

COUP D'ŒIL SUR LES PRINCIPAUX PORTS DE PÊCHE EN CORNOUAILLE EN 1957

par André GUILCHER, Professeur à la Sorbonne

La thèse posthume de C. Robert-Muller, parue en 1944 et valable en fait pour 1939 (1), a été une étape mémorable dans la connaissance de la pêche en Bretagne. Une mise au point plus récente est incluse dans le tome 2 de la Géographie de la Bretagne de M. Le Lannou (1952). Depuis, cependant, la roue a tourné : l'industrie des pêches doit sans cesse évoluer, s'adapter au marché, à la transformation de la technique, aux connaissances en biologie marine, au dépeuplement de certains fonds. Une stagnation en ce domaine, comme en d'autres, est, en fait, un recul. Or la pêche en Cornouaille, prise dans son ensemble, a beaucoup progressé depuis la guerre. C'est pourquoi nous avons fait, au début de Septembre 1957, une enquête dans les principaux ports de cette région de la Bretagne (2). Les résultats permettent de mesurer le chemin parcouru.

I. — LES PRINCIPALES PÊCHES PRATIQUÉES

LE CHALUT. — Avant guerre, le chalut à panneaux n'était guère important en Cornouaille. Mais il n'y était pas inexistant ; Robert-Muller et Le Lannou ont donné des indications utiles à ce sujet. En fait, le chalut à panneaux avec bateaux à moteur a débuté vers 1934 à la fois au Guilvinec et à Concarneau. Le Guilvinec possédait déjà, antérieurement, de petits chalutiers à perche, et le chalut s'est modernisé en ce port bigouden avec la mise en service des *malamoks*. En 1939, il y avait environ 70 chalutiers à panneaux au Guilvinec, et une vingtaine à Saint-Guérolé. Quant à Concarneau, on y a armé des chalutiers-

(1) C. ROBERT-MULLER, « Pêches et pêcheurs de la Bretagne atlantique », Paris, Colin, 1944, in-8°, 616 pages.

(2) C'est pour nous un agréable devoir que de remercier nos informateurs, qui nous ont documenté avec la plus grande obligeance : MM. BELLEC, PÉLERIN et VESSIÈRES, Administrateurs des quartiers du Guilvinec, de Camaret et de Douarnenez ; M. RICOURT, Officier d'administration, représentant l'Administrateur du quartier de Concarneau, absent ; le Commandant PERRIER, Président du Comité local des Pêches de Concarneau ; M. BALLERY, Président du Syndicat des Armateurs de Concarneau. Une partie de notre information vient aussi de l'hebdomadaire « Le Marin ».

thoniers à panneaux de 120-160 CV entre 1934 et 1939, de tonnage unitaire moyen plus fort qu'au Guilvinec, où la flottille chalutière comprenait beaucoup de côtiers. Mais on s'est aperçu que ces chalutiers concarnois étaient difficilement exploitables à partir de leur port d'armement. En effet, dès lors que les mareyeurs commencent à s'assurer une clientèle pour le poisson frais, il est difficile de ne pas servir cette clientèle toute l'année. Or les chalutiers concarnois d'avant guerre faisaient le thon en été. Lorsqu'ils faisaient le chalut, ils allaient donc souvent vendre à Lorient, où le marché du poisson frais était bien organisé dès cette époque, avec de nombreux chalutiers permanents.

La guerre, entraînant la destruction ou l'évacuation des ports de Lorient, Boulogne et Dieppe, provoqua un repli des chalutiers de ces ports. Certains bâtiments furent alors basés sur Concarneau. Le repli affecta, non seulement les bateaux, mais aussi les armateurs, les mareyeurs et le personnel de la marée. Les circonstances amenèrent d'autre part à armer au chalut de vieux bateaux concarnois, notamment à voiles, et Concarneau eut ainsi pendant la guerre 60 à 70 chalutiers à panneaux. Cela permit de constituer un fonds de caisse. Quant aux professionnels repliés de Lorient, Boulogne et Dieppe, ils créèrent une émulation incontestable. Certains mareyeurs venus alors restèrent après la guerre. Le démarrage du chalut était acquis à Concarneau, qui a su profiter de l'exemple et avoir confiance en l'avenir. Il ne restait plus, une fois l'occupation terminée, qu'à construire des unités modernes et à maintenir, en l'amplifiant et la perfectionnant, l'organisation du marché du poisson frais en ce port. Un autre élément favorable, mais valable pour tous les ports, a été l'accroissement de la consommation du poisson en France : 8 à 9 kgs en 1939, 14 à 15 kgs aujourd'hui.

Actuellement, le chalut est, de beaucoup, la principale affaire de Concarneau, qui était, avant guerre, un port surtout thonier, et, plus anciennement, un port surtout sardinier. En 1956, les apports du chalut y ont été de 24.700 t., sur un total de 34.000 t. (2.800.000.000 de frs sur 4.300.000.000). Au Guilvinec, le chalut forme 5.200 t. sur les 7.000 débarquées en 1956, et la majeure part aussi des 1.900 t. débarquées à Lesconil ; 2.000 autres tonnes ont été mises à terre à Saint-Guérolé, et sensiblement la même chose à Loctudy. Le chalut est donc devenu la pièce maîtresse et la partie la plus florissante de la pêche cornouaillaise. Cependant, le chalut pratiqué par les ports bigoudens n'est le plus souvent pas d'aussi grande envergure que celui fait par Concarneau. La majorité des chalutiers bigoudens sont des bateaux assez petits, qui ne font que des sorties de un à trois jours, et qui, en conséquence, travaillent à proximité. Il y a aussi des chalutiers hauturiers bigoudens (30 au Guilvinec, autres à Saint-Guérolé et Lesconil), mais ces bateaux vendent à Concarneau ; de même, les 7 ou 8 chalutiers armés à Douarnenez vendent tous à Concarneau. Ce dernier port a donc une prééminence considérable ; ses voisins la lui envient, ils la réduiront peut-être un jour en organisant chez eux un marché pour les bateaux de leur quartier, mais ce n'est encore là qu'une possibilité d'avenir. Les chalutiers vendant à Concarneau pêchent surtout en Mer Celte, alors que les Lorientais travaillent surtout dans le Golfe de Gascogne.

Sur la pêche au chalut pèse la menace bien connue du dépeuplement des fonds. On peut y parer en construisant de plus grands chalutiers, qui iront travailler plus loin ou plus bas (3), en particulier sur la partie supérieure de la pente continentale. C'est en ce sens qu'évoluent les constructions neuves pour Concarneau : nous y reviendrons à propos de ce port.

LE THON. — Par rapport à l'avant guerre, deux innovations essentielles sont survenues dans ce domaine : la pêche à l'appât vivant, et l'introduction d'une campagne d'hiver en Afrique Occidentale.

La pêche à l'appât vivant, qui se répand progressivement dans tous les ports de la côte atlantique jusqu'à Saint-Jean-de-Luz, se fait aussi bien pour le germon, pêché l'été dans le Golfe de Gascogne, que pour les thons tropicaux. C'est une importation américaine (Californie). Elle permet souvent d'augmenter les prises, mais nécessite, d'une part, de pêcher au préalable des sardines pour appâter les hameçons, d'autre part, d'aménager des viviers pour la sardine sur les bateaux. La première servitude a réduit, durant l'été 1957, les apports de thon à Concarneau, parce que la sardine a été très rare aux environs de Concarneau et plus abondante plus au Sud : les bateaux ont tendu à vendre là où ils trouvaient de la boëtte. La seconde servitude a conduit à l'adoption d'un type nouveau de bateau, le *baby clipper*, avec cabine à l'avant, imitation réduite des clippers californiens (qui jaugent plusieurs centaines de tonneaux car ils vont très loin dans le Pacifique). On peut penser que la généralisation des clippers à viviers réduira le nombre des chalutiers-thoniers à utilisation mixte. Il y a en Septembre 1957

(3) Plus on travaille profondément, plus le treuil doit être puissant, car la longueur des funes mises à l'eau est plus grande : d'où l'accroissement du tonnage.

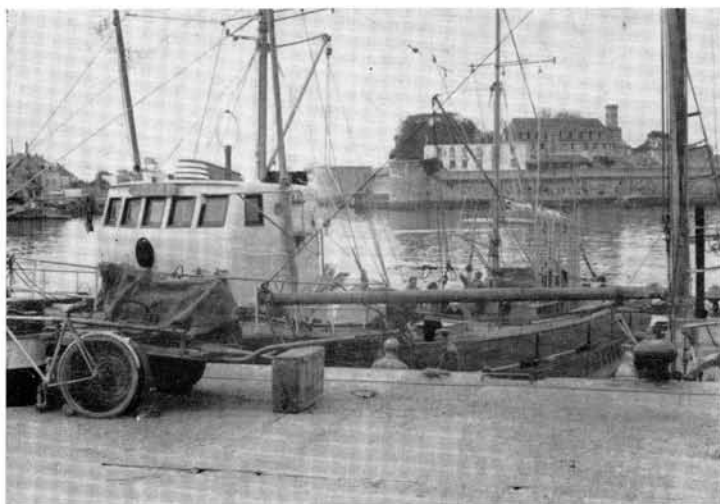


FIG. 1. — Thonier-Clipper à l'appât vivant à Concarneau

Photo Guilcher

35 thoniers à l'appât vivant à Concarneau (sur 53 armés en ce port) ; 5 sur 10 à Loctudy ; 0 sur 5 à Kerity Penmarch ; 0 sur 35 à Saint-Guérolé ; 1 sur 28 au Guilvinec ; 10 sur environ 70 à Douarnenez. Là encore, Concarneau est donc en tête.

La rentabilité du clipper non transformable en chalutier se conçoit par le développement de la pêche hivernale en Afrique Occidentale, le bateau pouvant ainsi travailler tout le temps (sauf environ deux mois de réparations par an). Sur les origines et les débuts de cette nouvelle pêche, qui intéresse encore plus Saint-Jean-de-Luz que la Bretagne, nous ne nous étendrons pas ici, en ayant déjà parlé ailleurs récemment (4). Nous rappellerons seulement que la première campagne vraiment importante au point de vue tonnage a eu lieu durant l'hiver 1956-57 ; que les bateaux bretons étaient surtout, mais pas exclusivement concarnois (13 sur 18) ; que la campagne, qui s'est déroulée de Novembre à Mars, a eu pour base Dakar ; que, cependant, les bateaux ont pêché souvent plus au Sud (et ils auront intérêt à pousser de plus en plus vers le Sud). Sans avoir été un triomphe, cette campagne 1956-57 a été fructueuse, et l'on espère beaucoup de la campagne 1957-58, à la participation de laquelle le Comité Central des Pêches a admis, dans sa réunion du 4 Octobre 1957, 23 Concarnois, 8 Douarnenistes, 4 du quartier du Guilvinec et 3 de celui de Camaret, pour nous en tenir à la Cornouaille.

Le problème principal est celui de la congélation et du transport des thons. En 1956-57, les Bretons ont utilisé le frigorifique de Dakar, et un chaland congélateur, le *Foncillon*, basé sur Dakar et appartenant à l'armement Delhemmes de Concarneau ; les thons ont été transportés de Dakar à Concarneau par petits cargos frigorifiques. D'après M. Ballery, on continuera à transporter le thon par cargos, parce que, si les bateaux de pêche apportaient eux-mêmes leur poisson en Cornouaille, il y aurait perte de temps et d'argent : il vaut mieux laisser les bateaux en Afrique pendant toute la campagne, quitte à changer les équipages par avion s'ils sont fatigués. Cependant, d'après le même, il y a quand même intérêt à ce que le bateau soit congélateur et que ce ne soit pas à terre que se fasse la congélation : d'abord, parce que le poisson congelé à terre est déjà « fatigué » à la suite de son séjour à bord dans la glace ; ensuite, parce qu'avec la congélation à terre, il y a des à-coups, le tunnel de congélation n'ayant pas d'apports par moments, et le poisson trop abondant à d'autres moments devant attendre. De sorte qu'il y avait, en Septembre 1957, 4 clippers en fer congélateurs, de 28 m. et 450 CV, en commande à La Rochelle pour Concarneau, d'une valeur unitaire de 80 à 85 millions. Pour la campagne 1957-58, les bateaux concarnois de l'armement Delhemmes sont sûrs de pouvoir faire congeler leur pêche dans de bonnes conditions par le chaland frigorifique de leur organisme ; pour les autres, ce chaland ne peut servir que dans la mesure où il aura un surplus de capacité ; quant au congélateur luzien, le *Sopite*, sa capacité a déterminé le nombre de participants de Saint-Jean-de-Luz ; de sorte qu'un embouteillage du frigorifique de Dakar est possible à certains moments. C'est la raison pour laquelle on a dû limiter le nombre des candidats. Etant de passage à Dakar le 20 Octobre, nous avons eu la bonne fortune

(4) « Norois », IV, 1957, p. 125-127.

d'y trouver les trois premiers clipppers de l'armement Delhemmes, arrivés la nuit précédente après seulement onze jours de traversée. La campagne 1957-58 commence donc environ un mois avant la précédente.

Si, comme on l'espère, on arrive à pêcher 15 à 20.000 t. de thon tropical par an d'ici quelque temps, on doit pouvoir abaisser les prix et vulgariser la consommation du thon. Naturellement, la pêche estivale du germon continuera, en tout état de cause, à être pratiquée. Au total, la pêche au thon n'est pas en déclin en Cornouaille ; mais son développement n'a pas été comparable à celui du chalut.

LA LANGOUSTE. — La pêche au casier de la langouste rouge indigène compte de moins en moins en Cornouaille ; on la pratique encore à Audierne et à l'île de Sein, et quelque peu à Camaret (petits bateaux), mais elle est devenue peu rentable ; en 1957, pas mal d'Audiernais et un Ilien sont allés chercher



FIG. 2. — « Ma petite Folie », le premier mauritanien de Camaret, en date

Photo Guilcher

la langouste rouge en Cornwall, que fréquentent de longue date les Camarétois, et où on la trouve en plus grande abondance. Les Camarétois pêchent aussi au casier les crustacés au Portugal, au Maroc, en Tunisie et aux Hébrides (voir, pour plus de détails, le développement consacré à Camaret). Tout ceci n'est pas nouveau.

Toutefois, une innovation importante concerne la Mauritanie. Depuis longtemps, les Douarnenistes vont y pêcher aux filets la langouste verte, et le nombre de bateaux de leur port qui y sont consacrés est passé de 8 en 1946 à 14 en 1956. La valeur unitaire de ces bateaux est d'environ 50 millions. Mais on commence maintenant à pêcher en Mauritanie la langouste rose. Ce crustacé est un peu handicapé sur le marché par sa grande taille (due peut-être à ce qu'on ne le recherche que depuis peu ?) vis-à-vis de la langouste verte qui, beaucoup plus petite, fait une

portion au restaurant. Cependant, les difficultés d'écoulement ne semblent pas capitales. L'initiative de la nouvelle pêche est venue, en 1954, du patron Callec, de Camaret. La langouste rose, qui se prend au casier comme la rouge, ou bien au chalut, vit plus profondément (60 à 120 m.) que la verte, et, en été, on ne peut la conserver en vivier, les eaux de surface en Mauritanie étant trop chaudes pour elle ; en hiver, par contre, c'est possible. Après des tâtonnements en 1955, la formule suivante a été provisoirement retenue par le premier mauritanien de Camaret, *Ma Petite Folie* : pêche de la verte en été, aux filets, et pêche de la rose en hiver, au casier. Mais cette solution n'est plus impérative, depuis que trois autres bâtiments, munis d'installations congélatrices, ont été mis en service à Camaret (*Belle Bretonne*, *Monseigneur Landreau*) et à Douarnenez (*Gotte*). Ces bateaux conservent un vivier ; en hiver, ils congèlent en principe les queues des plus grosses langoustes roses, et ramènent les moyennes et petites roses en vivier ; en été, ils peuvent pêcher la rose pour la congeler et la verte pour le vivier. Ces bateaux congélateurs ont coûté 60 à 80 millions chacun (210 à 240 Tx). Le tonnage ramené est plus fort qu'avec les anciens mauritaniens. Ainsi, le *Gotte*, parti de Douarnenez le 20 Avril 1957, y est revenu à la fin de Juillet avec 18 tonnes de queues congelées à — 30° et conservées à — 18°, et 7 tonnes de langoustes en vivier.

Ce n'est pas tout : un nouveau mauritanien congélateur est en chantier à Camaret pour ce port, et, le 23 Octobre 1957, on en a lancé en grande pompe un autre de 37 mètres à Douarnenez et pour Douarnenez, le *Beg ar Raz*, qui n'a pas de vivier et qui ne fera que de la congélation. Il jauge 350 Tx, aura un moteur de 720 CV et pourra ramener 80 tonnes de queues de langoustes. La comparaison avec le vieux mauritanien douarneniste, *Bijou Bihen*, lancé en 1930, qu'on met à la retraite en même temps et qui ne jaugeait que 110 Tx, est éloquente. On ne peut pourtant pas aller indéfiniment dans cette voie, car la langouste est un crustacé de grand luxe, et la capacité d'absorption du marché est limitée. A moins qu'on n'arrive ainsi à vulgariser la consommation, sans abaisser les gains de l'équipage répartis sur un plus gros tonnage de prises ? Mais alors les langoustiers non mauritaniens ne pourront pas lutter.

LE MAQUEREAU, LA SARDINE ET LE POISSON DE PALANGRES. — Nous groupons ensemble ces pêches, parce qu'elles présentent le caractère commun d'avoir peu ou point évolué depuis la guerre.

La pêche au maquereau et celle de la sardine en Cornouaille sont, comme elles l'ont toujours été, des pêches saisonnières, dont le succès varie énormément d'une année à l'autre. Le maquereau intéresse surtout Douarnenez, et, à un moindre degré, Saint-Guérolé et Morgat. Rappelons qu'il est pêché en fin d'hiver et au printemps en Mer Celte et dans l'entrée de la Manche aux filets dérivants, et, en été, à la ligne près des côtes de Bretagne. Les maquerautiers d'hiver de Douarnenez, Saint-Guérolé et Morgat font le thon en été. En 1957, avec plus de 10.000 t. d'apports à Douarnenez, tous les records ont été battus en ce port. Depuis 1953, on est dans une série de bonnes années pour le maquereau.

On ne peut en dire autant de la sardine, pêchée à Douarnenez, Audierne, Saint-Guénolé, Loctudy, Le Guilvinec, et dans le quartier de Concarneau (Brigneau et Doëlan surtout). 1956 a été partout une excellente année, avec 4.600 t. à Douarnenez, 5.800 t. à Concarneau, et environ 5.000 t. dans les ports bigoudens. Mais en 1957, les apports en Cornouaille jusqu'au 15 Octobre étaient insignifiants. La pêche à la sardine et au maquereau de dérive reste une loterie, à l'inverse du chalut. Mais la loterie conserve maints participants.

Quant aux palangres, qui ramènent du poisson de fond en meilleur état que le chalut, mais en ramènent beaucoup moins, elles ont toujours pas mal d'adeptes à Douarnenez, rebelles au chalut, sauf pour la langouste, et quelques-uns, de moindre envergure, à Sein. C'est une pêche en déclin : les apports à Douarnenez baissent d'année en année, et ont été, en 1956, de 2.900 t., contre 4.700 t. en 1953.

Le thon, le maquereau et la sardine ont beaucoup plus d'écoulement dans les usines qu'à la marée. Depuis quelques années, les difficultés d'absorption par les usines se sont évanouies. La raison est simple : les guerres soutenues par la France en Indochine, puis en Algérie, maintenant de gros effectifs pour l'armée, entretiennent un débouché considérable pour les conserves. C'est d'ailleurs aussi la guerre d'Indochine et ses hauts salaires qui ont permis de construire 100 à 150 maisons neuves en une dizaine d'années à Lilia en Plouguerneau (Léon). Nous ne jugerons pas ici ces faits ; nous les constatons.

II. — LES PORTS, LEURS FLOTTILLES ET LEURS EQUIPAGES

LE QUARTIER DE CAMARET comprend essentiellement Camaret, et accessoirement Morgat. Ce quartier groupe 1.300 inscrits maritimes, dont 10 % au commerce et le reste à la pêche (5). Le nombre des pêcheurs de ce quartier est stable ou en légère diminution : une certaine répugnance des jeunes pour l'embarquement à la pêche tend à se manifester, et il y a des difficultés pour l'armement de certains bateaux. Les pêcheurs de Camaret habitent de plus en plus Camaret même, et de moins en moins les hameaux de la presqu'île : ils font beaucoup construire à Camaret. A Morgat, la décentralisation est plus grande, cette localité ayant une fonction touristique qui en écarte les pêcheurs. Dans les deux ports, la plupart tendent à être exclusivement pêcheurs et non paysans-pêcheurs.

Camaret (650 à 700 pêcheurs) est presque exclusivement langoustier et un peu homardier, comme avant guerre. Il compte 15 bateaux de 25 à 30 Tx qui ne travaillent qu'en Cornwall, Irlande et îles Anglo-Normandes ; 19 de 35 à 50 Tx qui vont, en outre, aux Hébrides (homards) et au Portugal ; 21 de 50 à 80 Tx qui, en plus des lieux précédents, fréquentent le Maroc et la Tunisie ; enfin, les 3 mauritaniens dont nous avons parlé.

(5) Les engagés dans la Marine nationale ne sont pas compris dans le chiffre des inscrits maritimes. On sait que la presqu'île de Crozon est le lieu essentiel de recrutement de la Direction du Port de Brest, qui gère tous les bâtiments de servitude (remorqueurs, etc...) de l'Arsenal.

Les bateaux de 50 à 80 Tx coûtent de 18 à 20 millions. Sauf sur les mauritaniens, on désarme en Novembre-Décembre pour les réparations. Il n'est pas indiqué de dépasser 60 Tx pour les côtes britanniques, pour des raisons de tirant d'eau.

Morgat possède 10 thoniers-maquerautiers, et 2 chalutiers qui, comme 2 autres chalutiers armés à Camaret, vendent à Concarneau. Camaret a enfin 2 thoniers. Dans les autres petites criques du quartier, on fait une pêche sans envergure.

Le patron arrive encore, le plus souvent, à être propriétaire de la plus grande partie de son bateau, avec l'appoint d'actionnaires minoritaires pris, autant que possible, dans sa famille. Des mareyeurs ont aussi des actions. Un fait important qui permet de comprendre le maintien de la formule artisanale est l'aide du Crédit Maritime, qui peut aller jusqu'à 15 millions. Au-dessus de 50 Tx, la construction d'un bateau bénéficie en outre de l'aide à la Construction Navale, sur laquelle nous reviendrons à propos de Concarneau. Pour les bateaux de 70 à 80 Tx, il est cependant difficile au patron d'être majoritaire. Quant aux gros mauritaniens, ils sont tous divisés en multiples actions, placées sur le plan local autant que possible (commerçants, constructeurs, mareyeurs, etc...). Le patron en a généralement plus que les autres, mais il n'en possède pas la majorité.

Sur les mauritaniens, le gain moyen du marin-pêcheur serait d'environ 80.000 frs par mois. Sur les autres, il se tiendrait vers 50 à 60.000. Le patron a une part 1/2. La construction de nombreuses maisons neuves montre que les pêcheurs peuvent mettre pas mal d'argent de côté dans les conditions actuelles. Quatre ou cinq patrons ont une voiture. Mais la situation reste incertaine et l'avenir n'est pas assuré. On peut craindre notamment une extension des eaux territoriales dans certains pays fréquentés par les Camarétois, ce qui serait extrêmement grave car ils se verraient ainsi interdire les fonds intéressants.

Il est encore plus difficile d'évaluer la durée d'amortissement des bateaux que les gains. Les bateaux de 50 à 80 Tx s'amortiraient, semble-t-il, en plus de 10 ans ; pour les mauritaniens, la durée serait beaucoup moins longue (3 à 4 ans ?). Pour comparer avec les chalutiers (voir plus loin), il faut tenir compte du fait que ces derniers fatiguent beaucoup plus que les langoustiers.

DOUARNENEZ. — Port ancien, attachant à bien des égards, Douarnenez reste encore le second de Cornouaille par le tonnage qui y est débarqué ; mais divers symptômes inquiétants s'y manifestent.

D'abord, à l'inverse des autres quartiers, le nombre des inscrits maritimes est en sérieuse baisse. Il est passé de 3.462 en 1938 à 2.760 en 1956, dont environ 500 au commerce. L'âge moyen des 2.260 pêcheurs de 1956 est élevé : 900 ont plus de 50 ans. La pénurie d'équipages est un problème plus grave qu'ailleurs en Cornouaille, semble-t-il : elle a empêché, en 1957, d'armer 15 maquerautiers sur 75. Elle est cependant un peu atténuée du fait que les navires d'aujourd'hui requièrent moins de monde que ceux d'autrefois. Comme par le passé, les pêcheurs douarnenistes habitent tous en ville (ancien Douarnenez, Ploaré, Tréboul et Pouldavid).

Comme par le passé également, Douarnenez est aujourd'hui un port saisonnier (à part les mauritaniens), et ne s'est pas

vraiment mis au chalut, nous l'avons vu. Il possède en 1956 14 mauritaniens de 110 à 250 Tx, 8 chalutiers de 70 à 100 Tx (basés sur Concarneau), 72 thoniers-maquerautiers de 35 à 70 Tx, 25 palangriers-maquerautiers-sardiniers de 25 à 35 Tx, et 98 sardiniers de 8 à 25 Tx ; plus des canots ligneurs. Le nombre des thoniers et sardiniers a baissé de 13 en 10 ans, celui des thoniers et chalutiers s'est accru de 16 ; le tonnage global a augmenté dans toutes les catégories, sauf celle des palangriers. Pour le calendrier des pêches, les données de Robert-Muller restent valables.

Très mal aménagé jusqu'à la guerre, le port a reçu à partir de 1946 d'importantes installations, conçues dès avant guerre : les retards de réalisation n'incombent pas qu'aux pouvoirs publics, mais nous préférons ne pas insister sur ce point. Les travaux ne sont pas terminés, mais le gros-œuvre est fait. Les bateaux disposent maintenant de 440 m. de quais neufs et d'un assez vaste terre-plein, sur lequel d'importants magasins à marée sont en achèvement. Il reste à construire un môle Nord-Sud de 230 m., qui complètera la grande digue de 740 m. déjà faite.

La valeur des ventes a été de 2.250.000.000 de frs en 1956. Les tonnages sont stationnaires autour de 15 à 19.000 t. depuis 1950 (1938 : 13.000 t.).

Du point de vue du standard de vie, les pêcheurs embarqués sur les maquerautiers auraient un gain assez comparable à celui de leurs collègues de Camaret. Les autres gagnent certainement beaucoup moins, et surtout beaucoup plus irrégulièrement ; la durée d'amortissement des bateaux serait longue, sans que nous puissions préciser.

Au total, un certain malaise pèse sur cette vieille société douarneniste, dont les goûts d'indépendance confinent à un anarchisme sympathique mais peu progressif. Divers efforts d'organisation se manifestent chez les jeunes ; Douarnenez n'est pas mort, tant s'en faut, mais il faudrait qu'il sorte de sa stagnation, qu'il acquiert des bases de production moins fragiles et moins aléatoires, qu'il mette pleinement à profit ses installations neuves, et que ses équipages ne s'amenuisent pas davantage.

LE QUARTIER D'AUDIERNE, qui comprend les ports d'Audierne et de Sein, possède 3.000 inscrits, mais la moitié d'entre eux naviguent au commerce. Il n'y a pas de changements considérables par rapport à l'avant guerre, en dehors de l'attrait croissant de la marine marchande, fait nouveau à l'île de Sein, où la pêche (crustacés et palangres) est assez languissante (Molène est mieux outillée que Sein en bateaux). Les thoniers-maquerautiers progressent à Audierne, où ils sont 15 à 17 ; mais la langouste reste plus importante. Les pêcheurs d'Audierne n'habitent pas en ville, mais à Poulgoazec et dans le Cap Sizun : ceci n'est pas neuf. Le port d'Audierne étant très ensablé, deux épis y sont en construction pour y provoquer un effet de chasse. Sein conserve son rôle antérieur de port de relâche pour les langoustiers d'Audierne travaillant sur la chaussée et à ses abords.

LE QUARTIER DU GUILVINEC présente maints signes d'une réjouissante vitalité, qui se manifestait d'ailleurs, mais moins, dès l'avant guerre. Comprenant les ports de Saint-Guénolé, Kerity,

Saint-Pierre, Le Guilvinec, Lesconil, Loctudy, Sainte-Marine et Bénodet (ces deux derniers sans importance), c'est le plus peuplé des quartiers de Cornouaille : il avait 3.400 inscrits en 1937, 4.000 en 1939, et le chiffre est stable autour de 4.500 depuis 1945. La progression de 1937 à 1941 a accompagné la généralisation des moteurs à bord des bateaux. On y compte environ 500 marins de commerce, donc beaucoup moins, en chiffre absolu et relatif, que dans le quartier d'Audierne. Il y a également assez peu de monde dans la Marine. Les pêcheurs habitent surtout dans les ports et à proximité immédiate : il n'y a guère qu'à Saint-Pierre, Lesconil et Loctudy qu'on trouve un certain nombre de marins-paysans. Dans tous les ports, on manque d'équipages malgré l'augmentation du nombre des inscrits, et il y a plein emploi. Des gens d'origine terrienne viennent à la pêche et s'y stabilisent. On ne signale pas de désaffection du métier chez les jeunes.

Les ports bigoudens ont chacun leur physionomie propre. Kerity compte 5 thoniers, 6 palangriers et 20 petits bateaux faisant les crabes et les filets. Saint-Pierre a 20 goémonniers, montés par des marins-paysans travaillant avec des canots de 6 à 7 m. et des plates. Saint-Guérolé, port « en flèche » pour les pêches au large, arme 35 thoniers-chalutiers-maquerautiers, 20 chalutiers côtiers et 20 sardiniers. Au Guilvinec, on trouve 28 thoniers-chalutiers, 70 chalutiers côtiers, 30 chalutiers hauturiers (basés sur Concarneau) et 20 canots (filets et lignes). Lesconil a 5 thoniers, 50 chalutiers moyens et 30 petits caseyeurs à Larvor. Loctudy arme 10 thoniers, 12 sardiniers et 20 chalutiers côtiers. Enfin, Saint-Marine et Bénodet ont 30 canots (filets, lignes et casiers). Une différence avec l'avant guerre est qu'il n'y a plus de grands langoustiers chez les Bigoudens, et ce qui frappe le plus l'observateur est l'activité grouillante des chalutiers. Mais les aménagements restent insuffisants dans les ports principaux, sans parler des autres ; à Loctudy et Lesconil, ils se réduisent à fort peu de chose ; au Guilvinec, où un effort sérieux a été



FIG. 3. — Chalutiers côtiers au Guilvinec

Photo Guilhaud

fait, et où des constructions sont encore en cours, la place manque. Qu'on est loin du bassin de Paimpol, lamentablement désert !

Comme les bateaux bigoudens, même hauturiers, ne sont pas encore très grands, l'armement a à peu près réussi jusqu'ici à garder un caractère artisanal. La plupart des bateaux ont pu être construits avec l'aide du Crédit Maritime. Les bailleurs de fonds existent, mais sont peu nombreux ; les patrons sont toujours majoritaires. Quand il y a des actionnaires, ils ne figurent souvent pas à l'acte de francisation. Les bateaux les plus onéreux, pouvant coûter jusqu'à 30 millions, sont les thoniers à l'appât vivant de Loctudy, qui ne sont pas des clipppers. Les chalutiers hauturiers, valant environ 18 millions, seraient amortis en 5 ans au plus, et le gain du marin y serait de l'ordre de 600.000 frs par an, tandis que celui sur les thoniers peut être estimé à environ 500.000 frs pour la campagne de 1957 (4 mois). Les patrons gagnent évidemment davantage, ce qui explique la possibilité du maintien de l'artisanat : une fois qu'une pêche rémunératrice est installée dans un port, les gains élevés permettent le renouvellement des bateaux par l'autofinancement et le Crédit Maritime, tant que le prix ne dépasse pas une vingtaine de millions. Mais un démarrage sans apports extérieurs dans un port archaïque serait beaucoup plus difficile à concevoir.

CONCARNEAU. — Concarneau, véritable port-champignon, représente une réussite tout à fait exceptionnelle : depuis la guerre, aucun port de pêche français n'a connu, à beaucoup près, un tel essor. Parti de 7.645 t. en 1938, passé à 17.944 t. en 1949, il a vu débarquer en 1956 34.067 t. de poisson valant 4.271.000.000 de frs. Il vient au 3^e rang en France (9^e en 1938), immédiatement après Lorient dont il s'est beaucoup rapproché récemment, sans qu'on puisse pourtant dire que Lorient soit en perte de vitesse. Sa croissance aura été freinée en 1957 par l'absence de sardines ; mais, durant les quatre premiers mois de l'année, pendant lesquels la sardine n'entre pas en ligne de compte, les apports ont dépassé régulièrement ceux de 1956. C'est le chalut qui a fait à la fois sa fortune et sa stabilité, et le thon doit agir désormais lui aussi dans le sens de la régularité de la production, par suite, nous l'avons vu, de l'instauration de la campagne africaine d'hiver.

Le quartier de Concarneau, qui englobe aussi les petits ports sardiniers de Doëlan et de Brigneau, compte 4.200 inscrits, dont 2.900 pêcheurs, 900 navigateurs et 400 inscrits (retraités). Depuis 1930, les variations du nombre des inscrits sont faibles, il y a donc stabilité à cet égard ; l'accroissement des prises n'est dû qu'aux transformations du matériel et du type de pêche. 300 marins au plus habitent à Concarneau même : ce sont surtout des patrons, et tous les mécaniciens, ces derniers n'étant souvent pas issus du milieu pêcheur (origines : Marine Nationale et ateliers de réparations de navires de Concarneau). Les marins-pêcheurs habitent en banlieue (Lanriec et Beuzec-Conq), et surtout à la campagne, dans les communes de Nèvez, Riec, Moëlan, Trégunc et Clohars-Carnoët, moins dans celles de Fouesnant et La Forêt, soit dans les bourgs, soit dans les villages, soit dans des maisons isolées. Mis à part les pêcheurs de sardines de Doëlan et Brigneau, ce ne sont aucunement des marins-paysans à occupations mixtes : la pêche continue des chalutiers rend



FIG. 4. — Thoniers dans le port de Concarneau

Photo Le Doaré

d'ailleurs la chose inconcevable. Ce sont des pêcheurs à résidence rurale.

Le quartier possède en 1957 1.244 bateaux ayant un rôle, dont 147 de 25 à 100 Tx et 26 de plus de 100 Tx. Il n'y a pas à insister sur les petites unités, notamment les sardiniers ; l'essentiel est constitué par 130 à 150 bateaux propulsés par un moteur de 200 à 400 CV. Concarneau ne peut plus désormais être considéré comme un port surtout artisanal. Le mode d'armement est le suivant : les bateaux sont divisés en parts, et sont mis en gérance entre les mains de sociétés. Les copropriétaires, dont les lieux de résidence et les origines sont très divers et non pas uniquement bretons, peuvent changer de gérant. Mais les sociétés de gérance s'occupent de placer des actions pour les bateaux à construire, et ont presque toujours des parts dans les bateaux qu'elles gèrent. Les principales sociétés sont les deux sociétés Delhemmes, l'une gérant 14 chalutiers, l'autre 6 thoniers (et 5 ou 6 en commande), sociétés familiales, majoritaires pour tous leurs navires, ce qui n'est pas le cas de plusieurs autres ; la société Chevannes, Merceron et Ballery, avec une vingtaine de bâtiments ; les sociétés Des Déserts et Aubert-Jan, avec une dizaine de bateaux chacune.

Le développement de la flotte a été très favorisé par la loi d'aide à la Construction Navale (1953). Cette loi, valable pour les bateaux de pêche aussi bien que de commerce jaugeant plus de 50 Tx, a été votée pour diminuer l'écart des prix entre les chantiers français et étrangers, et consiste en une aide donnée par l'Etat au chantier, aide qui se répercute sur l'armateur faisant construire. Le montant de cet apport de l'Etat a varié : il est en 1957 de 20 à 25 % selon la catégorie du bateau. En 1957, il y a environ 50 bateaux en commande pour Concarneau, chalutiers ou clippers de 27 à 35 m. de longueur hors tout, avec des moteurs de 300 à 450 CV. Une partie des unités

anciennes sera vendue ou démolie en contrepartie. Près de la moitié des coques en commande est en acier, une trentaine de bateaux en acier étant déjà en service. Toutefois, le rythme des commandes tend à se restreindre, du fait de la réduction de l'aide à la Construction Navale, et aussi de la hausse des prix : pour un chalutier de 350 CV, les chantiers établissent, en Septembre 1957, des devis de 62 millions. D'autre part, la flotte concarnoise n'est pas entièrement payée : elle comporte des financements à court terme sur 5 ans, et le découvert serait d'environ un milliard et demi. Une ou deux mauvaises années mettraient certains armements en difficulté.

Mais, dans les conditions actuelles, il paraît certain que le profit est considérable, bien que difficile à chiffrer pour des raisons faciles à comprendre. On parle d'amortissements de chalutiers réalisés en deux ans, en considérant ce laps de temps comme normal. On cite même un bateau qui aurait été payé en un an, ayant coûté 27 millions et fait 63 millions de chiffre d'affaires dans son année. La moyenne du gain d'un marin-pêcheur (chalut ou thon) en 1956 serait de 800.000 frs ; le gain patrons et des chefs mécaniciens ont une maison et une voiture. en 1957 serait nettement supérieur. La grande majorité des Presque tous les marins font construire, ont chez eux des frigidaires et des machines à laver.

Le port, déjà beaucoup mieux installé avant guerre que tous les autres ports de Cornouaille, reçoit encore des aménagements nouveaux. On a bâti une nouvelle criée bien plus vaste que l'ancienne, et l'on projette d'allonger les quais : cependant, il n'est pas encore intervenu de décision à ce sujet, notamment par suite de l'opposition des Beaux-Arts à la construction d'un quai le long de la Ville Close (il y a d'autres solutions possibles). Concarneau, bien que ne construisant pas, loin de là, toutes ses unités (pour les plus grosses, on fait notamment des commandes à La Rochelle), est certainement l'une des villes les plus pros-



FIG. 5. — Concarneau. Chalutiers. Au fond, la nouvelle criée

Photo Guilhaud

pères de Bretagne à l'heure actuelle, et une activité fébrile règne sur ses quais. Son poisson est expédié par camions isothermes ou par chemin de fer jusque dans la France de l'Est.

★ ★

Ce qui étonnera peut-être le plus certains lecteurs est que, dans les ports les plus prospères de Cornouaille, le pêcheur gagne actuellement sa vie très convenablement, et en tout cas bien mieux qu'un ouvrier moyen. Nous ne serons pas le dernier à nous en réjouir. Ce n'est qu'une juste compensation à sa misère passée ; et la prospérité ne durera peut-être pas toujours. La libération des échanges, le dépeuplement des fonds pourraient changer les choses. Et puis, s'il y a des envieux, qu'ils y aillent donc ! Ils trouveront un embarquement, et verront que ce n'est pas une sinécure de faire dix à douze jours consécutifs de mer en hiver sur un bateau de 20 à 25 mètres, de tirer le poisson ou de vivre dans la chambre des machines avec des creux de 4 m., ou de se faire griller par le soleil de Dakar et de Mauritanie.

Octobre 1957.