augustin Challamel, 1906.

Le contexte de la naissance de la pêche langoustière

266

Au cours du XIX^e siècle, comme de nombreux petits ports bretons, Douarnenez fait de la pêche sardinière une pêche hégémonique. L'activité halieutique et la transformation industrielle du produit sont devenues les moteurs de l'économie locale, transformant le petit port finistérien, promu quartier maritime en 1869, en une cité industrielle, urbaine et populeuse. Le développement des conserveries, en remplacement des presses³, a modifié la structure sociale portuaire : en effet, les négociants en presse étaient propriétaires des chaloupes, mais leur disparition, au profit des conserveries, a favorisé les patrons pêcheurs qui se sont appropriés la flottille. Au début du siècle, la ville-port concentre le plus grand nombre d'inscrits maritimes de toutes les côtes françaises : 4 800 en 1920, le maximum étant atteint en 1927 avec 5 469, et retombant à 3 470 en 1937. Les patrons pêcheurs sont propriétaires des quelques 600 chaloupes et de leurs petites annexes ; les marins embarqués, qui sont rémunérés à la part, possèdent leurs engins de pêche ; ils embarquent également les « filets de veuves »⁴, dans un esprit solidaire. La structure financière de la flottille découle donc de l'industrialisation du port. Les Douarnenistes effectuent cette pêche principalement dans la baie de Douarnenez, la production étant traitée par les femmes et filles de marins dans les usines locales. L'activité est donc fortement ancrée dans le territoire.

Durant la première décennie du XX^e siècle, la sardine, ressource pélagique en perpétuel mouvement, disparaît de ses parages habituels. Cette pénurie provoque une crise d'approvisionnement pour les usines et une paupérisation de la population ouvrière et maritime. Cette difficulté est renforcée par les prémices de la mondialisation : l'ouverture des marchés favorise la concurrence des conserveries ibériques, anglaises et américaines. La situation étant identique dans tous les ports sardinières de Bretagne Sud, les pêcheurs bretons au chômage prospectent de nouvelles bases à la recherche de nouvelles pêcheries. Trouver une ressource, où qu'elle soit et quelle qu'elle soit, devient une nécessité pour la survie de la communauté.

3 Le mot « presses » désigne à la fois l'atelier et la technique de conservation des sardines : salées puis pressées à l'intérieur de barriques, elles se conservent plusieurs mois. Le développement des conserveries rend obsolète cette technique de conservation.

4 Les veuves de pêcheurs confiaient les filets de leur défunt à une chaloupe ; elles recevaient en échange une petite rémunération.

Dans un esprit pionnier et vital, les Bretons prospectent du nord au sud, pêchant pour les uns du thon ou du maquereau, pour les autres des crustacés. Ainsi, de mai 1909 à mai 1910, plus de 150 000 langoustes vivantes sont débarquées en France. La langouste verte devient une alternative possible à la pénurie de sardines. Sur incitation et aide financière de l'État, le 9 décembre 1911 une soixantaine de marins forment à Douarnenez une société coopérative⁵, la « Société de pêche coloniale ». Elle arme huit bateaux pour du poisson séché salé. Face aux problèmes d'acheminement, la production de poisson est un échec mais six des huit bateaux, qui possèdent des viviers, ramènent des langoustes vertes vivantes. Ces apports donnent à Douarnenez, en 1912, son élan à l'activité langoustière. Initialement pêche saisonnière, elle se pratique de mars à octobre, permettant de combler l'inactivité de l'hiver, en alternance avec les autres pêches. Progressivement, elle se pérennise, en devenant une pêche non plus saisonnière mais annuelle, rompant ainsi avec le calendrier des pêches. En 1913, sur les 33 langoustiers bretons armés pour les côtes d'Afrique occidentale, 17 sont douarnenistes. Les Douarnenistes n'ont pas l'exclusivité de la pêche, mais eux seuls en font leur spécialité dès la deuxième décennie du xx^e siècle. La mobilisation des hommes, la pénurie et l'insécurité freinent l'activité durant la première guerre mondiale mais, très vite relancée, elle se normalise dans les années 1920. Malgré les difficultés conjoncturelles liées à la crise économique, elle se développe dans les années trente. Les conditions de l'occupation imposent un nouvel arrêt de l'activité de 1941 à 1945. De 1945 à 1960, elle dynamise le port de Douarnenez qui se modernise.

La langouste verte est présente essentiellement sur deux stocks : le premier sur les côtes du Rio de Oro de Villa Cisneros – actuelle Dakhla – jusqu'au cap Blanc, le deuxième du sud de Nouakchott jusqu'en Gambie. Pêchée à proximité de la côte, elle se concentre dans les eaux territoriales sur lesquelles les États coloniaux ont des attributs de juridiction. Par exemple, la France et l'Espagne imposent un droit exclusif de pêche en faveur de leurs ressortissants à l'intérieur de leurs eaux territoriales⁶. Ainsi, la population de langoustes localisée au sud du cap Blanc évolue dans les eaux françaises de l'AOF, celle du stock nord se situe dans les eaux

5 Par le décret du 9/11/1911, le gouvernement encourage les armements à la « morue d'Afrique » : il accorde des primes aux pêcheurs, qui créent trois sociétés d'armements en Bretagne, dont la « Société de pêche coloniale ».

6 La loi française du 1^{er} mars 1888 interdit la pêche « aux bateaux étrangers dans les eaux territoriales de la France et de l'Algérie en deçà d'une limite qui est fixée à trois milles marins au large de la laisse de basse mer ». Plus tard, le décret royal espagnol du 5 janvier 1925 établit le monopole national de la pêche côtière en eaux territoriales espagnoles.

espagnoles du Rio De Oro. Mais les pêcheurs bretons exercent leur activité dans des eaux territoriales espagnoles sans qu'aucun texte officiel ne les y autorise.

En effet, une convention franco-espagnole du 27 juin 1900 délimite les possessions françaises et espagnoles sur la côte du Sahara et sur la côte du golfe de Guinée. En échange d'une reconnaissance de droits sur le cap Blanc, la France accorde aux pêcheurs espagnols des droits exclusifs de pêche dans la baie du Lévrier. Cette convention, très favorable aux pêcheurs espagnols, ne prévoit pas de condition de réciprocité car, lorsqu'elle a été signée en 1900, aucun bateau français ne fréquentait cette zone. La naissance de la pêche langoustière modifie le bien-fondé de cette convention : elle contribue à donner au territoire mauritanien et à ses franges immédiates un caractère de front pionnier. L'attrait maritime de la région incite le gouverneur de la Mauritanie à réclamer une modification des frontières⁷ et, dès 1909, les patrons-armateurs, soutenus par les élus politiques, demandent pour les ressortissants français le droit de pêcher le long des côtes du Rio de Oro jusqu'au cap Barbas. Les frontières discutées et disputées suscitent des luttes entre les puissances coloniales française et espagnole. La pêche devient un enjeu car, au début du ^{xx}e siècle, elle représente le seul intérêt économique de ces régions lointaines. Cependant, aucune requête en faveur des pêcheurs français n'aboutit : sans autorisation officielle, l'activité langoustière reste à la merci d'une tolérance aléatoire du gouvernement espagnol⁸. Le statu quo est maintenu jusqu'en 1945, la pêche langoustière ne bénéficiant d'aucune réglementation. L'absence d'une législation spécifique et adaptée augmente le risque de la destruction des fonds et précarise la position des marins bretons. La fragilité de la situation est durement ressentie lors des périodes difficiles – crise économique des années 1930, guerre d'Espagne et seconde guerre mondiale – et s'accroît après 1945. En effet, en 1949, puis en 1955, les Espagnols ne tolèrent plus les pêcheurs langoustiers français dans leurs eaux territoriales. Les incidents de pêche avec les autorités espagnoles se multiplient. Sans doute faut-il y voir l'influence de la juridiction internationale : en 1945, le président Truman envisage une extension de la souveraineté maritime des États et, par ailleurs, la Convention de Londres dite de l'*overfishing*⁹, signée

268

7 Voir au Centre historique des archives nationales, fonds de l'AOF, Affaires étrangères, série F, 1809-1920. Microfilm : 200 MI 643. La sous-série 8F1 présente la délimitation du Rio de Oro de 1900 à 1915 et la sous-série 8F2 précise une délimitation du droit de pêche dans les eaux espagnoles du Rio de Oro de 1909 à 1915. Le dossier comporte divers documents, les rapports émanant du gouvernement de l'AOF constituent la majorité des documents

8 Voir au Centre des archives diplomatiques de Nantes, fonds des anciennes colonies, Dakar, carton 45, note du gouvernement de l'AOF le 14 avril 1937.

9 Synonyme de surpêche : exploitation d'une pêcherie au-delà de ses possibilités.

le 4 avril 1946 par douze pays¹⁰, fait naître un consensus autour de mesures protectrices des ressources maritimes.

En attendant la signature d'un éventuel accord international, les bateaux doivent solliciter un permis délivré par les autorités de Villa Cisneros. La notion du « permis de pêcher » apparaît donc pour la pêche sur les côtes du Rio de Oro. Au-delà d'une simple activité économique, la pêche langoustière a représenté un véritable enjeu géopolitique entre la France et l'Espagne : sans cependant déboucher sur un accord écrit, elle est restée une pêche tolérée non réglementée qui tend vers une marchandisation de la ressource au cours des années soixante.

Adaptation et spécialisation du modèle artisanal

Pour pêcher la langouste verte au large du Rio de Oro, les Douarnenistes font construire, dès 1913, des dundées voiliers à vivier de 52 pieds de quille, de 100 tonnes. Ces bateaux, appelés les « mauritaniens de Douarnenez », sont construits aux Sables-d'Olonne et à Camaret, Douarnenez ne disposant pas de chantiers suffisants.

La voile est privilégiée du fait de la longueur des traversées des ports bretons jusqu'aux lieux de pêche – de quinze à trente-cinq jours en fonction du vent et des intempéries. La longueur des traversées au retour peut être préjudiciable à l'activité en provoquant la mortalité des deux tiers de la cargaison¹¹. Il faut attendre les années 1930 pour voir s'installer les premiers petits moteurs sur des langoustiers tous supérieurs à 100 tonnes. Les moteurs, mêmes s'ils se généralisent, sont uniquement utilisés comme complément au grément. Les langoustiers mauritaniens restent donc encore, à la veille de la seconde guerre mondiale, des voiliers.

Après celle-ci, la modernisation de la flottille s'impose comme une évidence. Elle se caractérise par une augmentation moyenne du tonnage par navire – supérieur à 200 tonnes – avec des viviers plus importants, et par un allongement du bateau – supérieur à 30 mètres –, ce qui lui donne une ligne plus profilée. La modernisation se traduit également par une accélération de la motorisation. La puissance des moteurs augmente même si les nouveaux langoustiers utilisent toujours une importante voilure pour les traversées.

10 Belgique, Danemark, Eire, Espagne, France, Pays-Bas, Islande, Norvège, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Suède, plus la RFA en 1954, et l'URSS en 1958. Le texte de la convention, très rigide, devant être assoupli, les assez longs travaux du nouveau texte n'aboutissent que le 29 janvier 1959 : voir Jean-Pierre Beurier (dir.), *Droits maritimes*, tome III, *Exploitation et protection de l'océan*, Lyon, Juris, 1998.

11 Voir CHAN, fonds des archives de l'AOF de 1895 à 1958, sous-série 200 MI 1712, 2 G 26 37. Rapport annuel sur l'industrie des pêches dans la baie du Lévrier, année 1926. En cas de calme plat, les traversées durent jusqu'à vingt-cinq à trente jours car les bateaux n'ont pas de moteur.

L'aménagement du bateau s'améliore : construction d'une guérite qui abrite la barre et l'homme de quart – sur les anciens dundées, seul un grand manteau protégeait l'homme de quart des intempéries qui s'amarrait à la barre –, apparition de sanitaires. La modernisation, très sensible dans l'amélioration de la motorisation, touche très peu l'appareillage de commandement. Par exemple, dans le poste de pilotage du *Jep*, construit en 1948, seuls une barre à roue, un compas, un embrayage, une pendule, un baromètre illustrent la modernisation. La radiophonie n'apparaît sur les bateaux qu'en 1948. Ainsi, sur les nouveaux bateaux de l'après-guerre, si l'espace de vie et de travail de l'équipage s'améliore un peu, les progrès sont plus notoires dans la capacité d'accueil et de conservation de la cargaison. La flottille hauturière langoustière des ports bretons ne présente pas les caractères modernes qu'elle a pu prendre dans d'autres ports car, en ce qui la concerne, la modernité technique n'est pas essentielle.

270

L'augmentation des capacités des bateaux a modifié les caractéristiques des structures financières qui s'inspiraient de celles des chaloupes sardinières. Jusqu'au milieu du xx^e siècle, en dehors de quelques rares armateurs, souvent d'origine nantaise, les patrons pêcheurs sont propriétaires de leur bateau. Sur les registres maritimes, le patron est inscrit officiellement comme étant le propriétaire unique du bateau, mais derrière son nom se cachent des copropriétaires officieux, souvent membres d'une même famille, illustration de l'entraide mais aussi de la constitution d'un capital souvent familial et/ou local. Leur titre de propriété résulte uniquement d'un accord verbal fondé sur des rapports de confiance entre le patron et ses partenaires – parents, commerçants du port, agriculteurs des environs. C'est un contrat entre les marins et des terriens qui placent leurs économies dans la nouvelle activité ou qui espèrent, notamment pour les commerçants et les avitailleurs, se constituer une clientèle captive. Il existe donc une réelle mise en réseau des différents acteurs économiques de la ville et de l'arrière-pays. Déclarer le patron comme unique propriétaire permet de respecter la volonté de monopole exclusif de la pêche réservée aux seuls inscrits maritimes qui gardent le contrôle de la flottille. Ce montage financier illustre la capacité du modèle artisanal à optimiser ses capacités en admettant une copropriété de fait acceptée par tous y compris les services fiscaux. Ainsi, au cours de la première moitié du xx^e siècle, le micro-capitalisme douarneniste a été capable de générer une flottille de grande pêche lointaine modernisée et artisanale.

Mais la modernisation de la flottille peut-elle être compatible avec le maintien de la pêche artisanale ? Selon la définition donnée en 1941, toute la flottille douarneniste, y compris les langoustiers qui jaugent plus de 100 tonneaux, est armée à la pêche artisanale caractérisée par un armement exclusif à la part, une direction économique détenue par le patron d'accord avec son équipage, 10 %

au moins du navire appartenant au patron ou à un autre membre navigant de l'équipage. Cependant, en 1947 et en 1948, une décision du Comité central des pêches impose qu'un bateau armé à la pêche artisanale doit être financé à 51 % par le patron propriétaire. Or, avec des unités de pêches de plus en plus grandes, et donc de plus en plus coûteuses, la plupart des patrons ne peuvent supporter la charge de l'autofinancement majoritaire. Pour protéger la pêche artisanale contre l'implantation des armements industriels, le Comité Local des Pêches de Douarnenez propose un assouplissement de la mesure : d'une part les autorisations de construction sont délivrées aux inscrits maritimes à condition qu'ils naviguent à bord et qu'ils aient une part de propriété dans le financement de l'unité neuve, d'autre part les noms de tous les autres copropriétaires doivent figurer sur l'acte de francisation. Avec leur insertion sur l'acte de francisation, les investisseurs, de plus en plus nombreux et d'une origine de plus en plus lointaine, se transforment en véritables quirataires. Les réseaux financiers s'élargissent et, en même temps, les liens entre les investisseurs et la population maritime s'étiolent, mais à Douarnenez le principe d'une flottille artisanale est préservé.

Ainsi, le développement de la pêche langoustière, et notamment la construction d'unités plus importantes, a nécessité un élargissement du microcapitalisme local et une reconnaissance officielle et juridique de l'existence des copropriétaires. Cette évolution financière et juridique de l'après-guerre annonce l'évolution vers les sociétés d'armements des années soixante.

Les techniques de pêche des langoustiers, dits « mauritaniens », à la langouste verte

La pêche ne s'effectue pas directement depuis le bateau-mère, car son tirant d'eau ne l'autorise pas à s'aventurer près de la côte, deux annexes en bois d'environ deux tonnes, motorisées depuis les années vingt, sont nécessaires pour prélever les crustacés. Les filets sont mouillés à proximité du rivage dans la zone agitée des rouleaux, pratiquement posés sur le fond, et perpendiculairement à la côte. Ils sont relevés quotidiennement au lever du jour.

Quatre marins composent l'équipage de l'annexe : l'un tient la barre, les autres tirent les filets. Le premier à tirer les filets mouillés et lourds a un travail pénible, qui nécessite un effort physique important. Dans un souci de répartition des tâches, les quatre marins échangent régulièrement leur poste. La durée de ces opérations dépend du nombre de séries de filets utilisées et de l'endroit où ils sont mouillés. Il faut compter en moyenne deux heures pour mouiller une dizaine de séries et quatre heures pour les relever. Les filets sont transbordés manuellement à bord du langoustier, et délicatement pour ne pas abîmer les langoustes. Les langoustes démaillées sont comptées et mises en vivier, où elles sont conservées vivantes jusqu'au port de débarquement. Les marins travaillent

sans relâche jusqu'à ce que tous les filets soient nettoyés ; leur entretien est assuré par les marins qui en prennent d'autant plus soin qu'ils en sont propriétaires : en amont, les marins tannent leurs filets une fois par semaine pour les protéger du sel ; en aval de la pêche les filets abîmés sont ramendés. En fonction des zones de pêche, les filets sont plus ou moins abîmés : ils s'accrochent et se déchirent dans les fonds rocheux. Certains coins sont plus ravageurs que d'autres.

Les lieux de pêche à la langouste verte sont spécifiques. Par tâtonnement d'abord, puis très vite par expérience, les « Mauritanien » s'approprient la côte inconnue du Rio de Oro. La découverte des zones de pêche est le résultat d'une recherche et d'un travail d'exploration de toute la côte. D'une génération à l'autre, d'un patron à l'autre, par observation et entraînement quotidien, par création ou amélioration des techniques, ils maîtrisent savoir et savoir-faire. Le Rio de Oro devient leur front pionnier. Ils nomment cet espace avec leur vocabulaire et réalisent leur propre carte comme moyen de mémorisation, comme instrument de conquête des lieux de pêche, et comme outil de travail. Ils construisent ainsi un savoir géographique original. Ils personnalisent les lieux en leur donnant des noms bretons qu'ils choisissent en fonction de l'aspect du littoral, en référence à la faune, ou en donnant une indication de pêche.

272

Cette connaissance des zones de pêche et leur appellation est l'une des spécificités des « Mauritanien » : « ils connaissent la côte comme personne »¹². Les marins espagnols fréquentant le littoral du Rio de Oro dénomment avec leurs propres noms, dans leur propre langue, leurs lieux de pêche. Chacun a son langage technique, son code, incompréhensible pour les non-initiés. Les marins prennent l'habitude de pêcher dans telle ou telle zone et se l'approprient. Dès qu'un lieu ne donne plus, les langoustiers l'abandonnent et arpentent la côte de l'AOF et au-delà, de Dakhla à la Gambie, en fonction des saisons.

MODERNISATION ET INTENSIFICATION DE LA PÊCHE DANS LES ANNÉES 1950-1960

Au milieu des années mil neuf cent cinquante, la pêche à la langouste verte devient difficile au nord du cap Blanc pour des raisons politiques ; comme par ailleurs le stock s'épuise, les pêcheurs bretons recherchent des solutions. Ainsi qu'ils l'ont déjà fait au début du xx^e siècle, ils prospectent à la recherche de nouvelles zones de pêche ou d'une nouvelle ressource. Mais ailleurs, notamment aux Antilles, ils sont rejetés hors des eaux territoriales,

¹² Jacques Maigret, *Contribution à l'étude des langoustes de la côte occidentale d'Afrique, crustacea, decapoda, palinuridea Panulirus regius brito Capello, 1864, Palinurus Mauritanicus Gruvel, 1911*, thèse de doctorat ès sciences naturelles, Université d'Aix-Marseille, 1978. Le biologiste Jacques Maigret a travaillé avec les marins bretons en embarquant à plusieurs reprises sur les langoustiers. Cette citation est extraite d'un entretien effectué à Paris en 1997.

de plus en plus réglementées. Ils doivent respecter une règle nouvelle que bien souvent ils ne connaissent pas ; sans accord, ils doivent quitter les lieux. Cette soumission à la règle est pour les marins une contrainte nouvelle, qui se renforce au cours des années mil neuf cent soixante. Comme la solution n'est pas dans un autre lieu, ils la trouvent dans un autre produit : la langouste rose, *Palinurus Mauritanicus*. Le nouveau produit est présenté par le directeur du Laboratoire des pêches de Nouadhibou à l'administrateur du quartier de Douarnenez¹³. Ainsi, l'exploitation de la langouste rose se fait sur incitation des pouvoirs publics. Elle se pêche dans des eaux plus profondes, plus éloignées du littoral, donc dans des eaux libres ; elle constitue ainsi un nouvel eldorado, un débouché pour les navires langoustiers spécialisés. Se développant au milieu des années cinquante, elle apparaît comme une pêche de substitution à la langouste verte. La pêche à la langouste rose inaugure un nouveau cycle dans la pêcherie langoustière, chaque cycle dépendant de la capacité de la ressource à se reproduire et à résister à la pression exercée par une flottille plus importante et modernisée.

Zones et techniques de pêche

Le lancement de la pêche de la langouste rose par les pêcheurs de Camaret dès 1955 offre aux pêcheurs bretons de nouvelles zones de pêche à exploiter. La langouste rose est abondante sur le plateau continental où elle se déplace le long des talus, en fonction des saisons, des pontes et des mues, qui surviennent d'août à décembre. En fin d'été et en automne, elle se concentre sur le plateau à une profondeur plus faible – 150 m – et redescend plus profondément en hiver. L'essentiel de la pêche se fait au large du banc d'Arguin. Elle privilégie les eaux froides, entre 12 et 15° C, résiste à des températures basses, mais ne supporte pas les températures élevées, et meurt au dessus de 23° C. Elle a besoin d'eaux d'autant plus oxygénées que la température est élevée¹⁴.

Pour prélever ce nouveau produit, des adaptations techniques s'imposent sur les langoustiers mauritaniens. L'équipement d'un sondeur s'avère indispensable pour maîtriser des fonds très accidentés et éviter les pertes d'engins. Pour s'approprier les fonds et les fosses, les pêcheurs élaborent les cartes des lieux « pêchant », privilégiant les versants sud – vaseux et en pente douce. Les marins utilisent comme repères les coordonnées géographiques, donnent parfois des noms aux fosses, mais ces zones de pêche sont moins humanisées que celles

13 Voir les archives du Service Historique de la Marine à Brest, correspondance du quartier de Douarnenez, 11W 385. Lettre du chef du Laboratoire des pêches maritimes de Port-Étienne, Vincent Cuaz, à l'administrateur du quartier de Douarnenez, le 21 avril 1955.

14 Toutes les indications d'ordre hydrologique, biologique ou de nature des fonds sont extraites de la thèse de Jacques Maigret.

de la pêche à la verte. Ici, l'utilisation d'une nouvelle technique a modifié les comportements. Comme pour les autres pêches, le savoir s'acquiert par l'observation, facilitée par la technique ; les patrons se l'approprient rapidement et se le transmettent. Avec la volonté de rentabiliser les zones de pêche, patrons, armateurs et constructeurs se lancent dans de nouvelles techniques de pêche et dans la construction de nouveaux bateaux.

274

Cette nouvelle pêcherie impose de nouvelles structures techniques, notamment de nouveaux engins de pêche pour le prélèvement en eaux profondes : des filières de casiers et des chaluts. La technique des casiers est bien connue des pêcheurs bretons qui la pratiquent pour les crustacés sur les côtes bretonnes : 40 à 100 casiers sont amarrés sur une filière lestée par une gueuse de 25 à 30 kg ; signalée en surface par une bouée, elle est mouillée sur des fonds rocheux à des profondeurs de 200 à 400 m. Les filières restent à l'eau de un à trois jours. Elles sont relevées à l'aide d'un cabestan, puis les casiers, délestés des langoustes, sont immédiatement remouillés. Chaque bateau travaille en moyenne avec quelques centaines puis un millier de casiers.

Le chalut est initialement prévu pour pêcher l'appât des casiers. Très vite, cependant, cette technique est utilisée pour pêcher les langoustes sur les versants vaseux des fosses et sur le plateau. Il s'agit de petits chaluts qui peuvent contenir une tonne de langouste. À l'automne, lors de la mue, les concentrations de langoustes sur les hauteurs – 180 à 220 m – permettent des captures importantes de langoustes molles. En dehors de cette période particulière, le chalutage se pratique peu car il doit être utilisé à des profondeurs supérieures, dans des conditions de fonds plus difficiles. La pêche au chalut est liée au développement de la congélation qui permet de conserver les langoustes molles et tout type de langouste pendant la période des eaux chaudes. Cette innovation technique liée à la conservation modifie la conception du bateau « mauritanien ». Les bateaux spécialisés dans la pêche à la langouste verte sont adaptables aux nouvelles techniques. Mais les coûts de transformation étant très importants, il est préférable de construire de nouvelles unités. Diverses expériences de constructions sont menées dans les années mil neuf cent soixante tant par la taille, le tonnage, les matériaux de construction que par les techniques de pêche et de conservation utilisées sur chaque unité. Au-delà des particularités de chaque navire, on peut en définir deux types : le langoustier mixte et le congélateur pur.

Le *Gotte*, construit en 1956 aux Chantiers Le Gall de Douarnenez, est le premier langoustier dit mixte conservant la langouste vivante et congelée. À Douarnenez et à Camaret, ces bateaux ont les mêmes caractéristiques. Le langoustier vivier-congélateur est en bois, doté de superstructures métalliques.

Leur jauge varie de 100 à 300 tonneaux en fonction de la taille des bateaux : de 29 à 37 m de long, environ 8 m de large, de 4 à 5 m de tirant d'eau. Ces grosses unités ont des capacités de conservation importantes : un vivier de 15 à 30 tonnes et un congélateur de 20 tonnes en moyenne. Le vivier occupe la partie centrale du bateau. Dans quelques langoustiers mixtes, des cuves remplacent le vivier.

Des constructions nouvelles, orientées sur la congélation exclusive, sans vivier ni cuve, sont également mises en chantier, ce sont des congélateurs purs à l'exemple du *Françoise-Christine* lancé à Camaret, en février 1959¹⁵. Les unités spécialisées dans le produit congelé sont plus petites que les langoustiers mixtes mais dotées d'un moteur plus puissant, car elles privilégient le chalut comme engin de pêche. Pour la première fois, le fer et l'acier sont utilisés pour la construction de langoustiers. Ces unités ont une activité langoustière limitée car elles ne sont pas rentables : pour conditionner un kilo de queues, il faut pêcher trois kilos de langoustes vivantes car seule la queue est conservée, la tête étant rejetée à la mer. Rapidement, ces unités sont reconverties, sans vivier, ce type de bateau étant moins spécialisé et donc facilement adaptable à d'autres pêches.

Le développement de la flottille illustre un investissement massif. Mais les hésitations et les tâtonnements techniques dans les constructions montrent l'incohérence de cet investissement. Pour les constructeurs, c'est un temps de tâtonnements opportunistes : toutes les tentatives méritent la prise de risque. C'est le temps de la précipitation, par peur pour les armateurs, les constructeurs et les nouveaux patrons de ne pas profiter de « l'or rose ». En fonction des aménagements choisis, le coût d'un langoustier mauritanien se situe en 1960 aux alentours du million de francs, allant jusqu'à 1,5 million pour les plus gros¹⁶. Parfois le bateau est financé par les actionnaires et par un crédit bancaire. Quel que soit le prix de revient des navires et leur taille, ils sont de plus en plus nombreux à travailler dans les eaux africaines, leur coût imposant une intensification du travail à bord pour rentabiliser au plus vite l'outil de production. Le tournant des années 1950-1960 est marqué par une frénésie de construction, l'accentuation de l'effort de pêche ayant pour corollaire une inévitable augmentation des tonnages

De nouvelles structures financières : la naissance des sociétés d'armement des années soixante

Les sociétés d'armements sont favorisées par le décret du 17 décembre 1954 qui facilite le renouvellement de la flotte de commerce et de pêche en instituant

15 *La Pêche maritime*, n° 984, mars 1960, p. 156.

16 François Carré, « La pêche lointaine de la langouste à Camaret et à Douarnenez », *Bulletin de la section de géographie*, t. LXXVIII, années 1965-1966, p. 163-284, *loc.cit.* p. 186.

un système de crédit à moyen terme à taux réduit et garanti par l'État. Le gérant d'un navire est lié au prêt bancaire, car il est nommé pour la durée du prêt. À Douarnenez, contrairement à Camaret, il n'existe plus de patron propriétaire de navire ; au mieux, celui-ci dispose de quelques parts dans la société d'armement, il a perdu le contrôle de la flottille au profit des armateurs qui sont des hommes liés au monde maritime – voiliers, constructeurs ou avitailleurs – ou à celui des négociants. Pour les premiers, leur investissement est un débouché pour leur activité, pour les seconds, un placement, mais aussi un moyen de diversifier leur activité. Les armateurs ont des liens entre eux, car ils possèdent des parts sur plusieurs bateaux, et diversifient ainsi leurs investissements, ce qui est un moyen de limiter les risques.

276

Phénomène déjà constaté, l'horizon géographique des quirataires s'élargit : les non Bretons sont plus nombreux qu'auparavant, surtout à Douarnenez sans ville importante à proximité, comme c'est le cas de Brest pour Camaret. Ni Douarnenez ni Camaret ne disposent de ressources financières suffisantes pour une flottille en pleine croissance. L'investissement du quirataire est financier et spéculatif. Certains petits quirataires investissent dans le but d'obtenir un complément de retraite ou de réaliser un placement pour leurs enfants. Ils ont conscience d'intégrer un système capitaliste et espèrent des retombées financières importantes, ce qui est sans doute le cas car on retrouve sur des listes plusieurs membres d'une même famille. Mais certains d'entre eux ignorent le risque juridique : en cas de déconfiture financière, dans une société en nom collectif les quirataires sont responsables sur leurs biens propres de manière solidaire. À quelques exceptions près, et contrairement aux pratiques de la période précédente, en dehors du patron du navire, très peu d'autres patrons pêcheurs participent financièrement à l'armement des langoustiers « mauritaniens ».

Les quirataires qui avaient rapidement investi dans les premières constructions, ont perçu des dividendes substantiels, entre 6 et 15 % de l'apport initial. Mais, à partir des années 1962-1963, lorsque les difficultés s'accéléraient, les quirataires reconnus solidairement responsables du passif d'un navire, vis-à-vis des banques ou des fournisseurs, furent tenus de rembourser les dettes, ce qui provoqua un mouvement de panique dans un milieu peu informé, et qui attendait seulement des dividendes. Lorsque les langoustiers perdirent leur intérêt financier, les quirataires retirèrent leurs capitaux, et ce d'autant plus facilement qu'ils n'avaient pas de liens affectifs avec la ville concernée.

Cela illustre encore davantage la rupture dans l'activité langoustière : avec des navires modernes congélateurs ou mixtes, les armements passent au cours de cette période du stade d'un microcapitalisme familial local à un stade semi-industriel avec un recrutement financier élargi, en ayant recours aux banques. Le

développement du capitalisme, marqué par des acteurs souvent opportunistes, donne naissance à une activité lucrative, et cette pêche langoustière devient dès lors la spécialité de deux ports bretons : Camaret, qui en fait une monoactivité, et Douarnenez, qui maintient une plus grande diversité de ses pêches.

Mais la ressource fragile ne survit pas à l'intensification du prélèvement d'une flottille d'une soixantaine de navires modernisés, et le stock s'épuise. La nécessité de rentabiliser les outils de production amène les armateurs à rechercher de plus en plus loin de nouveaux territoires d'usage¹⁷ riches en ressource : les prospections dans les eaux américaines ou d'Afrique du Sud provoquent un chassé-croisé des « Mauritanien » bretons sur l'Atlantique et au sud de l'océan Indien. Par ces initiatives souvent risquées – campagnes de plusieurs mois sans parfois une rémunération en retour –, les marins renouent avec l'esprit pionnier qui les anime depuis le début du xx^e siècle. Mais, dans le contexte de l'édification du droit de la mer et de l'extension des eaux territoriales, elles deviennent de plus en plus aléatoires : les pêcheurs sont rejetés des eaux territoriales et les espoirs d'exploitation de nouveaux territoires se réduisent. À la fin des années mil neuf cent soixante, la situation est critique : la plupart des langoustiers sont désarmés, et une grande partie de la flottille est vendue à l'étranger. L'« or rose » a été éphémère ; il a mobilisé des capitaux importants, mais ces derniers ont quitté le port dès les premières difficultés.

MONDIALISATION, RÉGLEMENTATION, BANALISATION ?

En 1970, l'activité de la « rose » renaît sur le Banc d'Arguin et survit pendant une vingtaine d'années en limitant l'effort de pêche à une flottille de 15 puis de 10 unités entre les deux ports de Douarnenez et de Camaret. Le système langoustier tente une nouvelle fois de s'adapter dans un contexte économique et surtout politique radicalement différent. Contrairement à l'euphorie de la période précédente, la production est raisonnée. Des armements industriels organisent à Douarnenez, et contrôlent à Camaret, le système de production. Les pouvoirs publics mauritaniens s'émancipent de l'ancienne métropole coloniale et souhaitent contrôler la production halieutique dominée par les flottilles étrangères. Alors que les hommes politiques mauritaniens désirent s'approprier leur richesse maritime, la France perd sa souveraineté dans ce domaine, et l'activité langoustière échappe au contrôle des armateurs français pour être organisée par la CEE.

17 Zone de pêche que les marins bretons s'approprieraient.

Au tournant des années 1960-1970, la mutation du monde de la pêche s'accélère. La législation maritime impose aux « mauritaniens » d'être armés à la grande pêche¹⁸, ce qui implique pour les patrons de passer l'examen de patron de pêche¹⁹. Cette modification inscrit l'activité dans un processus d'industrialisation ; l'armement *France Langouste* est créé : c'est une société anonyme composée de sept actionnaires. Sa structure est nouvelle mais sa composition humaine est caractéristique de l'armement des années mil neuf cent soixante : un groupe d'hommes liés par des amitiés solides et anciennes, des personnalités déjà investies dans la pêche langoustière et des nouveaux venus. Ainsi, par le jeu des amitiés croisées, un industriel breton Gwen-Aël Bolloré, un industriel vivant en Mauritanie Émile Beck, un patron pêcheur, un avocat et des hommes d'affaires parisiens... se retrouvent liés dans la société. Au cours des années soixante-dix, le recrutement financier s'élargit avec l'entrée d'un nouvel investisseur parisien Laurent Négro, fondateur de l'agence du travail intérimaire *BIS*.

Après les déboires financiers de la fin des années 1960 – chute de 70 % entre 1965 et 1968 de la part nette d'un homme d'équipage d'un « mauritanien » –, les marins pêcheurs ne veulent plus risquer l'aléatoire des rémunérations à la part : ils demandent et obtiennent un salaire fixe. Alors que dans la plupart des ports français le salariat a été imposé par les armateurs dans le contexte capitaliste de la pêche industrielle, à Douarnenez le salariat se développe dans la pêche langoustière à la demande des marins. Il s'agit d'un minimum garanti mensuel, auquel s'ajoute une prime proportionnelle à la pêche. Les salariés de l'armement langoustier de Douarnenez choisissent la prime au tonnage plutôt qu'à la vente par crainte d'une baisse des cours, ils misent sur leur compétence, et sur la survie de l'activité avec une flottille réduite. Les difficultés de la fin des années mil neuf cent soixante ont fait perdre aux marins douarnenistes le goût du risque. Les « Seigneurs de la mer » deviennent des marins salariés et se banalisent dans une société rationalisée qui cherche une meilleure rentabilité. À *France Langouste*, les patrons salariés ont perdu leur indépendance face à une direction autoritaire et rigoureuse. L'armement camarétois conserve quant à lui un caractère artisanal : patron propriétaire en partie du navire, société de quirataires, rémunération à la part. Les Camarétois veulent maintenir leur

18 Voir les Archives des affaires maritimes de Camaret, boîte Mauritanie, note de la direction Bretagne Vendée à l'administrateur de Camaret, Nantes le 11 mai 1973. – Dispositions de l'arrêté n° 280 GM.2 du 24 janvier 1973.

19 *Ibid.*, Administrateur de Douarnenez à Nantes, le 7 mai 1973, obligation prévue par l'article 11 de l'arrêté numéro 28 du 21 juin 1971.

indépendance en restant propriétaire de la flottille ; trois d'entre eux sont gérés par l'armement Kuhn de Brest.

Le mode de rémunération différent dans les deux ports est un des éléments de leur dualité. La pêche langoustière se maintient à Douarnenez, mais l'enthousiasme n'y est plus ; le système survit mais l'activité s'est banalisée et est minoritaire dans le port. Au contraire, durant cette période de survie, Camaret confirme son rôle de premier port langoustier d'Europe et se rattache aux valeurs traditionnelles qui ont façonné l'image des « Mauritaniens ».

Durant les années 1970-1980, les armements sont plutôt rentables. En attendant le renouvellement des accords, ils hésitent à moderniser leur vieille flottille cherchant à exploiter le plus longtemps possible les navires en service, tant qu'ils sont autorisés à pêcher dans les eaux mauritaniennes. L'activité est plus structurée mais toujours aussi aléatoire. Après les patrons, les armements perdent à leur tour le contrôle de l'activité, qui devient, dès 1973, dépendante de la volonté du gouvernement mauritanien qui octroie les autorisations de pêche et en fixe le prix.

Une activité contrôlée par les pouvoirs publics mauritaniens

Au lendemain de l'indépendance, la République islamique de Mauritanie²⁰ veut former un armement national et des marins pour tirer profit de la rentable pêche langoustière. Au cours des années mil neuf cent soixante, en se rapprochant d'autres États comme l'Espagne, la RIM affirme sa volonté de rompre les liens privilégiés avec la France et, en 1972, elle dénonce les accords de coopération mis en place en 1961. Elle affirme sa pleine souveraineté dans ses choix économiques – création de l'Ouguiya en 1973, départ de la zone du franc CFA, mauritanisation des secteurs économiques, fin des franchises et des privilèges qui débouchent sur la politique des licences – et sur son espace maritime en étendant ses eaux territoriales et réglementées. Dans ces conditions, l'exercice de la pêche langoustière est rendu plus difficile par la réglementation mauritanienne, et les acteurs s'interrogent sur la survie de la pêche langoustière héritée du colonialisme.

Au tournant des années 1970-1980, la Mauritanie connaît des changements politiques. Le pays, dirigé par le Comité militaire de salut national, décide un « redressement national » en s'appuyant sur le secteur maritime, lequel, avec l'extraction minière, représente le deuxième secteur moderne de l'économie. L'administration maritime, qui avait été diluée dans des départements plus vastes, est de nouveau érigée en « Ministère

²⁰ Ensuite RIM.

des pêches et de l'économie maritime »²¹, et adopte, à la fin de 1979, une nouvelle politique des pêches²², qui accroît les exigences pour les pêcheurs langoustiers.

En édifiant une législation maritime, l'État mauritanien expose ses droits et les devoirs des nations du Nord peu soucieuses jusqu'alors de la préservation des ressources halieutiques des eaux de leurs anciennes colonies. Comme la plupart des pays du Sud, et conformément aux conférences de l'ONU sur le droit de la mer, la Mauritanie étend sa souveraineté maritime sur une zone de 200 milles nautiques. Le droit de pêcher est conditionné à l'embarquement de marins mauritaniens dans un souci de formation et au paiement d'une redevance, nommée licence ou droit de pêche, dont les prix croissants augmentent les charges d'exploitation des langoustiers bretons. Durant cette dernière période, Louis Kuhn, directeur de l'armement Kuhn, chargé des négociations pour toute la flottille langoustière bretonne, s'ingénie à maintenir en vie un système de licence de plus en plus coûteux et de plus en plus tracassier. Les armateurs acceptent également, par nécessité de survie, mais avec réticence, le projet d'un armement mixte qui signifie à court terme le transfert des techniques, des capitaux et des hommes de la France à la Mauritanie, projet qui, pour différentes raisons techniques et politiques, n'aboutit jamais. Et même si la RIM s'est montrée intéressée par l'appropriation de la pêche langoustière, sa spécificité technique en fait encore au milieu des années mil neuf cent quatre-vingt, une pêche française que les Bretons veulent à tout prix conserver.

280

Avec l'extension des eaux territoriales, la pêche à la langouste rose se pratique dans les eaux mauritaniennes. En vendant des droits de pêche, les différents gouvernements mauritaniens ont privilégié la rente halieutique mais n'ont pas établi de politiques visant à préserver la ressource. Dans le cadre des négociations bilatérales, les exigences mauritaniennes se sont accrues ; à la demande des producteurs bretons, elles sont remplacées par des négociations communautaires, par lesquelles s'ouvre une ultime période pour l'activité langoustière de Douarnenez et de Camaret.

21 Mahmoud Chérif, *Mécanismes de régulation de l'accès et d'allocations de la ressource en République islamique de Mauritanie*, communication du séminaire national sur l'aménagement des pêches en République islamique de Mauritanie. Nouadhibou, 16-19 février 2002. – Texte broché transmis par l'auteur.

22 Christine Le Coeur, *La Pêche en Mauritanie : du désert à la mer ou l'appropriation d'un espace halieutique*, thèse de géographie, université Montpellier 3, 1994.

Récapitulatif de l'évolution des eaux territoriales mauritaniennes
et des revendications de la RIM

Date	Eaux mauritaniennes	Autorisation de pêche accordée par la RIM
1962	Eaux territoriales à 6 milles et 6 milles réservés ²³	Pas de licence française, car les bateaux bretons pêchent alors dans des eaux encore libres
1967	Eaux territoriales à 12 milles	<i>idem</i>
1972	Eaux territoriales à 30 milles	<i>idem</i>
15/02/1973 ²⁴	30 milles	25 \$ US / TJB ²⁵ + 2 marins mauritaniens – 20 licences pour langoustiers bretons –
1974	30 milles	30 \$ US / TJB + 2 marins mauritaniens – 20 licences pour langoustiers bretons –
26/03/1975	30 milles	40 \$ US / TJB + 2 marins mauritaniens – 11 licences pour langoustiers bretons –
1976 ²⁶ à 1979	30 milles	80 \$ US / TJB + 3 marins mauritaniens – 11 licences pour langoustiers bretons –
28/02/1978	Eaux territoriales à 70 milles et ZEE ²⁷ de 200 milles	<i>idem</i>
1980 à 1983		240 \$ US / TJB + 3 marins mauritaniens – 11 licences pour langoustiers bretons –
1983 à 1987		350 \$ US / TJB + 3 marins mauritaniens – 8 licences pour langoustiers bretons – 250 \$ US / TJB + 2 marins mauritaniens – 2 licences pour langoustiers bretons –

L'intervention communautaire entre espoir et désillusion

Face aux exigences mauritaniennes, les pêcheurs langoustiers bretons se tournent vers la CEE. Depuis les conventions de Lomé de 1975 et 1979, la CEE favorise « dans le cadre des coopérations industrielles, financières et techniques, dans les États ACP²⁸ qui en manifestent l'intérêt, le développement de la pêche et des industries afférentes »²⁹. En 1983, les pouvoirs de la CEE dans le domaine

23 L'expression « eau réservée » est un moyen d'étendre de façon détournée les eaux territoriales : ce sont les zones de pêche réservées aux navires de l'État côtier.

24 Voir les archives des affaires maritimes de Camaret, boîte Mauritanie, accord annuel confirmé par le Protocole de la pêche du 14 mars 1973.

25 Tonneaux de jauge brute.

26 Début des accords trisannuels.

27 ZEE : zone économique exclusive de 200 milles marins. Cette notion est développée lors de la troisième conférence du droit de la mer de l'ONU qui se déroule de 1973 à 1982 et qui aboutit à la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer signée en décembre 1982 à Montego Bay.

28 ACP : organisation « Afrique, Caraïbes, Pacifique ».

29 Voir les archives de l'Union des armateurs à la pêche de France, dossier Mauritanie. – Extrait du J.O. des Communautés européennes, n° L25/122 du 30 janvier 1976, protocole n° 7, annexe.

des pêches se renforcent³⁰ : lorsque les accords bilatéraux existants expirent, la Communauté se substitue aux pays membres dans leurs relations avec les pays en développement. Ainsi, l'accord négocié, après de longues négociations, entre la CEE et la République islamique de Mauritanie, en 1987, s'inscrit dans le vaste réseau d'accords de pêche de la CEE avec divers pays ACP.

L'accord est, dans un premier temps, porteur d'espoir pour les langoustiers bretons. Les armateurs payent une redevance annuelle réduite, la Communauté la complète en versant une compensation financière à la Mauritanie. Le Portugal, dernier entrant de la CEE et ayant également un accord bilatéral avec la Mauritanie, revendique le droit de pêcher la langouste. La CEE répartit les autorisations de pêche entre les flottilles langoustières françaises et portugaises. Le protocole précise que les langoustiers sont des caseyeurs³¹ mais, à titre dérogatoire pendant la première année d'application du protocole, les navires portugais peuvent utiliser des filets maillants. À partir du 1^{er} juillet 1988, tous les bateaux doivent travailler avec des casiers.

282

Grâce à la durée de l'accord, à la réduction du coût des licences, aux aides nationales et communautaires, les armements envisagent la modernisation, voire le renouvellement de la flottille. En 1987, l'avenir de la pêche langoustière apparaît florissant. Pourtant, c'est à partir de cette date que s'annonce la mort de la pêche langoustière finistérienne en Mauritanie qui représentait, dans les années 1980, 15 % du chiffre d'affaires du port de Douarnenez et 75 % de celui de Camaret. En effet, dès septembre 1987, la flottille portugaise devient supérieure à la flottille française³², qui perd l'exclusivité et le monopole de la pêche langoustière dans les eaux mauritaniennes. Les Français reprochent aux Portugais l'utilisation du filet maillant. La concurrence sur la zone de pêche se développe entre les deux flottilles, les relations se tendent et se dégradent à tel point qu'à l'automne 1988 « des armes à feu ont été utilisées »³³. Pour les « mauritaniens » bretons, les contraintes politiques rendent difficile leur vie de marins et aggravent leurs conditions de travail. Ils craignent pour leur activité et pour la préservation de la ressource. À partir du 1^{er} juillet 1988, les filets maillants sont interdits pour la langouste, ils sont autorisés, comme les chaluts, pour pêcher l'appât et uniquement jusqu'au 31 octobre 1989.

Avec l'augmentation de la flottille, la pression sur les stocks augmente. La situation d'équilibre maintenue depuis le début des années soixante-dix évolue vers

30 Dominique Sorain, « La modernisation de la pêche et son adaptation à l'Europe bleue », *Regards sur l'actualité*, n° 228, fév. 1997, p. 19.

31 Bateau pêchant exclusivement aux casiers.

32 Voir les Archives de la CEE, direction générale des pêches, XIV/A/2. Background note sur l'Accord CEE/Mauritanie, pêche à la langouste.

33 *Ibid.*, Note « briefing » sur les relations de pêche avec la Mauritanie.

une situation de surpêche. Les capacités de prélèvement du stock sont largement dépassées. Pour les armateurs français, la baisse des rendements s'explique par l'arrivée des Portugais³⁴ : 882 tonnes en 1986-87, 638 en 1987-88 et 346 en 1988-89. Le rendement moyen est passé de 400 à 200, puis à 60 kg par jour³⁵.

La raréfaction de la ressource halieutique provient de la surexploitation des fonds. L'État mauritanien a mis en place une politique lui permettant de récupérer des devises par la vente des licences mais pas une politique suffisamment protectionniste de la ressource en définissant des TACs³⁶, et en vérifiant le respect de l'interdiction de tel type d'engins de pêche. Les mesures prises n'ont pas réussi à préserver le stock dont la zone d'exploitation se réduit à une peau de chagrin. La zone n'est plus rentable pour les langoustiers bretons. Ayant l'autorisation de pêcher uniquement aux casiers et sans possibilité de pêcher l'appât, les bateaux douarnenistes s'arrêtent en 1989 et ceux de Camaret en 1990. De 1987 à 1990, trois éléments sont à l'origine de la destruction du stock : la « surpêche » du fait de l'augmentation des capacités de pêche lors des accords CEE-Mauritanie, la « fausse-pêche » des flottilles étrangères qui pêchent en fraude la langouste, et la « mal-pêche » due à la capture des langoustes avec des engins de pêche interdits. Quelle que soit la responsabilité de chacun, le résultat est sans appel : les fonds au large du Banc d'Arguin sont ravagés et le stock est détruit.

La mort de la pêche langoustière est, à l'échelle de ces deux ports, les prémices de ce que le géographe spécialiste des pêches, Jean-René Couliou, appelle la mutation du système halieutique de Bretagne Sud, qui débouche sur la « crise attendue » et la révolte des marins pêcheurs bretons en 1993-1994³⁷. Avec sa vieille flottille et ses équipages qui géraient le stock en « bons pères de famille » selon Louis Kuhn³⁸, la pêche langoustière bretonne n'a pas eu la capacité de résister aux concurrents européens : le conflit franco-portugais a donné le coup final à une activité déjà à bout de souffle. Dans une autre pêche, le conflit intra-européen franco-espagnol du début des années mil neuf cent quatre-vingt-

34 *Ibid.*, Compte rendu de la réunion du 19/07/1989 sur le problème de la pêche à la langouste.

35 Voir les archives de l'armement F.-L. Kuhn, carton Mauritanie 2, note du 13 novembre 1989 chiffre concernant la pêche de l'« Équateur ».

36 Taux admissible de capture. – Voir Gaëlle Chaigneau, « L'Europe bleue et les marins pêcheurs artisans : impact d'une politique ou perversité des pouvoirs ? – exemples français et anglais – », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 558-559, où l'on trouve l'explication des TACs

37 Jean-René Couliou, *La Pêche bretonne, les ports de Bretagne-sud face à leur avenir*, Rennes, PUR, 1997, p. 215.

38 Voir les archives de l'armement F.-L. Kuhn, carton Camaret 4, lettre de L. Kuhn au ministère chargé de la mer le 31 mai 1990.

dix met en difficulté la flottille hauturière française. Ces mutations résultent d'une volonté européenne, écologiquement louable, d'établir un équilibre entre l'effort de pêche et la ressource. Cet objectif est atteint dans le cadre de la pêche langoustière : effort de pêche nul pour une ressource en disparition. Malgré la mise en évidence de l'épuisement de la ressource, la RIM accorde aux Portugais le droit d'utiliser le filet maillant jusqu'au 30 juin 1990³⁹, ce qui constitue un non respect des principes de préservation de la ressource. Cela provoque chez les marins français, notamment bretons, contraints de réduire de façon drastique leur flotte, l'impression d'être les laissés pour compte de la politique européenne des pêches. L'arrêt des flottilles bretonnes incite la RIM à demander des compensations à la CEE.

284

Évoquant l'aide au développement, la coopération, le partenariat, les institutions européennes légitiment les accords alors qu'ils constituent « un acte commercial d'acquisition de droits d'usage sur des ressources naturelles renouvelables »⁴⁰. Les acteurs politiques, France, Mauritanie, Europe, ont donc privilégié les intérêts économiques et non les intérêts écologiques de protection de la ressource.

Au cours du xx^e siècle, par nécessité de survie pour toute une communauté portuaire, l'activité langoustière, qui à l'origine était une alternative à la pêche sardinière, a été capable d'innover, de s'adapter aux transformations économiques et de s'insérer dans un contexte politique en perpétuel bouleversement. Par sa capacité à évoluer, elle constitue un cycle indépendant dans le système halieutique breton mais qui, par ses enjeux, est représentatif de l'évolution générale des pêches françaises qui se sont industrialisées au xx^e siècle : évolution du droit de la mer, modernisation des techniques de prélèvement et de conservation du produit, passage d'un système artisanal à un système industriel, problèmes de gestion et d'exploitation de la ressource. Elle a rencontré les mêmes difficultés : concurrence, coût d'une modernisation extrême, surexploitation des stocks halieutiques, vieillissement des flottilles et réduction de la population maritime. Par sa marginalité – deux ports en lien avec un petit territoire d'usage au large de la Mauritanie et moins d'une centaine de marins –, l'activité langoustière a été noyée dans le cadre des négociations communautaires.

39 *Ibid.*, Carton Mauritanie 2, notification du MPEM au président de la fédération des langoustiers portugais, le 2/01/1990.

40 Joseph Catanzano, « Accords de pêche et régulation de l'accès. Réflexions fondées sur les situations en Afrique de l'Ouest », Communication du Séminaire international *Les Relations ACP/UE quelle voie vers des avantages réciproques ?*, Secrétariat CTA / Commonwealth, 7-9 avril 2003, Secrétariat ACP, Bruxelles, Belgique.

La perte de la flottille langoustière bretonne s'inscrit dans le cadre plus global du déclin des pêches bretonnes qui voient se réduire leurs unités à partir de 1988, processus renforcé lors de la crise de 1993⁴¹. Dans les deux ports bretons, qui s'étaient spécialisés dans la pêche langoustière en Mauritanie, cette activité fait partie du passé. Sa fin a coïncidé avec l'accélération du déclin du secteur halieutique, aucune autre pêche n'ayant pris le relais. Aujourd'hui⁴², en fonction de leur vécu et de leur histoire propre, chacune des deux villes exploite plus ou moins l'héritage de ce passé langoustier⁴³.

41 Henri Didou (rapporteur), *La Mutation des pêches Bretonnes : un an après*, Région Bretagne, 1^{re} réunion ordinaire, janvier 1995.

42 Au printemps 2011, le Port-Musée de Douarnenez a demandé à la réalisatrice Emmanuelle Pencalet de réaliser un documentaire de 44 minutes sur une campagne de pêche à bord d'un langoustier.

43 Françoise Pencalet-Kerivel, « La mort et le deuil de la pêche langoustière bretonne en Mauritanie », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 115-4, 2008, p. 173-200.

LE CHALUTAGE À VAPEUR À LORIENT (1880-1939)

Pascal Boisson

*Docteur en Histoire, Université de Bretagne Sud, Pôle MIIG
(Mer, Innovation, Internationalisation et Gouvernance),
UMR CNRS 6258, CERHIO (Centre de recherches historiques de l'Ouest)*

C'est l'adoption de la vapeur comme moyen de propulsion, combinée avec l'utilisation de la glace pour la conservation du poisson, qui, vers la fin du siècle dernier, a révolutionné la pêche et en a fait une véritable industrie¹.

De 1880 à 1939, ne possédant pas un arrière-pays suffisamment vaste et un réseau de communication assez développé pour prétendre tenir une des premières places dans le classement des ports de commerce français, Lorient reste un port de commerce de troisième catégorie. Si le développement du trafic du charbon se trouve ainsi limité par la faible industrialisation de son *hinterland*, en revanche le chalutage à vapeur, principale innovation halieutique, transforme l'économie portuaire lorientaise en devenant le levier du développement portuaire et charbonnier. En effet, il nécessite des aménagements portuaires, la mise en place de liaisons ferroviaires – les trains de marée –, et contribue ainsi à créer un arrière-pays et à développer les importations de charbon, car la pêche prend à la fin du XIX^e siècle une importance sans cesse croissante en raison de l'extension des débouchés que rend possible l'expédition par chemin de fer, et de l'accroissement de production consécutif à l'emploi des chalutiers à vapeur. Dans un rapport très informé sur les réalisations européennes de 1906, l'industriel lorientais Émile Marcesche² exprime clairement les perspectives qu'offre le développement du

1 Alfred Brard, sénateur du Morbihan, *Le Progrès du Morbihan*, 19 juillet 1923. En 1923, Alfred Brard présente au Sénat, au nom de la Commission de la marine, un rapport sur le projet de loi tendant à la déclaration d'utilité publique des travaux du port de pêche de Lorient. Il est aussi vice-président de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan. Pour de nombreux dossiers concernant Lorient, il est l'homme clef, le bras armé politique de l'industriel lorientais Émile Marcesche, président de la Chambre de commerce.

2 Pascal Boisson, *Émile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*, thèse de doctorat en histoire, Université de Bretagne Sud, 2010.

chalutage pour son entreprise et pour Lorient³. Dès 1904, il sent l'opportunité d'un tel développement et se lance en créant une maison d'armement à la pêche. Il prend alors la tête d'un combat pour obtenir d'une Chambre de commerce encore peu convaincue la création d'appontements aménagés pour les chalutiers⁴. Marcesche fait souvent figure de visionnaire. Outre la question de l'appontement, il demande, dans son rapport de 1906, la construction d'un gril de carénage pour les chalutiers, trois ans avant que la question ne soit soulevée officiellement. Dès 1911, il dirige la Compagnie lorientaise de chalutage à vapeur qui fédère quatre armements. Mais la dynamique interne de la filière halieutique permet également à Marcesche d'étendre son influence économique sur la région. Il développe une filière verticale de la pêche au consommateur, associant chalutage à vapeur et pêche côtière. Son entreprise de mareyage alimente le marché du poisson frais, une usine de conserves – qui elle-même entraîne le développement d'ateliers de bois pour la fabrication de caisses – et un atelier de métallurgie pour les boîtes. À la fin de l'année 1920, seul l'armement *Marcesche* maîtrise remarquablement la filière pêche de la même manière que l'armement *Maubaillarcq et C^e* de La Rochelle. La flotte de pêche industrielle lorientaise consomme environ 65 000 tonnes de charbon par an, soit 30 % du tonnage importé. Grâce au chalutage, Lorient, comme La Rochelle et Saint-Malo, connaît un renouveau économique.

À travers l'étude du chalutage à vapeur lorientais, nous montrerons que le développement de cette industrie en France a été laborieux. Nous nous interrogerons ensuite sur les conditions dans lesquelles le chalutage à vapeur s'est imposé à Lorient, port propice à l'implantation d'un formidable complexe portuaire. Enfin, nous verrons que si dès 1929 l'utilisation du moteur est encouragée à Lorient, ce n'est que dix ans plus tard que le chalutage à vapeur entre dans une phase de déclin inéluctable.

LE DÉVELOPPEMENT EN FRANCE

Dès le départ, la France accuse un énorme retard par rapport à ses voisins européens. En 1906, Émile Marcesche en dresse le constat suivant :

L'industrie du chalutage à vapeur resta longtemps stationnaire en France et il faut arriver jusqu'en 1893-1894, pour l'y voir prendre son véritable essor. Comme

³ Émile Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, Lorient, Imprimerie centrale G. Le Bayon, 1906, 30 p.

⁴ En 1907, la Chambre de commerce de Lorient demande la construction d'un appontement. Voir la notice issue de l'enquête d'utilité publique, en date du 3 mars 1908, « Construction d'un appontement dans l'avant-port, Établissement de taxes sur la navigation », Archives départementales du Morbihan (ensuite ADM), 5ETP 787, ponts-et-chaussées, travaux maritimes, port de Lorient.

tant d'autres, en effet, elle devait rencontrer beaucoup de difficultés pour se faire jour. On sait combien l'esprit routinier empêche chez nous le progrès, et si l'on se rend compte de l'hostilité qui s'est manifestée et se manifeste encore contre le chalutage à vapeur, on ne sera pas surpris que le développement pratique de cette industrie se soit d'abord produit à l'étranger. C'est l'Angleterre qui tira le plus rapidement profit de l'application des navires à vapeur au chalutage. Elle perfectionna les procédés de la pêche, transforma l'outillage, construisit des navires d'un plus grand tonnage, et acquit bientôt sur nous une avance énorme. C'est ainsi qu'en 1893, au moment où nous allons, en France, reprendre cette industrie, l'Angleterre [...] en possédait 641. À la même époque, l'Allemagne en comptait 64⁵.

La protestation très vive des pêcheurs contre le chalutier à vapeur, la méconnaissance des zones de pêche, un réseau de chemin de fer peu développé, une politique tarifaire peu attractive de la part des compagnies de chemin de fer, l'insuffisance des aménagements portuaires sont les raisons qui expliquent ce retard.

En 1837, dans le bassin d'Arcachon, le capitaine David-Louis Allègre arme le premier chalutier à vapeur français. C'est une réussite qui encourage les armateurs locaux⁶. En 1863-1864, M. Coyaut, lance successivement deux chalutiers, mais c'est un échec. Un autre industriel, Harry Scott Johnston, fonde à La Teste, dès la fin de 1865, la Société des pêcheries à vapeur de l'océan. Son premier chalutier à vapeur, en fer, pratique la pêche au chalut, puis un second vapeur est armé, jaugeant 60 tonneaux⁷. D'après un guide touristique d'Arcachon de 1896, « la pêche s'exerce par cinq vapeurs appartenant aux pêcheries *Johnston et C^e*. La pêche se fait par un filet traîné à l'arrière, et muni de poches, que l'on nomme *chalut* »⁸. En 1910, grâce au chalutage, Arcachon figure au rang de second port de pêche français après Boulogne. À Boulogne, les premiers chalutiers à vapeur ne sont armés qu'en 1894. Ils proviennent d'Angleterre. L'armement *Vidor* en possède 9 en 1914. En 1907, 33 vapeurs boulonnais sont armés pour la pêche à la morue en Islande ; en 1909, ils sont 88⁹. Malgré leur faible nombre, le tonnage pêché par les vapeurs est plus important

5 É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, op. cit., p. 2.

6 David Allègre, « 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*) ; Michel Boyé, *Une histoire du Bassin - Arcachon entre Landes et Océan*, Bordeaux, Mollat, 1995.

7 René Pérotin, *Le Chalutage à vapeur à Arcachon, 1835-1911*, thèse de doctorat en droit, Bordeaux, 1911, p. 34.

8 Michel de Gabory, *Guide d'Arcachon*, Paris, Librairie Delamare, 1896, p. 53.

9 *Bulletin de la navigation et des pêches maritimes*, 1910, p. 625.

que celui des voiliers. Le vapeur est particulièrement bien adapté à la pêche au loin à la morue. D'où son succès en Bretagne. À La Rochelle, les premiers chalutiers à vapeur apparaissent en 1875¹⁰. En 1909, « [...] le chalutage à vapeur vient d'y débiter et ouvre à l'industrie de la pêche de nouvelles perspectives ; onze chalutiers sont attachés au port »¹¹. Grande figure de l'armement rochelais, l'armateur René Maubaillarcq exploite, en 1910, cinq chalutiers métalliques à vapeur pour des campagnes en haute mer d'une durée de quinze jours à trois semaines. En 1919, 30 chalutiers à vapeur fréquentent le port. À Fécamp, le premier chalutier à vapeur apparaît en 1905, parmi une flotte de 73 voiliers. En 1914, 5 vapeurs sont attachés au port, puis 11 en 1920, et 20 en 1926. En novembre 1907, il n'y a en France que 200 chalutiers à vapeur contre 1 000 en Angleterre et 500 en Allemagne, ce qui s'explique notamment par l'opposition des marins pêcheurs : en effet, l'apparition de l'armement à vapeur tranche considérablement avec leur environnement habituel. En 1898, les pêcheurs à la voile de presque tout le littoral atlantique adressent une véhémement 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 de leur département. Ceux-ci, propriétaires de leurs bateaux pour la plupart, ne peuvent plus lutter contre les gros armateurs : l'*ottertrawl*, chalut dérivé de la *dreige* du Moyen Âge, jette sur le marché des quantités colossales de poisson ; les prix sont avilis ; les fonds se dépeuplent et beaucoup de petits pêcheurs restent inoccupés. Le congrès professionnel de Douarnenez réclame le monopole exclusif de la pêche pour les inscrits :

[...] 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 des capitalistes, exercent leur industrie¹².

À Lorient, à quelques exceptions près, il y a peu de heurts entre ces deux univers, qui s'ignorent mutuellement. En 1899, le chalutier *Kérino*, de la société Chalutiers de l'Ouest, veut vendre sa pêche à des mareyeurs de Concarneau mais ne peut la débarquer ; il reprend donc le large sous les menaces et les huées des marins-pêcheurs¹³. Les marins de Royan se révoltent à l'idée qu'un vapeur monté par 14 hommes puisse faire opposition au gagne-pain de 80 à 100 voiliers montés par 600 ou 700 pêcheurs. En 1910, le congrès d'inscrits

10 Auguste Dupouy, *Pêcheurs bretons*, Paris, De Boccard, 1920, p. 157.

11 Paul de Rousiers, *Les Grands Ports de France, leur rôle économique*, Paris, Armand Colin, 1909, p. 167.

12 *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1935, p. 80.

13 A. Dupouy, *Pêcheurs bretons*, *op. cit.*, p. 159.

bretons réclame l'interdiction de l'accès des petits ports aux chalutiers, « qui débarquent trop de poissons et coupent avec leur moulin à poivre – l'hélice – les filets des pêcheurs »¹⁴. Mais les progrès techniques s'imposent malgré tout, en raison de 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. Par ailleurs, dans les départements concernés par la pêche, le chalutage à vapeur à ses débuts est, 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 Groix¹⁵, conseille aux chalutiers de s'éloigner des côtes¹⁶. Mais les marins hésitent. En effet, la pêche hauturière préconisée par Guillard exige des navires plus onéreux et une connaissance des fonds, or des têtes de roches ou des pierres peuvent causer la perte des chaluts. S'agissant de Lorient, ces réticences ont comme résultat de retarder considérablement l'arrivée du chalutage à vapeur. En 1907, l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées, Henri Verrière, en poste à Lorient, a un avis bien tranché sur la question :

Si l'on s'éloigne de la côte, on rencontre au-delà des fonds où s'exerce la pêche depuis qu'il y a des pêcheurs, et à une distance variable de 3 milles – Penmarch – à 15 milles – Lorient – et 80 milles – La Rochelle –, une bande de vase d'une profondeur moyenne de 100 mètres, d'une largeur de 30 milles et qui s'étend depuis le Sud du plateau de Rochebonne jusqu'à la pointe de Penmarch ; au-delà de cette bande existe un fond de sable et gravier qui, très étroit dans le golfe de Gascogne, s'élargit de plus en plus vers le Nord, si bien qu'il s'étend à 300 milles et plus de la presqu'île bretonne [...]. La profondeur y varie de 120 à 200 mètres et plus. Au-delà elle croît très rapidement et passe presque brusquement de 300 à 400 mètres. Les explorations de M. Guillard prouvèrent, que, contrairement à ce que pensaient les marins, on pouvait facilement chaluter aussi bien sur le banc vaseux que sur le banc sableux. Malheureusement, on sait combien il est difficile de changer les habitudes des pêcheurs. On n'accorda pas tout de suite, aux résultats obtenus par M. Guillard, toute l'attention qu'ils méritaient et il fallut attendre plus de dix ans pour que le chalutage à vapeur fit son apparition à Lorient¹⁷.

14 *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1935, p. 80.

15 ADM, 5ETP 260, école d'enseignement professionnel à Groix, 1895-1914.

16 *Le Nouvelliste du Morbihan*, 17 mai 1896.

17 *Le Nouvelliste du Morbihan*, 15 octobre 1907.

En outre, la politique tarifaire française des compagnies de chemin de fer explique en partie le retard pris par la France dans l'industrie du chalutage à vapeur. Par exemple, « d'Aberdeen à Birmingham, soit une distance de 648 kilomètres, le prix anglais est de 68,75 francs par tonne de poisson, alors que le tarif français est pour la même distance de 108 francs, soit 36 pour cent de plus. Autre exemple : pour la distance d'Aberdeen à Londres, qui est de 880 kilomètres, à peu près la distance Paris-Marseille, le tarif anglais est de 68,75 francs, le tarif français de 127,75 francs, c'est à dire près du double »¹⁸. Émile Marcesche déplore déjà cet état de fait en 1906, et pose les conditions pour améliorer l'existant :

En France, on peut presque dire que Paris seul consomme du poisson frais, car sur 136 000 tonnes transportées en 1903 par nos Compagnies de chemin de fer, Paris en a reçu 50 000, soit plus du tiers. La province consomme, proportionnellement, 10 fois moins de poisson que Paris, et, cependant, le poisson qui se débarque aux ports de pêche dans un grand état de fraîcheur pourrait être expédié et arriver dans d'excellentes conditions dans toute la France. Mais il faudrait pour cela 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 faveur¹⁹.

À Lorient, en 1916, les mareyeurs et le président de leur syndicat, Joseph Bigenwald, directeur de la compagnie de chalutage *Marcesche*, multiplient leurs efforts auprès des Compagnies de chemin de fer afin d'obtenir des transits plus rapides, et surtout des tarifs moins élevés²⁰. Si la consommation du poisson frais est la conséquence d'un certain nombre de conditions qui se trouvent de mieux en mieux remplies en France, il faut, pour que le poisson de mer se diffuse, des lignes de chemin de fer et des trains de plus en plus nombreux et rapides. Si Paris consomme tant de produits de la mer, il ne le doit qu'à son privilège d'être relié par des trains de vitesse à tous les ports de pêche, mais beaucoup de villes, situées sur les grandes lignes ferrées, se trouvent aussi dans de bonnes conditions à cet égard, et elles prennent goût à la consommation du poisson de mer. En outre, dans tous les départements, se construisent des lignes de chemin

18 Beaufils, « Du chalutage en Grande-Bretagne, et principalement du chalutage à vapeur », *Revue maritime*, Librairie militaire R. Chapelot et Cie, 1906, p. 345-377, *loc. cit.* p. 376. À noter que le prénom de Beaufils, commissaire de 2^e classe de la marine marchande, n'est pas identifié dans le sommaire de la *Revue maritime*.

19 É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, *op. cit.*, p. 3-6.

20 A. Dupouy, *Pêcheurs bretons*, *op. cit.*, p. 166.

de fer d'intérêt local²¹ qui, dans les grandes gares de bifurcation, prennent les marchandises et les transportent avec rapidité « dans les coins les plus reculés ou les plus déshérités jusqu' alors au point de vue des communications ». Cette évolution des moyens de transport est l'auxiliaire le meilleur pour la diffusion du poisson de mer. « Aussi, lorsque l'initiative des sociétés de pêche aura habitué les populations urbaines, rurales et ouvrières à la consommation du poisson frais, la production en pourra augmenter sans limite »²². Du reste le marché français est déjà important, et non seulement celui de la France, mais ceux de la Suisse, de l'Italie du Nord, et de l'Allemagne du Sud qui sont ouverts aux pêcheurs français. « [...] Et il ne faut pas craindre de voir l'abondance de la pêche amener l'avilissement des prix de vente du poisson. Jusqu'ici, le contraire s'est produit partout »²³. Enfin, si les tarifs de chemin de fer français rendent prohibitifs l'acheminement de la marée, ils ne sont pas les seuls obstacles qui empêchent un développement du chalutage à vapeur. C'est surtout le manque d'adaptation des ports français aux besoins des chalutiers qui est sans conteste le principal obstacle : « [...] Il est important pour les ports de pêche de France de s'outiller et d'augmenter leur flotte de chalutiers », écrit Marcesche, en 1906. Dans la revue *Le Tour du Monde* de novembre 1908, le commentaire du marin de commerce Léon Berthaut sur l'organisation anglaise est fort instructif :

Mais quand on parle de Marine –de pêche plus spécialement– c'est en Angleterre qu'il convient d'aller chercher des leçons de méthode et d'énergie. Ici, l'organisation a quelque chose de prodigieux. On le constate principalement dans quelques ports modèles, comme Grimsby, Aberdeen, Hull, Lowestoft, Londres, Yarmouth, Northshields, les deux premiers étant de beaucoup les plus remarquables, chacun dans son genre. Naturellement, les autres ports de pêche ne manquent point ; il y en a plus de 150 expédiant le poisson sur les grands centres ; mais, toujours pratiques, les Anglais ont compris qu'il ne fallait pas disperser leurs efforts, que le commerce du poisson exigeait un matériel spécial, des ports spécialement aménagés, des gares spéciales, des procédés spéciaux, et ils ont logiquement dirigé leurs efforts sur quelques villes plus heureusement situées au point de vue maritime et mieux outillées d'avance au point de vue des transports. [...] Ce qui frappe ici, comme dans toutes les manifestations de la vie anglaise [...], c'est la préoccupation du moyen pratique. [...] Les Anglais et les

21 Pour le département du Morbihan : ADM, 5ETP 810, exploitation des voies ferrées par les compagnies de chemin de fer.

22 É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, op. cit., p. 5.

23 *Ibid.* p. 4. Émile Marcesche donne, chiffres à l'appui, l'exemple du port de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche de France.

Allemands, eux, commencent toujours par satisfaire, n'importe comment, aux exigences de la situation, quitte à transformer sans cesse, de la façon la plus simple, mais aussi la plus expéditive, au fur et à mesure que s'accuse la prospérité d'une entreprise. À Grimsby, [...] on trouve des bassins quelconques, mais où des voies ferrées multiples apportent rapidement le charbon aux navires chalutiers et où des appareils spéciaux déversent ce charbon par wagons entiers, d'un seul coup ; ici et là, de l'autre, sous des hangars très élémentaires –mais où ruissellent à volonté des fontaines– s'alignent les cargaisons que l'on va vendre aux enchères ; partout enfin des rails pour faire circuler les trains spéciaux destinés à emporter la marée²⁴.

294

La plupart des ports de pêche anglais ont été construits et se sont modifiés suivant les besoins du petit chalutage à vapeur. On a donc eu en Angleterre une compréhension très claire des besoins de la pêche et de ceux de la clientèle, et beaucoup d'esprit d'initiative pour adopter le matériel nécessaire. Il a fallu aussi que les particuliers trouvent dans l'administration la meilleure volonté de les aider activement et que les compagnies de chemin de fer comprennent leur rôle et offrent des conditions d'expédition très favorables aux produits des pêcheries. On peut dire avec certitude que la suprématie maritime de l'Angleterre trouve son origine dans la qualité de ses infrastructures portuaires, dans son esprit pragmatique qui s'exprime dans la recherche et la mise en oeuvre de nouvelles techniques, et dans une organisation optimale du travail. Le constat dressé par Léon Berthaut en 1908 reste valable dans la France de 1914. L'industrie du chalutage à vapeur est loin d'avoir le développement qu'elle a pris en Angleterre, et aussi en Allemagne, où elle a progressé par bonds prodigieux. Léon Berthaut termine son article en évoquant la réussite de Boulogne, en souhaitant la transformation des ports français, et il termine en des termes dispensateurs de leçons : « Que n'avons-nous pas à faire sur mer, nous autres Français ? Aujourd'hui nous avons oublié ce champ d'action. Pourquoi n'y reviendrait-on pas ? Retournons à la mer »²⁵.

Après la première guerre mondiale, l'Angleterre dispose d'une flotte impressionnante de vapeurs²⁶ ; en 1923, la France possède encore 27 000 voiliers

24 Léon Berthaut, « Les pêches à vapeur en Angleterre et en Écosse », *Le Tour du Monde*, 1908, p. 553-564, *loc. cit.*, p. 556-558.

25 L. Berthaut, « Les pêches à vapeur en Angleterre et en Écosse », *art. cit.*, p. 564.

26 D'après la Statistique générale de 1903, l'Angleterre et le Pays de Galles réunis possèdent 1 113 chalutiers à vapeur, l'Écosse 280, et l'Irlande 12 seulement, soit un total général de 1 436 à la fin de 1903. Au commencement de 1906, ce total dépasse 1 700 – la France en possède 120. Fin 1906, si la France possède 191 chalutiers, l'Angleterre en emploie 1 962. Début 1912, le nombre de navires de pêche du Royaume-Uni est le suivant : 1 670 chalutiers à vapeur représentant 110 201 tonnes, et 915 chalutiers à voiles de première classe pour 32 129 tonnes.

contre 400 vapeurs de pêche, alors que les Anglais n'ont pas 10 000 voiliers, mais arment en revanche une flotte imposante de plus de 2 000 vapeurs : « [...] Le pourcentage des hommes employés sur les vapeurs, par rapport au total des pêcheurs, est en France de 3 %, en Allemagne de 12 %, en Angleterre de 25 %. Ainsi, un pêcheur français pêche en moyenne par an, 2 100 kg de poissons ; un pêcheur allemand, 5 500 ; un pêcheur hollandais, 6 000 ; un pêcheur anglais, 12 000 »²⁷.

LES ATOUTS LORIENTAIS ET LA CRÉATION D'UN GRAND PORT INDUSTRIEL

Lorient, si favorisé à divers points de vue, peut et doit prendre l'un des premiers rangs parmi les ports de pêche. Notre région est peu industrielle, et le commerce de Lorient quoique en progression très sérieuse, ne peut prétendre à se développer outre mesure, à cause de la faible étendue de la zone qu'il peut desservir et qui est limitée de tous côtés par celles de Brest, Saint-Brieuc, Saint-Malo, et Nantes. Que notre port s'organise donc pour la pêche, et là il aura une supériorité incontestable sur les ports voisins, ses concurrents en commerce et en industrie²⁸.

À Lorient, l'arrivée du chalutage à vapeur date de la fin du XIX^e siècle. En 1900, Raymond Dufilhol²⁹ et son fils Charles³⁰ se lancent dans l'armement, en achetant un chalutier à vapeur en provenance de Newcastle, *L'Éclairneur* ; en 1901, ils acquièrent un second chalutier, le *Lorientais*. Mais le développement et la montée en puissance du chalutage à vapeur sont assurés par la compagnie de chemin de fer Paris-Orléans et par Émile Marcesche, créateur en 1904, d'une compagnie de pêche qui devient la plus puissante de Lorient. En février 1925, Marcesche est qualifié de « pionnier du chalutage à vapeur » par le sénateur et vice-président de la Chambre de commerce, Alfred Brard³¹. L'ingénieur Henri Verrière, concepteur du port industriel de Kéroman, écrit : « [...] Dès le début de l'évolution de la pêche maritime vers sa forme industrielle, M. Marcesche prit la part la plus active à la création de la Compagnie Lorientaise de Chalutage »³².

27 A. Brard, *Le Progrès du Morbihan*, 19 juillet 1923.

28 É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, op. cit., p. 12.

29 Membre titulaire de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan de 1919 à 1931.

30 Membre correspondant de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan de 1922 à 1931. En 1925, il occupe les fonctions de président de l'Alliance du commerce et de l'industrie de Lorient, et de vice-président de la fédération Morbihannaise du commerce et de l'industrie. Le président de cette dernière organisation est, depuis 1921, Émile Marcesche.

31 ADM, 5ETP 18, dossiers individuels des membres titulaires de la Légion d'honneur.

32 *Ibid.*

L'industriel-armateur s'enthousiasme pour le chalutage à vapeur : Lorient ne peut que devenir un port de pêche d'avenir. En 1904, soit six ans seulement après être arrivé à Lorient, et à la tête d'une entreprise d'importation de charbons, il fonde une société de pêche à vapeur. En 1905, le conseil d'administration souhaite savoir si le développement du chalutage à vapeur à Lorient est possible, « en vue de la construction éventuelle de nouveaux navires de pêche ». Et c'est Marcesche lui-même qui rédige pour le conseil, un document intitulé *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient* ; il le termine le 12 novembre 1906³³. Ce travail l'a conduit à examiner l'état de l'industrie du chalutage en France et les raisons générales de son développement, puis à rechercher les moyens pratiques qui pourraient faire de Lorient un port de pêche d'avenir. Nous nous intéressons ici au second point du rapport dans lequel Marcesche liste les points forts de Lorient : sa situation géographique, sa population, ses moyens de communication :

296

Il existe 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 jettent jamais leurs dragues sans profit. Lorient se trouve à une dizaine d'heures des plus éloignées de ces bancs. Mais pendant la moitié de l'année, ses chalutiers travaillent au large des Glénans sur un banc situé à 32 milles environ dans l'Ouest de Groix, soit à 5 heures de notre port. Aussi, les chalutiers lorientais peuvent-ils rentrer sans frais deux fois par semaine. Même, lorsque la vente est particulièrement bonne, il leur arrive de rentrer tous les deux jours. Cette proximité des lieux de pêche fournit l'argument principal contre l'opinion qui veut que Lorient, situé à l'extrémité de la France, ne soit pas un port de pêche d'avenir³⁴.

Le poisson de Lorient, même s'il met quelques heures de plus que le poisson de Boulogne, d'Ostende, de La Rochelle ou d'Arcachon pour arriver sur les marchés de Paris, du centre de la France ou sur les marchés étrangers, est toujours pêché depuis plusieurs jours de moins, puisque les chalutiers des autres ports ne rentrent que tous les 8 ou 10 jours, et sont obligés de vider leurs poissons en mer pour en assurer la conservation, ce qui n'arrive jamais aux chalutiers de Lorient : « À un autre point de vue, Lorient, avec sa population qui a des habitudes spéciales d'alimentation, et qui consomme beaucoup de poissons est un centre des plus favorables à l'établissement d'un gros marché »³⁵.

33 À cette époque, Émile Marcesche n'est pas encore membre de la Chambre de commerce.

34 É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, *op. cit.*, p. 7.

35 *Ibid.*, p. 8.

Grâce à la construction du chemin de fer d'intérêt local du Morbihan, Lorient, tête de ligne, devient le centre d'approvisionnement du département tout entier. Les populations morbihannaises reçoivent tous les jours du poisson tout à fait frais. Ceci est pour elles une nouveauté, de nombreuses localités du Morbihan étant autant privées des produits de la mer que si elles étaient situées à cent lieues de l'océan Atlantique :

Enfin, n'oublions pas qu'au point de vue des communications par voies ferrées, Lorient a été déjà l'objet, grâce à l'augmentation de son trafic, d'avantages sérieux. Il est doté d'un train de marée qui le fait communiquer avec rapidité, non seulement avec Paris mais avec le centre et le Sud de la France, avec la Suisse et l'Italie. Il peut, sans transbordement expédier du poisson jusqu'à Marseille et même jusqu'à Nice et Vintimille. Il n'y a donc aucun doute que Lorient ne soit un port de pêche d'avenir³⁶.

Petits propriétaires individuels, quiritaires et sociétés de pêche forment les maisons d'armement³⁷. Intéressons nous aux sociétés, presque toutes anonymes : leurs actionnaires sont représentés localement par des patrons pêcheurs, notables, officiers de Marine en retraite, conserveurs ; on y trouve aussi des investisseurs extérieurs. La plus remarquable de ces sociétés est incontestablement la Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur. Son conseil d'administration est composé de Louis Caillé, armateur depuis 1898 ; Charles Espinet, capitaine de frégate en retraite ; Georges Méheut et M. Le Garrec, docteurs en médecine à Lorient ; Jacques Giband, ancien président de la Chambre de commerce, conseiller général ; Adolphe Kerhuel, lieutenant de vaisseau en retraite, directeur de la Caisse d'épargne de Lorient, président du tribunal de commerce et associé de Marcesche dans les charbonnages ; Georges Ouizille, propriétaire avec son frère, de seize usines de conserves de poissons et légumes. La société est dirigée par des hommes instruits, rompus au management, et fins connaisseurs du monde de la pêche, tels Joseph Bigenwald³⁸ et Jules Verhøeven³⁹. Au cours de son existence, l'entreprise, qui pratique la pêche côtière et hauturière, arme 25 chalutiers, majoritairement de

³⁶ *Ibid.*, p. 9.

³⁷ ADM, 7W et Q : pour la période 1883-1937, 24 armements sont identifiés dans la série 7W et 6 dans la série Q.

³⁸ Fervent catholique, officier de réserve, ancien journaliste, fondateur en 1911, du Syndicat des mareyeurs et expéditeurs de Bretagne, puis de la Fédération des commerces et industries « des produits comestibles de la mer de toute la France ».

³⁹ Ancien sous-inspecteur des Chemins de fer, président de la Fédération de l'industrie de Lorient, président du Syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur de Lorient, secrétaire de la section pêche au Comité central des armateurs de France.

construction allemande, anglaise, et japonaise⁴⁰. Elle est l'une des premières à adopter les filets *Vignerons-Dahl*. Sa conserverie lui permet d'exporter ses produits de marque *Gargantua* dans toute la France, mais aussi vers la Suisse et l'Italie. Son âge d'or se situe entre 1920 et 1930, dix années de prospérité qui en font la compagnie de pêche la plus importante de Lorient, tant en terme d'armement – plus de la moitié du tonnage total de la flotte de pêche hauturière, représentant 4 136 tonneaux de jauge et 7 725 chevaux-vapeur – que commercialement⁴¹. L'année 1926 est significative de la bonne santé de la firme qui se lance dans la construction d'une usine complémentaire pour le traitement des déchets de poisson. Le rôle social de la Compagnie est très important puisqu'elle emploie environ 400 personnes.

298

Le développement rapide de la flotte de chalutiers à vapeur engorge l'avant-port⁴², totalement inadapté à cette évolution, sans compter le passage des navires de guerre et de commerce, d'où le projet de créer un port de pêche géographiquement éloigné des activités commerciales et militaires. Le nouveau port doit permettre aux installations de la pêche à Lorient de délaisser le vieil avant-port datant du XIX^e siècle pour aller se fixer définitivement en pleine rade :

Tous les auteurs à l'époque qui ont écrit sur la question des ports de pêche sont de cet avis. Selon celle de M. Poher, en Allemagne, *les trois ports de pêche sont complètement indépendants des ports de commerce voisins, ce qui paraît être la première condition d'une organisation rationnelle*. D'après un livre de M. Kerzoncuff, directeur du service des pêches, *il est nécessaire que le port de pêche soit absolument indépendant de tout port de commerce et que, si tous deux coexistent dans le même endroit, les bassins formant le port de pêche doivent avoir leur vie propre, leur outillage spécial, en un mot, une complète autonomie*. Selon M. Hart, dans son rapport au V^e congrès des pêches maritimes, *même si le port de pêche est juxtaposé à un port de commerce, son administration doit être complètement séparée de celle de ce port*⁴³.

40 Service historique de la marine de Lorient 9P2 11, matricule des bâtiments de commerce, inscriptions de juillet 1905 à décembre 1910.

41 La société est aussi une entreprise de mareyage absorbant non seulement la totalité de sa pêche, mais aussi des acquisitions importantes à la criée.

42 Cette flotte croît rapidement : un seul chalutier en 1899 ; sept en 1904 ; dix-neuf en 1914 ; soixante-deux en 1927, chiffre considérable pour Lorient, malgré un manque criant d'équipements adaptés au chalutage à vapeur, mais bien faible comparé à celui d'Aberdeen qui compte 250 chalutiers.

43 Voir le mémoire issu de l'enquête d'utilité publique en date du 29 août 1919, rédigé par Henri Verrière, « Construction d'un port de pêche à Lorient, mémoire descriptif et dessins divers », Archives communales de Lorient (ensuite AC Lorient), 4Z9, marine marchande, ports de pêche.

En 1919, le projet de l'ingénieur et polytechnicien Verrière est approuvé : le nouveau port sera implanté dans la baie de Kéroman, séparée de l'anse de la Perrière par le port de commerce de Kergroise. Le financement est assuré par la Chambre de commerce, le conseil général, et la compagnie Paris-Orléans pour la construction des voies ferrées du port. Quant à l'État, dans le cadre de la loi des deux cents millions promulguée le 19 juin 1920, il attribue 25 millions pour le seul port. En réalité, ce sont 50 millions qui sont nécessaires et que l'État verse par la suite : 42 millions pour le port et 8 millions pour le frigorifique. Les travaux débutent dès 1919, avant même la fin de l'enquête publique, en mars pour le frigorifique⁴⁴ et à l'automne pour le port⁴⁵. De 1928 à 1932, le *slipway* est en construction⁴⁶. Dans sa conception, par rapport à Boulogne et à La Rochelle, Kéroman est radicalement différent pour deux raisons essentielles. D'une part, à Boulogne, les quais du port ne comportent pas d'équipements spécialement dédiés à l'activité pêche. D'autre part, le développement du trafic portuaire boulonnais ne dispose pas des espaces suffisants auxquels il pourrait prétendre, parce que le port de commerce, le port de voyageurs et la station balnéaire jouxtent le port de pêche. À Lorient, c'est précisément ce qui a été évité : pas de juxtaposition avec une agglomération préexistante. À la Rochelle, alors que Kéroman est tout juste construit, de gros travaux sont achevés au port de La Rochelle-Ville. Kéroman est donc une construction unique en France. Le port est exploité par une société concessionnaire dont le cahier des charges est approuvé par décret⁴⁷. Kéroman est conçu pour être un grand port de pêche moderne au plan européen. Accessible à toute heure, il s'étend sur 65 hectares, dont 25 gagnés sur la mer. Les bassins occupent en plus 8 hectares de plan d'eau. Les quais, spécialement affectés au déchargement du poisson, d'une longueur totale de 1 800 mètres, sont prévus pour 50 à 100 vapeurs, 200 grands voiliers ou bateaux à essence, et 100 à 200 petits voiliers sardiniers ou autres. À titre de comparaison, les longueurs de quais sont de 1 200 mètres à Yjmuiden, 1 500 à Aberdeen, 1 800 à Geestmünde, et 2 230 à Grimsby. Les quais de Kéroman sont bordés d'une halle de vente de 12 mètres de largeur et de magasins⁴⁸. L'autre façade donne sur la voie ferrée : « Un port de pêche est, avant tout, une bourse aux poissons placée sur une gare »⁴⁹.

44 ADM, 5ETP 868, entrepôts et frigorifiques.

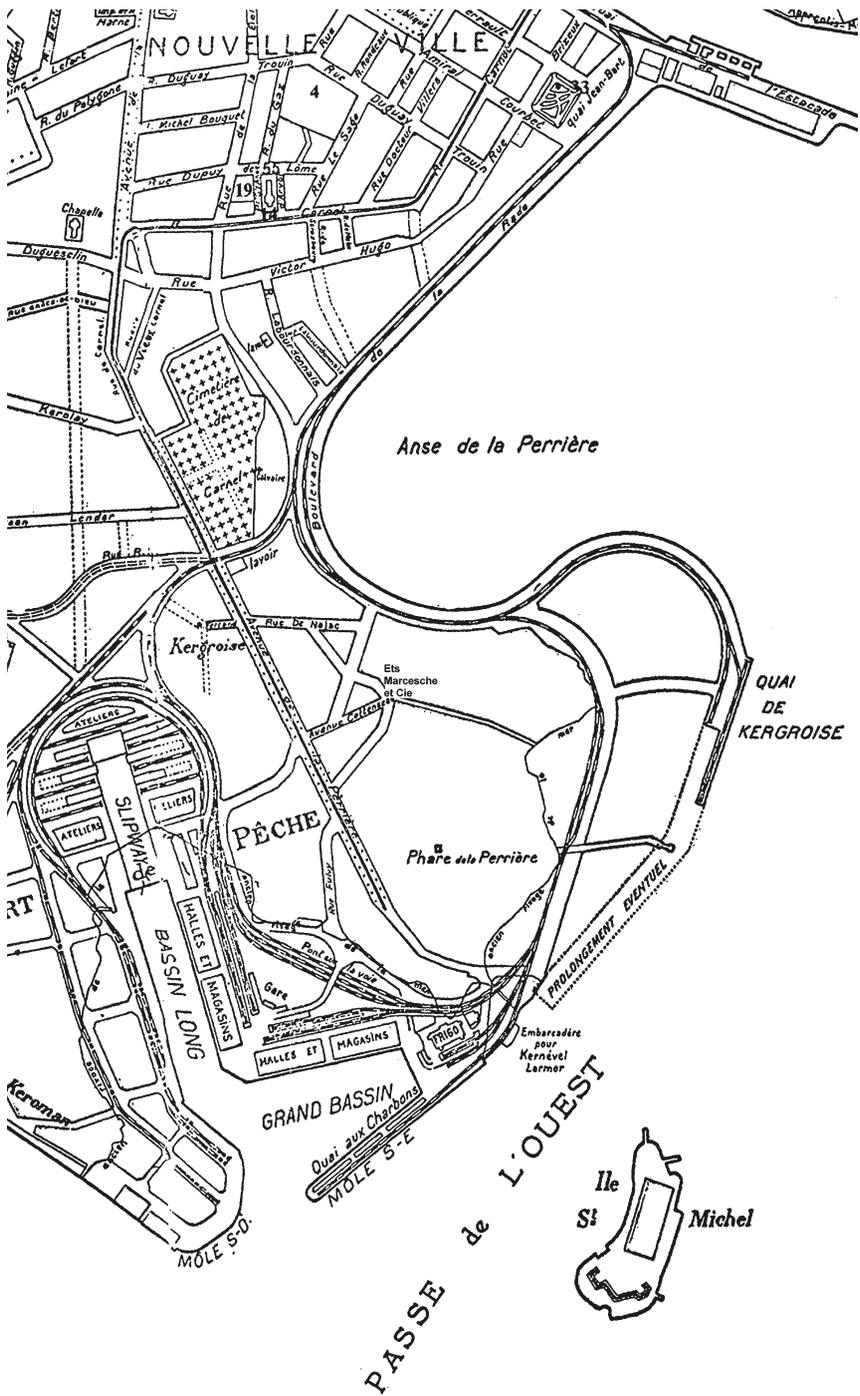
45 *Id.*, 5ETP 865, construction du port.

46 *Ibid.*, 5ETP 866, établissements de voies ferrées et construction du *slipway*.

47 *Ibid.*, 4S 975, Journal officiel, 26 février 1927, partie officielle, p. 2421-2427.

48 *Ibid.*, 5ETP 869, bâtiments destinés à la vente des produits de la pêche.

49 Henri Verrière, *Le Figaro*, 18 juillet 1927.



AD Morbihan, 1Fi 620, plan de Lorient en 1940 (extrait)

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS



PORT DE PÊCHE DE LORIENT LE QUAI DE DÉCHARGEMENT DU POISSON

AC Lorient, 4Fl 89, port de pêche de Lorient. Le quai de déchargement du poisson :
affiche promotionnelle de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Orléans, 1930

Cette disposition est également adoptée par le port de pêche de Cuxhaven. En arrière des quais, Henri Verrière a prévu de vastes terrains destinés, en plus des halles de vente, voies ferrées et gares, à toutes les industries connexes de la pêche : chantiers de construction et de réparation de bateaux, fabriques de filets, de glace, de caisses, d'huiles industrielles ou médicinales, usines de conserves, usines traitant les déchets de poissons pour les transformer en engrais ou farines pour la nourriture des volailles ou des porcs. Enfin, un laboratoire de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes, situé à la pointe même de Kéroman, entre en service en 1931⁵⁰. Le nombre des mareyeurs augmente constamment depuis la création du port de pêche : de 30 en 1927,

50 ADM, 5ETP 591, organismes d'études scientifiques et techniques.

il passe à 47 en 1929, 52 en 1930, 54 en 1932, 60 en 1934. À ces mareyeurs fixes s'ajoutent d'ailleurs un certain nombre de mareyeurs ambulants qui viennent s'approvisionner à l'aide de camionnettes, et ravitaillent l'intérieur du département et les départements voisins, sur un rayon de cinquante kilomètres et au-delà. Ces mareyeurs ambulants sont passés de 42 en 1927, à 72 en 1929, 82 en 1930, 99 en 1932, 105 en 1933. Pour l'expédition du poisson, six voies ferrées sont opérationnelles pour la formation des trains ainsi que de nombreuses autres voies pour l'exploitation du port⁵¹. De 1927 à 1933, le trafic – apports et écoulement des produits de la pêche – montre un dynamisme croissant, ralenti toutefois par la crise économique de 1932⁵². Lorient dispute ainsi à La Rochelle le premier rang des ports de pêche français sur la côte atlantique.

LE DÉCLIN DU CHALUTAGE À VAPEUR

302

Le moteur à explosion ouvre une nouvelle page du monde industriel. Il apparaît déjà en 1926 sur les chalutiers. Moins encombrant que les chaudières à vapeur, moins cher, il peut équiper des petits chalutiers à rayon d'action réduit. Il nécessite moins de main-d'œuvre et offre une grande maniabilité lors des appareillages et accostages, réduisant l'assistance coûteuse des remorqueurs. Par ailleurs, l'intérêt capital du bateau à moteur réside dans sa moindre dépense en combustible. L'époque du chalutage à vapeur s'avère ainsi très courte. Il s'agit d'une évolution très générale que l'on retrouve à Boulogne, Dieppe ou La Rochelle. À Boulogne, au tournant des années trente, des chalutiers à moteur de 20 à 35 mètres de long, munis de moteurs *Diesel* ou *Bolinders* à huile lourde de 300 chevaux environ, font leur apparition ; ils traduisent un rajeunissement et une modernisation de la flottille de pêche qui voit disparaître peu à peu ses anciens chalutiers à vapeur. Même constat à Dieppe où, à la fin de 1931, la motorisation des navires se développe. À La Rochelle, en 1936, chalutiers à vapeur et à moteur, de 30 à 40 mètres en acier, forment les trois quarts de la flotte de pêche ; celle-ci se transforme avec la généralisation du moteur *Diesel*. L'exploitation économique de ces nouveaux chalutiers se montre très avantageuse. C'est pourquoi tous les ports connaissent une semblable évolution⁵³. En 1933, on compte 543 navires à vapeur pour 10 184 unités à moteur⁵⁴.

51 *Id.*, 5ETP 866, établissements de voies ferrées et construction du *slipway*.

52 *Ibid.*, 5ETP 861, trafic, droits et taxes.

53 *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1936, p. 115.

54 *Id.*, 1935, p. 88.

Lorient, également, passe aux chalutiers à moteur. En 1929, encouragée par Alphonse Rio, sous-secrétaire d'État à la marine marchande, la construction de chalutiers à moteur s'y intensifie. La société du port de pêche de Kéroman s'emploie aussi à faire admettre à la population côtière les bénéfices qu'elle peut tirer de l'emploi du moteur sur ses bateaux de pêche. Mais elle fait mieux encore : elle constitue un personnel capable de diriger ces navires. Ainsi, la direction du port fait la promotion de cette motorisation en organisant pour les pêcheurs des cours pratiques sur les moteurs. En 1930, la troisième session du cours des mécaniciens est ouverte⁵⁵. Chaque séance est rétribuée cinq francs, « et par là même, on assimile cette étude à un travail ». Un grand nombre d'élèves obtient chaque année le brevet de conduite des moteurs marins. En 1930, trente-trois élèves suivent assidûment les cours. C'est un succès puisque, dans les environs de Lorient, plus de cinquante marins possèdent déjà le brevet officiel de mécanicien de bateaux à moteur. Les élèves sont réunis dans l'une des salles de l'abri du marin, ouvert depuis janvier 1930, sur l'initiative de la société du port de pêche. La motorisation des navires modifie profondément la composition de la flotte de pêche lorientaise. En 1926, elle compte 1 460 marins et 246 unités, dont 190 voiliers, 53 chalutiers à vapeur, et 3 chalutiers à moteur. En 1930, on dénombre 19 chalutiers à vapeurs de première catégorie, 17 de seconde, et 30 de troisième, soit 66 navires, à côté desquels se trouve une flottille de 22 *dundees* à moteur. En 1932, 73 chalutiers à vapeur et 32 *dundees* à moteur sont attachés au port. À elle seule, la Compagnie Marcesche possède 20 chalutiers de première catégorie, tous à vapeur. C'est pour les *dundees* à moteur que l'augmentation est la plus frappante, ce qui prouve les progrès de la motorisation. En août 1937, 66 chalutiers à vapeur en acier, 4 chalutiers à moteur en acier, 5 chalutiers à moteur en bois, 45 pinasses à moteur de 35 à 75 tonneaux, et 44 pinasses à moteur de moins de 35 tonneaux sont en activité⁵⁶. En 1939, au port de pêche de Kéroman, second de France après Boulogne, la construction des chalutiers à vapeur marque le pas, tandis que celle du chalutier à moteur Diesel s'intensifie, tout particulièrement celle du chalutier à moteur à petit rayon d'action. Pour la première fois, le nombre de chalutiers à vapeur est inférieur à celui des chalutiers à moteur : 1 997 marins sur 3 23 unités, dont encore 138 voiliers, 131 chalutiers à moteur, et 54 chalutiers à vapeur. En 1937, déjà, Kéroman compte 4 chalutiers à vapeur de moins, et 16 pinasses de plus qu'en 1934 :

Que les chalutiers à moteurs soient destinés à remplacer les bâtiments à vapeur au fur et à mesure que ces champions vieillissent abandonneront la lutte,

⁵⁵ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 7 février 1930.

⁵⁶ *Id.*, 22 août 1937.

cela ne fait aucun doute, les unités n'étant probablement pas destinées à un renouvellement⁵⁷.

Les dirigeants de la Compagnie Lorientaise ne se tournent pas vers la propulsion motorisée qui n'est pas consommatrice de charbon et donc sans intérêt pour la société de charbonnage d'Émile Marcesche. L'industriel ne renouvelle pas son armement, et par conséquent le laisse vieillir. En avril 1937, l'armement, symbole du succès du chalutage à vapeur, est dissous⁵⁸. En 1939, la diminution du nombre des chalutiers à vapeur continue, et l'augmentation des chalutiers à moteur s'accroît, surtout dans les petites unités de 35 à 75 tonneaux⁵⁹. À la veille de la seconde guerre mondiale, Kéroman connaît une mutation majeure de la structure de sa flotte.

* * *

304

À partir de 1904, le chalutage lorientais est représentatif d'une industrie originale qui n'est pas issue du développement d'une activité de pêche plus modeste qui se serait élevée au rang de grande industrie grâce à la vapeur ; les gens de mer n'ont joué aucun rôle primordial. Ce sont les initiatives des importateurs de charbon et de la compagnie de chemin de fer du Paris-Orléans qui ont tout fait : pour développer leurs usines de briquettes et leur commerce, ils ont implanté une industrie, encore jeune ailleurs, et absolument nouvelle dans ce port. Cette industrie du chalutage à vapeur contribue à renforcer la place du poisson dans l'alimentation, et agit comme un régulateur de la vie chère par rapport aux prix élevés de la viande ; dans ce mouvement, Lorient prend une large part⁶⁰. Par ailleurs, « la prospérité du chalutage a été à son tour la cause d'une organisation d'État, celle du nouveau port de pêche »⁶¹ de Kéroman, une des belles pièces de l'outillage moderne français des années trente.

57 *Ibid.*, 19 avril 1939.

58 ADM, Q 20284/12, acte de dissolution de la société.

59 *Id.*, 5ETP 861, note de la Chambre de commerce, 4 juillet 1939.

60 Du 29 août au 12 septembre 1920, Lorient organise la *Grande quinzaine du poisson* : un plan général d'actions est dressé afin de favoriser le développement de l'industrie de la pêche et la consommation du poisson en France. Cette manifestation se déroule sous la présidence des ministres de la Marine, des Travaux publics, et du sous-secrétaire d'État à la marine marchande. Localement, tout est organisé par le sénateur Alfred Brard, le député Louis Nail, Joseph Bigenwald, et Émile Marcesche. À Boulogne et à La Rochelle, des initiatives sont prises pour atteindre les mêmes objectifs que la *Quinzaine lorientaise* (*Le Journal des Débats*, 15 septembre 1923).

61 Charles Robert-Muller, « Le nouveau port de pêche de Lorient, chalutage et charbon », *Annales de géographie*, n° 201, 1927, p. 193-212, *loc. cit.*, p. 212.

Varia

LA REFONDATION DE LA DÉFENSE DES COLONIES FRANÇAISES APRÈS 1763 ET SA MISE EN ŒUVRE LORS DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

*Boris Lesueur*¹

À partir des années 1740, les enjeux coloniaux acquièrent une importance grandissante dans les conflits entre les puissances européennes. Choiseul² estima a posteriori que la campagne en Allemagne durant la guerre de Sept Ans « fit négliger la guerre de mer et d'Amérique qui était la véritable guerre »³. Le traité de Paris du 10 février 1763 marqua en effet un recul colonial considérable. Hormis la Guyane, la Louisiane et Saint-Domingue, qui ne dut d'ailleurs largement son salut qu'au choix des Britanniques d'attaquer plutôt Cuba⁴, le premier empire colonial français avait été réduit à peu de chose. Les défaites successives des troupes au Canada⁵, à la Guadeloupe et à la Martinique, ou encore en Inde, avaient amené à désespérer de l'éventuelle survie des colonies françaises. Choiseul put marquer sa satisfaction, malgré tout, d'avoir récupéré la Martinique et la Guadeloupe, les cinq comptoirs de l'Inde, Saint-Pierre et Miquelon et Gorée. Mais on pressentait que ce ne serait qu'un répit face à l'Angleterre, car il se passerait « encore des siècles, avant que de pouvoir établir une paix durable à cet État, qui vise à la suprématie dans les quatre parties du monde »⁶.

1 Docteur en histoire, laboratoire AIHP-Géode, Université des Antilles et de la Guyane.

2 Voir Arnaud de Maurepas et Antoine Boulart, *Les Ministres et les ministères du siècle des Lumières (1715-1789)*, Paris, Christian-Jas, 1996, p. 155-163.

3 Choiseul, « Mémoire de Monsieur de Choiseul remis au Roi en 1765 », *Journal des Savants*, 1881, p. 172.

4 Une remarquable description des opérations de débarquement, qui plongèrent les autorités françaises dans le plus profond désarroi, se trouve dans l'article de David Syrett, « The British Landing at Havana : an exemple of an eighteenth century combined operation », *The Mariner's Mirror*, 55, 1969, p. 325-340.

5 Pour une mise au point récente sur la perte du Canada, voir Jean-Pierre Poussou, « Les débats entre historiens à propos de Montcalm, de Wolfe et de la victoire anglaise en Amérique pendant la guerre de Sept Ans : bref essai d'historiographie apaisée », dans Laurent Veyssière et Bertrand Fonck (dir.), *La Guerre de Sept Ans en Nouvelle-France*, Paris, PUPS, 2011, p. 23-47.

6 Choiseul, « Mémoire de Monsieur de Choiseul... », art. cit., p. 178.

Que faire alors ? Reconstruire d'urgence la marine royale. C'était une évidence, et Choiseul s'y attela avec intelligence. Mais on pressentait que ce ne serait pas suffisant. En effet, la supériorité acquise par la *Royal Navy* était désormais une donnée reconnue et jugée indépassable : pour reprendre les propres termes du comte d'Estaing⁷, « le nombre de nos vaisseaux aussi augmenté qu'il fût [ne] détruirait pas les justes inquiétudes d'une invasion subite »⁸. Par conséquent, à une vision strictement maritime des conflits succéda dans les années 1760 une réflexion plus large, mêlant les enjeux tactiques et logistiques des combats à mener sur terre outre-mer, et incluant en particulier des combats terrestres. Depuis les années 1750, les colonies étaient ainsi devenues un sujet de préoccupation grandissant pour le secrétariat d'État à la Guerre, quoiqu'elles ne relevassent pas en droit de son domaine de compétence ministériel, mais du secrétariat d'État à la Marine et aux colonies : de 1755 à 1762, il avait dû expédier outre-mer 25 bataillons⁹, soit quelque 12 000 hommes¹⁰.

Cette intervention, même malheureuse, donnait une légitimité incontestable aux militaires de l'armée de Terre pour analyser les causes de la défaite aux colonies, qui étaient devenues un véritable théâtre d'opérations et une cause nationale. On put même observer une tentative de théorisation qui structura par la suite l'action militaire aux colonies. Trois personnalités de rangs et de responsabilités différents, mais issues de l'armée de Terre, l'incarnèrent : un ministre, Choiseul ; un lieutenant-général des armées navales et gouverneur des colonies, le comte d'Estaing ; enfin, un officier général, Jean-Daniel Dumas¹¹. Les vues, qui convergeaient, de ces trois personnages, illustrent la redéfinition complète de la politique militaire de la France aux colonies à partir de la décennie 1760.

7 Sur ce personnage, Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles Henry comte d'Estaing*, Paris, Jacques Michel, 1976.

8 Service historique de la défense (SHD), Service historique de la marine (SHM) Vincennes, SH 243-2, « Mémoire sur la défense terrestre de Saint-Domingue » (1775), folio (f°) 3.

9 Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat en histoire de l'université de Tours, 2007, p. 826 et p. 896.

10 Pour un décompte des troupes et des pertes subies en Nouvelle-France, voir les intéressantes conclusions du projet Montcalm dans Marcel Fournier (dir.), *Combattre pour la France en Amérique, Montréal*, Montréal, Société généalogique canadienne-française, 2009, p. 237-241.

11 SHD, Service historique de l'armée de terre (SHAT), Ye, 2672 ; Archives nationales (AN), Colonies (Col.), D, 2C, 222, f°299 ; AN ; Col., D, 2C, 3/5. Jean-Daniel Dumas rédigea un mémoire essentiel sur la défense des colonies qui a été assez largement diffusé, le *Traité sur la défense et la conservation des colonies*. Pour sa carrière, voir Russel Bouchard, *Jean-Daniel Dumas héros méconnu de la Nouvelle-France*, Montréal, Les Éditions Michel Brûlé, 2008, p. 237-242.

Une vision classique impute à la dispersion des moyens militaires de la France, engagée malencontreusement dans une guerre continentale en Allemagne, la perte de ses colonies et notamment « l'abandon du Canada ». On établit également aisément un lien de causalité strict entre les défaites navales et la conquête des colonies, comme si la disparition de la flotte sur mer avait laissé les colonies sans défense ; c'est la vision par exemple de Lacour-Gayet¹². À l'inverse, une historiographie britannique ancienne, comme Julian S. Corbett dans son ouvrage *England in the Seven Years'war, a study in combined Strategy*¹³, insiste sur la conduite des opérations par Pitt, véritable maître d'œuvre d'une action planétaire de la Grande-Bretagne en vue d'acquiescer la supériorité sur les océans. À une attitude strictement « défensive »¹⁴ de la France auraient correspondu de sa part des actions planifiées de conquête, voire une véritable stratégie de domination. Toutes ces lectures du conflit sont partielles et ne rendent pas compte de l'âpreté des combats outre-mer, ni des changements profonds intervenus dans la manière d'y combattre¹⁵.

La maîtrise des opérations combinées¹⁶

La supériorité navale britannique

Les guerres de la fin du règne de Louis XIV avaient apporté une fausse impression de sécurité aux colonies françaises, puisque toutes les opérations menées par les Britanniques avaient échoué, comme par exemple l'attaque sur la Guadeloupe en 1703, ou celles contre Québec en 1690 et 1711. Progressivement, toutefois, les Britanniques implantèrent des stations navales outre-mer comme Port Royal à la Jamaïque, English Harbour à Antigua, ou Halifax en Nouvelle-Écosse : « Lors de la Guerre de Sept Ans, l'Amérique du Nord, de par sa promiscuité avec les Antilles et les relations cette fois permanentes qu'elle entretenait avec les bases-relais de l'espace caraïbe, devint une véritable base avancée »¹⁷. Ainsi, les Britanniques parvenaient désormais à maintenir d'une année sur l'autre des escadres aux colonies afin d'attendre

12 *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, H. Champion, 1905.

13 London, Longmans, 1907.

14 *Ibid.*, p. 2.

15 Sur le déroulement des opérations navales, Olivier Chaline, « Le Canada dans l'affrontement naval franco-britannique lors de la guerre de Sept Ans », dans Laurent Veyssière et Bertrand Fonck (dir.), *La Guerre de Sept Ans en Nouvelle-France*, op. cit., p. 123-131.

16 C'est une expression de l'époque qui traduit l'association de troupes de terre et de la Marine dans des opérations communes. On dirait aujourd'hui « interarmées ».

17 Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, Paris, Les Éditions de l'Inde, 1991, t. II, p. 1110.

l'occasion propice pour agir. Par exemple, 15 navires de guerre et 4 galiotes à bombes, escortant 60 transports, quittèrent Spithead en octobre 1758 vers les îles du Vent, avec des détachements de 7 régiments, de l'artillerie et 800 soldats de marine, des *marines*. Arrivés le 3 janvier 1759 à la Barbade, ils repartirent le 13 et attaquèrent la Martinique le 16. Devant l'insuccès de leur tentative, un conseil de guerre tenu le 20 janvier décida de se porter contre la Guadeloupe. Le 24, les troupes effectuèrent leur débarquement. La colonie se rendit le 1er mai 1759, et l'essentiel de l'escadre fut de retour à Spithead le 5 octobre¹⁸. Or, les Français avaient démontré dans l'expédition de Chibouctou qu'ils étaient totalement incapables d'une telle mobilité. La préparation de l'escadre, une cinquantaine de navires, sur lesquels quatre bataillons de l'armée de Terre furent embarqués en direction de l'Amérique du Nord, s'avéra calamiteuse, et prit beaucoup de retard. Les vivres étaient de mauvaise qualité et la santé des hommes entassés ne fut pas ménagée. Il se déclara une épidémie qui fit avorter l'expédition : on comptait en novembre plus de 3 000 morts¹⁹.

De plus, la tactique mise en œuvre par la Royal Navy avait connu une inflexion profonde. À partir de 1745, une escadre, le Western Squadron²⁰, fut armée et maintenue à la mer le plus longtemps possible, à l'ouest de la Manche, afin de surveiller les activités des ports français de l'Atlantique et de fondre à l'occasion sur les convois vers les colonies. En 1747, le Western Squadron intercepta successivement trois convois en partance ou de retour des colonies²¹. Concrètement, on a pu calculer que le régiment suisse de Karrer, que la Marine française entretenait à son service, avait perdu en mer cette année-là 45 % des hommes ayant embarqué comme renfort pour les colonies²². Pendant la guerre de Sept Ans, les Britanniques relancèrent le Western Squadron²³. Or, à partir du moment où des corps expéditionnaires opéraient outre-mer, il fallait parvenir

18 Richard Gardiner, *An account of the Expedition to the West Indies, against Martinico, with Reduction of Guadelupe, and the other Leeward Islands, subject to the French King*, London, G. Sterdel, 1759.

19 SHD, SHAT, 1A, 3188, f° 354, « Détail de ce que la frégate la *Renommée* a rapporté à M. le marquis de Rothelin le 30 novembre 1746 ».

20 Nicholas Rodger, « Sea Power and Empire 1688-1793 », dans Peter James Marshall (dir.), *The Oxford History of The British Empire*, Oxford and New York, Oxford University Press, 1998, p. 169-183. En 1757, 71 % des navires de la flotte étaient dans les eaux européennes, et encore 64 % durant la période 1757-1762. Les succès obtenus permirent effectivement d'agir outre-mer, mais sans que cela ait été initialement réfléchi. En revanche, la *Royal Navy* perdit beaucoup de son efficacité quand elle eut à défendre des possessions dispersées lors de la guerre d'Indépendance américaine.

21 Nicholas Rodger, *The Command of Ocean*, London, Penguin Books, 2004, p. 252.

22 Synthèse des données contenues dans SHD, SHAT, Xi 31,32, 33, dans Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, op. cit., p. 536-537.

23 Richard Middleton, « British Naval Strategy, 1755-1762 : The Western Squadron », *Mariner's Mirror*, 75, 1989, p. 349-367.

à les ravitailler depuis l'Europe²⁴ : en 1756, 1757, et 1758, plus de la moitié des effectifs de la Marine royale furent employés à « protéger » et à « renforcer » le Canada. Toutefois, de 1759 à 1761, la Marine se retrouve bloquée sur les côtes européennes : « les désastres succèdent aux défaites »²⁵. La Marine devient progressivement incapable d'assumer la défense des colonies²⁶.

En effet, les escadres, une fois arrivées aux colonies, y séjournèrent jusqu'à ce que leurs vivres soient consommés. Leur simple présence était censée assurer passivement la sécurité des colonies. Aussi expédia-t-on en 1757, pour protéger Louisbourg et l'île Royale, de petites escadres qui opérèrent leur jonction dans le port même. Selon Montcalm, les 18 navires réunis en juin, dissuadèrent les Britanniques d'attaquer la place cette année-là²⁷. En revanche, l'année suivante la concentration échoua et ne put empêcher une attaque de la place. Le commandant de l'escadre, Des Gouttes, plaida avec force qu'on lui rendit sa liberté, car elle ne pourrait plus que « retarder la prise de la ville que de quelques jours », et elle serait immanquablement écrasée sous les bombes et les boulets²⁸. C'est ce qui arriva. Même quand une escadre gardait la possibilité de pouvoir agir, une espèce de paralysie intellectuelle semblait interdire tout changement des schémas d'action. Lorsque la Guadeloupe fut attaquée au début de 1759, elle resta sans secours jusqu'à sa reddition. Pourtant, une escadre française était arrivée à la Martinique le 8 mars sous le commandement de Bompar. Elle resta inactive jusqu'à la fin du mois d'avril et ne survint que le jour de la capitulation. Dans une lettre, Barrington, le commandant de l'expédition, écrivait à Pitt, que la partie s'était jouée à peu de choses : « Ce renfort au cas qu'il fût arrivé une heure plus tôt aurait rendu la conquête de l'île très difficile et peut-être même impossible. Dès qu'il eut entendu que la capitulation était signée, il se rembarqua »²⁹.

La maîtrise britannique des opérations combinées

Dès 1745, l'empire français découvrit sa très grande vulnérabilité face aux opérations militaires associant les escadres à des troupes de débarquement.

24 Sur ce sujet, voir du côté britannique David Syrett, *Shipping and Military Power in the Seven Years War. The Sails of Victory*, Exeter, Exeter University Press, 2008.

25 Jean Meyer, « La marine française au XVIII^e siècle », dans André Corvisier (dir.), *Histoire de la France militaire*, Paris, P.U.F., 1992, p. 183.

26 Pierre Pluchon, *Histoire de la colonisation française*, Paris, Fayard, 1991, p. 99 : « Force du destin : quand en 1679 les colonies sont définitivement placées sous l'égide de la marine, c'est geste involontairement symbolique. Car désormais, tout dépend, en cas de guerre, effectivement de la capacité de la marine de guerre française d'assurer les liaisons navales minimales indispensables ».

27 Henry-Raymond Casgrain (éd.), *Journal du marquis de Montcalm durant ses campagnes en Canada de 1756 à 1759*, Québec, Demers et Frère, 1895, p. 248.

28 AN, Marine, B, 4, 80, f^o75, « Avis de M. les capitaines mis au bas de la lettre de M. le marquis Desgouttes ».

29 BN, cabinet des manuscrits, NAF, 9404, f^o246, copie d'une lettre de Barrington à Pitt.

En 1745, une petite expédition partie de Boston parvint à s'emparer de la forteresse de Louisbourg³⁰. Les opérations combinées se multiplièrent durant la guerre de Sept Ans. Au nom de George II, William Pitt³¹ assura la coordination au plus haut niveau des opérations en Amérique du Nord et associa à son action l'Amirauté et l'armée, ainsi que le bureau de l'Ordinance, en charge de l'artillerie, des ingénieurs et des munitions³². Il faut bien entendu proscrire l'utilisation anachronique du terme de « stratégie »³³. Au niveau des exécutants, Anson, comme Premier Lord de l'amirauté, et Ligonier, comme Master General of the Ordinance, partageaient sa confiance « dans la guerre amphibie qui utilise la mobilité offerte par la maîtrise de la mer pour surprendre l'ennemi en débarquant des troupes où elles n'étaient pas attendues »³⁴. Toutes les expériences étaient capitalisées afin de gagner en efficacité. Ainsi, Wolfe, le futur vainqueur de Québec, avait assisté à l'échec du débarquement contre Rochefort en 1757 où il commandait un bataillon du 20th Regiment. Il écrivit une lettre à un de ses camarades dans laquelle il prescrivait de se livrer à un véritable assaut des plages³⁵. À partir de cette date, on fit construire des canots particuliers à fond plat et à clins, des *flat-bottomed boats*, mesurant 38 pieds de long et 11 pieds de large qui accompagnèrent désormais les expéditions, afin d'assurer des débarquements rapides et ordonnés. Par la suite, Wolfe continua sa carrière dans les opérations en association avec la Navy. Après Rochefort, il commanda une division d'assaut dans le débarquement contre Louisbourg en 1758. Enfin, il dirigea les opérations contre Québec en 1759 jusqu'à la journée décisive qui vit un débarquement une nouvelle fois réussir, le 13 septembre. Suite à toutes ces expériences, une réflexion tactique de qualité s'élabora pendant la guerre, comme l'atteste le traité de Thomas Molyneux, *Conjunct expeditions*³⁶, de 1759. Cette supériorité acquise par la Grande-Bretagne n'échappa pas aux

30 François Caron, *La Guerre incomprise ou les raisons d'un échec (Capitulation de Louisbourg 1758)*, Vincennes, SHM, 1983. L'auteur estime que la perte de la place s'explique justement par l'abandon d'une véritable ambition navale depuis la fin du règne de Louis XIV.

31 Marie Peters, *The Elder Pitt*, London, Longman, 1998, p. 103-104.

32 Richard Middleton, *The Bells of Victory: The Pitt-Newcastle Ministry and the Conduct of Seven Year's War, 1755-1762*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985. L'auteur insiste en particulier sur l'exceptionnelle mobilisation des moyens à partir de 1757 en vue d'un but unique, la conquête du Canada, qui prédominait sur le reste.

33 Nicholas Rodger, *The Command of the Sea, op. cit.*, p. 259.

34 Tom Pocock, *The Battle of Empire, the very first world war (1756-1763)*, London, Michael O'Mara Books limited, 1998, p. 92.

35 Charles Perry Stacey, *The Siege and the Battle of Quebec 1759*, London, Pan books limited, 1973, « Lettre au capitaine William Rickson », p. 3.

36 Thomas More Molyneux, *Conjunct Expeditions: or Expeditions that have been carried on jointly by the Fleet and Army, with Commentary on a littoral war*, London, R. and J. Dodsley, 1759.

contemporains. En 1765, quand on élaborait un plan de défense pour la colonie de Saint-Domingue sous la direction du comte d'Estaing, on rappela d'emblée le nouveau paradigme : « une cruelle expérience nous avait prouvé que l'Angleterre pouvait et savait transporter des armées au-delà des mers »³⁷. Ainsi, une réflexion se développait qui partait de la supposition que la France puisse être « sans marine et que les Anglais partent d'Europe avec une flotte et 20 000 hommes de débarquement »³⁸.

La « capacité amphibie³⁹ » acquise par la Royal Navy permit à la Grande-Bretagne de transformer la supériorité qu'elle avait acquise sur mer en possibilité de conquérir des territoires coloniaux, en créant une articulation entre la domination maritime et l'action terrestre. Ainsi, pour reprendre l'exemple de Louisbourg⁴⁰, une première escadre de 8 vaisseaux commandée par Hard, qui avait hiverné à Halifax⁴¹ durant l'hiver 1757-1758, put entamer le plus tôt possible le blocus de la place. Boscawen, qui commandait à 33 vaisseaux, escorta le convoi de troupes parti d'Angleterre qui rallia Halifax au début du mois de juin. On avait réuni pas moins de 14 bataillons d'infanterie, soit 12 300 hommes, renforcés de 500 Provinciaux ; pour servir les canons du corps expéditionnaire, 267 artilleurs du Royal Artillery avaient également embarqué, et 22 ingénieurs⁴². En tout, 13 141 hommes avaient été réunis. Par la suite, 500 *marines* et 1 300 marins furent également utilisés pour les renforcer. Au bas mot, ce furent presque 15 000 hommes qui participèrent à la deuxième attaque contre Louisbourg. Du côté français, la garnison ne comptait au mieux que 3 000 hommes⁴³. Le débarquement fut tenté à proximité de Louisbourg le 8 juin 1758. À 4 heures 30 du matin des frégates embossées ouvrirent le feu sur les retranchements de l'anse à la Cormorandière et de la pointe Plate. À 6 heures, les troupes britanniques commencèrent à « déborder des bâtiments » dans des canots et des barques, formant 3 divisions ayant chacune son « pavillon de ralliement »⁴⁴. Trois divisions d'assaut se formèrent, commandées chacune

37 SHD, SHAT, 1M 1107/3, « Essai sur la partie française de Saint-Domingue relativement aux moyens de la défendre », à Saint-Louis le 25 avril 1764, par Boucher, f°1.

38 *Ibid.*, f° 2.

39 L'expression d'« *amphibious capacity* » est de David Syrett, « The british landing at Havana », art. cit., p. 325.

40 René Chartrand, *Louisbourg 1758. Wolfe's first siege*, Oxford, Osprey, 2000.

41 Cette base relais avait été établie en 1749 en Nouvelle-Écosse, justement pour faciliter les opérations navales en Amérique du Nord.

42 AN, Col., C, 11C, 10, « Liste des régiments employés au siège de Louisbourg [...] », f°20 v°.

43 Soit 24 compagnies des troupes de marine, 2 compagnies de canonnières-bombardiers, 4 bataillons. Il s'y ajoutait 6 vaisseaux et 7 frégates.

44 AN, Col, C, 11C, 10, « Journal du siège de Louisbourg ».

par un brigadier, avec 500 *rangers*, 500 hommes d'infanterie légère, et enfin 13 compagnies de grenadiers. Les assaillants furent d'abord très « maltraités⁴⁵ » avant de parvenir à débarquer. La contre-attaque française fut désastreuse : accueillis par un feu de salves, les soldats refluèrent dans « un désordre qui tint plus d'une fuite que d'une retraite⁴⁶ ». Le même scénario fut reproduit à maintes reprises. En janvier 1759, l'escadre de Moore menaça à son tour la Guadeloupe. Le 23 janvier fut le jour d'une grande canonnade contre le bourg du François et les batteries protégeant la ville. Sous le feu, les milices abandonnèrent dans une grande confusion les retranchements du morne Rouge. Le fort Saint-Charles fut évacué précipitamment. Tout le littoral se retrouva dégarni, et les Anglais purent alors procéder à un débarquement en bon ordre de leurs 10 000 soldats. À Québec, le 13 septembre 1759 avant l'aube, à l'Anse-aux-foulons, 3 bataillons d'infanterie et les Grenadiers de Louisbourg, furent acheminés de nuit en silence aux pieds des falaises, qu'ils escaladèrent prestement, bientôt suivis du reste de l'armée qui se déploya dans les plaines d'Abraham. Cette opération téméraire, mais remarquablement conduite, prit complètement au dépourvu le général français qui ne les attendait pas sur l'arrière de ses positions.

Ces innovations tactiques réussirent d'autant mieux que les autorités françaises s'arc-boutaient sur des conceptions obsolètes ou erronées pour défendre le domaine colonial.

L'inefficacité de la défense terrestre des colonies

Des batteries côtières peu efficaces

Dans les colonies, on avait multiplié les batteries construites sur le bord des plages. Une première alerte fut donnée à la fin de la guerre de Succession d'Autriche, quand l'escadre de l'amiral Knowles se porta en mars 1748 contre le principal point de défense de la colonie de Saint-Domingue, le fort Saint-Louis, au sud de la colonie ; un ouvrage construit en amande sur un îlot au centre d'une baie était censé la protéger. Le 18 mars 1748, l'escadre britannique s'approcha de la place ; le *Cantorbéry* fut détaché et avança le long du fort, se plaçant entre celui-ci et la ville. Après une canonnade de deux à trois heures, le fort et ses 191 hommes se rendirent piteusement⁴⁷. Durant la guerre de Sept Ans, on assista encore, par exemple à la Martinique en 1762, à une démolition systématique des batteries en préalable au débarquement véritable. Le jour de l'assaut, rien ne résista au bombardement venu de la mer : « La canonnade et le bombardement qui précédèrent la descente furent terribles quant au bruit [...] Les postes exposés au

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ SHD, SHM, Vincennes, SH 248, « Pièces concernant l'affaire de Saint-Louis ».

feu des vaisseaux ne purent tenir ; ils furent bientôt écrasés »⁴⁸. Les Britanniques débarquèrent ensuite sans mal, puis gagnèrent les hauteurs.

Pour Dumas, « multiplier les batteries sur les côtes dans une colonie, c'était diviser les forces défensives, qu'il était si important de conserver en masse, pour les porter sur l'ennemi dans le lieu où il exécuterait sa descente [...] ». Pire encore, les batteries étaient immanquablement « tournées »⁴⁹. Toutefois, on comprend bien que le problème posé était celui des batteries de vaisseau, capables par leur concentration de feu sur deux voire trois points, de ruiner n'importe quelle ligne défensive à terre. En effet, « une armée navale renfermait dans son sein tant de moyens pour ruiner et détruire, que lorsque le point d'attaque était à sa portée [...] l'effort qu'elle était capable de faire était irrésistible »⁵⁰. Plus fondamentalement peut-être encore était l'absurdité de prétendre interdire un débarquement sur des dizaines voire des centaines de kilomètres de côtes. Ainsi, le comte d'Estaing estimait que

la force de l'artillerie d'une escadre embossée ne paraissait plus aujourd'hui douteuse ; ce n'était pas cependant la protection formidable d'une nappe de feu qui, partant des vaisseaux protégeait l'action des chaloupes, c'était l'impossibilité d'occuper tous les points qui assuraient la tranquillité des débarquements ; une escadre mouillée menace trop de lieux différents⁵¹.

On aurait beau hérissier de canons une place, rien n'interdirait à l'adversaire de débarquer ailleurs puis de marcher contre elle pour l'assiéger. Mais, pour arriver à cette conclusion de simple bon sens, il avait fallu une guerre perdue.

Les places fortes coloniales : une illusion

On s'était beaucoup mépris sur la valeur des fortifications construites outre-mer. Elles n'avaient pas été conçues pour résister à un siège en règle, à l'europpéenne, mais tout au plus à des raids. Dans les rapports présentés au Roi en août 1749⁵², on s'alarmait de la valeur des fortifications présentes aux colonies. Quand, du 9 août 1750 au 27 juillet 1751, l'ingénieur du roi, Franquet 53 inspecta Louisbourg, *a priori* la principale place outre-mer, il la trouva fort dégradée⁵⁴. Logiquement,

48 *Ibid.*, f° 110, « Mémoire sur la prise de la Martinique, contenant les détails demandés par M. le duc de Choiseul », par La Rivière.

49 SHD, SHM, Vincennes, SH 42, « Traité de défense des colonies », f°62 v° et 63.

50 *Ibid.*, f°60 v°.

51 SHD, SHM, Vincennes, SH 243-2, « Mémoire sur la défense terrestre de Saint-Domingue », au Cap, le 6 mai 1765, par le comte d'Estaing, f°167.

52 SHD, SHAT, 1A, 3393, pièce 9 du 29 août 1749.

53 SHD, SHAT, YB, 685, f°31. Contrôle des officiers du Génie. – Et Anne Blanchard, *Dictionnaire des ingénieurs militaires*, Montpellier, Anne Blanchard, 1981, p. 304-305.

54 SHD, SHAT, 1A, 3393, pièce 37 bis, f°3 « Réflexion sur la situation actuelle de la place », par Raymond, du 22 novembre 1752.

les officiers de vaisseau, en juin 1758, estimèrent dans un conseil de guerre tenu au début du siège, que la place ne pourrait tenir, étant donné son état, que trois jours⁵⁵ ! De fait, le violent bombardement de la place entrepris par les pièces de siège débarquées la ruina rapidement. Au Canada, toujours selon Franquet, Québec ne pouvait pas être considéré comme une place de guerre susceptible de connaître un siège⁵⁶. De tous les forts du Canada, seul celui de Chambly était jugé capable de résister au canon. Pour les autres, revenait l'appréciation laconique suivante : « trop fort pour de la mousqueterie, trop faible pour du canon ». Dans la guerre de Conquête, la plupart des forts canadiens, incapables de résister à un bombardement, furent abandonnés. La situation ne s'avéra pas meilleure aux Antilles où il arrivait souvent que les places fussent surmontées de hauteurs à partir desquelles elles furent exposées à des tirs plongeants. Ainsi, le fort Royal, à la Martinique, se rendit après avoir été écrasé par le feu de trois batteries construites par les Britanniques sur les mornes qui dominaient de partout la place. Ils « furent couverts de canons et de mortiers, et dominant par leur situation le fort et prenant à revers tous ses meilleurs ouvrages ne discontinuèrent ni nuit ni jour de tirer jusqu'à sa réduction », rapporta un témoin⁵⁷.

L'inefficacité des troupes entretenues par la Marine

La France avait fait le choix d'entretenir des troupes spécifiquement affectées à un service colonial. En effet, à partir de 1671, toute collaboration fut rompue entre le secrétariat d'État à la Marine et celui de la Guerre. Les premières compagnies détachées de la Marine furent levées, à partir de 1674 pour la Martinique, et en 1683 pour le Canada. Le Régent trouva commode d'attacher au service de la Marine un régiment suisse par une ordonnance du 15 juin 1721⁵⁸. En 1749, cela représentait entre 3 000 et 4 000 hommes tout au plus, soit 87 compagnies détachées de la Marine, et 3 compagnies suisses. Face à la montée des périls, le Roi décida le 29 août 1749⁵⁹ de faire passer à 8 600 hommes les troupes entretenues aux colonies⁶⁰. On écrivit des mots très durs à l'encontre des troupes de Marine,

55 AN, Marine, B, 4, 78.

56 SHD, SHAT, 1M, 1101, Franquet, « Québec 1753 ; Mémoire sur le projet des ouvrages proposés », f°301. - Jean-Pierre Poussou décrit au contraire les fortifications entreprises par Chossegros de Léry à Québec et Montréal comme suffisantes aussi longtemps que l'ennemi n'amenait pas d'artillerie : voir « La mise en défense de la Nouvelle-France », dans Pierre Guillaume (dir.), *Les Sociétés militaires en Aquitaine de l'Antiquité à nos jours*, Pessac, STIG, 2007, p. 379-402.

57 AN, Col., C, 8A, 64-65, f°182, « Mémoire du siège » par M. de Suze, capitaine des Grenadiers royaux, adressé à Choiseul le 12 août 1762.

58 SHD, SHM, Vincennes, MS 193, « Mémoire sur le régiment suisse de Karrer », f°1.

59 SHD, SHAT, 1A, 3393, Marine et colonies de 1749 à 1754, pièce 9.

60 AN, Col., D, 2C, 17, « Colonies, troupes : garnison des colonies avant et après l'augmentation décidée ».

notamment celles des Antilles. « On n'ose pas dire ce qu'étaient ces compagnies, sans forme, sans discipline ; elles n'avaient de militaires que l'habit [...] formées de soldats ramassés sans choix, presque tous déserteurs, mal disciplinés parce que la plupart des officiers qui les commandaient n'avaient jamais vu le feu ni même rien qui eut rapport à la guerre, perpétuellement sur leurs habitations [...] »⁶¹. Le feu de salve, le combat sur trois lignes, ou les affrontements en bataillons et brigades, c'est-à-dire la guerre à l'instar de l'Europe, dépassaient totalement les capacités militaires des troupes entretenues par la Marine⁶². Dès 1755, on fit passer des troupes de l'armée de Terre aux colonies. Mais les ressources agricoles réduites des colonies en limitaient fatalement le nombre qu'on pouvait y envoyer. À elle seule, la Nouvelle-France aurait reçu 10 094 hommes en renfort de 1755 à 1760⁶³.

Enfin, la question du commandement militaire aux colonies était un véritable problème. Dès 1752, le maréchal de Noailles, présenta un *Mémoire* portant sur la crise du gouvernement colonial qui était devenu la chasse gardée des officiers de vaisseau pour lesquels il constituait une sinécure bien rémunérée⁶⁴ :

il ne doit pas suffire effectivement, pour faire un bon gouverneur général d'une colonie, de savoir bien commander un vaisseau, une escadre ou même une flotte ; il est nécessaire qu'un pareil sujet [...] soit capable de conduire de l'infanterie, et mieux de la cavalerie, qu'il se connaisse en fortification et pour la défense des places⁶⁵.

Il y eut d'importants conflits entre les gouverneurs, officiers de vaisseau, et les officiers de l'armée de Terre, comme entre le gouverneur général du Canada, Vaudreuil, et le commandant des troupes, Montcalm, arrivé de France en 1756. Le premier soutenait notamment qu'il existait une guerre spécifiquement coloniale, dans laquelle le « coureur des bois », proche des Indiens et seul capable de mener une guerre de raids dans les grands espaces, était devenu maître. Ainsi, écrivait-il : « les guerres dans ce pays-ci sont bien différentes de celles en Europe⁶⁶ ». Montcalm

61 SHD, SHAT, 1A, 3764, « Mémoire », f° 40-2 (synthèse du rapport de Grandmaison présentée à Choiseul par ses bureaux).

62 On peut observer au contraire que l'armée britannique sut mobiliser des forces considérables et également s'adapter aux conditions de la guerre en Amérique du Nord, rendant le débat entre guerre à la Canadienne ou à l'Européenne largement vain. Voir Fred Anderson, *Crucible of War : The Seven Year's War and the Fate of Empire in British North America*, 1754-1766, New York, Knopf, 2001.

63 Marcel Fournier (dir.), *Combattre pour la France en Amérique*, op. cit., p. 138.

64 Michel Vergé-Franceschi, « Les gouverneurs des colonies françaises au XVIII^e siècle : l'exemple antillais et canadien », dans *Les Européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*, Paris, PUPS, 1997, p. 109-126.

65 SHD, SHM, Vincennes, 247, f° 242 v°, « Mémoire du maréchal de Noailles du 14 août 1752 ».

66 Henry Raymond Casgrain (éd.), *Extrait des archives des ministères de la Marine et de la Guerre, Lettres du marquis de Vaudreuil*, Québec, Demers et Frère, 1889 à 1895 : Lettre de Vaudreuil datée du 30 octobre 1755, p. 107.

le contredit souvent et écrivit notamment : « Maintenant la guerre s'établit ici sur le pied Européen, des projets de campagne, des armes, de l'artillerie, des sièges, des batailles. Il ne s'agit pas de faire le coup, mais de conquérir ou d'être conquis »⁶⁷.

Durant la guerre de Sept Ans, les Français avaient été incapable de prendre en compte le changement d'échelle de la guerre menée par le Royaume-Uni. À des escarmouches aux colonies avaient succédé de véritables guerres de conquêtes conduites par des corps expéditionnaires transportés puis débarqués par la Royal Navy.

SURMONTER LA DÉFAITE

318

De la guerre de Sept Ans, une manière nouvelle de défendre les colonies émergea. Dumas l'appelait « guerre défensive », le comte d'Estaing, « défense intérieure ». Il faut comprendre ces termes comme traduisant une deuxième étape dans la guerre outre-mer : après la guerre sur mer, la guerre aux colonies.

Une guerre d'un nouveau genre

Une vision globale du conflit

Dans la réflexion militaire du XVIII^e siècle, comme pouvait l'écrire l'auteur du remarquable *Traité sur la défense des colonies*, « la sûreté et la défense des colonies » étaient « genre tout neuf ». Le premier point dans l'analyse de Dumas, c'est que la guerre de Sept Ans, voire celle de Succession d'Autriche, marquait une rupture entre deux époques. Avant, la guerre aux colonies « tenait plus de la flibuste et de la course que de la guerre proprement dite » ; on obtenait « des petits succès », où l'ennemi était repoussé « par la seule énergie des habitants ». À cette époque succédaient des choix tactiques déterminés, « artificieusement couverts, combinés avec art et soumis au calcul ». Or, pour Dumas, rien n'était définitif. En particulier, il tenait à relativiser l'opinion alors couramment répandue « que les colonies ne pouvaient être gardées que par des vaisseaux », véritable « axiome », qui à son avis voulait simplement signifier « qu'il n'appartenait qu'aux grandes puissances maritimes, de posséder des colonies »⁶⁸.

Pour Choiseul, la guerre à venir serait inévitablement coloniale et maritime, et les colonies, justement, pouvaient donner à la France les moyens de frapper au

67 Henry Raymond Casgrain (éd.), *Journal du marquis de Montcalm durant ses campagnes en Canada de 1756 à 1759*, Québec, Demers et Frère, 1895 : Montcalm à la date du 29 juillet 1758, p. 419.

68 SHD, SHM, Vincennes, SH 42, « Traité de défense des colonies », f°1.

cœur de sa prospérité la puissance britannique⁶⁹. L'action aux colonies s'inscrivait dans le cadre plus général d'une préparation de la guerre de revanche. Dans la perspective d'une nouvelle guerre contre la Grande-Bretagne, Choiseul estimait nécessaire en 1765 de faire passer à temps en Amérique « vingt-quatre bataillons qui trouveraient dans les îles ce qui leur serait nécessaire, resteraient pendant toute la guerre en Amérique, et seraient alimentés tant en vivres qu'en munitions, par les escadres [...] »⁷⁰. Pour le ministre, cet envoi massif de troupes destinées à se battre classiquement, comme en Europe, contre un ennemi qui risquerait un débarquement et une bataille, ce qu'il qualifiait de « *plan* », était seul susceptible d'« assurer » les possessions françaises, mais aussi de les mettre en état de « menacer » celles de l'ennemi. Les colonies ravitaillées convenablement se défendraient seules. Redevenue libre de ses mouvements, la flotte devait être capable de s'appuyer sur les garnisons des colonies pour fondre à son tour, à l'occasion, sur les colonies de l'adversaire. Cette opinion du ministre était largement répandue parmi ses subordonnés qui s'enflammaient sur le sujet. Ainsi, on pouvait estimer en 1765 que « dix mille hommes de troupes menées par des États majors qui connaissent bien le pays étaient en état de défendre Saint-Domingue⁷¹ ». Ailleurs, le marquis de Fénelon réclamait pour la Martinique 4 à 5 000 hommes⁷². Enthousiasme excessif qui outrepassait certainement les capacités de la France à entretenir des garnisons outre-mer mais qui traduisait la nouvelle compréhension de la mission des troupes de terre aux colonies.

Un nouveau dispositif militaire terrestre

Si le principe d'entretenir des garnisons nombreuses aux colonies était désormais admis, de 1763 à 1772 on hésita sur leur organisation⁷³. On envoya d'abord exclusivement des bataillons tirés des régiments de l'armée de Terre qui devaient effectuer aux colonies un séjour de 3 ans. Dès 1766, la Marine récupéra la responsabilité de la défense de Saint-Domingue et de l'île de France en créant des « légions » spécialisées. À partir de 1772 on eut finalement six régiments coloniaux qui devaient être présents en temps de paix aux colonies,

69 R. John Singh, « L'importance stratégique des colonies antillaises dans la politique française de l'après-guerre 1763-1770 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 28, juin 1974, p. 27-43.

70 Choiseul, « Mémoire de Monsieur de Choiseul... », art. cit., p. 255.

71 SHD, SHAT, 1A, 3764, pièce 40, « Rapport de Grandmaison », f°7.

72 SHD, SHAT, 1M, 1105, pièce 23, f°2-3, « Extrait du PV du conseil de fortification tenu à la forteresse de Fort Royal à l'Isle de la Martinique en exécution des ordres du Roy du 4 avril 1764 ».

73 Boris Lesueur, « Les troupes coloniales aux Antilles sous l'Ancien Régime », *Histoire, Économie et Société*, 2009-4, p. 3-19.

d'où parfois le surnom de « régiments sédentaires »⁷⁴. Dépendant exclusivement de l'administration de la Marine, ils représentaient en tout 15 bataillons. Tactiquement, on avait fait le choix du modèle militaire prévalant en Europe puisque ces régiments étaient censés pouvoir se déployer sur un champ de bataille. Le recrutement des cadres changea également radicalement. On préféra aux créoles des officiers tirés de l'armée de Terre ou des sous-lieutenants recrutés en France. Ainsi, le premier colonel du régiment de la Martinique était tout à fait significatif de cette évolution. Christophe Cortasse de Sablonet était né à Apt en 1736 et avait débuté ses services comme volontaire au régiment de cavalerie d'Archiac, en 1755. Il commanda le régiment colonial de la Martinique de 1772 à 1779, avant de repasser au service du secrétariat d'État à la Guerre, et connaissait donc à la fois la guerre européenne et le fonctionnement au quotidien d'un régiment⁷⁵. Ses successeurs eurent par la suite le même profil. Au niveau supérieur, on assista à la remilitarisation de la fonction de gouverneur qui échappa désormais largement aux marins. Un milieu homogène de gouverneurs coloniaux apparut, d'abord passés par l'armée de Terre puis mis au service de la Marine et des colonies, comme Guillaume de Bellecombe qui, après avoir servi au Canada, continua sa carrière à la Martinique, l'île Bourbon, Pondichéry et enfin Saint-Domingue⁷⁶. Belle carrière pour un officier qui avait « servi constamment dans les quatre portions du monde⁷⁷ », comme le reconnut le secrétaire d'État à la Marine. Ces modifications structurelles accompagnaient une réflexion tactique élaborée sur la défense terrestre des colonies.

Une nouvelle conduite de la guerre

La guerre de campagne

Pour résumer, l'enjeu de la réflexion, comme le souligna pour la Martinique le marquis de Fénelon, c'était de mener aux colonies une « guerre de campagne »⁷⁸. Selon Dumas, pour un général le premier point à établir était de choisir « pour camper, un lieu intermédiaire d'où il puisse se porter rapidement par

74 AN, AD, VII, 3, Pièces 5 et 7. Ordonnances du 18 août 1772 et 30 décembre 1772. Soit les régiments de la Martinique, de la Guadeloupe, du Cap-Français, du Port-au-Prince, de l'île de France, de Bourbon, de Pondichéry. Plus un bataillon à la Guyane, les volontaires d'Afrique pour Gorée, et une compagnie à Saint-Pierre et Miquelon. Et à partir de 1784, un régiment d'artillerie des colonies.

75 SHD, SHAT, 4YD, 3396.

76 SHD, SHAT, 4Y, D2859. Voir Hélène de Bellecombe, *Essai biographique sur Guillaume Léonard de Bellecombe*, Agen, Vve Lamy, 1896.

77 SHD, SHAT, 4YD, 2859, lettre du maréchal de Castries à Ségur du 25 novembre 1785.

78 SHD, SHAT, 1M, 1105, pièce 23, f°2-3 « Extrait du procès-verbal du conseil de fortification tenu à la forteresse de Fort Royal à l'Isle de la Martinique en exécution des ordres du Roy du 4 avril 1764 ».

des communications bien pratiquées, à tous les points de la circonférence », avec en outre des « points d'apuis » (*sic*) pour défendre justement ces voies de communication, soit pour permettre une vigoureuse contre-attaque, soit pour permettre une retraite en bon ordre, « en lui donnant toujours le temps de se porter en force sur l'ennemi »⁷⁹. On voulait désormais être capable de mener une guerre de campagne, « active » et nerveuse, à partir de routes et de postes préparés à l'avance. Et de définir lui-même en une phrase ce qu'il envisageait : « la défense intérieure des colonies, n'est autre chose, que la guerre de campagne dans laquelle tout l'avantage est pour celui qui connaît le terrain »⁸⁰.

Plus concret, le comte d'Estaing, présida en 1765 à l'élaboration d'un authentique plan de défense de Saint-Domingue, qui s'intitule *Plans relatifs à la guerre de campagne de Saint-Domingue*. Dans de magnifiques vues en couleur de Saint-Domingue, on plaçait les bataillons et les retranchements à construire dans de nombreux lieux de l'île, à la fois sur les côtes et à l'intérieur de celle-ci, indiquant la manœuvre à effectuer le jour du combat par les troupes. Par exemple, la 16^e position décrite est celle du camp des fonts blancs. Elle devait permettre de protéger Fort-Dauphin, « sans courir le risque trop évident d'abandonner le Cap »⁸¹. La manœuvre consistait à couvrir la partie de la baie où les marécages n'interdisaient pas un débarquement. Au signal, une petite armée, devait s'élancer en ligne pour rejeter l'adversaire débarqué. En cas d'échec, un autre camp était prévu plus en arrière encore de la côte, et ainsi de suite, sur une dizaine de positions successives qui devraient être prises les unes après les autres par l'assaillant.

Enfin, puisqu'il s'agissait de tenir le plus longtemps possible, on n'excluait pas la possibilité de franchir une autre étape. Le bouillant comte d'Estaing avait entre temps tenté de résoudre les problèmes qu'avait pu poser la milice par le passé. Par *l'Ordonnance pour la levée d'un corps désigné sous le nom de première légion de Saint-Domingue*⁸² du 15 janvier 1765, il s'efforça de créer un nouveau corps militaire strictement colonial dans lequel auraient servi les noirs et métis libres, qui se voyaient imposer un service militaire, et les soldats européens. Cette légion ne vit pas le jour mais elle annonçait d'autres créations, à partir des populations locales, de corps militaires coloniaux, comme les « grenadiers volontaires » ou les « chasseurs volontaires ». Il déposa aussi un projet de reconstitution de la milice⁸³. Dans l'article I^{er} de son projet on peut

79 SHD, SHM, Vincennes, SH 42, « Traité de défense des colonies », f°34 v°.

80 *Ibid.*, f°37.

81 SHD, SHM Vincennes, SH 243, f°199 commente les positions décrites dans SH 245-1.

82 Publié dans *Les Carnets de la Sabretache*, 1931, t. IV, p. 137-164 et p. 201-224.

83 SHD, SHAT, Yb, 122, « Extrait de l'ordonnance générale des milices de Saint-Domingue », 1765.

ainsi lire : « Tous les habitants libres de cette colonie, et au dessus de l'âge de 16 ans, sans aucune exception, seront divisés en ban et en arrière-ban ». En clair, une véritable armée s'entretenant elle-même, une évocation avant l'heure de la Nation en armes. Il évoquait enfin la possibilité d'une sédition généralisée des esclaves au nom du Roi, sous le commandement d'officiers déterminés, pour contrer une invasion étrangère.

*Et que le besoin de soldats ou de cultivateurs n'engagerait pas à s'emparer de leurs nègres par la seule promesse de leur liberté: moyen indubitable de les y attirer, dangereux sans doute pour l'avenir mais qui employé par un chef instruit et opiniâtre porterait à la ville intérieure tous les bras dont elle aurait besoin*⁸⁴.

La réflexion aurait été incomplète si le rôle des fortifications aux colonies n'avait pas été reconsidéré. En effet, comme en Europe, les places fortes devaient avant tout constituer les bases arrière des opérations et ne plus servir uniquement de verrou défensif.

322

La citadelle intérieure

Pour Dumas, il ne s'agissait pas de renoncer à construire une place forte, « *une place de guerre* », de toute façon nécessaire pour servir de magasin et d'arsenal, mais de la localiser différemment, pour que sa capitulation ne signifie plus instantanément l'arrêt des combats. Il fallait donc l'éloigner le plus possible du rivage où un corps expéditionnaire débarqué pouvait trop facilement bloquer la garnison. Il fallait qu'elle fût placée dans un « *point central de sûreté, qui porterait par tous ses moyens, l'âme et la vie à la circonférence* »⁸⁵, pour entretenir justement le plus longtemps possible cette guerre de mouvements et de positions préparées. Le comte d'Estaing avait systématisé ce principe dans son plan pour Saint-Domingue. Chaque quartier devait ainsi avoir un « réduit défensif » et chaque gouvernement un réduit important dissimulé dans les montagnes. Cela n'excluait pas de disposer sur les côtes de points fortifiés. Dumas consacrait le chapitre XVIII en entier à la « sécurité des ports ». Il imaginait un système de redoutes se soutenant par leurs feux croisés et pouvant battre de concert l'intérieur du port comme le défendre contre une attaque terrestre.

D'importants travaux de fortifications furent entrepris dès 1763. La troupe fournit pour l'essentiel la main-d'œuvre nécessaire. À la Martinique, dès le 15 octobre 1763⁸⁶, le gouverneur Fénelon emmena l'intendant La Rivière inspecter le morne Garnier. Le conseil de fortification de 1764 approuva des

⁸⁴ AN KK, 1306, Papiers Genlis « Mémoire sur la défense de Saint-Domingue ».

⁸⁵ SHD, SHM, Vincennes, SH 42, « Traité de défense des colonies », f°61 r° et v°.

⁸⁶ AN, Marine, C, 8A, 64-65 f°190, Lettre de Fénelon datée du Fort royal le 15 octobre 1763.

travaux pour plus de 6 millions de livres⁸⁷. On édifia, patiemment, une citadelle à quatre bastions, le fort Bourbon, dont l'élévation supérieure permettait de contrôler les mornes Cartouche et Tartenson. La constitution de cette « citadelle ou camp retranché » adossé aux mornes, devait permettre de tenir longtemps. La Guadeloupe resta à l'écart de ce programme. Si le vicomte de Damas jugeait que les fortifications du fort Saint-Charles à la Guadeloupe étaient de peu de valeur, il reconnaissait en 1784 que cela était sans gravité car « ce qui doit victorieusement suppléer à la faiblesse et au peu de confiance des ouvrages, c'est la guerre de campagne [...] dans un pays [...] où la nature a fait pour la défensive peut être plus que l'art n'aurait imaginé »⁸⁸. À Saint-Domingue, toute une série d'ouvrages furent par la suite édifiés autour du Cap-Français pour constituer un ensemble défensif adossé aux hauteurs et pour ménager éventuellement le repli de la garnison vers l'intérieur de l'île. Les ouvrages détachés et une autre citadelle sur le morne l'Ory devaient coûter plus de 1,7 million de livres⁸⁹. En outre, on entreprit l'édification du môle Saint-Nicolas, isolé de tout, mais solidement défendu par des ouvrages complexes qui devaient garantir un havre assuré aux vaisseaux.

Au lendemain du Traité de Paris les fondements de la tactique à mener pour la guerre aux colonies étaient donc solidement établis autour du triptyque suivant : troupes aguerries selon les standards des guerres européennes, guerre de campagne et réduit défensif pour prolonger la lutte. La reprise de la lutte contre la Grande-Bretagne permit de la mettre en œuvre.

LA MISE EN ŒUVRE DURANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Il n'est pas question de retracer ici ce conflit. Tout au plus, s'efforcera-t-on de souligner l'application des nouveaux principes directeurs qui avaient été élaborés depuis une quinzaine d'années. À la fin de 1779, on avait déjà expédié 23 337 hommes outre-mer et, à la fin de 1782, 45 769⁹⁰. On a pu également calculer que les différents dépôts entretenus à l'île de Ré et à Lorient avaient recruté de 1778 à 1783 pour les corps dépendant de la Guerre et de

87 SHD, SHAT, 1M, 1105, pièce 23, f°2-3, « Extrait du PV du conseil de fortification tenu à la forteresse de Fort Royal à l'Isle de la Martinique en exécution des ordres du Roy du 4 avril 1764 ».

88 SHD, SHAT, 1M, 1105, « Mémoire général sur les îles françaises du vent, rédigé conformément à l'instruction du roi le premier novembre 1783 d'après l'inspection qu'en a faite Monsieur le vicomte de Damas le 1^{er} mai 1784 », f°29.

89 SHD, SHM, Vincennes, SH 243-2, « Mémoire sur la défense terrestre de Saint-Domingue », f°343. Devis estimatif du 6 mai 1765 signé Duportal.

90 AN, Marine C, 3, 13, « État des troupes embarquées pour les colonies pour les années ci-dessus... ».

la Marine en garnison dans les colonies, 14 052 recrues⁹¹. En août 1778, les îles du Vent étaient déjà défendues en théorie par 7200 hommes – 6120 en réalité⁹². Or, si l'on regarde *l'Histoire militaire de la France*⁹³ sous la direction d'André Corvisier, aucune mention n'est faite de ces renforts. Seul le corps expéditionnaire de Rochambeau, un peu moins de 4 000 hommes⁹⁴, est évoqué. C'est méconnaître les forces positionnées dans les colonies. C'est aussi minorer l'apport considérable que constituèrent les renforts apportés depuis les Antilles, par les escadres des comtes d'Estaing et de Grasse, dans les opérations autour de Savannah et de Yorktown⁹⁵.

Un effort militaire sans précédent

L'anticipation du conflit

324

L'opposition grandissante entre les colons nord-américains et leur métropole suscita un intérêt précoce en France. Le gouvernement français, pour éviter toute mauvaise surprise, se décida à faire passer aux colonies de nombreux renforts tirés de l'armée de Terre.

La nomination de Bouillé⁹⁶ au gouvernement général des Îles du Vent en février 1777 montra qu'on se préoccupait sérieusement de la défense des colonies françaises. C'était un officier expérimenté qui avait longuement servi aux Antilles. Avant son départ, il eut une conversation « sur les affaires de l'Amérique » avec Vergennes, le secrétaire d'État aux Affaires étrangères⁹⁷. Bouillé pressentait que l'entrée en guerre était imminente. Il envoya ainsi le lieutenant de vaisseau Kersaint avec un ingénieur et l'*Iphigénie*, en avril, en mission d'espionnage, pour étudier la faisabilité d'un mémoire qu'il avait précédemment rédigé « sur les moyens d'attaquer les îles anglaises »⁹⁸. Toutefois, il avait prévu d'abandonner les îles plus petites à leur sort, « pour ne pas affaiblir les îles principales et pour ne pas tout perdre en voulant tout

91 AN, Col, D, 1, 27, « Relevé des hommes de recrue reçus depuis le commencement des hostilités pour voir la différence qu'il y a d'une année à l'autre relativement au nombre ».

92 BnF, cabinet des manuscrits NAF 9430. « Mémoire détaillé de mon administration aux Îles du Vent en dates du 15 mai 1777, jour de mon départ de Paris », par le marquis de Bouillé, f°253 v°.

93 *Op. cit.* - La guerre d'Indépendance américaine est expédiée en trois pages (100 à 102).

94 Régiments de Bourbonnais, Soissonnais, Saintonge, Royal-deux-Ponts, 600 hommes de la Légion de Lauzun, détachement du corps royal d'artillerie.

95 Pour une étude analytique des militaires français présents en Amérique du Nord durant ce conflit, voir Gilbert Bodinier, *Les Officiers de l'armée royale combattants de la guerre d'Indépendance des États-Unis*, Vincennes, SHAT, 1983.

96 SHD, SHAT, 3yd, 1179. Voir la notice dans Bouillé, *Mémoires du marquis de Bouillé*, Paris, Baudouin frères, 1822, p. III-XX.

97 Bouillé, « Mémoire détaillé de mon administration... », f°223.

98 *Ibid.*, f°230, à la date du 26 avril.

garder »⁹⁹. Il devait aussi être prêt à combattre. En mai 1777, il procéda à une revue générale des troupes. La garnison de la Martinique était alors composée des 2 bataillons du régiment « sédentaire », d'un bataillon du régiment royal *La Marine* et d'un autre du régiment de Guyenne. Chaque quartier de l'île formait un bataillon de milice. Les 8 bataillons de milice de la Martinique étaient alors composés de 5 000 hommes dont 1 200 appartenaient à la « classe des nègres et mulâtres libres »¹⁰⁰. Le 25 mai, il passa à la Guadeloupe : un régiment colonial et une compagnie de canonniers avaient reçu le renfort de 2 bataillons de France. Mais le plus important fut l'arrivée en octobre d'importants renforts¹⁰¹. Avec 10 bataillons et 5 compagnies d'artillerie, les Îles du Vent étaient en 1778 considérablement renforcées, avant même le déclenchement du conflit. Surmontant le Fort royal, on trouvait désormais le fort Bourbon qu'on continuait à améliorer¹⁰². Les souvenirs de 1762 n'étaient pas oubliés puisqu'on travaillait également à des retranchements de la Case-Pilote à la Pointe-aux-nègres, ainsi que sur les hauteurs de Sainte-Catherine.

Un plan d'action

Enfin, il prépara un plan d'action en cas d'attaque directe contre la Martinique. La moitié des miliciens devaient rester dans les quartiers pour monter la garde et assurer la « police des esclaves dans les ateliers ». Les fournitures et les munitions devaient être rassemblées préventivement dans le chef-lieu de chaque quartier. La milice devait fournir à l'armée 2 100 hommes, qui seraient organisés en 4 bataillons : 200 dragons, 1 000 blancs, 800 « hommes de couleur libres », et 100 canonniers. Il devait y avoir 3 moments dans la défense de l'île. Un corps de manœuvre, composé de « troupes légères », devait se porter rapidement sur le lieu d'une descente. Si elle réussissait néanmoins, l'armée devait se mettre en ordre de bataille pour tenter l'affrontement. En cas de débarquement, les troupes devaient se reporter sur Fort-Royal, puis, se replier ensuite sur le Gros Morne puis, enfin, sur le morne des Olives où on devait édifier un réduit général. Pour la Guadeloupe, la défense était similaire : une fois les retranchements forcés – on pensait à un lieu de débarquement probable aux Trois-Rivières – il fallait chercher la bataille puis gagner les montagnes au centre de l'île et édifier un réduit.

⁹⁹ *Ibid.*, f°253.

¹⁰⁰ *Ibid.*, f°231-232.

¹⁰¹ *Ibid.*, f°240 v°.

¹⁰² *Ibid.*, f°257.

Premières attaques : l'effet de surprise

326

Ainsi fortifiées en hommes, les colonies françaises devenaient, comme l'avait escompté Choiseul, des bases d'opérations et de conquêtes. Bouillé put prendre l'initiative d'une offensive brusquée. « Je croyais qu'il fallait déclarer la guerre en frappant de grands coups. Antigue, la Dominique, Saint-Christophe devaient tomber tout d'abord et aussitôt on devait attaquer la Jamaïque »¹⁰³. Selon ses informations, les Antilles anglaises n'étaient défendues que par 2 bataillons. On doit ajouter que les Britanniques, sûrs de leur hégémonie navale, avaient largement négligé de fortifier leurs colonies. L'occasion était trop belle, et il prit l'initiative d'agir contre la Dominique, le 7 septembre 1778. Il réunit pour l'occasion 2 000 hommes dont 1 000 volontaires¹⁰⁴. La Marine fournit l'escorte composée de 3 frégates, la *Tourterelle*, l'*Amphitrite* et la *Diligente*, d'une flûte, la *Truite*, et d'une corvette¹⁰⁵. Pour transporter les troupes, il réquisitionna 18 navires qui faisaient d'habitude du cabotage. Le fort dominant la ville du Roseau, situé sur le morne Bruce, capitula sans combattre. Après la conquête, il dut toutefois laisser une garnison de 800 hommes derrière¹⁰⁶. Le dilemme auquel commençait à être confronté Bouillé était le suivant. Il pouvait attaquer : les îles britanniques étant encore très peu défendues¹⁰⁷, mais il risquait alors de dégarnir dangereusement ses propres positions qui pouvaient devenir à leur tour des proies. Il estimait ainsi, en 1778, que le minimum pour défendre la Martinique était 3 000 hommes. En dessous, il n'estimait pas pouvoir « entreprendre sur aucune île dont la garnison qu'il y aurait mise aurait beaucoup affaibli celle de la Martinique »¹⁰⁸.

La situation changea seulement aux Antilles avec l'arrivée de 5 000 soldats britanniques censés prévenir toute nouvelle surprise comme celle de la Dominique¹⁰⁹. Les Britanniques avaient tardé à réagir car les Français les

103 *Ibid.*, f°249 v°.

104 *Ibid.*, f°261.

105 SHD, SHM Vincennes, 2617, *Gazette de la Martinique*, le jeudi 14 janvier 1779, pages 5-6, « État des grâces que le roi a bien voulu accorder aux officiers qui se sont trouvés à l'expédition de la Dominique ».

106 Bouillé, « Mémoire détaillé de mon administration », f°264.

107 Les forces britanniques se limitaient à 250 hommes du 58^e à Antigua, 150 du même régiment à la Grenade et 360 hommes du 60^e à Saint-Vincent. Il n'y avait aucun soldat à ce moment à la Barbade, à Tobago ou à Saint-Christophe. *Ibid.*, f°264.

108 *Ibid.*, f°265.

109 Il faut considérer le dilemme auquel est confronté la Grande-Bretagne qui doit à la fois poursuivre les opérations en Amérique du Nord et défendre les Antilles : voir Andrew O'Shaughnessy, *An Empire Divided : The American Revolution and the British Caribbean*, Philadelphia, University Pennsylvania Press, 2000.

contraignaient à une guerre « globale », au lieu d'avoir seulement à réprimer une rébellion coloniale¹¹⁰. Cette dernière, d'ailleurs, perturbait leurs circuits de ravitaillement habituels. Pire encore, leurs forces navales étaient dispersées et dans l'impossibilité de bloquer dans leurs ports les navires français¹¹¹. Aussi, une puissante escadre commandée par le comte d'Estaing put-elle arriver sans encombre à la Martinique. Elle avait quitté Toulon le 13 avril 1778 avec 12 vaisseaux et 5 frégates, ainsi qu'un corps de débarquement de 800 hommes destinés à renforcer l'infanterie de Marine¹¹². Ses instructions demeuraient suffisamment imprécises pour lui donner la possibilité d'agir au mieux en fonction des opportunités.

L'action du comte d'Estaing

On apprit le 14 décembre 1778 à la Martinique que Sainte-Lucie avait été attaquée¹¹³. L'ordre d'embarquer fut donné le jour même et le comte d'Estaing quitta Fort-Royal avec 12 vaisseaux et 3 000 hommes¹¹⁴. Un autre convoi partit de la Guadeloupe. Parvenu devant Sainte-Lucie, le 15, le comte d'Estaing ordonna de débarquer les troupes le 17, dans une grande confusion. On parvint à les organiser en 3 colonnes dans le quartier de l'anse du Choc où l'on s'était finalement établi. Le 18, le comte d'Estaing lança ses troupes à l'assaut à la fois contre le morne Fortuné et la pointe de la Vigie. Elles furent impitoyablement repoussées¹¹⁵. La panique gagna toute l'armée qui se débanda. Seul le régiment d'Auxerrois se rallia et, sous le feu, couvrit la retraite. Bouillé exagéra apparemment le bilan en se lamentant auprès du secrétaire d'État à la Marine d'avoir perdu dans l'affaire 40 officiers et 800 hommes¹¹⁶. La journée se concluait par une défaite puisque la garnison permanente des îles du Vent se trouvait diminuée. La bataille pour la possession de Sainte-Lucie marquait une nouvelle manière de mener la guerre aux colonies. À partir de bases arrière, Fort-Royal pour les Français ou Antigua pour les Britanniques, des

110 Stephen Conway, « La stratégie britannique pendant la guerre d'Amérique », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 35-48.

111 Daniel Baugh, « Why did Britain lose Command of the Sea During the War for America ? », dans Jeremy Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 149-169.

112 BnF, Cabinet des manuscrits, NAF 9428, f°182.

113 Bouillé, « Mémoire détaillé... », f°269 v°.

114 Le *Languedoc* (80), le *Tonnant* (80), le *César* (74), le *Zélé* (74), le *Marseillais* (74), l'*Hector* (74), le *Protecteur* (74), le *Guerrier* (74), la *Provence* (64), le *Vaillant* (64), le *Fantasque* (64), le *Sagittaire* (50).

115 Bouillé, « Mémoire détaillé... », f°287.

116 AN, Marine C, 8A, 77-78, f°105 ; lettre de Bouillé au ministre datée du Fort-Royal le 14 décembre 1778.

escadres s'empressaient de débarquer de petits corps expéditionnaires avant que l'adversaire ne fût arrivé. Celui qui était battu sur terre, n'avait plus qu'à rembarquer et à retourner à son point de départ.

Le début de l'année 1779 fut actif dans les Antilles. Très vite l'idée de prendre l'île de la Grenade s'imposa. Lorsque la division navale de La Motte-Piquet arriva à la Martinique le 27 juin 1779, il permit la concentration dans la rade du Fort-Royal à la Martinique de 27 vaisseaux de guerre. Aussitôt, on décida de l'embarquement d'un corps de débarquement de 2 450 hommes¹¹⁷. Les soldats de l'armée de terre représentaient en tout 2 000 hommes. Les soldats coloniaux (régiment de la Martinique, canonniers-bombardiers et légion de Lauzun) 400 hommes. Enfin, les habitants étaient représentés par une compagnie de 50 « volontaires flibustiers ». La flotte mouilla devant la Grenade le 2 juillet. Les Britanniques, au nombre de 800, étaient retranchés sur le morne de l'hôpital qui dominait la ville de Saint-Georges. Le soir même, 1 300 hommes furent débarqués à l'anse Molinier. Ils marchèrent en silence vers le morne qu'on décida de prendre d'assaut durant la nuit. À 2 heures du matin, l'assaut commença. L'affaire fut disputée car les Français perdirent dans ce simple assaut 106 hommes dont 66 tués¹¹⁸. Le 4 juillet, le commandant des troupes, Maccarney, capitula avec les 700 hommes de la garnison. L'arrivée de l'escadre de secours britannique commandée par Byron le 6 ne déboucha pas sur un affrontement des deux flottes car « aucun des adversaires ne voulait hasarder la flotte, c'est-à-dire la suite de la guerre, peut-être, sur un enjeu mineur »¹¹⁹. En effet, Byron, en découvrant qu'il était arrivé trop tard et que le débarquement français avait réussi, repartit¹²⁰. Les Français laissèrent une forte garnison – 900 hommes – et leur flotte quitta l'île à son tour le 15 juillet ; elle arriva à Saint-Domingue à la fin du mois.

Le comte d'Estaing décida d'innover en lançant à partir de Saint-Domingue une opération en direction de l'Amérique du Nord : élargissement remarquable à la fois des bases et du théâtre d'opération. L'appareillage eut lieu au Cap-Français le 16 août avec 24 vaisseaux, 12 frégates, 4 flûtes et 3 750 hommes de

117 SHD, SHM, Vincennes, 2617, *Gazette de la Martinique* n° XXXIX, p. 123, « Relation de la prise de la Grenade ». Et SHD, SHAT, 1A, 3731 pièce 12, *Relation de la prise de la Grenade*, imprimée à Saint-George, île de la Grenade, par l'imprimerie d'Alexander Midleton, MDCCCLXXIX.

118 AN, Col., D, 2C, 17, « État des officiers tués et blessés à l'attaque du morne de l'Hôpital à la Grenade le 4 juillet 1779 ». Le régiment de Dillon avait eu à lui seul 26 tués et 66 blessés.

119 Philippe Bonnichon, « La Grenade, Savannah (1779), Saint-Christophe (1782) ; trois exemples du rôle de la Marine dans les opérations de débarquement et de soutien des troupes lors de la guerre d'Indépendance américaine », dans *Guerres et paix, journées franco-anglaise d'histoire de la Marine*, Vincennes, SHM, 1987, p. 263.

120 SHM, Vincennes, 2617, *Gazette de la Martinique* n° XXXIX, p. 129, « Relation du combat naval du 6 juillet 1779 ». Ce combat naval avait tout de même fait 176 tués et 773 blessés dans la flotte française.

troupes réglées. La composition du corps expéditionnaire est révélatrice des nouveaux enjeux de la guerre¹²¹ : les régiments de l'armée de terre représentent 64 % de l'effectif, les régiments coloniaux 15 % et les volontaires coloniaux 21 %. La garnison des vaisseaux, c'est-à-dire les soldats embarqués sur l'escadre à Toulon, n'apporte que 30 % des hommes, soldats de terre et soldats de marine confondus, la garnison des îles du Vent 33 % et celle de Saint-Domingue, 37 %. Le 31, la flotte du comte d'Estaing mouilla dans la rivière de Savannah. On ne put toutefois commencer à débarquer que le 12 septembre et les opérations traînèrent en longueur jusqu'au 27. L'investissement mal conduit de la place avait commencé le 15. L'intimidation ayant échoué, il fallut considérer de mener un vrai siège et, le 2 octobre, les batteries de siège ouvrirent le feu. Faute de temps, la saison étant trop avancée, le comte d'Estaing hasarda le 9 octobre un assaut qui échoua. On perdit dans l'affaire 151 tués et 370 blessés¹²². D'Estaing lui-même fut gravement blessé et dut passer le commandement. Le 18 octobre, la flotte était repartie. On compta à l'issue de l'opération 642 hommes hors de combat dont 184 tués. Le comte d'Estaing rentra ensuite à Brest où il commença à désarmer le 7 décembre 1779¹²³. L'escadre du comte de Grasse ramena à la fin du mois de septembre les troupes des îles du Vent dans leur garnison et celle de La Motte-Piquet fit de même pour celles de Saint-Domingue.

Les convois avaient également une importance considérable pour réparer les pertes quasi naturelles des garnisons. C'est un point peu étudié de l'histoire de la Marine. Patrick Villiers a ainsi remarqué avec justesse que « l'histoire maritime est encore trop souvent marquée par l'américain Mahan et par ses disciples qui n'ont voulu voir que les batailles navales dans les missions d'une marine de guerre »¹²⁴. Après le désastre de Sainte-Lucie en décembre 1778, Bouillé éprouva une forte inquiétude quant à la possibilité de résister à une attaque jusqu'à l'arrivée de 2 convois. Celui escorté par Kersaint avec l'*Iphigénie* et la *Boudeuse* permit au gouverneur de retenir en décembre les 1 400 hommes destinés à Saint-Domingue. L'escadre du comte de Grasse, arrivée le 19 février 1779, débarqua un bataillon de Champagne. À ce moment, la garnison des îles du Vent était même devenue plus forte qu'au mois de décembre précédent. Bouillé, lyrique, souligna avec éclat l'importance qu'il accordait à l'arrivée du convoi de 60 navires militaires et civils escorté par Lamotte-Piquet en juin 1779 : « [...] le convoi est arrivé. Ces quatre mots disent tout [...] Ce chef d'œuvre de votre ministère est un des événements

121 AN, Marine, B, 4, 167, f°247 et B, 4, 142 f°15.

122 AN, Marine, B, 4, 167, f°375-376.

123 Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996, p. 158.

124 Patrick Villiers, « La bataille de l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI », *Dix-huitième Siècle*, n° 33, 2001, p. 101-117.

qui s'éternisera [...] »¹²⁵. En effet, La Motte-Piquet, parti de Brest le 1^{er} mai, avait conduit à Fort-Royal 45 transports¹²⁶. Le 21 février 1780, il commença à patrouiller entre la Martinique et Saint-Domingue : le 20 mars il affronta le commodore Cornwallis et sauva une nouvelle fois un convoi¹²⁷. En 1780, Guichen, parti de Brest le 3 février avec 16 vaisseaux et 4 frégates, escorta 80 voiles jusqu'à la Martinique où il arriva le 22 mars. Il ressortit toutefois pour affronter à 3 reprises en avril et en mai Rodney, afin de laisser les accès de l'île libres.

De la fin de 1779 au début de 1781, les opérations terrestres aux Antilles devinrent inexistantes : l'effort principal était réservé à l'Amérique du Nord. Bouillé, qui regrettait cette inaction forcée, avait réclamé en août 1780 qu'on lui envoie un renfort de 2 à 3 000 hommes et un chef d'escadre expérimenté pour attaquer à nouveau¹²⁸. Il ne fut entendu que l'année suivante.

L'action du comte de Grasse

330

Le retour à une conception plus offensive de la guerre peut être illustré par la visite du secrétaire d'État à la Marine, le maréchal de Castries, à Brest. Il assista le 22 mars 1781 à l'appareillage de 150 voiles vers les colonies¹²⁹. L'arsenal de Brest put armer l'escadre du comte de Grasse¹³⁰, 20 vaisseaux, auxquels on devait adjoindre les 5 de Suffren, escortant 150 voiles et 5 000 hommes de troupes, à destination de l'Amérique et de l'Inde. Un autre convoi était parti de Bordeaux et de l'île d'Aix en janvier. Un troisième partit de Marseille également en mars. Et enfin un quatrième de Bordeaux, en juillet.

Le comte de Grasse arriva en avril 1781 à la Martinique. Le premier objectif fut l'île britannique de Tobago. Les forces réunies par Bouillé et transportées sur l'escadre de Grasse débarquèrent le 30 mai 1781 dans l'île qui capitula le 1^{er} juin. L'escadre ne resta pas longtemps inactive. Le 5 juillet, elle quitta Fort-Royal pour escorter un convoi de 160 navires marchands puis elle continua sa route vers Saint-Domingue. Arrivée au Cap-Français le 16 juillet, elle y trouva la frégate la *Concorde* dépêchée depuis Newport pour proposer une action conjointe avec l'armée des Antilles¹³¹. On embarqua dans l'île un corps de 3 400 hommes

125 Cité par Paul Auphan, « Les communications entre la France et ses colonies pendant la guerre d'Indépendance américaine », *Revue maritime*, 61, 1925, p. 345.

126 Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle, op. cit.*, p. 157.

127 *Ibid.*, p. 159.

128 AN, Marine, C, 8A, 79, f^o102, lettre de Bouillé au ministre du 24 juillet 1780.

129 Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle, op. cit.*, p. 166.

130 Charles Lee Lewis, *Admiral de Grasse and American Independence*, Annapolis, Naval Institute Press, 1945.

131 Voir Saint-Simon (marquis de), « La capitulation de Yorktown et le combat de Grasse », extraits du « Journal des campagnes de l'Amérique depuis le 5 juillet 1781 jusqu'au 12 avril 1782 », *Revue d'histoire diplomatique*, 1928, p. 378-399.

commandés par Saint-Simon¹³². En effet, depuis le début de la guerre, 3 régiments de Terre et 2 régiments coloniaux se morfondaient dans l'inactivité et en 1781 la garnison, pléthorique, de Saint-Domingue était encore intacte. Le 3 août 1781, Grasse quitta Saint-Domingue à la tête de 28 navires transportant 3 000 hommes appartenant aux régiments d'Agenois (1 000), de Touraine (1 200) et de Gâtinois (1 000)¹³³. Il faudrait encore ajouter un détachement de 100 hommes du régiment de Metz-artillerie, et 100 volontaires. Il débarqua ses hommes au cap Henry. Le « Journal des campagnes » de Saint-Simon rapporte ainsi :

Le 1^{er} septembre, 3 400 hommes commandés par M le marquis de Saint-Simon, passèrent à bord de toutes les chaloupes et canots de l'armée, de la frégate l'Andromède, du vaisseau l'Expérimenté et des prises anglaises sans le secours desquelles l'embarquement n'aurait pu s'effectuer d'une seule fois¹³⁴.

Les troupes firent leur jonction le 2 avec les troupes américaines de La Fayette. Placés sous le commandement du maréchal de Saint-Simon, les soldats des Antilles constituèrent la brigade d'Agenois lors du siège de Yorktown. Tandis que l'escadre du comte de Grasse verrouillait la baie, La Fayette, à la tête de troupes américaines, et Saint-Simon, avec les troupes des Antilles, bloquèrent les accès sud et ouest de Yorktown. Le général Cornwallis se retrouva ainsi enfermé dans la place. Le 5 septembre 1781, l'escadre du comte de Grasse coupa ses câbles et gagna le large en apprenant l'approche de l'escadre de secours britannique, commandée par Graves. Les deux escadres s'observèrent du 5 au 9 septembre puis Graves se retira. Le sort de la place était scellé. Le gros des troupes de Rochambeau et de Washington n'arriva que le 4 septembre et fit alors sa jonction avec les soldats de La Fayette et de Saint-Simon. Sur 8 500 Français environ, 5 300 venaient de Newport et 3 400 de Saint-Domingue. L'investissement commença le 29 septembre et la capitulation survint le 20 octobre. Le 24 octobre, les troupes de Saint-Simon étaient embarquées.

132 SHD, SHAT, Yb, 356, et dossier maréchal de camp n° 2800. Claude Anne Rouvroy, marquis de Saint-Simon, était né le 16 mars 1743. Il entra dans l'armée en août 1754 comme cadet dans l'artillerie. Il fut fait lieutenant au régiment d'Auvergne le 11 mars 1756. Puis, il passa dans les gardes du corps du roi de Pologne. Le 25 mars 1758 il avait rang de colonel et le 3 janvier 1770 de brigadier. Colonel du régiment provincial de Poitiers le 4 août 1771, puis de celui de Touraine le 29 juin 1775, il suivit son régiment embarqué pour Saint-Domingue. Maréchal de camp le 1^{er} mars 1780, il commanda les troupes de terre embarquées sur l'escadre du comte de Grasse à Yorktown. Il émigra en Espagne en décembre 1790. Il mourut à Madrid le 3 janvier 1819.

133 Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 167. Saint-Simon dit 3 400 hommes.

134 Saint-Simon, « La capitulation de Yorktown et le combat de Grasse », art. cit., p. 387.

L'escadre du comte de Grasse quitta la Chesapeake le 4 novembre 1781 et rejoignit ensuite Fort-Royal. La présence de la flotte du comte de Grasse aux Antilles, comme de garnisons nombreuses et inactives sur place, offraient la possibilité d'une nouvelle action pour s'assurer quelques gages supplémentaires avant les négociations de paix. Selon Saint-Simon, les troupes présentes à la Martinique furent sollicitées pour former un corps expéditionnaire de 6 000 hommes¹³⁵. Le 17 décembre 1781, l'escadre quitta Fort-Royal. Le 11 janvier 1782, elle était en vue de Saint-Christophe. Elle mouilla le 12 dans la rade de Basse-Terre : aussitôt les habitants firent leur reddition. Tandis que les soldats français commandés par Bouillé opéraient leur débarquement, les troupes britanniques, 1 200 hommes commandés par le général Frazer, se replièrent sur le morne fortifié de *Brunston Hill*. Cette éminence était décrite comme « absolument isolé, élevé, très escarpé et bien fortifié »¹³⁶. On se résolut à un siège en règle, avec artillerie et ouverture de tranchées. Le siège dura depuis 2 semaines quand on annonça, le 24 janvier, l'arrivée de Hood et de 22 vaisseaux. Il y avait une quasi-égalité entre les deux lignes de bataille puisque les Français comptaient sur 23 navires. La supériorité de la manœuvre anglaise lui permit de s'emparer du mouillage des Salines le 25. Attaqué ce jour et encore le lendemain, Hood garda avec obstination sa position, s'embossant face à la mer. Le 29 janvier, il parvint à mettre à terre un corps de 1 000 à 1 200 hommes. Bouillé, nullement pris au dépourvu, se porta à leur rencontre, les contraignant à rembarquer. Le 12 février, la garnison de Brunston Hill capitulait. Profitant de l'absence momentanée de l'escadre du comte de Grasse, Hood prit la mer à son tour à la faveur de la nuit du 14. L'île avait été conquise à peu de frais. Dans les différentes opérations 3 officiers avaient été tués et 8 blessés, 60 soldats avaient été tués et 130 blessés¹³⁷. Dans la suite de sa navigation, le comte de Grasse s'empara de Nièves le 13 février et de Montserrat le 22. Le 26 février, toute l'escadre était de retour dans la rade de Fort-Royal.

Les Britanniques, mortifiés, avaient décidé de concentrer leurs forces à la Barbade, où, à la fin du mois de février, on comptait 34 vaisseaux. Les Français quant à eux, estimaient devoir d'abord se réunir avec les forces espagnoles, pour agir en coopération avec elles en direction de la Jamaïque. Quand finalement

135 AN, Col., D, 2C, 17, « État des pertes de l'armée française à Saint-Christophe tant au siège de Brunstone Hill qu'à l'affaire de la descente anglaise le 28 janvier ». Document daté de Saint-Christophe le 15 février 1782. Sont ainsi associés à cette expédition les régiments d'Armagnac, Champagne, Auxerrois, Agenois, Touraine, Viennois, Royal Comtois, Dillon, Guadeloupe, Martinique. Ainsi que les Volontaires étrangers de la Marine, les Volontaires de Bouillé, le Corps royal d'artillerie et les Canonnières-Bombardiers.

136 Saint-Simon, « La capitulation de Yorktown et le combat de Grasse », art. cit., p. 20.

137 AN, Col, D, 2C, 17, « État des pertes de l'armée française [...] ».

l'escadre mit la voile le 8 avril, elle se retrouva instantanément talonnée par Rodney avant d'être rattrapée au large des Saintes¹³⁸. On accepta le combat, tandis que les transports regagnaient les îles françaises. Si avec le *Ville de Paris* 4 autres vaisseaux avaient été capturés ainsi que 2 autres navires par la suite, le reste de l'escadre avait plus ou moins été rallié par Vaudreuil. En mai, la flotte française à Saint-Domingue pouvait déjà compter sur 26 vaisseaux, bientôt rejoints par 12 vaisseaux espagnols. On disposait toujours de 20 000 hommes de troupes prêts à agir. Si l'inaction prévalut alors c'est qu'on hésita longtemps sur le plan d'action à adopter pour tenter une nouvelle attaque¹³⁹. Et l'historien naval Alfred Mahan, dans son ouvrage classique *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, d'insister : « Que la Jamaïque fût sauvée n'était pas le résultat de cette belle, mais indécise bataille, mais de l'hésitation des alliés »¹⁴⁰.

La fin des opérations en Amérique du Nord avait mis un terme à la dispersion des forces et l'escadre de blocus avait été renforcée¹⁴¹. Le convoi de Guichen, mal escorté, tomba le 12 décembre 1781 en pleine brume à l'ouest d'Ouessant sur l'escadre de Kempfelt qui enleva aussitôt une quinzaine de navires. L'escadre « battue, dispersée par la tempête, rentra éparpillée à Brest et dans un grand délabrement », et fut retardée. Le ministre de Castries « voyait tous les projets retardés de trois mois »¹⁴². Guichen ne put refaire voile que le 18 février. Le convoi pour l'Inde, parti le 16 avril 1782 avec 19 transports et 1 300 hommes de troupe, tomba à son tour en plein dans la flotte de Barrington. Le *Pégase* de 74 canons, l'*Actionnaire* armé en flûte, et 6 transports furent pris, et avec eux 800 soldats. Le blocus de plus en plus pressant exercé par la Royal Navy rendait difficile le renforcement des garnisons, l'annonce ultérieure de la bataille des Saintes brisant définitivement toute velléité d'opérations offensives aux Antilles.

À la réflexion, il apparaît que la question de la supériorité ou de l'infériorité sur mer n'était pas considérée comme l'unique élément déterminant du succès d'une guerre à l'échelle de la planète par une partie de l'opinion éclairée dans la deuxième partie du XVIII^e siècle. L'amiral Castex, parmi d'autres, a érigé un

138 François Caron, « La bataille des Saintes », *Chronique d'histoire maritime*, 2002, n°46, p. 21-33.

139 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence, A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 286-287.

140 Alfred T. Mahan, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, London, S. Low, Marston and co, 1913, p. 223.

141 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia SC, University South Carolina Press, 2002.

142 SHD, SHM, Vincennes, MS 182, f° 97, « Journal des sept années du ministère du marquis devenu maréchal de Castries commencé le 13 octobre 1780 ».

certain nombre de dogmes pour la postérité que les hommes du xviii^e siècle auraient certainement désavoués, en écrivant par exemple qu'ils manifestaient une « incompréhension totale du but de la guerre sur mer, de l'objectif principal à assigner aux forces navales », qui devait être la « destruction des forces organisées adverses »¹⁴³. Or, chercher à détruire l'adversaire dans une unique rencontre qui risquerait de tourner à l'ordalie était profondément aléatoire et surtout réducteur : il était aussi important de faire passer des convois pour ravitailler des garnisons nombreuses, ou de mener à bien, si les circonstances s'y prêtaient, des opérations combinées. Plus qu'un succès éclatant, on pouvait chercher simplement à neutraliser la force écrasante de l'ennemi. Pour cela, il fallait que les colonies pussent se défendre en partie elles-mêmes et que des liaisons maritimes régulières fussent maintenues. Cette voie médiane, fruit d'expériences antérieures douloureuses, fut appliquée avec un succès certain durant la guerre d'Indépendance américaine.

334

L'insurrection quasi générale des troupes coloniales en 1790-1792, l'émigration des officiers de vaisseau et la rupture des communications maritimes après 1793 obligèrent durant la Révolution à faire table rase du passé et à trouver des solutions autrement plus radicales¹⁴⁴.

143 Raoul Castex, *Les Idées militaires de la marine au xviii^e siècle de Ruyter à Suffren*, Paris, L. Fournier, 1911, p. 30.

144 Boris Lesueur, « Quels hommes pour les colonies ? », dans Jacques-Olivier Boudon et Antoine Champeau (dir.), *Les Troupes de la marine et les colonies sous le Premier Empire*, Paris, Lavauzelle, 2005, p. 161-194.

LORIENT OU LA RÉUSSITE IMPROBABLE D'UNE INVENTION MARITIME (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Gérard Le Bouëdec
UMR CERHIO, Université de Bretagne Sud
Directeur du GIS d'Histoire maritime

De la reconstitution de façon approfondie grâce aux nombreux travaux de recherche récents¹ de la trajectoire lorientaise des origines à 1940, il ressort que Lorient, depuis son invention par la compagnie des Indes, présente un profil très largement monolithique donc fragile. Sa dépendance de l'entreprise, qu'elle soit la compagnie des Indes ou la Marine, l'expose à des crises conjoncturelles et structurelles et des corrections de trajectoires, des ajustements, des reconversions. Or, l'essentiel à retenir, c'est la capacité lorientaise à rebondir, à gérer les ajustements, les reconversions. Cette idée est essentielle pour comprendre le propos de cet article.

Le rapport à l'État est la clef de compréhension de cette histoire. Et l'État c'est la Marine dont on a oublié le poids considérable jusqu'à la fin du XIX^e siècle. À partir de Colbert, c'est d'abord un secrétariat d'État de la guerre maritime au cœur des conflits sur le front maritime et un entrepreneur industriel de la construction de navires de guerre. Mais c'est aussi un secrétariat d'État à la marine marchande et aux colonies, il ne faut donc pas opposer Marine et compagnie : ce sont les deux volets d'une même politique gérée par le même ministre, et au plus haut niveau, surtout quand Colbert le cumule avec le Contrôle général. C'est ensuite une administration qui encadre tous les usages du domaine maritime et par conséquent tous les usagers qui ont un rapport à la mer quel qu'il soit, et donc ceux des ports. C'est enfin une institution qui encadre et contrôle les gens de mer et les professions ouvrières des arsenaux à travers le système des classes, avant qu'il ne s'appelle Inscription maritime. Écrire cela, c'est aussi souligner que l'avenir de Lorient échappe très largement

¹ Gérard Le Bouëdec, Catherine Soubeiroux, « Lorient, une trajectoire maritime, les apports récents de la recherche », dans Gilles Gosset, Bernard Garnier, Alain Hugon, Leïla Maziane, Elisabeth Ridet (dir.), « Des Galères méditerranéennes aux rivages normands », Recueil d'études en l'honneur d'André Zysberg, *Cahier des Annales de Normandie*, Caen, 2011, n° 36, p. 267-281.

aux Lorientais et qu'il se décide ailleurs : à Versailles sous l'Ancien Régime, et à Paris depuis, en fonction de considérations internationales.

Il faut éliminer toute idée de création, de fondation de Lorient d'autant que ces termes suggèrent un projet urbain qui n'existe pas à l'origine. Le choix effectué alors est celui d'un site de chantier de construction. Plus que l'invention, c'est la pérennité de l'implantation qui est essentielle. Le travail de l'historien est donc de rechercher quels sont les atouts de cette implantation dans la mesure où l'invention a été pérennisée, et d'essayer de mesurer la part de l'État et le jeu des acteurs locaux.

L'INITIATIVE DE L'ÉTAT COMPAGNIE/MARINE

336

Dans une économie du privilège, où l'État est le dispensateur des monopoles, les compagnies des Indes françaises n'ont jamais pu, à l'instar de la compagnie des Indes hollandaise, dont elles s'inspirent, être des sociétés par actions fonctionnant avec une très large autonomie. Elles ont toujours été des administrations d'État très révélatrices du partenariat État/entreprise privée qui caractérise l'économie maritime en France jusqu'à aujourd'hui². En effet, les compagnies françaises, tout en se référant au modèle hollandais, n'ont jamais réussi à être de véritables sociétés par actions avec un corps d'actionnaires qui cherche à éviter un contrôle trop serré de l'État. Le capital social de 15 millions de la première compagnie ne fut réellement couvert qu'à hauteur de 4,5 millions. Ce n'est pas une compagnie de marchands du fait de l'abstention de négociants qui au final ne représentent que 26 % des souscriptions : c'est vraiment une compagnie royale. La maison royale, la cour, les manieurs de l'argent du roi, le monde des offices des grandes institutions de la capitale et de la province ont couvert les trois quarts du capital. Et l'on peut dire que c'est une compagnie parisienne aux deux tiers³. Si l'on observe la seconde compagnie qui survit à la liquidation du système de Law, qui était un vaste projet de remise à flot des finances publiques, même si le capital social d'origine négociante est plus important, nous sommes dans une société par actions rentières, selon la volonté de Law. Il s'agit de rassurer les actionnaires en leur garantissant une rente fixe. Cette action est le seul effet au porteur coté en bourse, mais la bourse n'est pas utilisée pour drainer de nouveaux capitaux. Son cours n'est pas du tout un baromètre de la santé

2 Gérard Le Bouëdec, « Les compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège », colloque *L'Économie du Privilège*, université Goethe de Francfort et Institut français en Allemagne, 30 juin-2 juillet 2011, à paraître.

3 Philippe Haudrère, « Les actionnaires de la première compagnie des Indes orientales », dans *Les Passions d'un historien*, Jean-Pierre Poussou, Paris, PUPS, 2010, p. 589-610.

de la compagnie⁴, et celle-ci n'a même pas les fonds de roulement suffisants pour payer les dividendes. Ce sont les revenus de la Ferme des tabacs, autre monopole d'État, qui rémunèrent les actionnaires. Plus globalement, l'État est le bailleur de fonds, sous différentes formules, de l'octroi de nouveaux privilèges à la garantie des emprunts émis.

Sous Colbert, le roi étant le principal actionnaire et les deux tiers des actions ayant été acquises à la demande du contrôleur général par les membres de la cour, des cours souveraines ou des financiers, les assemblées générales se tiennent en présence du roi. Les décisions sont prises sans discussion, sous la dictée du ministre, et les comptes sont contrôlés par des commissaires nommés par le roi. Lors de la restructuration de la compagnie par Seignelay, en 1684, la Maison royale est représentée au conseil de la compagnie par Morel de Boisteroux, directeur du commerce avec les pays étrangers au Secrétariat d'État de la Marine, avec un portefeuille d'actions de 40 000 livres, et trois membres du Conseil du Roi, Rouillé, Nicolas de la Reynie, et surtout Pussort, l'oncle de Colbert⁵. La seconde compagnie des Indes malgré une présence plus affirmée du négoce reste une administration sous l'autorité du contrôleur général, la présence des commissaires issus du conseil d'État rassurant les actionnaires rentiers sur l'engagement de l'État mais, lors de la restructuration de 1730 par le contrôleur Orry, qui est essentiel pour le développement de Lorient, un commissaire du roi fut introduit dans l'administration de la compagnie. Le contrôleur général Orry ne pouvant assumer seul le contrôle de la gestion nomma avec ce titre, Peyrenc de Moras, un des bénéficiaires du système, et, en 1732, son propre frère Jean Orry de Fulvy. À partir de 1745, le pouvoir royal est représenté par deux commissaires, le ministre lui-même, et successivement Jean Baptiste Machault (1746-1754), Moreau de Séchelles (1754-1756), Boullongne (1756-1759), Bertin (1760-1764). En participant jusqu'aux comités restreints, celui des caisses et celui des affaires des Indes, la surveillance ne se limite pas aux grandes orientations et décisions mais touche le fonctionnement au quotidien⁶. Dans ces conditions la place des actionnaires, des syndics et des directeurs n'a plus rien de commun avec la VOIC. Tenus à l'écart sous la première, ils le sont aussi sous la seconde. Jusqu'en 1745, les actionnaires rentiers ne furent pas réunis en assemblée générale. Quant aux directeurs, ils furent tous nommés sans consultation des actionnaires par le pouvoir royal parmi les Mississipiens, le

4 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e (1719-1795)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, p. 164

5 Philippe Haudrère, « Les Actionnaires de la première compagnie », art. cit, p. 593.

6 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes, op. cit.*, p. 132 et p. 199.

haut personnel de la compagnie, les négociants-armateurs des grands ports, les protégés des ministres, et les familles du personnel déjà en place⁷.

La fonction marchande a du mal à s'émanciper de la fonction militaire. Elle est dominante quand le contexte international est celui de la paix, et nous ne voyons alors que l'État-compagnie ; elle est marginalisée quand la France se trouve en guerre, celle-ci ayant depuis le milieu du xvii^e siècle un caractère maritime affirmé, et c'est alors l'État-Marine qui s'empare des installations de Lorient. En 1685, en relançant l'établissement lorientais, Seignelay, n'a qu'un souci : y développer un port-arsenal intermédiaire entre Rochefort et Brest. La militarisation du site est telle que la compagnie des Indes devient l'intruse⁸. De plus, contrairement aux affirmations royales sur la protection des flottes de la compagnie, l'océan Indien n'a jamais été une priorité pour la Marine royale : les compagnies n'ont jamais pu s'appuyer sur des bases militaires solides⁹. Il en résulte que leurs navires sont des navires marchands armés. Le navire de l'océan Indien garde plus que tout autre un caractère militaire dans la mesure où il dispose d'une artillerie de défense installée au niveau du deuxième pont. Le nombre de canons évolue d'une pièce pour 21 tonneaux dans les années 1730 à une pièce pour 33 ou 38 tonneaux pour les deux dernières décennies de la seconde compagnie. Lors de la guerre de Sept Ans, les ingénieurs du roi viennent à Lorient pour adapter le navire de la compagnie et en faire un navire de guerre proche des 64 et 74 canons¹⁰. Concilier les impératifs de la guerre et du commerce aboutit à faire des navires lourds et peu maniables, coûteux, et finalement incapables d'échapper à leurs poursuivants, et peu commodes pour le commerce¹¹. Lorient et les comptoirs de l'Inde sont des cibles lors des guerres de la Succession d'Autriche et de

338

7 *Ibid.*, p. 177.

8 Gérard Le Bouëdec, « Modèles de développement, politique d'aménagement portuaire et urbain à Lorient, 1666-1939 », dans Anne Lise Pierry-Lévy, John Barzman et Éric Barré (dir.), *Environnements Portuaires*, Le Havre/Rouen, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2003, p. 139-150.

9 Étienne Taillemite, « La stratégie navale française dans l'océan Indien au xviii^e siècle », dans Philippe Haudrère, *Les Flottes des compagnies des Indes, 1600-1857*, Vincennes, Service historique de la marine, 1996, p. 319-325.

10 René Estienne, *Les Armements au long cours de la deuxième compagnie des Indes*, Vincennes, Service historique de la marine, 1996. Ces tableaux font apparaître notamment le nombre de canons de chaque vaisseau de la compagnie.

11 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 87 ; Philippe Haudrère, « La compagnie des Indes, le poids de l'État », dans Philippe Le Tréguilly, Monique Morazé (dir.), *L'Inde et la France, Deux siècles d'histoire commune, xvii^e-xviii^e siècle, Histoire, sources, bibliographie*, Paris, CNRS Éditions, 1995, p. 19.

Sept Ans¹², et ces conflits sont triplement catastrophiques pour la compagnie par les destructions occasionnées sur Lorient et ses comptoirs, par la perte des bâtiments interceptés par les Anglais et par la paralysie du trafic. Ces deux guerres lui ont coûté plus de 150 millions pour un chiffre d'affaires annuel de 20 à 25 millions, ce qui se traduit par un endettement lourd et dont elle ne se relève pas après la guerre de Sept Ans.

L'INVENTION DU LIEU DIT ORIENT EN 1666 OU L'INVENTION D'UN COMPTOIR DU COMMERCE AVEC L'OcéAN INDIEN

Il fallait organiser une assise territoriale française opérationnelle : à partir de 1664, la compagnie est à la recherche d'un simple chantier de construction navale.

Un choix de recours

La première compagnie des Indes est de 1664, or le choix du site de la rade de Port-Louis date de 1666, ce qui signifie qu'il ne s'agit que d'une solution de recours après l'échec des premiers projets, dont ceux du Havre, de Paimboeuf et de Bayonne. En effet, l'invention de Lorient relève de la politique de l'État. Non seulement il s'agit de reprendre en main le pays, mais également d'affirmer la puissance française sur l'échiquier européen.

Cette orientation présente deux volets indissociables. La dimension commerciale du volet économique inspirée par le mercantilisme se traduit par une politique d'expansion coloniale, dont les instruments sont des compagnies à monopole, et par une politique douanière protectionniste. Ce volet commercial est anti-hollandais et anti-anglais car, dans l'esprit de Colbert, il n'y a pas de croissance globale dont peuvent profiter tous les pays. En effet, la croissance de l'un ne peut se développer qu'au détriment de celle des autres. Le volet militaire est dans ces conditions évident. Dès le milieu du XVII^e siècle, tous les pays européens se dotent d'une marine de guerre spécialisée, ce qui signifie que l'État doit disposer d'arsenaux, de ports militaires en eau profonde, et d'un système de recrutement des équipages.

C'est dans ce contexte qu'une commission parcourt, en 1663-1665, le littoral atlantique pour identifier les sites les plus appropriés pour implanter un arsenal et y établir un mouillage. Contrairement à une lecture erronée, la rade

12 Gérard Le Bouëdec, « Les compagnies des Indes », *Questions internationales*, n° 37, mai-juin 2009, p. 109-115.

de Port-Louis n'est pas inconnue : Port-Blavet est intégré dans les circuits du cabotage européen et a participé à la phase pionnière morutière terre-neuvière au xvi^e siècle. La citadelle du Port-Louis est une des pièces du système défensif atlantique, mais le diagnostic sur la rade de Port-Louis est mitigé : la Marine préfère la vallée de la Charente et Rochefort. Ce n'est donc pas l'État-Marine mais l'État-compagnie qui s'approprie le dossier d'expertise de la rade de Port-Louis au secrétariat d'État de la Marine.

Quels sont les atouts de cette implantation ?

340 Il faut éliminer a priori, en 1666, l'explication régionale et ne pas phosphorer sur les ressources de la province et du marché breton. De même, invoquer le poids d'un milieu négociant port-louisien n'a pas de sens. De ce point de vue, Saint-Malo et Nantes eussent été plus judicieux, mais à l'époque le monde négociant n'y croit pas ou n'a pas l'envergure nécessaire. C'est une entreprise paraétatique abandonnée par les négociants. Aussi faut-il privilégier les arguments stratégiques. En période de conflit maritime, le site offre un double avantage : c'est un mouillage d'abri protégé par un rideau d'îles (Belle-Île, Houat, Hoëdic et Groix) et par la citadelle de Port-Louis ; sur la côte sud de la Bretagne, la rade est ouverte directement sur les routes atlantiques, et c'est essentiel. D'ailleurs, dès 1675, l'implantation du Havre, trop exposée aux menaces de la Navy, est abandonnée. Durant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne, et surtout à partir de 1692, la Manche est interdite à la Marine et les corsaires malouins sont trop heureux de pouvoir se réfugier dans la rade à de nombreuses occasions ; quand ils reprennent à leur compte après 1706 les activités de la compagnie en pleine guerre, ils conservent le site de la rade¹³.

Eu égard à sa mission initialement définie de construction et d'armement, Port-Louis dispose des ressources en matières premières, avitaillement et cargaison de l'hinterland de Nantes, dont il est une sorte d'avant-port¹⁴, et se positionne sur la rocade européenne des routes du bois, du fer et du chanvre des flottes de l'Europe baltique qui descendent le long du littoral atlantique. Ces arguments stratégiques sont déterminants durant le règne de Louis XIV. En 1685, Seignelay, en relançant l'établissement lorientais, n'a que le souci d'y développer un port-arsenal intermédiaire entre Rochefort et Brest. Le chantier de Lorient s'inscrit dès lors dans un dispositif qui se pérennise comme annexe de Brest.

13 G. Le Bouëdec, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1999, p. 82-85.

14 Voir la réflexion de Bernard Michon sur l'aire portuaire nantaise dans, *Le Port de Nantes au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2011.

C'est bien Denis Langlois, directeur de la compagnie, en véritable Remus ou Romulus, qui délimite, en août 1666, les 15 journaux et 7 cordes du site initial du Faouëdic, un territoire situé sur une sieurie appartenant au sieur de Kéranguen, dont une partie est achetée par Pierre Dondel, mais qui relève des princes de Rohan-Guémené, et que le roi s'approprie, déclenchant un contentieux Rohan/État qui ne trouve son épilogue qu'en 1783¹⁵. La compagnie y construit progressivement la cale puis les cales, les baraques, le magasin général, les forges, la tonnellerie, la chapelle, la corderie adossée au mur de séparation avec les landes du Faouëdic du village de Kervérot¹⁶, la boulangerie et le moulin, la poudrière. Mais dès 1687/1689, c'est la Marine qui réorganise l'espace séparant arsenal et baraques. D'ailleurs quand l'écrivain du port, Jean Le Vasseur de Merville, nommé prévôt le 1er janvier 1693, tente d'appliquer la justice du roi et souhaite dresser une potence dans l'enclos, la compagnie s'insurge contre la Marine, ce qui atteste de l'inversion progressive du rapport de forces Marine/compagnie.

C'est un territoire hybride comme le dénomme Marie Ménard¹⁷, comme les hommes qui le dirigent, qui sont à la fois de France et d'Inde, de la Marine et de la compagnie. Deux hommes illustrent cette confusion institutionnelle et fonctionnelle : Claude Cébéret et Jean Le Mayeur. Le premier, directeur général de la compagnie, qui avait fasciné Madame de Sévigné par le récit de son voyage aux Indes, est nommé cette même année 1689, par Seignelay, ordonnateur du port ; il prend la décision de cloisonner le magasin général en dix entrepôts au nom du roi dont il est ordonnateur mais aux frais de la compagnie dont il est encore directeur. Le second, capitaine du port en 1703, a un double passé. Il est agent de la compagnie de 1687 à 1701 et navigue à quatre reprises comme capitaine à destination des Indes, mais, à l'origine, c'était un écrivain de marine de Toulon, devenu enseigne à Brest, capitaine du Port-Louis en 1690 puis, après ses voyages aux Indes, capitaine du port de Lorient. De même l'amiral Nerzic, dans sa thèse sur les armements mixtes durant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne¹⁸,

15 Sophie Hascoët, *La Renaissance des Rohan-Guémené en Bohême (1782-1846)*, mémoire de master 2, université de Bretagne Sud, 2008, recherche effectuée à partir des Archives des Rohan conservées à Decin.

16 La couverture végétale du site du Faouëdic sur la paroisse de Ploemeur, près du village de Kervérot, est une lande associant des ajoncs, des fougères et du genêt.

17 Cet aspect est développé dans la thèse de Marie Ménard, *Les Jours et les Hommes de la première compagnie des Indes orientales, 1664-1704*, thèse, université de Bretagne Sud, janvier 2012.

18 Jean Yves Nerzic, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'Arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1689, 1702-1713)*, Milon-La Chapelle, Édition H et D, 2010.

considère que ce qu'il appelle « les armements Sottas » ne sont ni plus ni moins que des armements mixtes associant des navires de la Marine sous forme de bâtiments d'escorte et de transports, et des bâtiments de la compagnie comme le souligne la dénomination d'escadre de ces flottes, de Duquesne-Guitton (1690), Dandenne (1692) ou Serquigny (1695), Fontenay (1703). Profitant de la courte période de paix entre 1699 et 1701, la compagnie et son directeur, Thomas Bazin, se réapproprient le site de Lorient, reprennent le contrôle de l'Hôtel des directeurs et renvoient la Marine à Port-Louis. En effet, 1703 constitue le début de la fin de la compagnie. Ponchartrain, tutelle de la Marine et de la compagnie, demande à l'ordonnateur de la Marine, Mauclerc, une évaluation de tous les établissements de la compagnie, soit 127 760 livres tournois, contestée par le député directeur de la compagnie à Lorient, Boisanger, qui avance le chiffre de 268 000. Au final, en 1703, la compagnie cède, pour un loyer de 5000 livres-tournois, toutes ses installations à la Marine, les Malouins reprenant progressivement les activités commerciales de la compagnie à leur compte. C'est essentiel, car c'est la Marine qui se trouve en charge de Lorient pendant toute la difficile fin du règne de Louis XIV et le début de la Régence.

Un embryon de ville porté par la Marine

Depuis 1666, le chantier est progressivement envahi par des constructions en bois, baraques et casernes, où sont logées les familles. C'est, selon la définition de Clairambault, « une peuplade d'ouvriers nécessaires au roi ». Ce sont des salariés de la compagnie et de la Marine, ouvriers, journaliers, marins, soldats, des artisans, des cabaretiers, commerçants de l'alimentation. Le développement rampant d'un campement intégré au chantier fait que 137 cabanes sont répertoriées. Mais, en 1699, Thomas Bazin, directeur de la compagnie, prend la décision de ne conserver dans l'enclos que les personnels de la compagnie et d'expulser hors les murs tous les autres, sur les landes du Faouëdic. On assiste donc à un dédoublement du bourg. C'est ce « bidonville », sorti de l'enclos, qui constitue l'ébauche d'une ville. Jean Marc Théraud¹⁹ a bien montré que les maisons en pierres sont l'exception, qu'il s'agit de cabanes avec des murs de torchis, et que le marché de l'immobilier, qui se limite à des locations de terrains sur lesquels on aménage des logements souvent précaires, ne concerne guère de véritables habitations.

¹⁹ Jean Marc Théraud, *État des fortunes immobilières à Lorient, 1700-1730*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1991.

Le développement de ce bourg au milieu des landes, qui fait indubitablement penser à ceux du Far West américain, se fait alors que le site est à la dérive. La compagnie a cédé aux Malouins l'exercice du commerce asiatique. La Marine paraît épuisée et, faute d'argent, la main-d'œuvre n'est plus rémunérée. La crise sociale est particulièrement aiguë, et l'avenir même du site est en jeu. Mais la Marine, en tant qu'institution, porte à bout de bras le bourg hors-enclos. Des décisions fondamentales sont prises. Elle fait part à son ordonnateur à Lorient, Clairambault, de son souci de définir des règles d'urbanisme avec un plan d'alignement des rues ; les questions de défense ne sont pas oubliées puisque la conception, la dimension et l'implantation de l'enceinte sont fixées. Pour l'essentiel, le plan de Robelin fils²⁰ fixe les lignes directrices qui seront mises en œuvre quelques décennies plus tard. Elle essaie de clarifier les compétences respectives des diverses juridictions qui veulent intervenir sur Lorient : la justice royale de la Sénéchaussée d'Hennebont, la justice seigneuriale de Pont-Scorff du prince de Guémené, et la juridiction de la Marine avec son prévôt. La création de la paroisse Saint-Louis intervient en 1709, malgré les oppositions du curé de Ploemeur, car les effectifs de la trêve de Ploemeur ne cessent de gonfler : 6 000 habitants. Lorient, qui disposait néanmoins d'une assemblée générale de paroisse depuis 1702, est donc dotée définitivement de cette première forme d'organisation politique. Cette année 1709, c'est à la fois la mise en place d'une paroisse autonome, avec ses premiers registres paroissiaux, et la pose de la première pierre de l'église de Lorient hors les murs de l'enclos, la compagnie étant exclue de la paternité de cette église – quel symbole ! – qui échoit à Dondel, sénéchal de la Sénéchaussée de Vannes et premier « spéculateur sur le marché foncier des landes du Faouëdic », au Prince de Rohan et à la Marine. Néanmoins, les conditions de marasme expliquent qu'on ait mis plus de deux décennies pour construire cette église. La paroisse dispose d'un cimetière depuis 1704. Sur le plan économique, elle obtient même en 1710 le privilège d'un marché chaque samedi et de quatre foires annuelles.

LA NAISSANCE DE LORIENT – 1719/1733 – EST LA NAISSANCE D'UNE VILLE-PORT DU GRAND COMMERCE ASIATIQUE

C'est le renouvellement de la compagnie des Indes en 1719 qui permet à Lorient de ne pas mourir et d'espérer : la seconde compagnie survit au projet complexe du contrôleur général Law pour rétablir la situation financière du royaume dirigé par le Régent, le duc d'Orléans. C'est ce que nous appelons la capacité de rebond.

²⁰ Archives du Génie, article 8, section 1, Lorient, carton 1, pièce 14, plan du bourg et du port de Lorient dressé par Robelin fils du 3 septembre 1708.

Pourquoi conserver le site de Lorient ?

Deux jugements très contradictoires de 1719 donnent la clef : l'atout majeur, c'est la valeur stratégique et militaire, et non la dimension commerçante du site :

– « Le lieu dit orient, qui, en manière de parler, est le bout du monde et où il n'y a où loger une douzaine de marchands, raison pour laquelle, depuis la création de la compagnie des Indes, il ne s'y est fait aucune vente publique », ce qui est vrai jusqu'en 1734.

– « Les grands services qu'on a tiré de ce port dans les deux dernières guerres, prouvent d'une manière incontestable la nécessité d'y continuer l'établissement du roi pour le bien de l'état et du service de la Marine »²¹.

La réponse est sur la valeur stratégique et militaire du site. C'est une constante et, un siècle plus tard, le directeur des Travaux maritimes de Lorient, Lamblardie²², reprend cet argument alors que les autorités de la Marine s'interrogent sur la pérennité de l'arsenal.

344

La politique de Law, – redonner à la France des capacités financières dans une longue phase de paix qui s'annonce et qui dura effectivement de 1715 à 1741 –, modifie les rapports de force, la compagnie a la priorité sur la Marine, car l'État n'a plus les moyens de mener une politique extérieure agressive. La Marine est purement et simplement expulsée vers Brest ou Port-Louis. Les installations héritées du passé compagnie/Marine, encore évaluées à 75 000 livres, sont opérationnelles immédiatement pour la nouvelle compagnie²³.

- les cales ;
- à l'ouest, la corderie et ses magasins de fils caret et de chanvre, un magasin à goudron ;
- dans le parc, une infrastructure en U qui abrite le magasin général et des magasins de désarmement, les petites forges, les ateliers de sculpture et de peinture, le magasin des affûts, une voilerie, une poulisserie, une tonnellerie ;
- plus à l'écart, une boulangerie et les grandes forges ;
- une nouvelle machine à mâter.

Mais on ne peut ignorer le diagnostic que Madame Guillevic²⁴ a fait récemment dans sa thèse, qui s'est imposé avec le temps, et que les dirigeants

²¹ Philippe Haudrière cite le conseil de Marine, dans *La Compagnie française des Indes, op. cit.*, p. 213.

²² Archives nationales Marine, DD2 788, affaires générales, mémoire sur les principales améliorations dont les établissements du port de Lorient sont en général susceptibles.

²³ AN Marine B3 258, f.213, plan du terrain de la compagnie des Indes orientales au port de Lorient du 19 juin 1719 par l'ingénieur Langlade.

²⁴ Catherine Guillevic, *L'Impact de l'implantation d'une ville nouvelle sur sa terre d'accueil, Lorient*

de la Marine et de la compagnie avaient sans doute eux-mêmes en tête : la greffe lorientaise a pris malgré les vicissitudes, et c'est là que l'on mesure la contribution des acteurs locaux. Lorient a pu se tailler un bassin démographique dans cette zone de Bretagne Sud en plein rattrapage démographique. Mauclerc évalue la population en 1700, à la fois dans l'enclos et hors les murs, à 3 000, Clairambault indique 4 000 en 1704, et en 1708 autour de 6 000 ; il n'est pas sûr qu'elle se soit ensuite maintenue à ce niveau, mais en 1720 les 7 000 sont atteints ; Lorient est devenu un pôle d'attraction. L'installation de la compagnie et de la Marine s'est faite dans un espace accoutumé aux usages de la mer. C'est d'abord une mer nourricière grâce à la pêche à la sardine autour du pôle Port-Louis-Groix ; c'est ensuite une activité de cabotage vivrier autour des ports de Port-Louis et d'Hennebont insérés dans les circuits de la façade atlantique, habitués de la route ibérique et de la côte à sel et à vin, et que la compagnie a pu capter à son profit pour les réorienter vers les destinations de Bretagne Sud et de Nantes. Cet espace est aussi un bassin de main-d'œuvre. Les navigations à la pêche et au cabotage forment des gens de mer qui constituent un stock de 5 500 à 6 000 hommes classés, dont 2 500 à 3 000 hors Lorient, composés d'un tiers de Riantecois, d'un tiers de Groisillons, d'un sixième de Port-Louis. Mais le potentiel humain et de savoir-faire est aussi celui de la construction navale : issus des petits chantiers de la rade et de la ria d'Étel, les ouvriers peuvent aussi venir des chantiers du port d'Auray. La compagnie comme la Marine ont d'énormes besoins en produits alimentaires pour les avitaillements et de matières premières pour leur construction. Si cet espace ne peut fournir que de façon complémentaire du bois de construction, du fer et du chanvre pour dépanner, en revanche le littoral sud – en particulier cette zone – est un véritable garde-manger : Catherine Guillevic montre comment la compagnie dispose des excédents de céréales et assèche parfois le marché des grains et des bestiaux, pesant ainsi sur les prix et sur l'orientation des productions.

Lorient, porte exclusive des Indes : 1^{er} septembre 1733, pose de la première pierre du magasin des Indes²⁵

En 1731, la politique du contrôleur général Orry constitue un tournant décisif. D'une part, la compagnie des Indes recentre ses activités sur l'océan Indien, d'autre part elle fait de Lorient le centre unique du commerce français en Asie. En effet, la compagnie décide de faire construire sa flotte de gros porteurs sur le chantier du Scorff et renonce à sa politique d'achats extérieurs,

en Bretagne sud, xviii^e-xviii^e siècles, thèse d'histoire, université de Bretagne Sud, 2009.

25 Service historique de la défense, Département Marine, 20 mars 1752, Gervais Guillois, Élévation du péristyle et de la façade du Magasin des ventes, Planche de l'Album Guillois.

notamment dans les chantiers du nord de l'Europe. Elle renforce les fonctions d'armement et de désarmement de Lorient, et surtout prend la décision de transférer de Nantes à Lorient l'organisation des ventes de produits asiatiques pour l'automne 1734²⁶.

346

Ce choix est fondamental. Pour que le site lorientais soit en mesure de répondre aux trois missions qui lui sont assignées, l'État/compagnie s'engage dans un programme d'investissements lourds dans l'enclos pour ériger, sur des plans initiaux de Jacques Gabriel, une cité idéale consacrée au commerce. La compagnie ne peut guère accepter l'état déplorable du bourg. Il faut donc considérer qu'elle orchestre de façon concomitante et la création d'une nouvelle cité commerçante et la régénération d'une ville, qu'elle tient sous sa coupe mais dont elle n'assure pas le financement. Louis de Saint-Pierre et Gervais Guillois sont les bâtisseurs des deux cités lorientaises et il faut donc réévaluer leur rôle dans le double programme lorientais. Ils appartiennent tous les deux aux agences royales versaillaises d'architecture et d'urbanisme. Louis de Saint-Pierre est issu de l'agence Gabriel, Gervais Guillois appartient à l'agence Hardouin. Arrivés avec Gabriel en 1732, ils deviennent les hommes de la compagnie, et s'imposent sans difficulté : il n'y a pas d'architectes locaux. Si Jacques Gabriel n'est venu que deux fois à Lorient, en juillet 1732, lors de l'adjudication du marché du Magasin-Hôtel des Indes, et en 1734, lors de la révision du programme initial, en revanche Louis de Saint-Pierre et Gervais Guillois s'installent à Lorient et y effectuent toute leur carrière. Le premier est ingénieur en chef de la compagnie, chargé de la construction et de l'aménagement de l'enclos et ingénieur de la ville jusqu'à sa mort en 1765 ; le second est à la tête des deux régies des bâtiments civils de la compagnie et des travaux de la ville de Lorient durant la même période²⁷.

Quand Mignot de Montigny²⁸, membre de l'Académie des sciences, vient à Lorient en 1752, cela fait vingt ans que Gabriel a lancé la construction du Magasin des Indes. Les travaux des magasins d'armement et de désarmement sont en cours, mais les projets que contiennent l'album de Gervais Guillois qu'il consulte, et qui enthousiasment notre voyageur, à savoir une superbe corderie, un

26 P. Haudrière, *La Compagnie française des Indes, op. cit.*, P. Haudrière et G. Le Bouëdec, *Les compagnies des Indes*, Rennes, Ouest-France, 1999.

27 G. Le Bouëdec, « Les Hommes de Gabriel à Lorient : Louis de Saint-Pierre et les Guillois », dans Hélène Rousteau-Chambon, *Jacques V Gabriel et les architectes de la façade atlantique*, Paris, Picard, 2004, p. 135-143 ; SHD, Départ. Marine, Lorient, 20 mars 1752, Gervais Guillois, plan général de l'enclos et parc de la compagnie des Indes au port de Lorient, planche de l'Album Guillois.

28 Bourde de la Rogerie, « Le voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1915, p. 256-265.

hôtel de la direction, et le corps central du bâtiment de l'hôtel des ventes, restent dans les cartons, et la guerre de Sept Ans met un terme définitif au grand chantier de la cité commerçante de la compagnie. Néanmoins, entre 1732 et 1769, elle a investi plus de 6,7 millions de livres tournois dans l'enclos, et en vingt ans, de 1732 à 1752, les dépenses de construction ont atteint les quatre millions²⁹. Malgré l'inachèvement, le résultat est considérable. L'enclos s'organise en trois ensembles. Le parc de construction, autour de trois cales en éventail, aménagé en aval de la machine à mâter, constitue le cœur des installations de l'arsenal. Au sud du chantier de construction s'élèvent les magasins d'armement et de désarmement. Les ventes, qui devaient être accueillies dans un seul et même bâtiment au sud-ouest, au confluent du Scorff et du Faouëdic, sont éclatées sur deux bâtiments bien distincts. Le bâtiment initial, avec son péristyle face au Scorff, achevé au début des années 1740 après une révision en 1739 du programme de 1732-1734, est réservé au magasin des produits asiatiques. Les pavillons des ventes, construits entre 1740 et 1742, situés à l'ouest, près de la grande porte de l'enclos, abritent la salle des ventes et des bureaux³⁰. En ce qui concerne le programme immobilier, il faut se souvenir qu'à l'époque on construit pour l'éternité. Le magasin et l'hôtel des ventes, le magasin général sont des monuments. La qualité de cette infrastructure explique très largement que la Marine ait repris les installations en 1770, et les ait conservées en 1815, bien qu'elle se soit alors posé la question de l'abandon du site

Une ville-entreprise sous la tutelle de la compagnie³¹

Comme nous l'avons dit, la compagnie ne peut guère accepter l'état déplorable du bourg qui s'est développé de façon anarchique, faute d'un pouvoir local capable de faire respecter les alignements du plan Robelin de 1708. Trois ans seulement séparent le projet de magasin des ventes de Gabriel (1732) du plan d'alignement des rues de Dumains et de l'achat des trois principaux offices municipaux de la ville de Lorient (1735). Le programme urbain est établi entre 1735 et 1738. Le schéma d'urbanisme s'appuie sur le plan Dumains³², daté du 2 avril 1735,

29 SHD, départ. Marine, Lorient, 1P 267 liasse 1, État des dépenses du magasin général de la compagnie des Indes pour les édifices en régie, compte Guillois (1727-1770) ; *id.*, 1P 267 liasse 2 (1736-1750), et 1P 267 liasse 3, Comptes des recettes et dépenses des sieurs Guillois frères pour les constructions et entretien des édifices en régie de la compagnie à Lorient et l'entretien des écuries (1760-1764).

30 R. Estienne, « L'évolution du site lorientais », dans *Lorient-Arsenal XVII^e-XVIII^e siècles*, Lorient, Service historique de la marine, Centre de documentation et de recherche de Lorient, 1983, p. 117-119.

31 BnF, Cartes et plans, Plan du port et de la ville de L'Orient par Saint-Pierre, vers 1746.

32 L'ensemble des informations sur l'urbanisme lorientais est extrait des registres des délibérations de la communauté de ville de Lorient des Archives municipales de Lorient,

qui fait « défense aux dits propriétaires et tous architectes, maçons, charpentiers et autres de travailler aux dites maisons sans être préalablement munis d'un alignement qui leur sera donné par le Sieur Intendant de Bretagne ». C'est ensuite un programme de pavage et de percement des rues, et de construction d'un quai marchand. Ce sont enfin des règles de construction qui imposent l'ardoise et la pierre, et prohibent le chaume, responsable de nombreux incendies. C'est sur ces bases que Lorient connaît alors un boom immobilier qui transforme le bourg en ville neuve entre 1735-1738 et 1760 : elle passe de 7000 à 15/18 000 habitants. Une communauté de ville, plus apte à gérer une telle cité, remplace le général de paroisse. Elle comprend 18 membres, mais les fonctions clés de maire, procureur du roi, substitut, greffier, échevins, assesseurs sont des offices. Ce pouvoir municipal est complètement verrouillé par la compagnie des Indes qui veut dans cette ville, où elle a regroupé toutes ses activités, un pouvoir municipal à son service et s'est prémunie contre la présence d'une opposition du type officiers de justice et finances ou clergé : elle acquiert entre 1735 et 1737 tous les offices et elle y place ses personnels. Le maire est nommé par les syndics et directeurs de la compagnie ; le premier maire, Étienne Perrault est écrivain – son beau-père est directeur de la compagnie ; le premier procureur, Montigny, est aussi un écrivain, ses caissiers, les Droneau, sont secrétaires-greffiers et échevins³³. Tout en privant la ville de ressources d'octrois du fait de ses privilèges et de ses exemptions, elle joue le rôle de bailleur de fonds de cette communauté de ville totalement dépendante : ainsi la compagnie assure le financement du mur d'enceinte. En 1746, à la veille du siège de Lorient par la marine anglaise, la dette de la ville vis-à-vis de la compagnie s'élève déjà à 150 000 livres-tournois.

LA MARINE ET UNE NOUVELLE ÉCONOMIE DU PRIVILÈGE

La Marine assure la pérennité d'un arsenal maritime le 26 avril 1770³⁴

La fin de la guerre de Sept Ans (1756-1763) amorce une seconde période de difficultés majeures pour le port de Lorient après vingt-cinq ans de développement

7D14 (1736-40), 7D16 (1741-49) 7D17 (1750-62), 7D18 (1763-74). - Voir aussi Claude Nières (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, chap. 3 ; Cl. Nières, (sous la direction de Ch. Higounet, J.B. Marquette et Ph. Wolff), *Atlas Historique des villes de France, Lorient*, Paris, CNRS, 1988. – Archives du Génie, article 8, section 1, Lorient, carton 1, pièce 18, plans Dumains, plan de la ville et du port de Lorient du 22 avril 1735.

33 Marianne Kerloc'h, *Les Élités municipales de Lorient (1738-1789)*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-sud, 2001, p. 38.

34 Service historique de la défense, département de la Marine, DD2 705/1, pièce1, plan général de tous les édifices anciens et nouveaux actuellement existants dans l'enceinte et Port de Lorient, dressé par Guillois et son neveu, ingénieurs du port de Lorient en 1770, lors de la remise des bâtiments au roi par la compagnie des Indes.

et six millions de livres tournois d'investissements dans l'infrastructure, décisifs pour la pérennité du site. Mais l'avenir apparaît, une nouvelle fois, incertain pour le site lorientais après la suspension du privilège de la compagnie le 13 août 1769. Ses actionnaires transfèrent les propriétés du port et de l'arsenal à l'État le 26 avril 1770. On voit ainsi se mettre en place, en 1771, un département autonome de la Marine, qui passe, dès janvier 1777, sous le contrôle de Brest. L'ordonnance du 27 septembre 1776 prévoit en effet la suppression du département maritime de Lorient au 1^{er} janvier 1777³⁵. Lorient, comme aux « mauvais jours », redevient une annexe de Brest³⁶. C'est alors un chantier naval en sous-capacité d'utilisation. Cela se vérifie durant la guerre d'Indépendance américaine : le port militaire est au service de la base de Brest. Son plan de constructions neuves reste quasi nul jusqu'en 1781, ses ouvriers étant réquisitionnés par Brest. Sa mission est autre : en effet, l'essentiel de l'activité du port arsenal militaire est d'assurer l'adaptation technique des navires particuliers, mobilisés jusqu'en 1780 sur la base du volontariat, ou réquisitionnés après 1781 pour la guerre, en navires de combat ou de transport de troupes, de vivres et de matériels pour les divers fronts maritimes aux Antilles, aux Indes et en Amérique du Nord, qui gagnent ensuite le plus souvent Brest d'où partent flottes et convois.

En fait, si le port de Lorient appartient à la Marine, c'est encore l'activité commerciale qui est dominante : Lorient reste le premier port du commerce des Indes qu'il soit laissé aux négociants, ou à une troisième compagnie créée en 1785. La suspension du privilège de la compagnie des Indes avait ébranlé la communauté, dont les mémoires adressés à l'intendant ou au gouvernement dramatisèrent la situation. Mais, après quelques années difficiles, ponctuées par la faillite Arnoux frères en 1773, le port de commerce retrouve une nouvelle vigueur³⁷. L'ouverture au privé du commerce asiatique attire à Lorient de nouvelles maisons de commerce associant le capital bancaire et celui de l'indiennage. Deux consortiums majeurs dominent le commerce de l'océan Indien : Bérard et Pourtalès (indienneur suisse) avec la banque Girardot ; Leray-Chaumont, Bernier, Gourlade avec la banque Grand³⁸. L'ouverture au

35 G. Beauchesne, « Le port de Lorient après sa cession au roi, 1770-1789 », *Revue historique des armées*, 1980, n° 2, p. 33-62.

36 G. Beauchesne, « Le port de Lorient après sa cession au Roi, 1770-1789 », art. cit.

37 G. Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement », dans P. Haudrère (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes*, Vincennes, Service historique de la marine, 1996, p. 133-148.

38 G. Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 180-190 ; *id.*, « Les négociants lorientais, 1740-1790 », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, Ports et Océans, XVI^e-XX^e*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 95-111.

commerce privé du commerce de l'Inde redonne à Lorient toute sa place dans le grand commerce colonial. La compagnie est seulement remplacée par quelques grandes sociétés d'armement aux ramifications nationales et internationales. En 1773, le rachat par la municipalité des offices municipaux³⁹, en particulier par Esnoul Deschatelêts de l'office de maire, traduit une certaine émancipation de la compagnie du monde négociant de la communauté de ville. En effet, si la tutelle de la compagnie est écrasante jusqu'en 1760, en pointillé jusqu'en 1773, l'après 1773 apparaît comme le temps des négociants, avec de nouvelles familles, qui, finalement, mènent à bien le programme d'embellissement de la ville projeté dès la fin des années 1760, interrompu par le retrait de la compagnie des Indes, et ponctué par la construction, en 1780, d'un théâtre. Dans la réalité, les représentants des grands groupes sont absents de la communauté. Ils ne sont là que pour faire du profit, ce qui ne les empêche pas de financer la construction du théâtre qui contribue à améliorer l'image de marque de cette ville de négoce et de participer au développement des loges maçonniques. Ils n'ont pas besoin de s'investir dans les charges locales pour peser sur la communauté de ville. Finalement, le modèle compagnie continue, la communauté de ville assure la continuité, et on finit par oublier que c'est la Marine, discrète, qui est propriétaire des anciennes installations de la compagnie.

L'espoir déçu de la nouvelle frontière américaine

Ce profil hybride du port arsenal devient un atout durant la guerre d'Indépendance américaine. Un faisceau d'indices permet d'émettre l'hypothèse d'une instrumentalisation du port de Lorient par un lobby franco-américain durant ce conflit. C'est du moins ce que suggère l'étude des correspondances entre le Congrès américain, Benjamin Franklin qui s'installe à Passy, les gentlemen américains en résidence dans les ports et tous les acteurs impliqués dans les opérations maritimes dans le port de Lorient, comme le montrent les *Papers* de Benjamin Franklin⁴⁰. Quand Benjamin Franklin met pied à terre à Auray en décembre 1776, le dispositif logistique portuaire marchand américain

³⁹ Le prix fixé pour les offices après le rachat : maire 26 400 livres tournois ; lieutenant du maire 12 300 ; échevin 4920 ; assesseur 4200 ; procureur du roi 4200 ; contrôleur greffier 3075 ; avocat du roi 2050. – Voir Marianne Kerloc'h, *Les Élités municipales de Lorient (1738-1789)*, *op. cit.*, p. 38.

⁴⁰ La collecte débutée en 1954 conjointement par l'université de Yale et l'American Philosophical Society a bénéficié de nombreux soutiens afin de publier l'ensemble des correspondances de Benjamin Franklin. Le *Packard Humanities Institute* de l'université de Yale s'est engagé, entre 1988 et 2003, dans une version numérique mise en ligne : www.franklinpapers.org. Cette exploitation des *Papers* se retrouve dans G. Le Bouëdec, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », Colloque international Société des Cincinnati de France et université Paris-Sorbonne, Paris-École militaire, 11-12 juin 2009, à paraître.

exclut Lorient. D'ailleurs, la vraie destination de son navire, le *Reprisal*, est Nantes, où est déjà installé un gentleman américain, Jonathan Williams, chargé de fournir les aides nécessaires aux Insurgés qui ont engagé leur guerre contre les Anglais. Lorient n'existait donc pas dans le dispositif initial. Un an plus tard, en décembre 1777, James Moylan arrive à Lorient comme résident permanent du Congrès à Lorient. En un an, le port s'est imposé comme une base logistique importante. Cette instrumentalisation précoce du port-arsenal de Lorient témoigne de leur analyse pertinente de son profil particulier qui avait finalement les qualités d'un port militaire de second rang et les atouts d'un profil mixte. Dans cette phase initiale d'avant la guerre, Lorient est plus discret que le port-arsenal de Brest mais dispose des installations nécessaires pour des radoubes et des réparations. Le milieu négociant de ce port, très spécialisé, mesure immédiatement l'intérêt que constituent les opportunités de gérer ce nouveau marché des cargaisons et des coques des prises américaines. Ils ont saisi les potentialités de ce nouveau marché américain. Avec l'entrée en guerre officielle, Lorient s'affirme comme une base logistique américaine. Pour la communauté franco-américaine, qui dispose de relais particulièrement puissants auprès du gouvernement, Lorient remplit une triple mission : c'est d'abord une plate-forme de communication entre l'Amérique et la France avec des résidents permanents – James Moylan, Jonathan Nesbitt, James Cuming, William Macarty – ; c'est une poste de transit pour les courriers officiels destinés à Passy où séjournent les correspondants du Congrès en France ; c'est aussi un port de transit de passagers officiels. Plusieurs délégués américains sont arrivés à Lorient. C'est donc en toute logique qu'est mise en place, à partir de mai 1783, une liaison mensuelle par un paquebot chargé d'assurer l'acheminement des courriers et de paquets et le transport des passagers⁴¹. C'est une place financière et commerciale de règlements des liquidations de prises, des ventes de cargaisons et d'achats de matériels militaires. C'est enfin le lieu d'armement de l'escadre de John Paul Jones en 1779⁴² car Lorient, avec les flottes du commerce de

41 Par arrêt du Conseil du roi du 28 juin 1783, une régie transatlantique est créée. La Marine à Lorient fournit les navires et leurs équipages et les ateliers de l'arsenal assurent la mise en état et la maintenance de la flotte de paquebots. Le Couteux de la Noray, à la tête d'un groupe bancaire parisien, prend en charge les dépenses de fonctionnement contre la perception de taxes sur les objets et les personnes transportées : Voir G. Le Bouëdec, « Lorient et les États-Unis : les espoirs et les déceptions du milieu négociant lorientais (de la guerre d'indépendance américaine à 1790) », dans Fanch Roudaut (dir), *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherches bretonnes et celtiques, Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, p. 42-50 ; René Estienne, « Les paquebots entre Lorient et New York (1783-1787) », *Cahiers d'histoire maritime du Morbihan*, n° 5, manuscrit, mars 1987.

42 Jean-Louis Debauve, « Un Américain en Bretagne : séjours dans l'ouest de John Paul Jones (1778-1780) », *Annales de Bretagne*, t. 84, 1977, n° 2, p. 203-221.

l'Inde et les prises, dispose d'un tonnage marchand disponible. Lorient a rempli parfaitement ses missions de temps de guerre et en tire parti. Plusieurs décisions lui ouvrent de nouvelles perspectives : Lorient n'est-il pas en voie de devenir le port d'une double frontière asiatique et indienne ? Si l'on dresse le bilan de la guerre d'Indépendance américaine de ce port, on ne peut qu'être frappé par l'importance des acquis : ils sont de deux ordres. Longtemps revendiqué du fait de l'importance de son activité portuaire, Lorient obtient en 1782 la création d'un siège d'amirauté et d'un consulat de commerce au détriment de Vannes. Sa participation active à la guerre d'Indépendance américaine se traduit par la création d'une ligne de paquebots avec une liaison mensuelle entre Lorient et New York dès 1783, et la création d'un port franc en 1784. L'année suivante, il devient le siège opérationnel d'une troisième compagnie des Indes.

352

Lorient, porte de l'Inde et des États-Unis, voilà un programme enthousiasmant mais qui ne doit rien à la communauté de ville. Le maire s'en rend compte très rapidement : les atouts de Lorient en temps de guerre paraissent insuffisants pour gagner la paix. La tête de ligne transatlantique pour passagers et courrier étant trop éloignée de la capitale, elle est transférée au Havre en 1785, même si Lorient fait de la résistance jusqu'en 1786. Le port franc se révèle un piège, et les négociants américains, qui n'exportent que du tabac, ne trouvent pas à Lorient de fret de retour et retournent dans les ports anglais. Il faut dire, en outre, que la guerre des groupes financiers et industriels pour mettre la main sur le commerce de l'Inde avait abouti à la création d'une troisième compagnie des Indes totalement incompatible avec le port franc, ce que n'a guère pris en compte Calonne, avec lequel Esnoul-Deschâtelets croyait entretenir des relations de confiance. En deux ans, Lorient est en situation difficile : les Américains partent comme d'autres négociants fraîchement installés et les faillites se multiplient. La lutte contre le port franc et le monopole de la compagnie des Indes deviennent les ressorts d'un engagement précoce dans la Révolution.

En réalité, Lorient n'est pas une place de commerce autonome, mais reste une ville de l'économie du privilège dont les décisions se prennent toujours ailleurs, notamment au Contrôle général et au secrétariat à la Marine et aux colonies. Certaines sont prises par l'État, sous la pression diplomatique américaine, et sous celle de groupes financiers et économiques d'abord partenaires puis aux intérêts divergents. L'État a une gestion trop lointaine. Les pressions ont favorisé une survalorisation du site de Lorient, et une approche macroéconomique n'a pas permis de déceler les contradictions des décisions prises. Le pouvoir local est submergé, instrumentalisé, phagocyté, à la remorque des acteurs, et notamment de l'État qui accroît le maillage institutionnel des juridictions extraordinaires avec la création de l'Amirauté et d'un Consulat de commerce, et renforce la présence de la Ferme générale qui contrôle la franchise. Il cède à la

spéculation en acceptant la confiscation du commerce asiatique par un groupe financier sous la forme d'une compagnie à monopole, dans un contexte de libéralisation et de remise en cause des monopoles. La lutte contre la franchise et le monopole de la troisième compagnie sert de ligne de force au discours politique prérévolutionnaire. L'abolition du privilège de la compagnie et du port franc en 1790 pour relancer les activités du port bute sur la guerre déclarée à l'Angleterre en 1793. L'armement en course, la bataille pour obtenir des licences d'exportation de la part du pouvoir napoléonien que les négociants sont bien incapables d'utiliser, la création d'une Chambre de commerce en 1807 restent sans effet : c'est la fin des négociants⁴³, et le Lorient marchand devient pour longtemps un port-arsenal militaire.

Lorient est alors comme à chaque guerre confronté à un blocus maritime qui fait dire à l'amiral Decrès : « ce port est un trou d'où il est plus difficile de sortir que partout ailleurs ». La situation est d'autant plus difficile que la ville est aussi confrontée à des difficultés de ravitaillement dans un Morbihan particulièrement acquis à la Chouannerie. L'activité de l'arsenal dans ce contexte de conflit long est irrégulière : elle n'est soutenue qu'en 1793-1794, 1798, 1802-1803, 1805, 1810-1811. La page du négoce a vécu, la Marine ouvre un nouveau chapitre de l'histoire de Lorient, mais rien n'est acquis, même comme annexe de Brest.

Un renouvellement durable d'une économie maritime

Lamblardie, directeur des Travaux maritimes, précise en 1818 que la Marine a choisi de garder l'arsenal de Lorient « comme un port de relâche et comme succursale de celui de Brest pour les radoubes en temps de paix et pour l'entrepôt des munitions en temps de guerre ». Or cette position de second rang est à la fois à l'origine des menaces récurrentes qui pèsent sur son avenir et la clef pour comprendre sa pérennité. Son redémarrage après 1815 se fait à cette condition. La préfecture maritime, supprimée en 1815, est néanmoins rétablie en 1827. Lorient profite des handicaps brestois : la vulnérabilité et l'éloignement des réseaux fluviaux d'approvisionnement en matières premières, et devient un véritable laboratoire, malgré les réticences du baron Tupinier. En effet, en décidant en 1820 de conserver l'arsenal morbihannais, les friches industrielles sont inconnues à l'époque, la Marine va devoir investir. Pourquoi ? L'infrastructure lorientaise héritée surtout de la seconde compagnie des Indes,

43 Karine Audran, *Les Négociants lorientais sous la Révolution et l'Empire*, mémoire de maîtrise, Université de Bretagne Sud, 2000 ; *id.*, *Les Négoces portuaires sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégie : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient, 1789-1815*, thèse d'Histoire, Université de Bretagne Sud, 2007.

est de grande qualité certes mais incomplète. Il en résulte un équipement dernier cri. Ainsi, sous la Monarchie de Juillet, Lorient entre plus précocement que Brest dans la nouvelle ère technologique. En accueillant, jusqu'à 1854, l'École d'application du génie maritime, dirigée par l'ingénieur-savant Reech, qui forme les ingénieurs des constructions navales, en disposant du centre d'essais balistiques de la commission de Gâvres, en devenant le chantier d'expérimentation des machines à roue construites à Indret, Lorient devient un établissement de construction de prototypes sur un créneau précis : les frégates. Sous le Second Empire, une nouvelle donne menace l'avenir de Lorient : la volonté de l'État de rééquilibrer le dispositif militaire se traduit par la création d'un grand établissement sur la Manche, à Cherbourg. Sa construction se fait presque à marche forcée sous le Second Empire. Or ce choix politique a des implications : le budget de la Marine n'est pas extensible. La priorité va aux trois ports-arsenaux – Brest, Toulon et Cherbourg – capables d'accueillir une flotte. Le développement de Lorient n'a pas été souhaité. Il a toujours vécu sous la menace d'une fermeture soit de l'arsenal soit surtout de son port militaire. À intervalles réguliers, des propos de responsables du ministère ou de membres de commissions parlementaires s'interrogent sur son avenir en 1833, 1851, 1871, 1878, 1920⁴⁴, mais en 2012, l'arsenal est toujours aussi performant.

En 1666, la compagnie des Indes inventait un comptoir, mais celui-ci s'ancre dans le territoire grâce à la Marine qui l'investit après avoir préféré Rochefort. La guerre quasi permanente de 1688 à 1715 confirma la qualité stratégique du site et l'inscrivit durablement dans le dispositif maritime français, comme annexe de Brest avec un arsenal. Le dédoublement du bourg-chantier en 1700-1701 constitua un tournant avec cet embryon de bourg précaire, mais que la Marine, unique tutelle à partir de 1703, maintint sous perfusion jusqu'en 1720, en contribuant à jeter les bases d'une structuration urbaine. C'était une première naissance chétive.

L'avenir était plus qu'incertain, mais le programme économique et financier de Law de 1719, auquel survécut la seconde compagnie, la recentrage sur l'océan Indien de celle-ci déterminèrent l'État-compagnie, qui avait su diagnostiquer les atouts, à programmer un vaste programme portuaire et urbain qui permit la naissance, dans les années 1730, d'une ville-port neuve, d'envergure mondiale, et la pose de la première pierre du Magasin des Indes en 1733 fut très symbolique de cette naissance pérenne. Mais le durable pour Lorient demeura dans une

⁴⁴ G. Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient*, op. cit., p. 597-610 ; Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1939)*, mémoires de master 1 et 2, Université de Bretagne Sud, 2009 et 2010.

économie du privilège octroyé par l'État, et passa par une reprise en main par la Marine en 1770. Certes, entre 1770 et 1793, cette mutation resta peu visible car le grand commerce occulta en partie la réalité de fond : Lorient était devenu un port-arsenal militaire, certes secondaire. Néanmoins, cette nouvelle réalité d'une économie maritime sous tutelle de la Marine militaire présentait les mêmes fragilités que celle sous la tutelle des compagnies, une trajectoire marquée par des à-coups. La seule différence pour Lorient « ville-quasar »⁴⁵, c'est que, contrairement au modèle-compagnie, la guerre lui était plus favorable que la paix, d'autant qu'après 1815, le front maritime actif n'était plus menaçant car il s'était déplacé vers des horizons plus lointains. Une certaine émancipation du modèle monolithique militaire dans les années 1890-1939 n'a pas modifié en profondeur la dépendance de Lorient vis-à-vis de l'État-Marine. La réussite de l'invention de Lorient reste indissociable du cadre initial d'une économie maritime du privilège.

45 Jean Meyer, *La France dans le Monde au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1993, p. 305. Jean Meyer utilise cette expression pour qualifier ces villes maritimes militaires dont la trajectoire est soumise à des à-coups.

L'HEPTANÈSE ET MALTE SOUS DOMINATION BRITANNIQUE

Alain Blondy
Université Paris-Sorbonne

Après quatre siècles de domination vénitienne (1386-1797), Corfou et les îles avoisinantes connurent des dominations successives : la République française (1797-1799), l'empire russe qui entraîna la création de la République septinsulaire (1799-1807), et de nouveau l'occupation française (1807 à 1814). De 1814 à 1864, ce fut le temps de l'occupation anglaise. Or le traité de Paris, qui affecta Corfou et les îles Ioniennes à la Grande-Bretagne en 1814, lui confirma aussi sa possession de Malte. C'était une réussite pour les deux grands groupes de pression qui se partageaient le pouvoir à Londres : la *Navy* et la *City*.

L'Amirauté britannique avait toujours souhaité posséder des points en Méditerranée pour s'opposer à l'influence française et à sa marine. Depuis la fin du xvii^e siècle, tous les efforts anglais y avaient tendu : prise de Gibraltar, puis prise et perte de Minorque, puis de la Corse, enfin tentative de se rendre maître de la Sicile en vassalisant le Bourbon détrôné de Naples et réfugié à Palerme. La prise de Malte par Bonaparte en 1798 et l'expulsion de l'Ordre Hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem ouvrirent des horizons aux Anglais. Depuis le congrès de Cambrai, en 1722, les États européens s'étaient entendus pour respecter la neutralité de l'Ordre et de Malte. L'Ordre en ayant été expulsé, cette neutralité n'était plus d'actualité et l'occupation française fut immédiatement saisie comme prétexte par les Anglais pour déloger les Français, dénier tous droits au roi de Naples sur l'île et s'en emparer. L'attribution des îles Ioniennes à l'Angleterre acheva la réalisation du plan de l'Amirauté qui souhaitait avoir un chapelet de points d'escale, de l'Atlantique à l'Égypte. En 1814, la *Navy* possédait ainsi Gibraltar et Malte qui lui permettaient de surveiller la totalité du bassin occidental de la Méditerranée tandis que les îles Ioniennes lui assuraient les moyens de surveiller d'un côté l'Adriatique et la marine autrichienne, et de l'autre les mouvements du bassin oriental, donc des marines ottomanes et russes.

La *City*, quant à elle, avait toujours souhaité la même chose, mais moins pour des raisons de surveillance de la marine de guerre française que pour en profiter pour étendre son réseau commercial et installer, en Méditerranée, ses

entrepôts, ses consuls et ses marchands. En un mot, elle entendait se substituer en totalité à la France qui avait dominé le commerce méditerranéen dans les siècles précédents, mais qui n'en avait désormais plus la capacité, après dix ans de gabegie révolutionnaire et quinze ans de guerres impériales.

Or, il exista une période transitoire, en général peu étudiée, allant de 1809 à 1814. Au cours de ces cinq ans, si les îles de Corfou et Paxos ainsi que la ville de Parga restèrent aux mains des Français jusqu'au 23 juin 1814, date à laquelle le général Donzelot¹, gouverneur de l'île, eut connaissance de la signature du traité de Paris et accepta de remettre ces places aux commissaires des Puissances alliées, les autres îles Ioniennes étaient tombées auparavant les unes après les autres. En effet, les faibles garnisons françaises n'avaient pu résister aux attaques anglaises alors que la *Navy* s'était rendue maîtresse des mers à partir de 1809. Zante et Céphalonie capitulèrent le 4 octobre 1809, Ithaque quelques jours après, et Leucade (Sainte-Maure) au printemps 1810.

358

Comme à Malte où ils s'étaient empressés de faire oublier l'Ordre et la suzeraineté de Naples, les Anglais évacuèrent toute référence à l'antique domination vénitienne. Comme à Malte, ils cultivèrent la fiction d'une indépendance qui, pour les îles Ioniennes ne pouvait qu'être celle de la République Septinsulaire. Officiellement de leur part, cette république fut donc, au moins nominalement, restaurée et placée sous leur protection. On le voit sur le timbre des autorités consulaires de ces îles qui reprirent la dénomination ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑ . SEPTINSULARIS RESPUBLICA et les armoiries frappées du lion de Saint-Marc ; le titre de *Serenissima Repubblica Ionica* est suivi de la mention manuscrite *Sotto la protezione della Gran Bretagna*, tandis que le tampon n'était autre que celui utilisé quelques années auparavant : *Respublica Septinsularis 1800*. Tout fut donc fait pour gommer les deux années d'annexion à l'Empire français (1807-1809) de ces quelques îles.

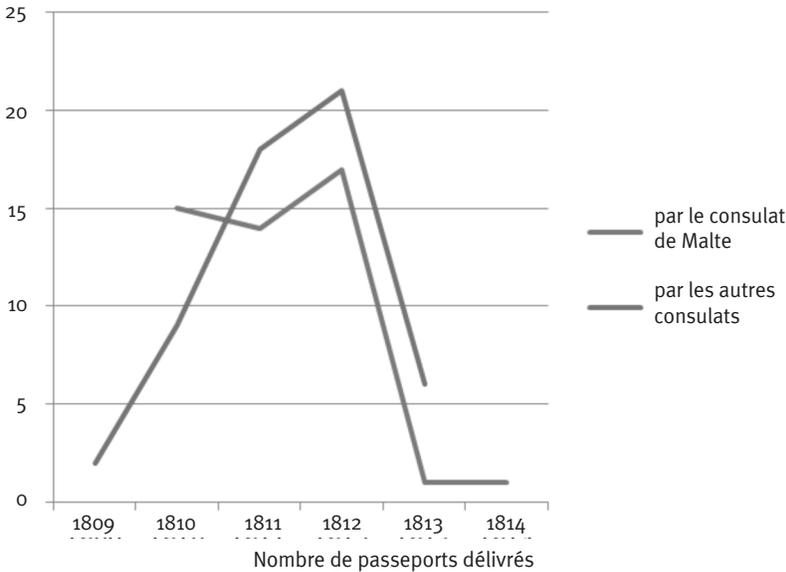
Pour les Anglais, ce chapelet d'escales entre Gibraltar et le Levant était une aubaine pour contourner le blocus continental. On a souvent étudié les parades anglaises à l'asphyxie économique à laquelle Napoléon entendait soumettre la Grande-Bretagne, mais le plus souvent sur les scènes de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord. En Méditerranée, la possession de Gibraltar et de Malte n'eut pas été suffisante ou du moins eut eu un impact plus aléatoire, si la prise de la plupart des îles Ioniennes n'avait agi comme un moteur de l'activité économique anglaise dans ces eaux.

¹ Il fut nommé en janvier 1808, venant de l'armée du Rhin. Il avait été l'ami et le chef d'état-major de Desaix en Égypte.

Les archives notariales de Malte conservent le registre des passeports visés² ou émis³, appartenant à des natifs des îles Ioniennes sous domination britannique. Ce sont au total 92 passeports, soient 30 émis par divers consulats britanniques de Méditerranée et 62 par Felice Lazzari, consul de la Sérénissime République Ionienne à Malte.

On note un décalage dans le temps de la couverture des Septinsulaires par les autorités britanniques. Ainsi, les consulats de Méditerranée (Malte non-compris) n'attendirent même pas la chute des îles Ioniennes pour délivrer des passeports à leurs ressortissants. Francis Werry, consul de Sa Majesté britannique à Smyrne et dépendances, en délivra dès juin 1809 à des Céphaloniotés, alors que leur île ne tomba officiellement aux mains des Anglais qu'en octobre. En revanche, à Malte, Felice Lazzari n'en émit qu'à partir de février 1810.

Dans les deux cas, il n'y eut plus aucun passeport émis bien avant la cession officielle des îles à la Grande-Bretagne, puisque aucun document officiel n'est remis par les consulats britanniques de Méditerranée après août 1813 et après février 1814 pour le consulat septinsulaire de Malte.



2 Archives notariales de Malte (ensuite ANM), Passaporti personali rilasciati à sudditi della Repubblica Settinsulare sotto la protezione della Gran Bretagna da diversi Consoli Inglesi ed altre Autorità in più Paesi dal 1809 al 1813. In tutto num° 30.

3 ANM, Passaporti personali rilasciati dal console della Repubblica Settinsulare sotto la protezione di S. M^{ia} Britannica in Malta Consoli Inglesi ed alter dall' anno 1810 al 1814. In tutto num° 62.

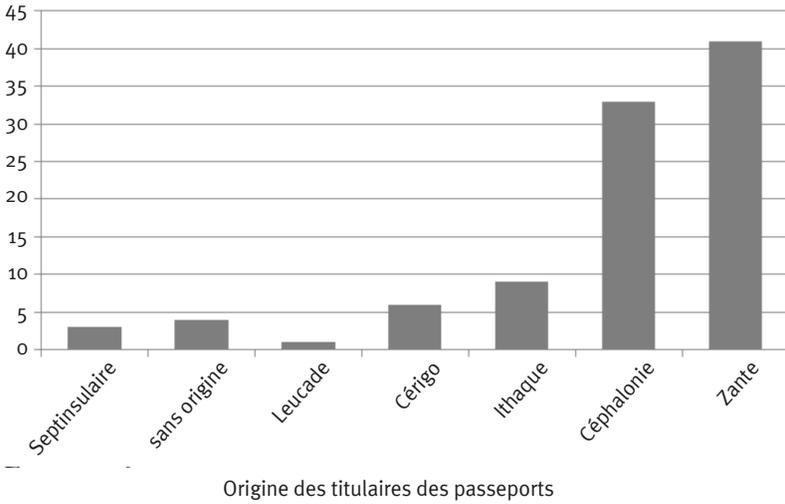
La courbe du nombre de passeports émis est très intéressante. À peine les Anglais eurent-ils mis la main sur certaines îles Ioniennes que les insulaires, principalement des marins et des négociants comme nous allons le voir, se mirent à voyager, soit vers les Échelles du Levant et du Maghreb, soit vers les possessions britanniques.

Or cet engouement fut tout passager puisqu'à partir de 1813 le nombre de passeports émis s'effondra, comme si les difficultés de l'Empire français avaient détourné la surveillance maritime et donc rendu inutile la fiction d'une protection anglaise.

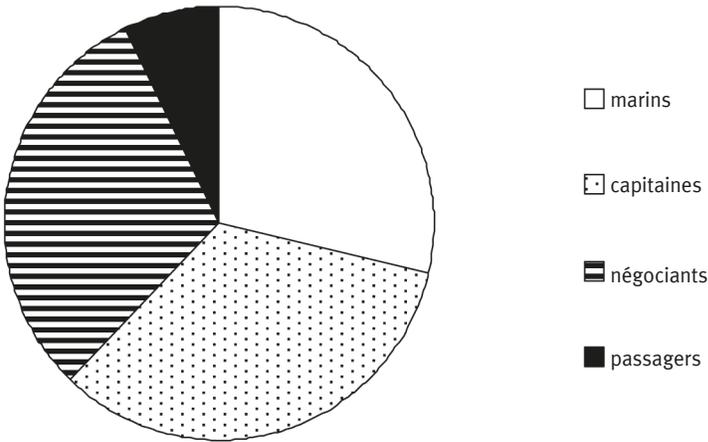
360 L'étude de l'origine des Septinsulaires bénéficiaires des passeports n'est aucunement étonnante. Excepté l'imprécision pour 6 d'entre eux (absence d'origine ou mention très générale de *Septinsulaire*), la provenance des titulaires est fonction de l'importance des îles et de la marine de chacune, soit en valeur croissante : Leucade (Sainte-Maure), Cérigo, Ithaque, Céphalonie et Zante. Céphaloniotés et Zantiotes forment le gros des marins et des négociants se déplaçant en Méditerranée. Ils fournissaient déjà la majeure partie des acteurs ioniens de l'économie vénitienne, mais la réglementation tatillonne des dernières années de la domination de la Sérénissime, aggravée par les interventions de hauts fonctionnaires prévaricateurs⁴, avait engourdi le commerce local et les Vénitiens s'y étaient taillé la part du lion. Comme partout ailleurs, la domination de la République française fut initialement perçue comme une libération mais, comme partout ailleurs, les insulaires déchantèrent très vite, les républicains français se conduisant en fonction d'abord de leurs intérêts propres, puis de ceux de leur pays d'origine. Toutefois, la rapidité avec laquelle se succédèrent les différentes dominations permit une relative autonomie des élites locales (intellectuelles, politiques ou économiques) et dans ces îles, comme à Malte, le leurre d'une domination efficace, mais paternelle et lointaine de la Grande-Bretagne joua à plein, du moins dans les premières années.

Il n'est donc pas étonnant de voir les cadres économiques déjà en place, saisir avec avidité l'opportunité nouvelle qui leur était offerte avec l'auto-proclamation anglaise de la protection accordée par George III aux ci-devant îles vénitienes.

⁴ Voir Raymond Matton, *Corfou*, Athènes, Institut français d'Athènes, 1960 ; Henry Jervis-White-Jervis, *History of the Island of Corfù and of the Republic of the Ionian Islands*, London, Colburn and co., 1852 (rééd. fac-similé, Amazon, 2005).



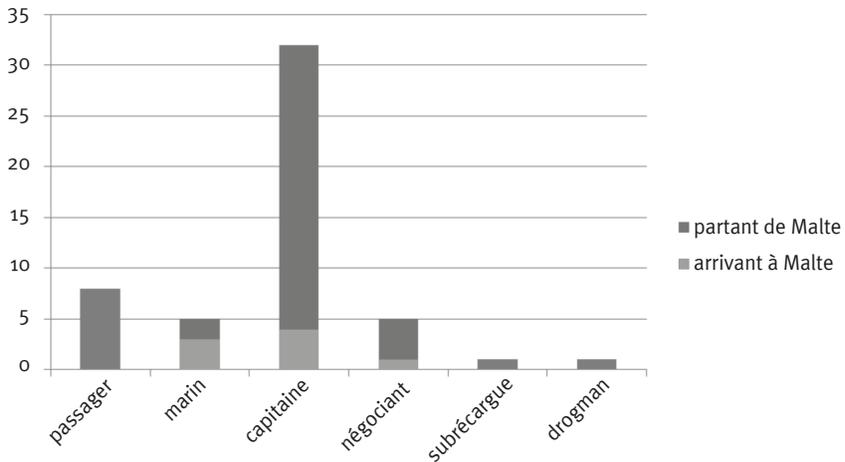
Lorsque l'on s'intéresse à la profession ou à l'état des titulaires des passeports, en dehors d'une famille composée du fils, de la mère et des quatre filles qui voyagent pour aller de Tripoli à Tunis et donc à des fins personnelles, ils sont divisés en trois groupes sensiblement égaux : les marins retournant chez eux ou cherchant un engagement à bord d'un navire britannique, les capitaines ou patrons de navire, et les négociants.



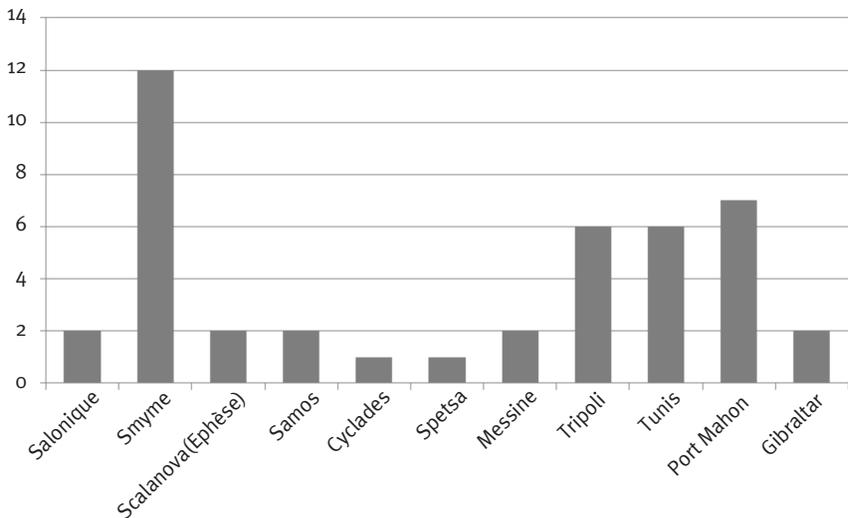
L'élément maritime (capitaines et marins) domine largement. Les capitaines commandent des bâtiments chargés ou prêts à charger, avec une route précise ou à l'aventure. Les marins sont de deux sortes : il y a ceux qui rejoignent un engagement déjà signé et ceux qui sont à la recherche d'un embarquement, et là c'est principalement à bord d'un navire britannique. Environ un tiers des autres passeports concerne les négociants et subrécargues.

Or le graphique ci-dessous montre une différence notable. Pour les Septinsulaires, Malte n'est qu'une étape peu importante lorsqu'ils se rendent dans d'autres ports du bassin occidental de la Méditerranée ; la route sicilienne a sans doute dû être préférée. En revanche, l'île est importante pour tous ceux, marins ou négociants, qui en repartent.

362



Les deux graphiques suivants sont aussi explicites : les arrivants à Malte proviennent principalement du Levant, Smyrne notamment ; ceux provenant du bassin occidental arrivent principalement des Régences barbaresques, et à un moindre degré d'Espagne.

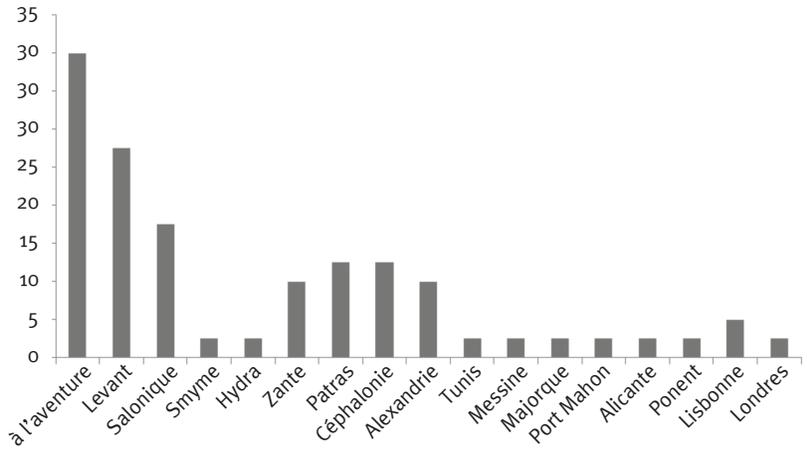


Provenance des Septinsulaires arrivant à Malte

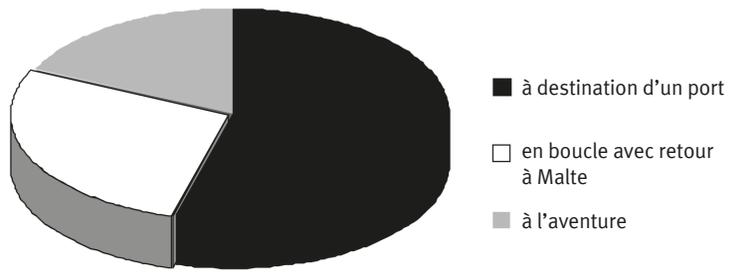
En revanche, les Septinsulaires quittant Malte pour un port précis, se rendent principalement dans le bassin oriental de la Méditerranée. Mais près de la moitié d'entre eux utilisent Malte comme une base de départ, soit pour une circumnavigation, soit pour aller à l'aventure.

Le rôle de Malte pour la marine des anciennes îles vénitiennes est donc essentiel. Toutefois, ce rôle n'est pas nouveau. Déjà, du temps de l'Ordre, Malte entretenait à Zante un consul : Zuanne Ferendino de 1779 à 1782, puis Demetrio Mercati, chanoine et vicaire général de 1789 à la Révolution⁵.

Ce qui est nouveau, c'est l'irruption de la marine de l'Heptanèse dans le circuit maritime britannique. Les Septinsulaires utilisèrent alors le réseau commercial et naval de l'Angleterre pour étendre leurs activités, de Smyrne, Salonique et Alexandrie à Gibraltar et Mahon, quelquefois via les Régences barbaresques. Ils occupèrent donc une partie des routes du commerce provençalo-marseillais, atteint de plein fouet par la récession due aux guerres de la Révolution et de l'Empire.



Destination des Septinsulaires partant de Malte



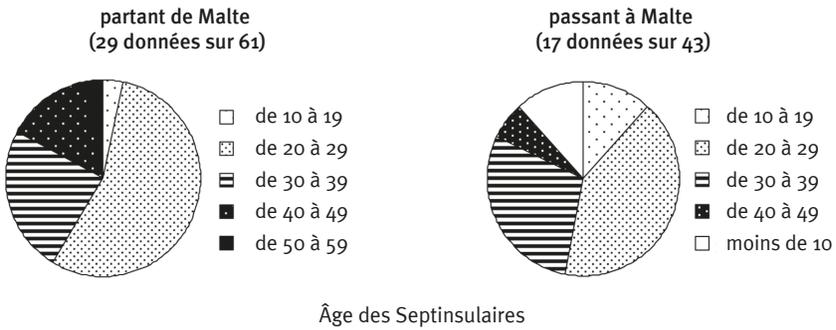
Voyages des Septinsulaires partant de Malte

5 Archives de la cathédrale de Malte, *Lettere consolari*, vol. 8.

Or, c'étaient principalement des hommes jeunes : plus de la moitié avaient moins de 30 ans, et plus des trois-quarts moins de 40 ans.

Dix ans plus tard, lorsque la Grèce se souleva, l'Hellade régénérée ne put compter que sur la marine d'Hydra et celle des Cyclades, laquelle s'était surtout armée en course au profit des Russes. Même si les îles Ioniennes restèrent encore plus d'une quarantaine d'années sous domination britannique, leur marine, aux mains d'hommes jeunes et aguerris, n'en contribua pas moins au développement commercial et naval de la façade adriatique de la Grèce, du Péloponnèse au golfe d'Arta.

364



Ainsi, au tournant du XIX^e siècle, alors que les chancelleries européennes ou russes avaient tablé, durant les décennies précédentes, sur un changement de domination dans le monde ottoman, ce furent Malte et Venise qui disparurent en tant qu'États indépendants. La mainmise de la Grande-Bretagne sur Malte, puis sur les îles Ioniennes, fit de Londres le nouveau dispensateur des autorisations de commercer en Méditerranée. Utilisant Malte pour leur centre névralgique, les Anglais purent dès lors contrôler le commerce des Grecs de l'Heptanèse avec Gibraltar, les Baléares, le Maghreb, mais aussi le monde ottoman, principalement Salonique et Smyrne. Sans y prendre garde, ils contribuèrent ainsi à l'émergence d'un premier embryon de marine grecque qui fut autant une concurrence pour Marseille que pour eux-mêmes.

ANNEXE : QUELQUES EXEMPLES DE DOCUMENTS DES ARCHIVES NOTARIALES DE MALTE

1. FASCICULE N° 16 DES PASSEPORTS PERSONNELS

– Délivré par Francis Werry, consul de Sa Majesté britannique à Smyrne et dépendances, le 22 juin 1809 : « Michiele Vagliano, fils de Théodore, de Céphalonie, 25 ans environ, cheveux et moustaches blonds, marin sur le brigantin l'*Annunziata*, cap. Caralambo, sous pavillon ottoman – Smyrne, golfe de Mandalia ou Malatia, et de là à Malte ».

– Délivré par F. Werry, le 4 août 1810 : « Marin Travlo, fils d'Antonio, 36 ans, brun, avec son fils, Panagis, 13 ans environ, de Céphalonie, embarqués tous deux comme marins sur la polacre *Cleopatra*, cap. Panagiotti, sous pavillon ottoman – À destination de Malte ».

– Délivré par William Wass Langford, agent consul général de Sa Majesté Britannique à Tripoli, le 11 janvier 1811 : « Demetrio Zapunzeopulo, 20 ans, sa mère Angelica, 45 ans, et quatre sœurs (Catarina 16 ans, Annette 12, Elleneza 7 et Violetta 4), de Zante, embarqués sur le sandal *Lateen*, sous pavillon tunisien, cap. Hamet Allom Rais. – Pour aller sur les côtes de Tunis ».

2. FASCICULE N° 17

– n° 19, Délivré par Felice Lazzari, consul de la Sérénissime République Ionienne à Malte : « Malte, le 3 avril 1811 : au signore Pandeli Pettalà, fils de Dimitri, d'Ithaque, pour le Levant. – Visé à Salonique le 25 septembre 1811 ; part pour l'Espagne ce jour ; visé à Cadix le 20 décembre 1811 ; part pour Malte sur la frégate *Citherea* ».

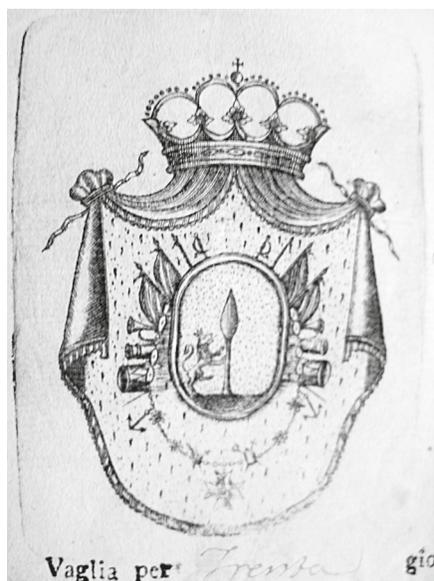
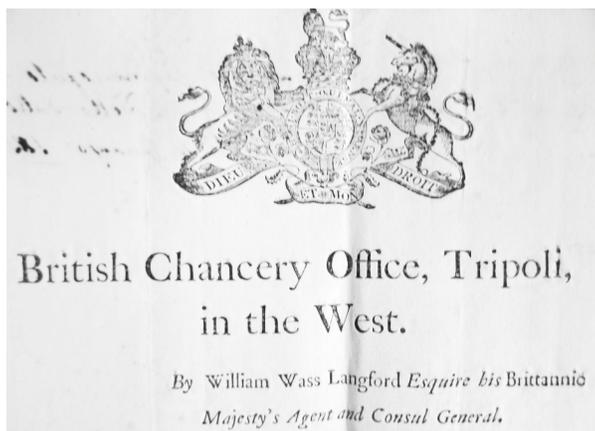
– n° 20 : Délivré par Felice Lazzari, Malte, le 4 mai 1811 : « à Andrea Nemogianni, fils de Zaccaria, de Céphalonie, pour le Levant. – Visé à Species le 30 octobre 1811 ; part d'Hydra pour Messine sur un bâtiment anglais en qualité de marin ».

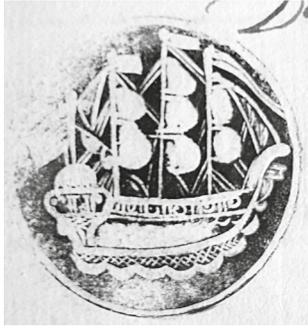
– n° 25, Délivré par Felice Lazzari : Malte, le 18 juin 1811 : « à Giovanni Petruzzo, fils de Giovanni, de Cérigo. – À l'aventure. – Visé le 30 août 1811 à Species, d'où il part ce jour sur la polacre ottomane *Madona d'Idra*, cap. Pandeli Brusco, d'Hydra, pour Malte et Messine, avec un chargement de 1500 poids dur de cotonnade. – Visé le 2 septembre 1811 par Theodoro Manoel, consul à Hydra de Sa Majesté Royale césarienne, l'Empereur d'Autriche. Débarqué de

cette polacre, il s'embarque sur un navire marchand ottoman, *l'Aquila*, cap. Elia Antonio, d'Hydra, pour Malte et Messine, avec un chargement de coton ».

3. Dans les papiers du notaire Giuliano Chiappe, on trouve un certificat de Felice Lazzari, certifiant que Cristodulo Comitopulo, fils de feu Paolo, de Céphalonie, a acheté par acte de maître Chiappe, le 22 avril 1813, une scuna, ci-devant nommée *Eugenio*, rebaptisée *l'Aspasia*, de 90 tx, à un Anglais, William Slade, résidant à La Valette, pour la somme de 6 235 écus de Malte. Souhaitant rentrer chez lui, il sollicite un passeport. – Le rôle de l'équipage (13 personnes) est joint.

366







Chronique

LE VOYAGE DANS LA FORMATION DES MISSIONNAIRES DE LA SOCIÉTÉ DES MISSIONS ÉTRANGÈRES, 1660-1791¹

Évelyne Hiet-Guibur

La Société des missions étrangères est officiellement constituée en 1663 par les quatre vicaires apostoliques qu'Alexandre VII vient de nommer : François de Laval-Montmorency pour le Québec, François Pallu, Pierre Lambert de La Motte et Ignace Cotelendi pour l'Extrême-Orient. Dans ses missions d'Asie, la nouvelle organisation, dont la vocation est exclusivement missionnaire, se donne pour objectif de former le clergé de l'Église naissante. Les fondateurs manquent néanmoins de connaissances sur la région qu'ils ont choisie pour exercer leur apostolat et sont l'objet de remarques ironiques à ce propos de la part de certains de leurs confrères jésuites qui voyagent avec eux. La nouveauté de ce projet tient également à la structure que ces hommes ont créée. Le centre de la Société des missions étrangères doit se trouver en Asie et est formé par les vicaires apostoliques. Cette localisation nécessite une gestion de la circulation des informations, des décisions, de l'argent et des hommes puisque les fonds et les futurs missionnaires se trouvent en Europe. Nous avons donc choisi, durant nos travaux de doctorat, d'interroger le mode de fonctionnement de cette Société éclatée sur plusieurs continents et de nous intéresser plus particulièrement à l'apprentissage du « métier de missionnaire » par ceux qui vont l'exercer grâce à l'étude de la correspondance qu'ils ont échangée avec les directeurs parisiens et leurs familles.

La première difficulté rencontrée par les fondateurs de la Société des missions étrangères et leurs soutiens laïcs est d'organiser le recrutement et l'envoi des missionnaires entre l'établissement parisien et les missions. La voie maritime a d'emblée la préférence des organisateurs. Malgré un premier échec et le départ des trois premiers groupes de missionnaires par la voie traditionnelle du

¹ Dirigée par Gérard Le Bouëdec, cette thèse de doctorat en Histoire a été soutenue le 1^{er} avril 2011, à l'Université de Bretagne Sud, devant un jury qui comprenait Gérard Le Bouëdec, Gilbert Buti, Alain Forest, Philippe Haudrère et Dirk Van der Cruysse. Elle a obtenu la mention très honorable avec les félicitations. Elle paraîtra en 2012 aux Presses universitaires de Rennes.

Moyen-Orient, l'évêque d'Héliopolis obtient du roi la permission d'embarquer les membres de la Société sur les navires de la Compagnie des Indes. En 1664, un accord entre la Société et les directeurs de la Compagnie stipule que les missionnaires voyageront à bord des bâtiments de la Compagnie aux frais du roi. Malgré cet accord, les directeurs parisiens envoient peu de missionnaires. Pour l'ensemble de la période 1660-1791, seuls 245 candidats se rendent dans les missions d'Asie. Le recrutement est particulièrement difficile dans les années 1730, mais il n'est alors que le reflet de la « crise des vocations » que connaît l'Église catholique à la même période. Avant d'être des missionnaires, les membres de la Société sont en effet des séminaristes diocésains. Peu d'éléments permettent de caractériser les futurs missionnaires parmi les séminaristes : profession du père, taille de la fratrie ou origine géographique sont similaires à ceux de leurs confrères. Un élément toutefois peut les distinguer : un temps de formation à Paris. C'est souvent à la suite d'une ou de plusieurs années passées dans un séminaire de la ville que les futurs missionnaires deviennent membres de la Société et partent en mission. Les futurs voyageurs semblent passer peu de temps au séminaire des Missions et surtout ne pas y recevoir de préparation pratique à la mission ni même d'informations sur le déroulement de leur voyage et les conditions dans lesquelles ils vont l'effectuer.

Le temps du voyage apparaît alors comme celui d'une intense transformation et préparation de ces jeunes voyageurs à leur futur métier de missionnaire. Ces hommes quittent, souvent pour la première fois, le royaume de France, et sont plongés dans des sociétés dont ils ne connaissent pas les règles. En se rendant au Siam par la Méditerranée, le Moyen-Orient et l'Inde, ils découvrent un monde dans lequel la religion catholique n'est pas majoritaire, parfois même inconnue. Ces hommes, convaincus de la supériorité de leur foi, doivent donc apprendre à vivre dans des conditions similaires à celles de leurs futures terres de mission. Lorsque les missionnaires empruntent un itinéraire maritime, ils voyagent sur des navires européens dont la culture est proche de la leur. Cependant, les règles qui régissent la société navigante sont plus rigides et accordent à la religion une position certes importante mais qui passe après les impératifs de la navigation. Les ecclésiastiques qui ne sont, pour la plupart, que de simples passagers, doivent donc trouver une place dans un monde qu'ils jugent « mauvais chrétien ». S'ils se préparent matériellement à entrer dans un monde inconnu au cours de leur traversée du royaume de France, ce n'est qu'au cours de leur voyage depuis les rivages français vers l'Asie qu'ils se préparent mentalement et pratiquement au métier de missionnaire. Les escales auprès de missionnaires locaux leur permettent également de découvrir les méthodes évangéliques pratiquées en Afrique ou dans l'océan Indien. Le voyage d'Europe en Asie des missionnaires

de la Société des missions étrangères est donc un temps d'apprentissage pratique à la mission.

L'arrivée en Inde ou en Chine n'est cependant pas le terme de ce long périple puisque les hommes doivent encore parcourir plusieurs centaines de kilomètres, et parfois plus, pour gagner le territoire de leur mission. Cette arrivée représente, pour les voyageurs, une véritable entrée dans le monde missionnaire. Ils rencontrent, pour la première fois, des membres de terrain de la Société des missions étrangères : les procureurs. Par l'intermédiaire de ces hommes, les arrivants découvrent des langues, des cultures et des mœurs qui leur étaient jusque là inconnues. C'est également grâce à ces « intermédiaires » essentiels qu'ils peuvent poursuivre leur voyage vers la mission à laquelle ils ont été affectés. La position de la procure, objet de discussion et d'évolution au cours de notre période d'étude (1660-1791) est éminemment stratégique pour le fonctionnement de la Société et dans la réussite de son projet. Il est donc décidé de les fixer, dans un premier temps, à Pondichéry et à Canton. Si l'ensemble de la Société s'inquiète de la localisation des procures et de la nécessité de les déplacer en fonction de l'évolution des relations entre Européens et Asiatiques – la procure de Canton est déplacée à Macao en 1732 –, le poste est peu recherché par les membres de terrain de la Société. Le choix des procureurs devient alors plus lié aux circonstances qu'aux compétences logistiques de l'ecclésiastique. Le nombre d'hommes nommés à ce poste n'ayant pas connu la mission s'accroît au cours de la période. Le procureur devient celui qui n'a pas fait la dernière partie du voyage, de la procure à la terre de mission. Or elle est, pour les futurs missionnaires en activité, le temps de la découverte approfondie des régions et des conditions de vie des missions. C'est également au cours de ce voyage, lorsque les contacts avec d'autres Européens se réduisent, que les futurs missionnaires comprennent l'isolement dans lequel ils vont vivre. Le besoin d'échanger avec leurs confrères qu'ils ont laissés en Europe ou avec leur famille croît au cours de cette entrée dans le monde missionnaire. La qualité et la quantité des échanges entre Paris et les missions deviennent un des points de tensions entre les acteurs de la Société, les missions jugeant ces échanges très largement insuffisants. Les deux parties peinent à se comprendre. La proposition, émanant des missions, d'améliorer l'échange d'information par l'envoi de délégués, à l'image des procureurs triennaux de la Compagnie de Jésus, pour échanger d'amples informations, ne reçoit cependant pas un accueil favorable de la part de l'établissement parisien. Malgré cette difficulté de fonctionnement, la Société parvient à maintenir son activité et à faire apparaître les bases d'un clergé local, objectif de sa fondation.

La Société des missions étrangères est, dès sa création, confrontée à la difficulté de faire fonctionner une structure éclatée sur plusieurs continents. Cet éclatement entraîne des difficultés de communication entre les différents acteurs résidant à Paris ou dans les missions. Les futurs missionnaires découvrent le métier de missionnaire non pas au sein de l'établissement parisien de la Société mais au cours du voyage et au contact des missionnaires qu'ils rencontrent et des populations auprès desquelles ils voyagent. Ils se forment aux pratiques missionnaires mais surtout ils comprennent la distance qui les sépare des directeurs qui sélectionnent les candidats et qui les envoient dans les missions. Ainsi, le voyage est au cœur du fonctionnement d'une entreprise ambitieuse de l'époque Moderne.

LA PERCEPTION DE LA MER DANS L'EUROPE DU
NORD-OUEST À LA FIN DU MOYEN ÂGE
(XIII^e-XV^e SIÈCLE ENVIRON)¹

Frédérique Laget

Peut-on retrouver la manière dont la mer était perçue par ses observateurs, lointains ou proches, marins ou non, au cours des siècles passés ? Telle est la question à laquelle notre thèse tente de répondre. Elle repose sur un présupposé principal, celui de l'historicité du rapport entre l'homme et la mer. Si l'on envisage la perception de la mer comme un objet historique, il est possible d'en étudier les possibles évolutions. Nous avons choisi de considérer la « perception » au sens large, c'est-à-dire en posant comme fondement de notre travail la connaissance prise de l'environnement maritime : cela inclut tout d'abord la *perception* au sens strict, autrement dit la prise de contact immédiate avec l'objet, qui se situe sur un plan sensoriel, affectif, émotionnel, puis la *représentation* qui en découle, et enfin la réflexion menée à partir de ce contact (la *conception*).

Sur ces bases, nous tentons d'étudier les différentes manières dont la mer est perçue, sur un plan sensoriel et intellectuel, à l'échelle collective. Ce travail, qui porte sur *les* perceptions de la mer plutôt que sur une perception globale, se rapproche alors d'une étude de sociologie ou d'anthropologie historique. Il consiste à étudier de manière comparative les diverses sociétés qui bordent la mer dans le nord-ouest de l'Europe, dans une vaste zone de circulation articulée autour de la Manche et se prolongeant en Atlantique, à l'ouest, et en mer du Nord, à l'est. La région étudiée englobe à la fois le nord-ouest de la France, les anciens Pays-Bas, les îles Britanniques et les périphéries scandinaves de

¹ CRHIA (EA 1164, Université de Nantes)

Directeur de thèse : Jean-Luc SARRAZIN (Université de Nantes)

Jury : Jean-Philippe GENET (Université Paris-I), président du jury

Jean-Christophe CASSARD (Université de Brest–Bretagne-Occidentale), rapporteur

Jacques PAVIOT (Université de Paris-Est-Créteil), rapporteur

Michel BOCHACA (Université de La Rochelle), examinateur

Jacques GUILLAUME (Université de Nantes), géographe, co-directeur

Jean-Luc SARRAZIN (Université de Nantes), directeur

Thèse soutenue le 23 septembre 2011.

l'Atlantique, au premier chef l'Islande. Cette zone présente une unité climatique et géographique certaine, marquée par une pluviométrie élevée, une faible continentalité des pays, un climat à dominante océanique froide. L'influence de la mer y est partout sensible. Le littoral y présente trois grands types de profils : des côtes échancrées et rocheuses, des côtes rectilignes et sableuses, et des zones amphibies constituées de marais où l'accumulation sédimentaire est forte. Les échanges commerciaux y sont anciens, remontant pour l'essentiel au XI^e siècle. Des peuples navigateurs, tels les Frisons et les Vikings, ont marqué la région de leur empreinte depuis les premiers siècles du Moyen Âge, participant à la création d'une forme d'unité culturelle autour de la mer du Nord.

La période étudiée est celle de la fin du Moyen Âge et de la lente transition vers l'époque Moderne. Nous avons choisi de concentrer notre analyse sur trois siècles, essentiels à nos yeux pour deux raisons : tout d'abord, on assiste entre XIII^e et XV^e siècles à l'émergence de l'« État moderne », notamment en France et en Angleterre. Les pouvoirs souverains s'imposent dans les différents pays étudiés (rois de France et d'Angleterre, ducs de Bourgogne dans les anciens Pays-Bas, roi de Norvège en Islande). Ils voient leur autorité se renforcer, par l'intermédiaire d'assemblées représentatives devenues indispensables à leur légitimité. Parallèlement à cela, les conflits franco-anglais, en latence au cours du XIII^e siècle, éclatent aux environs de l'an 1300. Ils se prolongent ensuite au temps des « guerres anglaises », ou guerre de Cent Ans, pour connaître leurs derniers feux au cours du second XV^e siècle. Cette longue série de conflits joue un rôle fondateur dans l'usage de la mer.

HISTORIOGRAPHIE ET SOURCES

La thèse s'appuie sur une historiographie riche. Elle s'inscrit dans la continuité des études d'histoire dite des « mentalités ». Elle fait sienne également la longue tradition d'histoire maritime qui s'est développée surtout en France et en Angleterre, mais qui concerne essentiellement l'histoire moderne : on trouve peu d'études maritimes en histoire médiévale. Les développements s'en trouvent également enrichis des récents développements de l'histoire des relations entre l'homme et son espace, qui sont pour partie liés à la géographie.

Le corpus de sources se veut aussi diversifié que possible pour tenter d'embrasser les différentes perceptions et représentations de la mer. Les sources érudites (travaux encyclopédiques, géographiques, mais aussi littéraires et iconographiques) sont plutôt représentatives des manières de voir des élites intellectuelles. Les sources narratives, telles que les chroniques, sont des textes historiques souvent révélateurs de la sensibilité de leur auteur. Enfin, les actes de la pratique (actes souverains, actes judiciaires, textes de loi, procès) permettent

d'accéder aux comportements des populations les plus humbles, qui ne laissent ordinairement pas de traces écrites.

Penser la mer

L'enjeu de cette première partie est de comprendre la manière dont les érudits médiévaux perçoivent la mer, principalement parce que ce sont eux qui ont laissé le plus de sources à l'historien. Il appert ainsi que la mer les intrigue car elle incarne une forme d'étrangeté radicale, n'étant formée que d'eau, salée et en mouvement. En usant de l'allégorie biblique et de la pensée analogique, qui sont caractéristiques de la culture médiévale, les clercs s'interrogent sur la mer à la fois comme élément (de quoi est-elle composée ?) et comme lieu (où la situer ?). Ils la craignent, pour ses colères et sa faune mal connue, et la rejettent dans leur géographie mentale aux marges du monde.

La *nature* intrinsèque de la mer est le premier problème qui se pose aux auteurs voulant l'étudier. Ce qui les frappe est le fait que la mer ne soit composée que d'un seul élément, l'eau, et encore sous une forme pervertie : l'eau salée. À la suite d'Aristote, l'eau est décrite par des auteurs comme Thomas de Cantimpré ou Vincent de Beauvais, au XIII^e siècle, comme un élément équivoque, froid et humide, pouvant apporter la santé comme la maladie, et marqué par une grande fluidité. Ces remarques opposent frontalement la mer à la terre, conçue comme chaude, sèche et stable. En outre, la mer est vue par ces auteurs comme le réservoir de toutes les eaux du monde. Son *mouvement* incessant fascine les géographes et scientifiques médiévaux, qui l'assimilent pour certains à un gigantesque être vivant doté d'une volonté propre, comme si ce mouvement trahissait l'âme. Cela en fait un élément imprévisible et instable. Les marées sont bien observées et sont vues comme une manifestation positive de la nature, tandis que les vagues qui provoquent le mal de mer sont au contraire le signe d'une agitation excessive. Le mal de mer et la tempête sont ainsi utilisés comme des stéréotypes littéraires caractérisant l'instabilité supposée de la mer. Certaines formes maritimes inhabituelles, comme le maelström ou tourbillon marin, assimilent la mer à un fantastique ventre digérant ses victimes par l'intermédiaire d'un tourbillon qui serait une « bouche » de la mer. Dans de telles conditions, la *navigation*, telle qu'elle est perçue par ces clercs, s'apparente à une véritable lutte contre une force naturelle possédant un souffle et une vie propres. Elle requiert donc des connaissances et des talents spécifiques. Cette valeur de la navigation est peu à peu reconnue par les clercs, qui n'arrivent toutefois pas à se départir totalement de la perception négative qu'ils ont de cette pratique mécanique, donc manuelle, et pour cela considérée comme inférieure. Pour eux, la navigation s'apparente avant tout au commerce, plus qu'à la guerre ou à la

pêche. Leur connaissance de la météorologie, des techniques et du vocabulaire navals s'étoffe peu à peu. De ce point de vue, l'on peut observer que les Scandinaves semblent bien mieux connaître les pratiques navales que leurs voisins d'Europe occidentale, ainsi que l'atteste un texte comme le *Miroir royal* (*Konungs Skuggsjá*), composé en Norvège au milieu du XIII^e siècle. Mais le monde maritime reste pour les érudits profondément exotique, et la figure du marin jouit chez eux d'une double réputation : il est à la fois un homme déviant et violent et un guide, fréquemment assimilé à un guide spirituel. Cela vient de ce que le voyage en mer apparaît chez de nombreux auteurs comme une forme de *voyage initiatique*. L'étrangeté du milieu maritime en fait le support de nombreuses études qui tentent de le comprendre et l'utilisent comme un ressort symbolique. Les mystères sous-marins amènent ainsi à s'interroger sur la profondeur de la mer et sur la faune marine. Celle-ci, que l'on devine plutôt qu'on ne la décrit, est composée d'hybrides (les sirènes), de monstres (les baleines) ou de poissons qui constituent un monde supposé parallèle au monde terrestre. La mer, dans ce cadre intellectuel, est conçue comme un « autre monde », un monde extérieur juxtaposé au monde terrestre et qui constitue un point de comparaison idéal avec ce dernier. Elle se prête alors à de nombreuses métaphores sur le monde et la vie humaine. La mer est également le milieu par excellence des récits de voyages initiatiques qui se développent à partir du monde celtique, dont le plus connu est sans doute le *Voyage de saint Brendan*. Les prolongements de ces thèmes dans la littérature médiévale dite de « matière de Bretagne » montrent bien l'enracinement de cette perception initiatique de la mer. La mer est un univers méconnu, toujours considéré comme marginal, infini et monstrueux. Se pose alors la question de sa *géographie* : où la situer ? Quelle est sa forme ? La plupart des auteurs étudiés s'accordent sur le fait que la mer est censée entourer la terre. Les origines mythiques du monde chez les anciens Scandinaves, comme l'explication pseudo-étymologique du mot « océan » par le latin *ocior annis*, « le cercle le plus rapide », lui confèrent une forme circulaire et en font la véritable périphérie du monde. Un auteur comme Gervais de Tilbury situe même la mer au-dessus de la terre. Elle pose donc un problème d'ordre géographique et cartographique. Les cartes, précisément, évoluent au cours de la période sous l'influence méditerranéenne ; elles sortent peu à peu du champ symbolique pour commencer à représenter un espace réel.

Au final, qu'il s'agisse de la décrire ou de la parcourir, la mer paraît fort lointaine pour les différents auteurs étudiés. Pour eux, prendre la mer revient à accomplir un voyage définitif, à s'éloigner du monde civilisé pour peut-être n'y jamais revenir. Ce n'est pas avant la fin de la période que la mer commence à être considérée par les cartographes comme un territoire véritable parsemé de

routes. Mais cette tournure d'esprit semble acquise chez les Scandinaves bien avant les autres Européens, car ces Nordiques connaissent, pour la plupart, bien mieux la mer que les autres.

Vivre près de la mer

Connaître la mer permet en effet de la percevoir de manière bien différente de ces auteurs cléricaux qui, dans l'ensemble, parlent du monde marin sans même le voir, en se fondant uniquement sur une tradition antique et biblique. Le littoral apparaît ainsi comme un espace de confrontation entre les hommes et la mer. Les populations côtières, parfois appelées « maritaines » dans la documentation, trouvent dans la mer une commode source de subsistance, mais sont souvent soumises à ses colères. Il faut fréquemment se battre contre l'humidité omniprésente ou contre les inondations, ce qui suppose un travail incessant et une véritable singularité anthropologique de ces populations.

Qu'est-ce que le *littoral* pour un médiéval ? Comment est-il perçu et défini ? Le droit, qu'il soit romain ou scandinave, fait des littoraux des espaces communs, limités par l'avance maximale de la marée. Ils peuvent être privatisés, comme c'est le cas en Islande ou, progressivement, en Angleterre, avec l'implantation de seigneuries sur les côtes. Châteaux et établissements ecclésiastiques s'installent en effet sur les rivages, en Grande-Bretagne ou sur le continent, attirés par les revenus supplémentaires qu'ils rapportent (droits de varech, d'épave ou de lagan). En revanche, lorsqu'un littoral est perçu comme inutile parce qu'il ne peut pas rapporter de droits ou de ressources, il est marginalisé dans l'organisation de l'espace, ce dont témoignent quelques exemples bretons. Du point de vue des populations côtières elles-mêmes, le rivage est le plus souvent perçu comme une zone de frontière, car il est ouvert sur des populations étrangères pouvant débarquer et envahir le pays. Ces différents points de vue font des littoraux des espaces à peupler et à entretenir afin de garder l'intérieur. Dans cette perspective, l'on cherche à maîtriser l'humidité en aménageant les marais ou les polders (dans les anciens Pays-Bas). La lutte contre les inondations implique d'élaborer des digues et de gérer un risque sur le long terme. Cela crée chez les populations « maritaines » un sentiment particulier, où la distinction entre terre et mer joue en fait moins que la distinction entre espaces humides (perçus comme « sauvages ») et espaces secs (perçus comme « civilisés »). La notion de littoral apparaît donc au Moyen Âge comme singulièrement relative, et ne pouvant être définie *in abstracto* par des normes de distance. Elle recouvre l'espace où se joue l'étroite relation entre l'homme et la mer, faite de méfiance et de nécessité. Quant aux *gens des rivages* eux-mêmes, qu'ils restent à terre ou naviguent quelque peu, ils partagent des modes de vie communs dans l'ensemble de la zone étudiée. Tout d'abord, il faut constater que les littoraux sont densément peuplés, parfois de manière

ancienne (ainsi en Frise), et voient leurs densités s'accroître au fur et à mesure que l'on progresse dans la période. Les paroisses et les ports se rapprochent du trait de côte, traduisant ainsi dans l'espace un intérêt nouveau pour le bord de mer qui correspond à un intérêt pour les ressources qu'il offre (ramassage, pêche ou gain de terres). La conquête humaine des zones littorales humides se manifeste notamment par les assèchements de terres, qui correspondent à un processus de « civilisation » de ces régions, et qui montrent bien que pour les populations du bord de mer, la référence principale est le mode de vie terrien et agricole. Ce ne sont pas des marins. Ils utilisent pourtant la mer pour se déplacer, mais le plus souvent par petits trajets le long de la côte et non pas en haute mer. Leur éloignement par rapport aux pouvoirs centraux en fait les premières victimes des raids de pillage et des attaques que la guerre de Cent Ans voit déferler des deux côtés de la Manche. Ce sont également des populations conscientes à la fois de la difficulté de leur mode de vie et de leur emplacement stratégique : elles protègent l'intérieur des terres des attaques maritimes, formant une sorte de première ligne défensive dont les souverains reconnaissent d'ailleurs l'utilité. Des plaintes venues de l'île de Bréhat en Bretagne, ou de la côte poitevine, au cours du xv^e siècle, font état de cette « conscience de frontière » des gens du littoral. Ils ont également une certaine conscience des *ressources* que leur offre la proximité de la mer. L'économie locale des populations du bord de mer repose en grande partie sur ce que la mer veut bien donner, instaurant dans certains cas de véritables liens de dépendance entre elle et les hommes. Les aubaines littorales (coquillages, poissons piégés sur l'estran, échouages de cétacés) offrent une ressource supplémentaire, souvent bienvenue. L'Islande ou les îles Féroé dépendent même en grande partie des échouages de baleines, plus fréquents sur leurs côtes qu'ailleurs. Quant à la pêche, elle est pratiquée non loin du littoral et comme complément d'une activité agricole. Le sel est une ressource également essentielle, mais qui ressortit à l'agriculture plus qu'au monde maritime. Pour ces paysans-pêcheurs du littoral, qui sont avant tout des terriens, la mer représente un horizon quotidien et une possibilité de ressources supplémentaires, mais ce ne sont pas eux qui en profitent le plus. Les revenus et les tonnages de la grande pêche ne les concernent que peu. Ainsi, la proximité géographique de la mer ne correspond pas à une proximité économique, qui concerne plutôt les marchés urbains.

Pour les « maritains » médiévaux, la mer est un environnement au sens premier du terme : elle les entoure, formant ainsi un contexte à leur organisation sociale et économique, mais elle les enferme également : ils la perçoivent comme une barrière infranchissable et s'accommodent des ressources qu'elle leur donne parce qu'ils n'ont guère le choix. C'est pourquoi la plupart d'entre eux ne vont que rarement sur la mer, et ne vont jamais loin. Ceux qui le font sont des gens dont c'est le métier.

L'augmentation des volumes d'échanges économiques à la fin du Moyen Âge entraîne un développement de la circulation maritime, qui exige le savoir-faire d'un personnel d'autant plus spécialisé que les techniques navales se complexifient à cette période. Dès lors, la mer apparaît dans les discours comme un espace nouveau et utile, quand bien même elle suscite toujours chez certains auteurs la peur et la méfiance. Les routes maritimes sont de mieux en mieux maîtrisées.

Les *déplacements* en mer, tels qu'ils apparaissent dans la documentation, possèdent plusieurs points communs avec les déplacements terrestres : ainsi, ils sont régis par des « portes », les ports, qui organisent les trafics et fluidifient le passage entre la terre et la mer. Par l'intermédiaire des ports, qui sont des interfaces, les routes de mer constituent le prolongement des routes de terre. L'organisation portuaire se complexifie au cours de la période, ce qui entraîne la naissance de véritables zones d'attente à l'intérieur des ports, sur les points de rupture de charge. Quant aux déplacements eux-mêmes, ils suivent des trajectoires pré-établies qui sont de mieux en mieux connues. Pour s'y retrouver, les marins ont recours à des techniques particulières, qui reposent avant tout sur l'observation (du paysage) et la mémorisation (du trajet et de ses points de repère). La mise au point d'instruments de navigation au cours des XIV^e et XV^e siècles permet de pallier les éventuelles déficiences du pilote. Hormis la nécessité de se repérer dans un paysage d'apparence indifférenciée, la seconde difficulté du marin est de devoir affronter une temporalité maritime qui est bien différente de la temporalité terrienne. Le temps en mer est dilaté, les rythmes y sont lents et servent à mesurer les distances parcourues. L'usage des sabliers contribue à introduire en mer le temps de la terre et, partant, à imposer une maîtrise croissante de l'homme sur la mer. De surface mouvante et uniforme, la mer devient ainsi un lieu où les données directionnelles et temporelles ont désormais un sens. Mais la route de mer expose les hommes à une *solitude* certaine, puisque le marin et son équipage s'y trouvent comme exilés, loin de leur paroisse et de leur terre d'origine. Cette situation induit des attitudes spirituelles nouvelles, où les appels à l'intercession divine sont fréquents et la mort en mer, loin de toute sépulture, fort redoutée. La mer apparaît ainsi, non pas comme un espace démoniaque, mais comme un espace d'où Dieu est absent. La solitude du marin n'est toutefois qu'apparente puisque le voyage en mer expose à la rencontre d'événements imprévisibles, mais aussi de diverses populations. La mer devient ainsi un lieu de rencontre entre nations, aussi bien à bord que dans les ports. Les marins comprennent ou parlent fréquemment plusieurs langues, mais les nations se côtoient plus qu'elles ne se mélangent. La mer apparaît ainsi dans leurs témoignages

comme une voie de communication. C'est d'ailleurs sur ce point que l'*utilité* de la mer se fait la plus sensible ; elle apparaît véritablement au cours de la période étudiée, et devient même une nécessité dans certains cas. La voie maritime est un moyen de transport privilégié, souple et rapide, permettant de transporter de plus grandes quantités qu'à terre, et dont l'influence peut parfois être ressentie à l'intérieur des terres car elle permet le développement économique des régions ouvertes sur la mer. Certaines régions se trouvent même articulées par la mer (l'empire norvégien, ou de l'Atlantique Nord, au XIII^e siècle, qui s'étend de la Norvège à l'Islande, le royaume Plantagenêt), qui agit alors comme un connecteur. La mer est même perçue comme un espace de production à partir du XIV^e siècle et du développement de la grande pêche harenguière. Son influence devient celle d'un véritable arrière-pays, à l'instar des campagnes nourricières qui ravitaillent les villes. Elle se trouve ainsi progressivement intégrée à l'espace où s'exercent les réglementations humaines, constituant une manière de prolongement de l'espace habité. Ces conceptions se retrouvent dans le domaine militaire. Les *stratégies* navales sont significatives d'un progressif « apprivoisement » de la mer par les puissances publiques à l'époque de la guerre de Cent Ans. Cette dernière, parce qu'elle oppose des insulaires à des continentaux, voit la mer devenir un enjeu – politique, économique, stratégique – nouveau. Mais l'évolution est progressive ; ainsi, les combats navals restent pour l'essentiel des batailles terrestres transposées en mer, sans réelle tactique maritime. En revanche, le recours à des tactiques de raids – peut-être inspirées à l'origine par les Scandinaves – tire véritablement parti de la rapidité qu'offre le déplacement en mer. La lutte contre l'insécurité maritime passe donc moins par des actions menées à terre, telles que procès et enquêtes, que par la formation de fronts mouvants en mer, à l'aide de flottes et de convois, qui restent toutefois embryonnaires à cette époque. La mise en place de ces mesures, sous l'égide des pouvoirs publics mais aussi des hommes de guerre, mène progressivement à l'idée d'un contrôle de la mer par un pouvoir souverain. Plusieurs voix de l'élite dirigeante anglaise plaident ainsi pour un meilleur contrôle de la Manche afin de protéger l'Angleterre. Nous pouvons ici songer au *Libelle of Englyshe Polycye*, ce pamphlet isolé et anonyme de 1436. Ce contrôle maritime est présenté comme défensif, par le biais des Amirautés, par exemple, mais il mène peu à peu à l'idée qu'il faut mettre en place des flottes de défense permanentes en mer. Si les rois anglais n'ont pas suffisamment de navires pour le faire, on voit toutefois l'idée apparaître. La mer semble ainsi conçue au sein de certains groupes dirigeants, en Angleterre mais aussi sur le continent, quoique de manière moins marquée, comme un territoire en puissance. C'est une surface nouvelle de développement spatial et stratégique.

Par contraste avec un espace terrien traditionnellement divisé en territoires enclos, où les communautés sont fixes, la mer est perçue comme un espace ouvert. Elle apparaît comme un élément utile, que les autorités publiques tentent de réglementer.

Notre thèse tente ainsi de montrer que la fin du Moyen Âge est une période d'appropriation mentale de la mer en Europe du Nord-Ouest, à défaut d'une appropriation réelle. À l'aube du xvi^e siècle, la grande mer n'est plus, dans l'ensemble, le sombre habitat de puissances englouties ni l'angoissante limite de la fin du monde. Les impressions sont cependant contrastées en fonction des milieux : l'intérêt des clercs est guidé par leur besoin d'explication du monde, celui des gens du littoral par leur besoin d'adaptation, mais le besoin de la mer proprement dit se lit chez les marins, les marchands et les souverains. Alors qu'au début de la période, les « peuples de la mer » étaient plutôt bordiers de la mer du Nord (Frisons et Vikings), ce phénomène s'étend principalement en Manche, à la suite de la guerre de Cent Ans qui contraint les souverains à utiliser la mer et à la prendre en compte dans leurs stratégies. Cette appropriation est lente en raison des réticences de certaines populations – élites culturelles, populations côtières – envers cet élément mouvant, instable et imprévisible. Elle touche cependant à la conception même du monde : tandis qu'auparavant la mer et l'océan, exceptée la Méditerranée, étaient rejetés au bord de l'oikoumène, l'idée semble désormais apparaître qu'il puisse exister d'autres terres de l'autre côté de la mer, autrement dit, qu'elle puisse relier des terres entre elles au lieu de simplement marquer la fin du monde. La mer devient une route, une surface, peut-être un territoire.

Le corps de la thèse est suivi d'un volume de transcriptions des pièces d'archives inédites utilisées.

COMPTES RENDUS

Claire Laux, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles, une confrontation franco-britannique. Enjeu colonial et rivalité géopolitique (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011, 333 p.

Cet ouvrage est la version remaniée de la thèse d'habilitation d'une des rares spécialistes françaises de l'histoire contemporaine du monde Pacifique. Dès le titre, le lecteur peut entrevoir l'ampleur du propos développé par Claire Laux, tant par la durée couverte que par la dimension comparatiste qu'elle entend faire résonner à travers la lutte d'influence que se sont livrées les deux grandes puissances maritimes du XIX^e siècle dans cet immense espace situé aux confins du monde. Le cadre temporel choisi par l'auteure s'avère judicieux : non seulement la découverte des îles du Pacifique par les Anglais et les Français du siècle des Lumières fut à l'origine des futures entreprises missionnaires puis coloniales, mais elle a également forgé un imaginaire et des mythes qui n'ont cessé d'exciter les Européens tout au long du XIX^e siècle. À l'autre extrémité de la chronologie, en 1914, Français et Anglais, talonnées par l'appétit de puissances émergentes, ont achevé le partage des îles et des archipels du Grand Océan. Trois temps scandent la réflexion de Claire Laux. À l'époque des reconnaissances héroïques et des premières formes d'exploitation (bois de santal, chasse à la baleine), qui couvre les années 1763 à 1840, succède l'ère des missionnaires et des premières entreprises, plutôt individuelles, de colonisation, avant que s'ouvre la troisième période (1880-1914), marquée par une radicalisation de l'exploitation économique des territoires conquis, désormais soutenue par une politique de puissance. Le Pacifique sud, comme l'Afrique et l'Extrême-Orient, n'a pas échappé à la mise en coupe réglée de l'expansionnisme colonial européen.

Si l'auteure se focalise sur la rivalité et la suspicion réciproque de la France et de l'Angleterre comme moteur des conquêtes, sa démonstration vise aussi à montrer que, sur place comme en métropole, les relations des principaux protagonistes sont plus complexes, oscillant entre tantôt des formes de coopération dans le partage des découvertes scientifiques, tantôt des différences, voire des rivalités, dans la geste pastorale, animée par les missions protestantes du côté britannique et catholiques du côté français. Un autre apport majeur de ce travail consiste à ne pas seulement présenter la vision des « vainqueurs ». De nombreux développements sont consacrés à l'attitude, là aussi très différente d'un endroit à l'autre, tout comme dans la durée, des sociétés océaniques vis-à-vis des Européens. De manière nuancée, Claire Laux rappelle que l'histoire ne s'est pas toujours écrite à sens unique, puisque les élites

autochtones ont aussi cherché à tirer profit de l'arrivée des Européens, du moins tant que l'appétit de ces derniers est demeuré limité. Car les bouleversements profonds subis par ces sociétés évangélisées, occupées, soumises à de nouveaux modes d'exploitation agricole, menacées par le choc microbien, déséquilibrées par les migrations massives de travailleurs étrangers dans les quarante années qui ont précédé la Grande Guerre sont aussi clairement mis en évidence. À tel point que les visiteurs européens de la fin du XIX^e siècle ne reconnaissaient plus ces « bons sauvages », de plus en plus occidentalisés, qui avaient nourri leur imagination.

C'est donc une version régionale du processus de colonisation et de l'entrée forcée de la zone Pacifique dans la mondialisation du XIX^e siècle qui est ici proposée. De fait, en dehors de l'intérêt scientifique et de l'élan missionnaire, les intérêts géostratégiques et économiques qui ont conduit les deux grandes puissances européennes à s'employer dans cette partie du monde restent discutables aux yeux de l'historienne – hormis les réussites de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et même de la Nouvelle-Calédonie. L'entreprise colonisatrice de la Grande-Bretagne, dont l'empire était réellement planétaire, avait malgré tout plus de sens que celle menée par la France dans le Pacifique. C'est, au final, un essai stimulant et convaincant d'histoire globale, à tous les sens du terme, que nous livre Claire Laux. Le propos est très fluide ; en outre, il est accompagné de nombreuses cartes, très lisibles, qui permettent au lecteur français de mieux appréhender cette géographie des antipodes qui lui est souvent peu familière.

Bruno Marnot

386

Marie-Madeleine Damien et Jacques Marcadon (dir.), *Les Ports européens et la mondialisation. La réforme française*, Paris, L'Harmattan, 2009, 175 p.

À première vue, le titre laisse le lecteur perplexe car il suggère l'intrication de deux livres en un seul. En fait, son organisation éclaire rapidement l'intention des deux directeurs de l'ouvrage : dans quelle mesure la réforme portuaire française promulguée en 2008 – et qui est définitivement entrée en application en 2011 – est-elle capable de fournir une réponse institutionnelle aux enjeux de la concurrence portuaire européenne et, plus largement, au processus mondial de libéralisation des activités maritimes et portuaires ? Dans ce jeu de miroirs où se réfléchissent les expériences d'adaptation à l'actuelle globalisation, différents géographes ont réfléchi aux possibles scénarii d'avenir des ports européens à partir d'études de cas variées. Ainsi la contribution de Jacques Charlier et Valérie Lavaud-Letilleul apporte-t-elle un éclairage précieux en termes conceptuels et de jeux d'échelles sur l'établissement de Zeebrugge, présenté comme la composante d'un cluster régional, puisque complément d'Anvers, lui-même intégré à un macro-cluster d'envergure mondiale résumé par l'acronyme ARAZ (Amsterdam-Rotterdam-Anvers-Zeebrugge). À la notion de cluster, issue de l'économie industrielle et de l'innovation, les auteurs ajoutent deux concepts récents pour expliquer l'identité de cet ensemble : celui de coopération, qui traduit une situation intermédiaire entre la

coopération et la concurrence ; celui de terminalisation qui, au niveau opérationnel, conduit le complexe portuaire à être divisé en autant de sous-ports qu'il y a d'opérateurs privés. Par extension, les opérateurs peuvent opérer dans plusieurs ports du monde, et cette logique globale en fait désormais des acteurs particulièrement puissants.

Marie-Madeleine Damien montre, pour sa part, qu'Hambourg s'est affirmé, notamment depuis la chute du rideau de fer, comme un hub logistique parmi les plus efficaces du monde. Ses exploitants ont su développer un réseau organisationnel particulier que l'auteur qualifie de « type hanséate », qui a joué un rôle majeur dans la construction depuis plus d'un siècle d'un port véritablement global. À l'inverse, Pierre Thorez, qui s'interroge sur le renouveau portuaire de la Russie en mer Baltique, considère Saint-Petersbourg comme un établissement en devenir. La nouvelle donne géopolitique et commerciale, issue de l'effondrement du bloc communiste, a d'abord profité aux ports de la Finlande et des pays baltes. Les autorités russes ont, pour des motifs d'indépendance économique et nationalistes, décidé de faire de l'ancienne capitale des tsars le grand port régional. Un premier pas a été franchi en 1992 avec le processus de privatisation du port. Toutefois, le dispositif péterbourgeois souffre encore de trop de handicaps techniques, spatiaux et climatiques pour s'imposer, non seulement par rapport aux établissements régionaux, mais aussi en regard des rivaux plus lointains de l'Allemagne et de la Rangée Nord.

Face à ceux-ci, les ports français ont pris un retard séculaire dont la réforme de 2008 doit donner les clés du redressement. Éric Foulquier fournit une réflexion géographique sur les conflits d'usage du territoire, révélateurs de dysfonctionnements menant à des crises à la fois de gouvernance – définie par l'horizontalité des rapports de force – et de gouvernement – verticalité du pouvoir – des ports. Or ces crises, prévient l'auteur, sont sources de risques importants dans un contexte de privatisation des activités, qui constitue le principe même de la réforme. Dans une démonstration dense, Paul Tourret montre que la réforme portuaire s'inspire des modèles des réseaux ferroviaires et électriques qui distinguent gérants des infrastructures et opérateurs des superstructures, mais que cette réforme demeurera en partie inefficace si la dimension territoriale, c'est-à-dire la connexion à des hinterlands multiples, n'est pas prise en compte. Or, selon cet auteur, le point faible des grands ports français se situe dans leurs médiocres performances en matière de conteneurisation, celle-ci ayant poussé le plus loin la logique de réseau. Romuald Lacoste dresse une archéologie de la réforme de 2008 qui tend à rapprocher le régime des Grands Ports Maritimes (GPM) – nouveau nom officiel des anciens Ports Autonomes – de la plupart des ports européens. Ce changement de label masque, en réalité, une transformation de la fonction du « port outil » en « port foncier », dédié à la gestion et à l'aménagement de son territoire. C'est cette mission qui constitue l'enjeu majeur de la réforme, selon Jacques Guillaume, dans son étude de cas sur le GPM de Nantes-Saint-Nazaire. Au final, ce court mais dense ouvrage collectif offre une somme de réflexions qui appelle sans cesse l'historien des ports contemporains à établir des

rapprochements entre la situation des ports français dans l'actuelle mondialisation et celle qui fut la leur lors de sa précédente version au XIX^e siècle.

Bruno Marnot

Daniel Faget, *Marseille et la Mer, Hommes et environnement marin (XVIII^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011, 394 p, avec cahier iconographique, glossaire et index onomastique et toponymique.

La pêche à Marseille n'est pas un mythe, et Daniel Faget nous montre comment le poisson occupait une place majeure dans l'approvisionnement alimentaire, dans l'emploi, et dans la géographie de la cité. Mais le grand intérêt de ce livre est d'aborder la question fondamentale de l'épuisement précoce de la ressource et de nous présenter dans la durée l'ensemble des pièces d'un dossier en convoquant les sources savantes et scientifiques aux côtés des sources professionnelles.

388

Le XVIII^e siècle, au lendemain de la peste de Marseille, s'ouvre sur l'introduction par la communauté catalane qui s'installe dans le golfe, d'une innovation, celle de la pêche à la palangre plus adaptée pour répondre à la demande d'un marché en pleine expansion avant que ne s'impose au XIX^e siècle la pêche en bœufs au filet traînant beaucoup plus productive au point de faire passer alors le palangrier pour un pêcheur traditionnel.

Dans un premier temps, au XVIII^e siècle, cette intrusion étrangère est source d'un conflit durable entre la Prudhomie qui exerce sa juridiction sur les pêches dans « les mers de Marseille » et ces Catalans qui refusent de se plier à ses règles. Il en résulte un affaiblissement précoce des structures d'encadrement de l'activité pêche qui quoi qu'il en soit volent en éclat avec la Révolution. La petite pêche, qui serait censée préserver les intérêts des plus modestes face à une pêche qui s'inscrit dans une dynamique capitaliste orientée vers le marché, se trouve d'autant plus démunie que la liberté des pêches permet le développement de la pêche en bœufs des tartanaires dont les quirataires sont souvent étrangers au monde de la pêche. Jusqu'en 1870, toutes les tentatives pour s'opposer à la pêche en bœufs restent vaines depuis la première offensive de 1835-1837 jusqu'au rapport de Jules Guibert en 1870. Il faut attendre les années 1880 et l'effondrement des prises pour que cette technique de pêche soit progressivement abandonnée.

La prise de conscience de la raréfaction de la ressource est précoce si l'on prend comme référence la mise au concours par l'académie de Marseille en 1768 du sujet suivant : « Les causes de la diminution de la pêche sur les côtes de Provence et les moyens de la rendre plus abondante ». Le Mémoire du père Paul Antoine Menc est une réponse argumentée mais qu'il ne faut pas isoler des travaux des naturalistes et des collectionneurs, véritables précurseurs d'une école océanographique marseillaise parmi lesquels l'auteur nous présente le comte Marsigli, Jean André Peyssonnel, Michel Darluc, ou le professeur Pavier Lazzaro Spallanzani.

Du XVIII^e siècle au XIX^e siècle, Daniel Faget retrace l'évolution des interprétations préscientifiques et scientifiques. Le père Menc dénonçait la surpêche et déjà l'impact

du développement urbain et industriel. Durant le premier XIX^e siècle, dans son « Étude des pêches maritimes », Sabin Berthelot stigmatisait les conséquences de la mainmise du capital sur la pêche au détriment d'une pêche artisanale moins destructrice. Du côté de la marine, si Jean -Baptiste Rimbaud, dans son « Industrie des eaux salées », reconnaît la raréfaction des ressources côtières, mais s'en remet à la régénérescence d'une nature souveraine, son collègue Cyprien Sanson, commissaire général, qui fait autorité de 1818 à 1840, nie totalement ce dépeuplement des fonds. Il faut attendre ce que Daniel Faget appelle « la république des océanographes » pour avoir un diagnostic scientifique. La création du laboratoire de zoologie de Marseille, très orienté dans l'étude du milieu marin, en 1868, puis de la station marine d'Endoume impose l'expertise des scientifiques. Antoine Fortuné Marion, dans son « Esquisse d'une topographie zoologique du golfe de Marseille », fruit de campagnes menées à partir de 1872 avec un patron pêcheur, soulignant que les mondes scientifiques et professionnels coopèrent, démontre que l'appauvrissement des ressources halieutiques n'est pas seulement dû à la surpêche mais également à la dégradation écologique en soulignant les effets nocifs des rejets polluants d'un port industriel en plein développement, avec notamment les rejets des savonneries. Cette dégradation environnementale, qui se traduit à la fois par l'éloignement de l'accès à la mer, le spectacle affligeant de la mare huileuse du vieux port, ou par la mortalité par typhoïde consécutive à la consommation des huîtres, la nécessité d'importer plus massivement le poisson, déteint sur l'image de plus en plus négative du patron pêcheur qui de plus se livre au massacre des dauphins et des marsouins.

Quelles alternatives ? La culture de la mer, de la pisciculture à la conchyliculture, qui s'inscrit dans un mouvement général autour des travaux de Jean Jacques Coste, s'insère dans le discours saint-simonien. Alphonse Derbès et Léon Vidal incarnent les tenants d'une aquaculture audacieuse de l'élevage des coquillages entre 1865 et 1890. Mais, comme dans toutes les zones ostréicoles, les pêcheurs sont minoritaires, notamment parmi les restaurateurs et les marchands qui prennent des concessions de parcs à coquillage ou de pêcheries. Autre alternative, le cantonnement ou l'interdiction d'exploitation d'espace maritime, comme celui d'Endoume au large de la station marine, est mis en œuvre à partir de 1893. Parmi tous les autres chercheurs comme Alexandre Kovalski, Louis Roule..., Paul Gouret, qui soutient sa « thèse sur la faune pélagique du golfe de Marseille », s'engage dans une éducation environnementale en s'appuyant certes sur la station d'Endoume, mais aussi sur le Musée maritime des pêches et des produits de la mer (1897) et la formation des professionnels avec l'ouverture de l'école des pêches maritimes de Marseille en 1895. Mais cette orientation n'arrive pas à s'inscrire dans la durée.

L'étude des pêches sur l'Atlantique met l'accent sur la raréfaction de la ressource dans l'Atlantique Nord début XVIII^e, sur l'épuisement des gisements naturels d'huîtres vers 1840, sur la disparition des bancs de sardines en Bretagne vers 1880, et sur les réponses alternatives des sciences biologiques marines, sur la recherche de pêches

alternatives comme celles du thon ou de la langouste, sur le chalutage à vapeur qui posent le problème de la formation des hommes et de l'organisation économique de l'armement. Mais, trop tendu vers la recherche de l'invention d'une autre activité halieutique, le dossier sur l'épuisement de la ressource et la mobilisation de tous les acteurs professionnels scientifiques sur l'élaboration des diagnostics et des solutions, n'est trop souvent qu'entrouvert. Daniel Faget, biologiste de formation initiale, qui était venu lors de la session du GIS maritime à Poitiers en 2008, consacrée à « Histoire et interdisciplinarité » faire une communication sur « Une histoire du milieu marin méditerranéen. Le cas du golfe de Marseille (XVIII^e-XIX^e siècles). Sources et approches pluridisciplinaires », ouvre de nouveaux horizons sur la contribution des historiens à l'histoire de l'environnement maritime et littoral et à la réflexion sur la question angoissante de l'épuisement des ressources halieutiques.

Gérard Le Bouëdec

390

Pierre Gras, *Le Temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010, 298 p.

Ce livre est l'œuvre d'un journaliste passionné d'urbanisme et plus particulièrement des cités portuaires contemporaines. L'ouvrage s'articule autour d'une triple réflexion, d'abord chronologique, qui court du début de la Deuxième Guerre mondiale à nos jours, puis géographique, avec une description des grandes façades maritimes mondiales qui se sont distinguées depuis plus d'un demi-siècle, enfin thématique, autour notamment du rapport entre les villes et leurs zones portuaires *stricto sensu* et des nouveaux enjeux environnementaux liés au développement de l'activité des grandes emporia.

Le sous-titre du livre précise heureusement son objet véritable que ne laisse guère comprendre un titre peu précis mais volontairement « accrocheur », pour des raisons éditoriales manifestes. L'auteur est, en effet, plus sensible aux évolutions des grandes métropoles portuaires mondiales qu'à l'activité et au travail portuaires proprement dits, ce qui est un parti pris parfaitement légitime. Dès l'introduction, Pierre Gras rappelle avec justesse que l'actuelle mondialisation, comme les précédentes, joue avant tout en faveur des villes portuaires, qui sont les « villes globales » par excellence, partant un observatoire privilégié d'un des prismes de la globalisation. Les points forts de l'ouvrage se situent dans les deuxième et troisième parties. Se trouvent ainsi dressés un panorama plutôt complet des zones de forces et de faiblesses des interfaces portuaires dans le monde, ainsi que des reclassements en cours des différentes façades maritimes, en particulier sous l'impulsion de la rapide émergence de la Chine littorale. Dans la dernière partie, l'auteur montre aussi avec conviction que les anciennes friches portuaires ont été des théâtres d'expérimentations architecturales, urbanistiques et culturelles, depuis les *waterfronts* jusqu'aux récentes problématiques du développement urbain durable. En cela, les cités portuaires serviraient de laboratoires de la modernité. On peut toutefois ne pas être d'accord avec la tendance majoritaire qui consiste à faire accroître l'idée que

la requalification tertiaire des friches n'est pas la planche de salut économique de tous les grands ports. Là où leur activité est vigoureuse, et même en pleine croissance, comme à Bilbao, c'est bien elle, et non tel musée ou tel événement culturel, qui constitue le moteur du dynamisme urbain.

Outre quelques lacunes bibliographiques relatives aux travaux académiques récents, on peut aussi regretter la moindre familiarité de l'auteur avec l'histoire portuaire antérieure à 1940, ce qui aurait évité quelques contresens et approximations, tout comme de grossières erreurs factuelles – comme situer Brême sur l'Elbe au lieu du Weser p. 131. Il est enfin permis de s'interroger sur la pertinence du titre du chapitre IV (« Le déclin des grands ports industriels, 1965-1985 »), sans doute trop réducteur par rapport à une réalité plus nuancée et complexe, mais guidé par la vision, tout aussi réductrice, de la tertiarisation des cités portuaires, qu'il ne faudrait pas confondre avec les zones d'activité portuaires proprement dites.

Bruno Marnot

Olivier Sevin, Jean-Louis Chaléard, Dominique Guillaud (dir.), *Comme un parfum d'îles. Florilège offert à Christian Huetz de Lempis*, Paris, PUPS, 2010, 511 p.

Si l'intérêt d'un ouvrage réside avant tout dans son contenu, le lecteur ne saurait pour autant être insensible à sa présentation, en l'occurrence particulièrement soignée : la couverture, illustrée par un tableau de Paul Gauguin, le titre et le sous-titre de ce livre de mélanges que les éditeurs ont avec élégance qualifié de « florilège ». Le terme est non seulement parfaitement justifié au regard de la diversité des thèmes abordés, mais, de par son étymologie, son choix s'avère particulièrement judicieux lorsqu'il s'agit de rendre un hommage intellectuel à l'un des plus grands spécialistes français de la géographie des îles, en particulier de celles du Pacifique. L'historien maritimiste reconnaît aussi sa dette envers Christian Huetz de Lempis qui avec sa *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* a établi un pont entre les œuvres de Jacques Bernard et de Paul Butel. Dans sa préface, Pierre-Marie Decoudras rappelle que le géographe est par vocation voyageur et homme de terrain. De l'avis de ses amis, collègues et disciples, Christian Huetz de Lempis en est une incarnation vivante.

Ce recueil présente trente-six contributions, réparties en quatre thèmes. La deuxième partie, consacrée aux relations entre îles et mondialisation, en compte à elle seule une quinzaine, soit pratiquement la moitié de l'ensemble. Toutefois, cette thématique réapparaît dans maintes contributions, ce qui étonne peu quand on sait le rôle essentiel des espaces insulaires dans l'histoire de la maîtrise océanique, de la connaissance du monde, de sa colonisation et de sa mise en valeur. Et l'on songe inévitablement à l'économie de plantations, dont nombre de contributions rappellent la grandeur et la décadence. Toutefois, dans une utile mise en point, Jean-Christophe Gay rappelle, en s'appuyant sur le cas de l'Outre-mer français contemporain, que l'économie insulaire peut être détournée de la dynamique de la mondialisation lorsqu'elle est surdéterminée

par de puissants facteurs institutionnels. On est bien loin, malgré tout, de la tradition littéraire occidentale qui de Sophocle à Daniel Defoe a laissé Philoctète et Robinson à leur sort et à leur corps défendant dans ces lieux isolés du monde.

Au-delà de l'hommage qui est la première vocation d'un livre de mélanges, un tel recueil offre aussi l'occasion de faire progresser la réflexion sur les problématiques creusées par son récipiendaire au fil de sa carrière. En l'occurrence, l'un des mérites des nombreuses contributions est de rappeler la complexité et l'inépuisable richesse polysémique du terme « île », dont François Bart rappelle, à juste titre, la définition synthétique livrée par le dictionnaire des *Mots de la géographie* : « l'île est un objet géographique majeur, source d'une littérature surabondante [...]. Elle fascine, et elle est dotée d'une forte charge symbolique : l'isolement [...], l'horizon marin de partout, les allées et venues des bateaux qui la relie au monde » (p. 479). De territoires, dont les divers articles soulignent l'importance décisive dans l'histoire, le présent et l'avenir de l'humanité, les îles sont aussi le support d'un imaginaire intarissable dans la conscience de l'homme, en tout cas de l'homme occidental. Constamment tendues entre les dialectiques de l'enfermement et de l'ouverture, du havre de paix et de l'inconnu inquiétant, de la préservation et de l'exploitation à outrance, les espaces insulaires sont objets de toutes les formes de spéculation et de transfiguration. Tantôt métaphores ou figures métonymiques de l'humaine condition, elles représentent une forme de mise en abîme du monde que fait trop souvent oublier la puissance des États continentaux. Du reste, certains textes ne manquent pas de rappeler la contribution décisive de certaines de ces îles, telle la Grande-Bretagne ou le Japon, à l'histoire mondiale. Ce n'est pas le moindre intérêt de ce recueil que d'offrir, au fil d'une circumnavigation littéraire, un panorama des îles de toutes dimensions, des plus grandes aux plus petites et des îlots aux archipels. Il est aussi l'occasion pour le lecteur novice de se familiariser avec des concepts aussi divers que ceux d'insularité, d'illéité et d'insularisme. Bref, ce « florilège » rappelle que l'île, comme objet scientifique, s'apparente aussi à un végétal aux multiples ramifications, aux infinies variétés et usages, comme l'illustre, au demeurant, le cahier iconographique de grande qualité inséré dans l'ouvrage.

Bruno Marnot

« Usages et représentations du temps dans les sociétés littorales », n° spécial, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, septembre 2010, n° 3, 169 p.

L'idée qui a présidé à la réalisation de ce numéro spécial était excellente : faire comprendre que le temps des marins et des habitants des littoraux a ses particularités, et en mettre en valeur certains aspects. De fait, plusieurs textes apportent beaucoup à cet égard, à commencer par celui de Pierrick Pourchasse qui nous montre comment les armateurs et les capitaines de navire du grand cabotage européen géraient le temps, c'est-à-dire les voyages maritimes, question difficile s'il en est tant « les conditions climatiques rendent incertaines les temps de navigation », y compris pour le grand cabotage européen qui se déroule pourtant dans des mers bien connues. Mais le

climat est d'une variabilité extrême, la météorologie ne l'est pas moins, et les opérations portuaires sont une autre grande source de complications. Cependant, à la fin du XVIII^e siècle, les flottes hollandaise et scandinaves « ont su mettre en place des systèmes performants qui leur ont permis d'accroître leur productivité ». Une série d'exemples précis, parfaitement intégrés à la démonstration, donne de la force à l'article. Cette incertitude se retrouve avec l'approvisionnement des arsenaux : ceux du royaume de France, souligne Daniel Plouviez, n'ont cessé d'être obligés de gérer, « dès leur origine, des contraintes temporelles imposées par les communications de l'époque, la nature mal domestiquée et la succession des crises », sans parler – ce qui fut, semble-t-il, encore plus gênant – les « réformes maritimes », qui furent « un facteur de ralentissement de la mobilisation navale ». Le texte est tout à fait intéressant, même s'il aurait gagné à ne pas laisser de côté les comparaisons avec les arsenaux anglais que permettent les travaux de Christian Buchet. Très riche d'enseignements est également le texte de Johan Vincent consacré à un temps auquel souvent on ne pense pas : celui de la hors saison dans les stations balnéaires de Bretagne Sud et de Vendée du milieu du XIX^e siècle à 1945 ; certes, les questions abordées seront plus familières pour la plupart de lecteurs, les apports du texte n'en sont pas moins fort bien venus.

Toute une part du numéro est dédiée au temps des crises, tel que le vivent les sociétés littorales des XVI^e-XIX^e siècles. Tout d'abord, Gérard Le Bouëdec en propose une excellente vue synthétique, dont on regrettera seulement qu'elle ne se soit pas vue accorder davantage de place ! Et David Plouviez a montré que les crises pouvaient parfaitement venir des réformes mises en œuvre, comme nous l'avons vu plus haut. Pour ceux qui le vivent, le naufrage est un drame. Sylvain Coindet a étudié ceux survenus dans le ressort de l'amirauté de Cornouaille de 1720 à 1790, nous donnant une bonne analyse synthétique des questions soulevées par ces événements qui ont pris une connotation mythique, l'auteur rappelant opportunément que pourtant « le naufrage ne constitue pas encore, au XVIII^e siècle, une dramaturgie mise en scène ». Mais rien ne montre qu'il y ait « un temps du naufrage », tout au plus un moment ; d'ailleurs, sans que leur nombre soit négligeable – 337 –, ils ne peuvent, même réunis, relever d'une temporalité, qui existe au contraire indubitablement pour les épouses de marins. Emmanuelle Charpentier étudie de belle manière le quotidien « des femmes des partis en voyage sur mer », sur les côtes nord de Bretagne au XVIII^e siècle, un quotidien fait « d'incertitude et de stratégies de (sur)vie ». Sans être en soi une nouveauté, le texte est tout à fait riche et rendra de grands services. C'est d'ailleurs encore des difficultés de la vie maritime qu'il est question avec Jean-René Couliou, sous l'angle, cette fois, des changements du métier de pêcheur sur les côtes bretonnes depuis un siècle et demi, qui font regretter le bon « vieux temps », notamment par suite de leur difficulté à passer à des cadences effrénées – qui étaient pourtant tout aussi dures à Terre-Neuve –, et au moins autant à assumer la juxtaposition « de deux temps », celui passé à terre et celui vécu en mer, avec le problème de l'éloignement.

Le reste du numéro laisse beaucoup plus circonspect. Malgré son excellente connaissance du sujet et des techniques, la contribution de Laurent Le Gall – les sociétés littorales de Bretagne vues à travers les films amateurs des années 1920 et 1930 – reste très exploratoire, comme il l’écrit lui-même, ne débouchant actuellement que sur des réalités partielles. Quant aux textes de François Ploux, Karine Salomé et Florence Gourlay, ils sont bien difficiles à pénétrer, ce qui nuit à leur portée.

Jean-Pierre Poussou

UNIVERSITÉ DU LITTORAL CÔTE D'OPALE
Masters en histoire maritime en histoire moderne et contemporaine
2010-2011

MASTER 1

- JASZCZYNSKI Kelly, *Le Pilote et la campagne de traite négrière transatlantique au XVIII^e siècle, Journal de bord de la Comtesse -1735-1739*, Master 1 sous la direction de Patrick Villiers, 115 p.
- OBÉISSART Gaétan, *Etre capitaine de vaisseau à la fin du XVII^e siècle*, Master 1 sous la direction de Patrick Villiers, 91 p.
- TRÉCA Gérard, *La Fortune des Adam, Banquiers, négociants et armateurs à Boulogne-sur-Mer, XVIII^e siècle-1848*, Master 1 sous la direction de Christian Borde, 2011, 110 p.

MASTER 2

- BIDART Gwladys, *Le Rôle des frégates pendant la guerre d'Indépendance*, Master 2 sous la direction de Patrick Villiers, 125 p.
- GATRAT Joël, *Les Dunkerquois et la guerre de course de 1795 à 1802*, Master 2 sous la direction de Patrick Villiers et Christian Borde, 160 p.
- GILLEZ Julien, *Les Vaisseaux de Louis XIV pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg*, Master 2 sous la direction de Patrick Villiers, 110 p.
- GUY Carole, *Journal d'un haut fonctionnaire des colonies, Le Brasseur et la guerre d'Amérique*, Master 2 sous la direction de Patrick Villiers, 90 p.
- LACOUTURE Marie-Florence, *La Reconstruction de la gare maritime de Boulogne-sur-Mer au 20^e siècle*, Master 2 sous la direction de Christian Borde, 2011, 84 p.
- OULMI Linda, *Étude du Journal du siège de Savannah tenu par Antoine O'Connor avec les observations de l'amiral d'Estaing, septembre-octobre 1779*, Master 2 sous la direction de Patrick Villiers, 115 p.
- VANDEBUSSCHE Aurélie, *La France dans la guerre d'Indépendance américaine à travers l'escadre du comte Charles Henri Théodat d'Estaing (1778-1779)*, Master 2 sous la direction de Patrick Villiers, 130 p.

TRAVAUX 2010-2011, LA ROCHELLE

THÈSES

OULD MOHAMED Sidi Mohamed, *L'Évolution de la pêche en Mauritanie depuis l'indépendance à nos jours (1960-2009)*, La Rochelle (2010), dir. G. Martinière, 2010.

PÉRISSE Sébastien, *La Reconstruction d'une région littorale : la Saintonge méridionale à la fin du Moyen Âge (vers 1440 - vers 1530)*, La Rochelle, dir. M. Bochaca, 2011.

MASTER 2 RECHERCHE

396

2010

DASSONVAL Amandine, *Économie et société de La Rochelle au milieu du XV^e siècle à travers le registre d'Étienne Noirault*, La Rochelle, dir. M. Bochaca, 2010.

LANVIN Fabrice, *La Rochelle et la grande pêche en Amérique du Nord au XVIII^e siècle (1713-1789)*, La Rochelle, dir. D. Poton, 2010.

PLANÇON Thomas, *Le Routier de la mer jusques au fleuve de Jourdain. Nouvellement imprimé à Rouen. Édition critique de l'édition publiée par Jacques le Forestier (Rouen-v.1502-1510)*, La Rochelle, dir. M. Bochaca, 2010.

RIDEAU Sophie, *La Représentation maritime dans la peinture des primitifs flamands, de la mer objet à la mer sujet. Étude comparative avec l'art des miniatures des manuscrits français, XIII^e- XV^e siècles*, La Rochelle, dir. P. Prétou, 2010.

2011

DUMONT Mickael, *L'Atlantique des émigrants français (XVI^e-XVIII^e siècles) : expériences de la traversée*, La Rochelle, dir. L. Vidal, 2011.

SUYRE Cyrille, *Tactique, stratégie et politique navale à la fin du Moyen Âge. Bilan historiographique et pistes de recherche*, La Rochelle, dir. M. Bochaca, 2011.

TOUCHARD Sabine, *Navigation et vie quotidienne à bord des navires de Christophe Colomb d'après le journal de bord de 1492-1494*, La Rochelle, dir. M. Bochaca, 2011.

OUVRAGE PUBLIÉ SUITE À UN COLLOQUE TENU À LA ROCHELLE

STURMEL Philippe (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, La Rochelle (2 et 3 octobre 2009), Paris, L'Harmattan, 2010.

TRAVAUX D'HISTOIRE MARITIME SOUTENUS
À L'UNIVERSITÉ DE NANTES DEPUIS 2006

MASTER I – RECHERCHE

- BOSCHEL Jérémy, *Rochefort et l'eau potable. Autour du plan de 1688, analyse et commentaire* (2009), dir. Martine Acerra.
- BOSSARD Angélique, *Le Commerce de Nantes pendant la guerre de succession d'Espagne, 1702-1713* (2010), dir. Éric Schnakenbourg.
- CHETANNEAU Sébastien, *Noirs et gens de couleur à Nantes au siècle des Lumières d'après les déclarations à l'Amirauté et les propriétés de navires (1717-1793)* (2007), dir. Erick Noël.
- DRIEZ Hélène, *Pratiques religieuses et navigation* (2009), dir. Jérôme Wilgaux.
- EVENO Gildwen, *L'Évolution du quartier portuaire de la Fosse au XVIII^e siècle* (2009), dir. Guy Saupin.
- LEBONNOIS Pierre-Emmanuel, *De la mer intérieure à la mer extérieure : le voyage de Pytheas* (2008), dir. Isabelle Pimouguet-Pedarros.
- LEFEBVRE Florine, *Le Patrimoine maritime nantais : étude de la patrimonialisation du site des chantiers Dubigeon* (2010), dir. Martine Acerra.
- MIGNARD Frédéric, *Étude de la correspondance échangée entre les ambassades de France de Constantinople et de Saint-Petersbourg entre 1756 et 1768* (2010), dir. Éric Schnakenbourg.
- NAULIN Mathieu, *À travers les yeux du chirurgien : la marine à l'aube de la Restauration* (2008), dir. Martine Acerra.
- PANISSIE Florian, *La Guerre de Sept Ans en Amérique du Nord : adaptation des armées françaises et anglaise aux nouvelles conditions de la guerre* (2007), dir. Jean-Pierre Bois.
- PETELAUD Sophie, *Fortifications et défense dans les îles Sporades* (2009), dir. Isabelle Pimouguet-Pedarros.
- PRAUD Sonia, *La Mise en valeur des bateaux traditionnels dans le golfe du Morbihan* (2007), dir. Guy Saupin.
- RAFFIN Thomas, *Les Passagers de couleur à Nantes au XVIII^e siècle* (2007), dir. Erick Noël.
- RIDHOI Tourine, *Femmes métisses et la colonisation XVII^e-XIX^e siècles* (2010), dir. Antonio De Almeida Mendes.
- SORIN Valérie, *Cook et les autres – Étude des journaux de voyage (1768-1778)* (2007) dir. Martine Acerra.
- TERRIEN Nicolas, *La Course maritime et la naissance des nations dans l'Amérique espagnole (1812-1824)* (2009), dir. Clément Thibaud.
- TOULLELAN Camille, *La Création du mythe tahitien en Europe à la fin du XVIII^e siècle à travers la peinture, le dessin et la gravure* (2009), dir. Martine Acerra.

MASTER II – RECHERCHE

BATONNIER Frédérique, *Le Mobilier en « bois des Isles » dans la première moitié du XVIII^e siècle à Nantes et dans son comté : étude d'après les inventaires après décès* (2008), dir. Martine Acerra.

CHETANNEAU Sébastien, *Nantes et sa population de couleur du siècle des Lumières au début du XIX^e siècle* (2008), dir. Erick Noël.

CHEVREAU Antoine, *Perception et représentation du Groenland à l'époque moderne dans la littérature scientifique en Français* (2010), dir. Éric Schnakenbourg.

GRIFFISCH Jean-Noël, *Les Fortifications du « grand Saint Malo » du Moyen Âge à la seconde guerre mondiale* (2007), dir. Nicolas Faucherre.

GUIBERT Alice, *Le Personnel diplomatique français à Philadelphie et le commerce franco-américain 1778-1783* (2010), dir. Guy Saupin.

GUILLOU Adeline, *La Mise en défense de la ville de Nantes à la fin du XVI^e siècle (1589-1598)* (2010).

LE MOING Xavier, *Les Techniques diplomatiques dans les relations entre le Japon et l'Europe autour de l'ambassade de Hasekura Tsunenaga (1613-1617)* (2010), dir. Martine Acerra.

398

MALANGIN Raphaël, *Le Quartier du port à Pondichéry ou les incertitudes portuaires (1765-1954)* (2008), dir. Jacques Weber.

MARIMOUTOU OBERLE Michèle, *Engagisme et contrôle sanitaire. Les lazarets de quarantaine dans les îles du sud-ouest de l'océan Indien aux XIX^e et XX^e siècles* (2008)

RIBEIRO Nicolas, *L'Image de la flibuste sur l'île de la Martinique de 1635 à 1674* (2010), dir. Martine Acerra.

ROUGÉ Gaël, *Les Mouvements sociaux aux chantiers navals de Saint-Nazaire (1955-1967)* (2010), dir. Clément Thibaud.

THÈSE DE DOCTORAT

LAGET Frédérique, *La Perception de la mer dans l'Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (XIII^e-XV^e siècle)* (2011), dir. Jean-Luc Sarrazin.

PLOUVIEZ David, *De la terre à la mer... La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle* (2009), dir. Martine Acerra.

LISTE DES MÉMOIRES ET THÈSES
D'HISTOIRE MARITIME ET LITTORALE SOUTENUES
À L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE SUD DE 2009 À 2011

2009

Master I

- CHEVALIER Christelle, *Maîtres au cabotage et patrons de chaloupes originaires de Port-Louis et de Riantez : tentative de reconstitution de trajectoires familiales (1780-1850)*, 2009, dir. Gérard Le Bouëdec.
- DUCREUX Gaël, *La Guerre de sept ans et son impact sur le littoral de Bretagne sud : la bataille des Cardinaux et ses conséquences (1759-1762)*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- LAVILLE Aymeric, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1926)*, 2009, dir. Gérard Le Bouëdec.
- PALOU Marion, *Les Ports des rias galiciennes à l'époque moderne*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- ÉGASSE Benjamin, *L'Édification des ouvrages d'art défensifs de Lorient et sa région (1706-1796)*, dir. Sylviane Llinares.
- LE FOULGOC Chloé, *Les Prisonniers de guerre allemands du dépôt 114 dans la sortie de guerre de la région orientale, 1945-1948*, dir. Laurent Le Gall.
- LEMAIRE Marion, *Les Officiers marinières à Recouvrance*, dir. Philippe Hrodej.
- PRIGENT Sabrina, *Filmer la politique dans les films amateurs (1958-1981), Une approche visuelle de la vie politique et sociale de Brest et de la Baule à travers le regard des cinéastes amateurs*, dir. Laurent Le Gall.

Master II

- CARTIGNY-SOUBEIROUX Catherine, *Lorient 1980 – 1994 : étude historiographique d'une ville en quête d'identité*, 2009, dir. Gérard Le Bouëdec.
- PHILIPPE François, *Paroisses littorales et recrutement clérical : Essai sur les nominations aux fonctions de recteur dans cinq cures littorales de l'ancien diocèse de Vannes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, 2009, dir. Gérard Le Bouëdec.
- TOULLIOU Oriane, *Le Regard français porté sur la politique maritime du royaume de Naples entre 1734 et 1789*, dir. Sylviane Llinares.
- GUIGUENO Aurélien, *Pirates et corsaires du grand écran : de l'Histoire au cinéma*, dir. Philippe Hrodej.

399

Thèses

NERZIC Jean-Yves, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'Arsenal de Brest et de ses moyens sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1701-1713)*, dir. Gérard Le Bouëdec.

GUILLEVIC Catherine, *L'Impact de l'implantation d'une ville nouvelle sur sa terre d'accueil : Lorient en Bretagne Sud XVII^e-XVIII^e siècles*, dir. Gérard Le Bouëdec.

LE GOUIC Olivier, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle*, dir. Gérard Le Bouëdec.

DESBORDES MOREIGENAUX Nathalie, *Le Rapport des Allemands à la mer au travers du centre de recherche et du musée du Deutsche Schiffahrtsmuseum de Bremerhaven*, dir. Gérard Le Bouëdec.

2010

Master 1

400

GILLOUARD Audrey, *Jonathan Williams Jr, un Américain dans le port de Nantes pendant la guerre d'Indépendance américaine, d'après les papiers de Benjamin Franklin*, dir. Gérard Le Bouëdec.

HOUËX Yoann, *Les Relations entre Lorient et Cadix au XVIII^e siècle*, dir. Christophe Cérino.

MONTARNAL Stéphanie, *Les Officiers marins de Brest de 1764 à 1775 : les origines, la carrière et la famille*, dir. Philippe Hrodej.

NAËL Pierre-Marie, *La Démocratie municipale en temps de guerre : l'exemple du canton d'Auray pendant la seconde guerre mondiale*, dir. Laurent Le Gall.

ROGUET Myriam, *Jean-Baptiste d'Après de Manneville en mer : le journal de navigation du Montaran (1753-1755), la route de l'Inde et de la Chine*, dir. Sylviane Llinares.

BOUDVIN Sandrine, *L'Information maritime dans la presse écrite locale lorientaise du Premier Empire au début du Second Empire*, dir. Sylviane Llinares.

RICHARD-MAUGAIN Angélique, *Le Journal de navigation du Bailli de Suffren navire de la 3^e Compagnie des Indes (1788-1791)*, dir. Sylviane Llinares.

Master II

LAVILLE Aymeric, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, dir. Gérard Le Bouëdec.

LECHAT François, *La Géographie des trafics maritimes du Port de Redon au XVIII^e siècle*, dir. Gérard Le Bouëdec.

ÉGASSE Benjamin, *L'Édification des ouvrages d'art défensifs de Lorient (1744-1796)*, dir. Sylviane Llinares.

Thèses

BOISSON Pascal, *Émile Marcesche, une trajectoire entrepreneuriale lorientaise (1868-1939)*, dir. Gérard Le Bouëdec.

BASSENNE Bertrand, *Mémoire de l'esclavage et de la traite négrière en Sénégambie (1965-2007), dialectique de la diversité mémorielle*, dir. Olivier Pétré-Grenouilleau.

Master 1

- BRION Camille, *La Carrière des gens de mer du syndicat de Concarneau. Parcours maritime des gens de mer à la fin du XVIII^e siècle-début XIX^e siècle*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- RIO Yann, *Du consulat au tribunal de commerce de Lorient, de l'Ancien Régime à la Révolution, 1782-1808*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- KERSUZAN Hugo, *L'innovation technologique dans les Annales maritimes et coloniales (1810-1840)*, dir. Sylviane Llinares.

Master 2

- COUANAULT Emmanuel, *Les Entreprises d'Hervé Nader : un commerce entre Quimper et l'Afrique du Nord, (1940-fin des années 50)*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- DANA Kathrine, *Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin XV^e-début XVIII^e siècle)*, dir. Gérard. Le Bouëdec.
- GILLOUARD Audrey, *Les Américains dans les ports français pendant la guerre d'indépendance américaine d'après les papiers de Benjamin Franklin*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- MAGUET Mikael, *Plouay et l'attractivité du Littoral (1850-1870)*, dir. Gérard Le Bouëdec.
- POIRIER René, *Essai de biographie collective des bagnards du bague de Lorient (1795-1820)*, dir. G. Le Bouëdec.
- ROGUET Myriam, *Les Voyages à la Chine de la compagnie des Indes après la guerre de Sept Ans : journaux de navigation des campagnes 1764-1765 et 1765-1766*, dir. Sylviane Llinares.
- BRISSEAU Solène, *Présence bretonne à Saint-Domingue au XVIII^e siècle*, dir. Philippe Hrodej.
- MONTARNAL Stéphanie, *Les Officiers mariniers, calfats, voiliers, et pilotes à Brest de 1764 à 1775*, Dir.Philippe Hrodej.

Thèses

- Hiet-Guihur Évelyne, *Le Voyage vers l'Asie dans la formation des missionnaires de la Société des missions étrangères (1660-1791)*, dir. Gérard Le Bouëdec.

UNIVERSITÉ PAUL VALÉRY – MONTPELLIER III

CANONICI D., *L'École navale des FNFL*, dir. Jean-François Muracciole, 2009-2010.

MARTINE BRUNO, *La Genèse du premier porte-hélicoptères français, la Jeanne d'Arc*, dir. P. Louvier, 2009.

STUDENY Alexandre, *La Marine française dans les opérations de la mer Blanche 1854-1855*, dir. P. Louvier, 2010.

YAGUE Victor, *Le Consulat français de Djedda sous le Second Empire*, dir. P. Louvier, 2010.

ZANELLA Ludovic, *Le Croiseur Montcalm 1940-1944*, dir. P. Louvier, 2009 (publication prochaine annoncée aux Éditions Marines).