

Introduction

« Si les sources de l'histoire de la pêche sardinière abondent, on a peu écrit sur La Rochelle ou Lorient. »

Claude Vauclare, 1987¹.

Aujourd'hui, les nombreux habitants et visiteurs de La Rochelle perçoivent d'abord la cité à travers ses Tours, son Vieux port, ses navires de plaisance et ses quais emplis de bars et restaurants. Savent-ils que La Rochelle et ses bassins furent, au début du xx^e siècle, le plus grand port de pêche hauturière de la façade atlantique ?

À La Rochelle, la pêche est une histoire ancienne². Au début du xii^e siècle, il est probable qu'une petite communauté de pêcheurs vivait sur l'un des affleurements calcaires situés au fond de la baie, entourés de zones marécageuses dont une partie était exploitée par quelques familles de sauniers³. Le sel était alors utilisé pour conserver les aliments, dont le poisson. L'endroit était un abri sûr au fond d'une grande baie. La Rochelle fonda sa prospérité sur le commerce du sel et du vin de la région. Les marécages furent poldérisés, permettant l'extension de l'urbanisation. À cette époque, Aliénor d'Aquitaine dota La Rochelle d'un nouveau port avec le creusement du havre d'échouage flanqué de ses tours, la Tour de la Chaîne (1209) et la Tour Saint-Nicolas (1350).

Les nombreux voiliers, rochelais, bretons, sablais et autres venaient y vendre leur pêche. Implanté dans le secteur de la rue du Port et de la petite rue du Port, le marché aux poissons était transféré, en 1714, rue Amelot. Puis la municipalité trouva un emplacement plus adapté, l'ancien couvent des Carmes, désaffecté en 1790. Le port de La Rochelle s'est agrandi, le marché au poisson aussi. En 1808, fut inauguré un premier bassin à flot intérieur aux fortifications. En 1862, fut achevé le bassin à flot extérieur, qui deviendra le bassin des chalutiers. Il accueillait, en 1923-1926, cinq magasins pour héberger les grands armements de la pêche industrielle qui

1. VAUCLARE Claude, « Naissance d'une industrie », Michel MOLLAT (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 261.
2. AUGERON Mickaël, MAHÉ Jean-Louis, *Histoire de La Rochelle*, La Crèche, Geste, 2012, p. 19.
3. *Idem*, p. 16.

se créèrent au début du xx^e siècle. Le nouvel encan sera construit au même endroit dans les années 1953-1956. Ces infrastructures, au fond d'une baie protégée et facile d'accès, furent un des atouts majeurs de La Rochelle, à la différence d'Arcachon dont la passe d'accès au bassin était dangereuse et ne disposait pas d'infrastructure publique ni de criée.

Le blocus continental décidé en 1806 par Napoléon paralysa le trafic portuaire, entraînant un recul très important du commerce maritime rochelais et la ruine de la cité⁴. Au milieu du xix^e siècle, l'apparition du chemin de fer et le creusement du bassin à flot extérieur, feront naître de grands espoirs. La ville ne retrouvait son dynamisme qu'à partir de 1890, avec la mise en service du nouveau port de commerce à La Pallice et le développement de la pêche hauturière dans l'ancien port au centre-ville, au début du xx^e siècle.

Dès le xv^e siècle, la pêche rochelaise a connu la pêche lointaine à la morue sur le grand banc de Terre-Neuve. La pêche fraîche, côtière, se pratiquait aussi dans le golfe, occupant en 1895, 228 voiliers⁵. La criée rochelaise était « sans contredit le plus important marché au poisson de la côte ouest⁶ ».

La Rochelle fut, dans la première moitié du xx^e siècle, l'un des six grands ports de pêche industrielle français avec Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient et Arcachon. En 1904, le norvégien Oscar Dahl y créa le premier des grands armements. Dans les années 1920-1930, La Rochelle devint le deuxième port de pêche de France, le premier de l'Atlantique, devançant Lorient. Cet essor durera jusque dans les années 1965, puis vint le temps du déclin de cette flottille et, en 1994, le désarmement du dernier chalutier de pêche industrielle.

C'est d'abord en Grande-Bretagne que se développa, à partir des années 1880, une révolution technique, celle des chalutiers à vapeur et du chalut de pêche *Ottertrawl* dans les ports britanniques de la mer du Nord proche des grands centres de consommation : Grimsby, Aberdeen en particulier⁷. En 1900, la Grande-Bretagne possédait 800 chalutiers à vapeur, contre à peine 100 pour la France⁸. Avec Boulogne, La Rochelle, Arcachon et Lorient, ce pays s'inscrivait, avec retard, dans cette dynamique⁹. Pourtant, jusqu'en 1882, les Anglais ne pratiquaient pas la pêche à vapeur contrairement aux Français. Mais ils vont dépasser ces derniers « à pas de géants¹⁰ ». En effet, le premier chalutier à vapeur, le *Turbot*, était inventé en 1836 en France sur

4. DELAFOSSE Marcel (dir.), *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, Privat, 1985, p. 243.

5. AD 17, Fond CCI de La Rochelle, 41 ETP 934, *Statistiques des pêches maritimes*, ministère des TP.

6. DE ROUSIER P., *Les grands ports de France*, Paris, A. Colin, 1905.

7. LENHOF J.-L., *op. cit.*, p. 348-349.

8. VAUCLARE Claude, *op. cit.*, p. 247.

9. BUTI G., LE BOUËDEC G., *op. cit.*, p. 492.

10. *Ibid.*, p. 246.

le bassin d'Arcachon par le capitaine Louis-David Allègre¹¹. Ce fut dans les ports de La Teste et de Gujan-Mestras que se constitua le premier centre majeur de la pêche industrielle¹². Dans les années 1890-1894, Boulogne se lança dans la constitution d'une flotte de chalutiers à vapeur et devint vite le premier port de pêche français¹³.

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

La pêche dite « industrielle » prend son essor, « effectuée par des navires de plus de cent tonneaux de jauge brute (tjb)* et dont les “sorties” sont comprises entre 11 et 14 jours¹⁴ ». Le critère de définition est celui de la taille, plus exactement de la capacité de stockage de la coque des navires, donc leur possibilité de pratiquer la pêche hauturière lors de marées de plusieurs jours. C'est aussi le critère qu'emploie l'ISTPM¹⁵ : des « unités d'un tonnage supérieur à 75 tjb spécialisées dans la pêche du merlu¹⁶ ». Cependant, une approche complémentaire apparaît en terme non plus de taille des navires mais de type d'entreprise, à travers la définition de la pêche artisanale donnée par le comité central des pêches maritimes : « 1° Le bateau doit être armé exclusivement à la part – 2° La direction économique doit être assurée par le patron, propriétaire. [...] Le bateau doit appartenir pour au moins 51 % au patron qui le commande¹⁷. » Le patron qui le commande est donc le propriétaire du navire. Ainsi, par opposition, la pêche industrielle est « celle qui se pratique à l'aide de bateaux supérieurs à 50 tjb (le plus souvent 100) dont le propriétaire n'est pas embarqué¹⁸ ». Nous entrons dans une autre sphère de l'entreprise, celle de l'entreprise capitaliste. Claude Vaclare, dans une étude concernant Boulogne-sur-Mer, fait référence à cette « modernisation » de la pêche, qui est « le fait d'entrepreneurs capitalistes¹⁹ ». À l'instar des armateurs britanniques, en particu-

11. QUERO J.-C., CENDRERO O., *Historique de la raréfaction des poissons pêchés*, Ifremer, 1995, p. 7.

12. POUSSOU J.-P., LE FUR J.-N., *Bassin d'Arcachon*, Luçon, Sud Ouest, 2010, p. 65.

13. VAUCLARE C., *art. cit.*, p. 260-261.

14. AD 17, « La pêche en Charente-Maritime », *Aunis Eco*, CCI de La Rochelle, 1^{er} avril 1981, p. 2.

15. L'ISTPM, Institut scientifique et technique des pêches maritimes, a remplacé l'OSTPM, l'Office scientifique et technique des pêches maritimes en 1953. Il est devenu l'Ifremer, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer en 1984.

16. GUICHET R., « La pêche du merlu et de la dorade à La Rochelle », *Revue travaux, ISTPM*, Paris, 1971, p. 240.

17. Archives privées du Syndicat des marins de la Rochelle, *Comité Central des Pêches Maritimes*, Lettre au Président du Comité Local des Pêches Maritimes, 7 juin 1948.

18. CHAUSSADE J., « Les difficultés de la pêche industrielle en France : l'exemple du port de Lorient », Poitiers, *Norvis*, 1984, p. 141

19. VAUCLARE C., *op. cit.*, p. 262.

lier ceux de Grimsby, les armateurs boulonnais constituent des sociétés de pêche. La construction des navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et extérieurs à la région, ceux des banquiers parisiens, des industriels du Nord et de l'Est et des rentiers en quête d'un bon placement. Il souligne qu'à cette époque commence « la lutte entre deux modes de propriété et d'exploitation des navires : d'un côté les bateaux sur lesquels les propriétaires étaient embarqués, de l'autre les bateaux bourgeois, ou *bagou bor'hizien*, comme les nommaient les Bretons²⁰ ». La différence fondamentale est bien celle du financement et de l'embarquement ou non du ou des propriétaires.

La pêche industrielle rochelaise a, jusqu'à présent, fait l'objet de recherches de nature historique ou géographique limitées à des périodes plus réduites, mettant peu en relation histoire économique et histoire sociale. La référence majeure est la thèse de Rémy Vaché qui, en 1931, souligne l'importance de La Rochelle, devenu le premier port de pêche français sur l'Atlantique, alors qu'il n'était que le cinquième en 1913²¹. En 1941, dans sa thèse, Louis Papy étudie un vaste sujet qui couvre toute la côte Atlantique²². Pour La Rochelle, il met en évidence l'existence d'une colonie de Bretons, dont les plus nombreux sont les Groizillons. Cette recherche sur la pêche industrielle rochelaise s'inscrit dans ce courant. Elle se propose d'apporter une contribution à la connaissance de l'histoire de la pêche de ce port à la fin du XIX^e et au XX^e siècle, en prenant en compte les éléments de recherche déjà existants, pour en établir une cohérence historique globale. Elle se donne pour objectif d'allier histoire économique, en particulier celle des entreprises de pêche, histoire technique de la navigation et de la pêche, histoire sociale des conditions de travail et de vie des marins pêcheurs, des conflits du travail et de l'activité syndicale des armateurs et des marins pêcheurs, et enfin histoire urbaine avec l'étude de l'habitat de ces marins et de leurs familles, plus tard, dans certains quartiers rochelais autour du port. Les recherches sur les grands armements rochelais qui se constituent à partir du début du XX^e siècle mettent en évidence ce caractère capitaliste de la pêche hauturière déjà développé en Angleterre puis à Boulogne, cette séparation entre les propriétaires des navires et les hommes d'équipages commandés par un patron de pêche qui n'est pas propriétaire du chalutier. « C'est surtout quand les chalutiers à vapeur eurent remplacé le chalutage à la perche par le chalut à panneaux, que l'industrie de la pêche maritime fit réellement des progrès très rapides [...]. En outre, les chalutiers à vapeur, plus grands que les voiliers, résistant mieux à la

20. *Ibid.*, p. 254.

21. VACHÉ R., *La pêche maritime : La Rochelle, premier port de pêche français sur l'Atlantique*, thèse, Université de Paris, 1931, 249 p.

22. PAPY L., *L'homme et la mer sur la côte Atlantique de la Loire à la Gironde*, thèse, Bordeaux III, 1941, 526 p.

mer, permirent d'aller pêcher toujours plus loin... » note la chambre de commerce de La Rochelle²³. Plus généralement, ce travail souhaite apporter une nouvelle pierre à l'édifice de la connaissance de la pêche française et resituer l'évolution rochelaise dans la chaîne des ports de pêche de la côte atlantique européenne et de la mer du Nord, de l'Angleterre au Pays basque espagnol. Une telle approche permettra de comparer les évolutions de ces ports, d'en dégager les liens, à l'image du déclin de la pêche arcachonnaise à partir du début du xx^e siècle et de l'essor concomitant de la pêche industrielle rochelaise ou de l'essor majeur de la pêche lorientaise après 1945, dépassant largement celle des Rochelais. Elle établira une comparaison avec l'évolution de l'Angleterre, particulièrement avec des ports comme celui de Grimsby ou de l'Espagne et du port basque de Pasajes.

Les sources sur lesquelles nous nous sommes appuyés sont diverses. En premier lieu, les archives départementales de Charente-Maritime disposent de fonds privés essentiels : syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle, Jean-Claude Menu gérant de l'ARPV, Maître Rambour administrateur judiciaire, Affaires maritimes et ses monographies annuelles des pêches maritimes de France. Parmi les fonds publics, celui du tribunal de commerce de La Rochelle, mais aussi de la direction des Douanes locales et ses nombreux dossiers de navires qui ont fait l'objet d'une procédure de francisation. Les fonds de l'Éducation nationale permettent d'analyser l'origine des garçons inscrits à cette école de 1907 à 1956, de réaliser une cartographie des lieux d'habitation des familles de marins pêcheurs, bretons pour l'essentiel, dans les quartiers entourant le port. Par ailleurs, les archives détenues, à Rochefort, par le Service historique de la Défense, conservent les rôles d'équipages des chalutiers à vapeur rochelais²⁴. Le musée maritime de La Rochelle dispose, quant à lui, d'une photothèque, de livrets maritimes d'anciens marins, de témoignages d'anciens marins et armateurs²⁵. Enfin, le syndicat CGT des marins dispose d'archives depuis 1945, remises depuis aux archives départementales.

Le cadre chronologique de cette recherche contemporaine s'inscrit dans la fin du xix^e siècle et le xx^e siècle. De 1871, date de la tentative, qui échoue, de l'Anglais Craggs, à l'année 1994 marquée par la disparition du dernier grand chalutier hauturier rochelais et le transfert du port de pêche. L'étude de ce cycle complet permet d'en dégager six périodes.

Nous retracerons d'abord les premières tentatives de création d'armements au xix^e siècle. La France invente le premier chalutier à vapeur en 1836 sur le bassin d'Arcachon, où se développe dès 1863 le premier et seul centre de pêche industrielle jusqu'aux années 1890. C'est à cette même période qu'une première expérience de chalutage à vapeur échoue à

23. AD 17, *Fonds privé CCI de La Rochelle*, 41 ETP, non daté (1920?).

24. SHD Rochefort, 6 P 6.

25. Le site du Musée Maritime [www.histoiresmaritimesrochelaises.fr] met en ligne ces témoignages.

La Rochelle avec l'Anglais H. Craggs. Mais c'est en Grande-Bretagne que s'effectue la percée décisive et que se développent de grands ports de pêche industrielle dans les années 1880. Boulogne-sur-Mer et Lorient vont en bénéficier à partir de 1890-1894.

Puis nous analyserons la naissance des armements rochelais entre 1904 et 1920, leurs facteurs favorables et leurs caractéristiques, l'apport déterminant de d'hommes venus d'ailleurs, armateurs comme marins pêcheurs.

Le troisième chapitre traduira l'essor des armements locaux, leur forte concentration, les progrès techniques initiés, faisant du port de pêche le premier de la côte atlantique dans les années 1920. C'est à cette époque que l'État proposa à Lorient et à La Rochelle de réaliser un nouveau port de pêche. Mais contrairement à celui de Lorient-Kéroman, le projet rochelais ne verra pas le jour. Ce chapitre s'intéressera aussi aux marins pêcheurs, à leur condition, leur sédentarisation familiale dans les quartiers autour du port, faisant de lui un « port breton ».

Puis nous traiterons de l'essor contrarié de la pêche avec crise des années 1930, de la précocité et de l'ampleur de la crise des armements rochelais. La Deuxième Guerre mondiale va constituer une épreuve pour la flotte et une période sombre de l'histoire locale.

Le quatrième chapitre portera sur la relance de la pêche industrielle rochelaise (1945-1965), rattrapage du niveau d'avant guerre, plafonnement de son activité. Quatrième port de pêche en 1962, il est dépassé par Lorient-Kéroman. Pourtant, les infrastructures sont améliorées, de nouvelles sociétés se créent, dont de nombreuses sociétés quirataires. Un sous-chapitre sera consacré au travail, aux luttes et à l'intégration sociale des marins pêcheurs bretons et de leurs familles.

Dans un dernier temps, nous nous confronterons au déclin, précoce et rapide, de cette pêche industrielle rochelaise, menant à sa disparition complète dans les années 1990-1994. Le projet de nouveau port de pêche à Chef de Baie, mis en service le 24 octobre 1994, n'enrayera pas cette spirale inéluctable.