

La Chambre de Commerce de Quimper et l'équipement des Ports de pêche du Sud-Finistère

par Marcel GAUTIER

Le géographe néglige encore parfois l'aspect administratif et financier des problèmes qu'il examine. Le rôle des banques, celui des institutions consulaires, des assemblées locales, des fonds d'Etat, est pourtant considérable dans la mise en valeur économique d'une contrée. Nous voudrions, à titre d'exemple, montrer sommairement la part prise par la Chambre de Commerce de QUIMPER dans l'équipement des ports de pêche du Sud-Finistère.

LES PROBLEMES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES

C'est la loi du 26 Mai 1927, dite loi FARJON, qui a mis à la disposition des Chambres de Commerce, pour un objet bien défini, les fonds nécessaires à l'amélioration des ports. Elle institue en effet une taxe de péages, sorte d'impôt perçu par les assemblées consulaires sur les revenus des ports, mais impôt dont le produit reçoit une affectation définie d'une manière restrictive : les travaux portuaires. Ces taxes sont actuellement les suivantes, en ce qui concerne les ports du ressort de la Chambre de Commerce de QUIMPER :

- CONCARNEAU : 1 % (sauf pour le thon où elle est de 1,50) ;
- DOUARNENEZ, LE GUILVINEC, LOCTUDY : 2 % ;
- AUDIERNE : 3 % ;
- PENMARCH, LESCONIL : 4 %.

Elles ont permis, depuis une vingtaine d'années, d'importantes réalisations. Le maître de l'œuvre est l'Etat (Ministère des Travaux Publics) pour les travaux d'infrastructure : construction de môles, de quais, de terre-pleins, d'entretien et d'amélioration des profondeurs. Sa participation financière ne dépasse pas d'ordinaire le tiers du montant de la dépense, et le reste est couvert par les collectivités locales : Chambre de Commerce et, souvent, département. Les travaux de superstructure : outillage, halles à poissons et leurs équipements annexes, engins de déchargement et de manutention du poisson, réseaux de distribution d'eau et d'énergie électrique, engins de carénage, etc..., sont à la

charge de la Chambre de Commerce, dans le cadre des concessions d'outillage public qui lui ont été accordées dans les différents ports. Elle fait appel, pour leur réalisation, au Service des Ponts et Chaussées.

L'équipement moderne d'un port de pêche pose un certain nombre de problèmes originaux. Le port doit d'abord être protégé — et la protection naturelle de CONCARNEAU explique en partie le fait que ce port ait été le premier du FINISTÈRE à s'engager sur la voie des progrès rapides. A DOUARNENEZ, par contre, avant



Douarnenez. — Vue aérienne d'une partie de la ville et du nouveau bassin

Photo E. Le Grand, Quimper

d'édifier la maçonnerie des quais, il fallut construire 720 mètres de môle-abri pour ceinturer le nouveau bassin. Seul, CONCARNEAU possédait 700 mètres de quais de débarquement avant 1940, et ceux des autres ports de pêche finistériens ont été pour la plupart construits depuis la Libération. Il fallut aussi aménager des terre-pleins destinés à recevoir la criée, les magasins de marée, les glacières, les aménagements et les ateliers nécessaires à la préparation des navires, à leur avitaillement, à la réparation des moteurs. La criée, notamment, joue un rôle essentiel dans le développement d'un port de pêche ; là s'opèrent les transactions commerciales ; là sont comptabilisées les opérations de vente ; c'est auprès d'elle que s'installent les ateliers de marée, les organismes administratifs (Chambre de Commerce, Douanes, S.N.C.F., S.T.E.F., P.T.T.) et les syndicats de mareyeurs, conserveurs, patrons-pêcheurs et marins. C'est du jour où une criée fut édiflée sur le terre-plein des quais de débarquement que CONCARNEAU prit son essor ; et l'on attend donc beaucoup de celles qui sont en construction au GUILVINEC et à DOUARNENEZ.

La manutention du poisson, denrée périssable et fragile, exige de la rapidité et du soin. CONCARNEAU dispose à cet effet

de 10 chariots-tracteurs électriques, de 160 remorques et de 46 chariots à main. Les déchets de poisson, naguère encore récupérés dans de vieux fûts d'huile, empestant l'air et noirs de mouches pendant des heures, sont maintenant conduits rapidement vers les usines de traitement dans des récipients clos et propres. L'eau douce et le gas-oil sont distribués aux navires par des canalisations longeant les quais et munies de bouches et de compteurs.

L'éclairage des criées a posé lui-même des problèmes ardu ; il s'agissait de trouver la couleur et l'intensité de la lumière qui rallient l'unanimité des usagers, sans « flatter » le poisson, ni desservir son apparence. Enfin, les funes — c'est-à-dire les filins d'acier qui tirent le chalut — doivent être rigoureusement de même longueur pour un même engin. Un mesureur mobile, muni d'un compte-tours a fait cesser la pratique qui consistait à allonger les funes côte à côte sur la voie publique, pendant des centaines de mètres, non sans inconvénients pour la circulation.

La modernisation de l'équipement des ports de pêche du Sud-Finistère, entreprise par la Chambre de Commerce de QUIMPER, a donc accompagné les transformations des bateaux, des engins et des techniques de pêche.

L'Administration des Ponts et Chaussées, pour mener à bien certains des travaux qui lui étaient demandés, fut amenée à recourir à des études sur modèles réduits. C'est ainsi qu'il fut fait appel au laboratoire de CHATOU pour l'examen du problème fort complexe du désensablement du port d'AUDIERNE, et aux établissements NEYRPIC de GRENOBLE pour l'étude du profil des môles de SAINT-GUÉNOLE-PENMARCH et de LESCONIL.

LES REALISATIONS

DOUARNENEZ :

Arrêté en 1933 par l'Administration des Travaux Publics, le projet d'amélioration du port de DOUARNENEZ entra dans la voie des réalisations quelques années avant 1939 ; mais les travaux s'interrompirent sur ordre des autorités allemandes d'occupation et ne reprirent qu'après la Libération. De 1938 à 1941, un môle-abri (720 m.) fut édifié, délimitant le Nouveau Bassin. De 1948 à 1951, 440 mètres de quais accostables à toute heure de la marée, fondés à moins 5 mètres au-dessous du 0 des cartes marines, furent construits ; le dragage du Nouveau Bassin, à la même profondeur, permit d'édifier un terre-plein de 30.000 m². L'on construit actuellement un môle de 230 mètres pour abriter le Nouveau Bassin des houles d'Est et de celles qui contournent le musoir du môle existant. L'on envisage également la construction d'un autre quai, fondé lui aussi à moins 5 mètres, et l'on poursuit l'édification d'une vaste halle aux poissons, déjà partiellement utilisée, qui comportera un hall de tri de 70 m. sur 12 m., un hall d'exposition de 70 m. sur 18 m. 20, des magasins de marée équipés de chambres froides, les bureaux des mareyeurs, des armateurs, des patrons-pêcheurs, de l'Office des Pêches, du Comité local des Pêches, de la S.T.E.F., de la S.N.C.F. et de la Chambre de Commerce de QUIMPER.

L'outillage du port s'améliore également : éclairage, courant force, distribution d'eau et de carburant par bouches à quai, pont-

bascule de 30 tonnes, derrick de 30 tonnes pour la manutention des moteurs marins.

L'on espère, ce faisant, revigorer un port dont les activités ne suivent plus le rythme de certains de ses concurrents (1).

AUDIERNE :

Le môle-abri de 412 mètres, construit en rade pour permettre aux bateaux d'attendre en sécurité le moment propice au franchissement de la barre sableuse qui obstrue le chenal, fut commencé avant 1939 ; interrompus dans les mêmes conditions que ceux de DOUARNENEZ, les travaux ont été terminés en 1952.

Mais les études sur modèle réduit, effectuées à CHATOU, n'ont permis que la mise sur pied d'un programme d'approfondissement du chenal. La suppression de la barre entraînerait une dépense hors de proportion avec les possibilités financières du port.

Les quais restent insuffisants. L'élargissement sur 25 mètres du terre-plein qui les borde, tel qu'il est prévu, permettrait toutefois d'améliorer à la fois le service du port et la circulation automobile, intense en été.

PORTS DE PENMARCH :

a) *Saint-Guérolé*. — Le port fut véritablement créé par la construction d'un môle-abri de 400 mètres, aux environs de 1935. De 1949 à 1954, un mur-barrage de 400 mètres vint obturer la Grande Passe, en même temps que la Petite Passe était déroctée à la cote moins 1 m. au-dessous du 0 des cartes marines. 175 mètres de quais, bordant un terre-plein de 20.000 m² venaient également améliorer les installations du port, complétées par une petite halle aux poissons, un pont-bascule, des services de distribution d'eau, d'éclairage et de courant force. La flottille de pêche, en pleine expansion, réclame actuellement des installations complémentaires et l'on envisage notamment la construction de nouveaux quais.

b) *Kerity*. — Depuis la Libération, l'eau, l'éclairage, le courant force ont été installés dans ce port, et une petite halle aux poissons y fut construite. Le môle a été prolongé sur 80 mètres. L'on projette d'améliorer la protection du havre par l'édification d'un môle-abri sur le plateau rocheux dit de la « Grande Poire ».

LE GUILVINEC :

Avant 1939, un môle de 570 m. avait été construit là pour abriter le port des houles de Sud à Sud-Ouest. Depuis 1945, d'importants travaux sont venus compléter les installations d'un centre en plein essor. Le môle a été prolongé de 600 mètres, le port approfondi à la cote moins 2,50 m. ; une cale de 80 m. de long, 200 mètres de quais, limitant un terre-plein de 16.000 m² ont été construits. Comme dans les autres ports bigoudens, des services d'eau et d'électricité, ainsi qu'une petite halle aux

(1) Cf. A. GUILCHER : Coup d'œil sur les principaux ports de pêche en Cornouaille en 1957 (« Penn ar Bed », Mars 1958, N° 13, p. 1 à 14).

poissons ont été installés. L'outillage s'est enrichi d'un pont-bascule et d'une grue pour le déchargement des moteurs marins.

Les besoins croissants de la flottille de pêche exigent l'extension de la halle aux poissons, actuellement en cours de réalisation. Elle comprendra un hall de tri de 67 m. sur 10 m., un hall d'exposition de 77 m. sur 20 m., 14 magasins de marée équipés de chambres froides, et les bureaux habituels. L'approfondissement du port à la cote moins 3 et la construction d'un mur de quai de 90 m. sont également prévus.

LESCONIL :

Ce port est complètement démuné de quais et sa profondeur est insuffisante. Les travaux nécessaires à son amélioration sont à l'étude. Mais d'ores et déjà, l'on a construit ces années dernières une cale pour le débarquement du poisson et un brise-lames Nord-Sud de 125 m. Le môle Est-Ouest, détruit par la tempête en Décembre 1951, a été reconstruit.

LOCTUDY :

L'on disposait là, avant 1939, d'un quai de 325 m., limitant un terre-plein de 6.500 m² environ. Mais le port s'est envasé ; et, en 1954, l'on dut le draguer pour ramener la cote des fonds au zéro des cartes marines. L'on a, là comme ailleurs, amélioré l'éclairage des quais, installé sur eux des prises de courant force et lumière, construit une petite halle à poissons. Une grue de 5 tonnes s'élève à l'extrémité du quai. L'on se dispose à construire 130 m. de nouveaux quais limitant un terre-plein de 10.000 m².



Vue aérienne du port de Concarneau

Photo E. Le Grand, Quimper

CONCARNEAU :

C'est, dans ce port, dont l'essor est constant, que les travaux les plus importants ont été réalisés.

De 1927 à 1939, l'on édifia 810 mètres de quais et l'on combla l'anse du Lin. Dès 1937, la Chambre de Commerce de QUIMPER disposait à CONCARNEAU d'une concession d'outillage public qui comprenait un gril de carénage, une halle aux poissons de 70 m. sur 30 m., un frigorifique de 20 cases individuelles à moins 1 degré, des grues, des magasins généraux, des services d'eau et de distribution d'énergie électrique.

Depuis la Libération, 200 m. de quais avec terre-plein ont été construits et la zone d'accès du port a été approfondie à moins 3 mètres. En 1953, s'achevait la construction de la nouvelle halle aux poissons, longue de 65 m., et comprenant 11 magasins de marée. 24 autres s'y sont ajoutés, en même temps que l'on prolongeait la grande halle sur 65 m. et que l'on en construisait une autre, réservée aux petits chalutiers. Une grue de 15 tonnes, un pont-bascule, des treuils, des chariots, un slipway capable de mettre à sec et de caréner simultanément deux bateaux de 32 m. et un bateau de 36 m. sont venus compléter l'équipement du port.

Le développement très rapide du port pose de sérieux problèmes. Les quais sont toujours insuffisants et l'extension de la halle aux poissons a réduit les emplacements réservés à la relâche, à l'armement et aux réparations des bâtiments. La solution semble résider dans l'aménagement du Moros, le petit estuaire qui s'ouvre à l'extrémité orientale des quais. Sa largeur est suffisante pour permettre l'évitage des navires, l'édification d'un quai sur chacune de ses rives, et celle de terre-pleins assez larges pour recevoir les industries annexes. En attendant cette réalisation, la Chambre de Commerce de QUIMPER a mouillé des coffres d'amarrage dans l'arrière-port, afin de permettre le dégagement des quais d'accostage. L'on souhaite également, à CONCARNEAU, la construction de trois nouveaux garages au slipway, incapable actuellement de satisfaire à tous les besoins de la flottille de pêche.

Cette rapide revue permet de juger de l'ampleur des tâches auxquelles s'emploie la Chambre de Commerce de QUIMPER, en liaison avec le Service des Ponts et Chaussées. Elle peut éclairer ceux qui sont peu familiarisés avec le régime des ports de pêche sur la complexité de leur équipement et sur le rôle des organismes qui les font vivre. Nous avons essayé de laisser deviner tout un arrière-plan de l'activité du port de pêche : la criée, les transports frigorifiques, les chantiers de construction et de réparation des navires, les industries annexes, les institutions administratives, sociales et financières qu'exigent des personnels et des transactions variés. Il y aurait aussi toute une étude à faire de l'organisation du marché du poisson, non seulement sur les lieux de débarquement de la marée, mais aussi là où elle est expédiée, à l'intérieur du pays.