



**HAL**  
open science

## La pêche thonière en Bretagne Sud (1850-1943)

Michel Perrin

► **To cite this version:**

Michel Perrin. La pêche thonière en Bretagne Sud (1850-1943). Revue d'histoire maritime, 2012, 15, pp.237-264. 10.70551/OQBZ4811 . hal-04922014

**HAL Id: hal-04922014**

**<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04922014v1>**

Submitted on 30 Jan 2025

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

15

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Perrin – 979-10-231-1881-0





# 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](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

# SOMMAIRE

<b>Éditorial</b> .....	5
Jean-Pierre Poussou	

## DOSSIER

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

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

#### VARIA

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

#### CHRONIQUES

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

## 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 Monceau<sup>1</sup>, qui relate très fidèlement dans son *Traité Général des Pêches* les techniques de pêche des Basques et des Islais<sup>2</sup>, avance que les premiers entament la traque du germon vers le XII<sup>e</sup> siècle, sur des barques non pontées équipées de lignes traînantes, et que les seconds les imitent vers le XIV<sup>e</sup><sup>3</sup>, la poursuite du poisson les entraînant jusqu'à trente lieues marines<sup>4</sup> 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 Morinière<sup>5</sup> observe que les Islais pêchent couramment le germon sur le plateau de Rochebonne<sup>6</sup>, « 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 émules<sup>7</sup>. 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<sup>e</sup> 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 bénéfices<sup>8</sup>, 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 1846<sup>9</sup>. Il apparaît d'ailleurs que les marins de Groix fréquentent surtout Les Sables<sup>10</sup> 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 Palais<sup>11</sup>, où ils entrent en concurrence avec les Islais, habitués du port depuis près d'une décennie<sup>12</sup>, 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 Sables<sup>13</sup>. De fait, un flou certain règne autour du début de la pêche thonière à Groix quoique certains le situent en 1845<sup>14</sup>. Krebs<sup>15</sup> et l'abbé Noël<sup>16</sup>, 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 1865<sup>17</sup>.

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<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> 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 demie<sup>18</sup>, et que la pêche au thon se fait « au large depuis la côte d'Espagne jusqu'à l'île de Sein »<sup>19</sup>, rien n'autorise à affirmer que Groix soit devenu en 1871 un grand port d'armement thonier<sup>20</sup> : 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 appréciables<sup>21</sup>. 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* »<sup>22</sup>, 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, Étel ; le début du xx<sup>e</sup> siècle voit le ralliement de Douarnenez, Concarneau et Morgat ; quelques vellétés se manifestent au Croisic, à l'île aux Moines<sup>23</sup> 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 conquérantes<sup>24</sup>.

Dans les années 1860, la pêche sardinière connaît une baisse de rendement<sup>25</sup>. 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<sup>e</sup> 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 conserveries<sup>26</sup>. 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 minimes<sup>27</sup>. 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 Ray<sup>28</sup>. 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 internationales<sup>29</sup> stimulent la demande et le rapport de la pêche s'accroît constamment. Les *Statistiques des Pêches*<sup>30</sup> 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.

<sup>26</sup> Capitaine de vaisseau Véron, art. cit., p. 52 & 57.

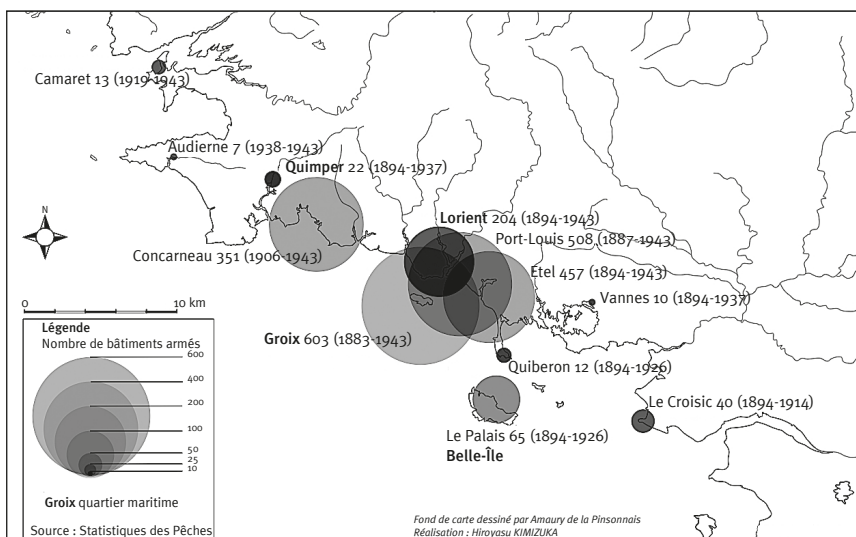
<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> P. Tromeleue, *L'île de Groix...*, op. cit., annexe n° 30.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> *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-Louis<sup>31</sup>, dont les patrons-armateurs sont souvent liés aux constructeurs de navires de Palais, détenteurs de 39 à 51 % de chaque *dundée* construit par leurs soins<sup>32</sup>. 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 germon<sup>33</sup>, 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-Locmiquélic – 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 1902<sup>34</sup>, Douarnenez enregistre des débarques croissantes jusqu'en 1914.

Les années 1914 à 1921 s'avèrent malheureuses pour les ports thoniers<sup>35</sup>. 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 charbonnier<sup>36</sup>, 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 régie<sup>37</sup> 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.

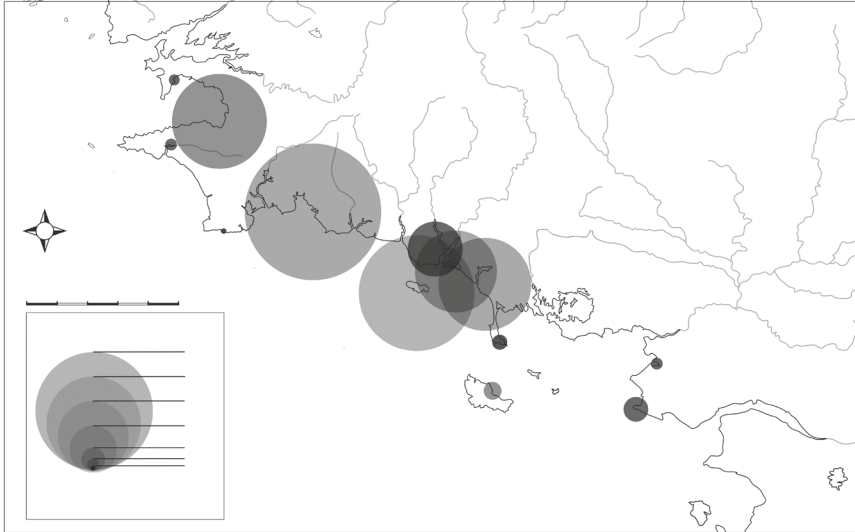
35 Mains marins pêcheurs, mobilisés pour remplacer les fantassins disparus en 1914-1915, ont disparu au cours des combats ; Riantec-Locmiquélic : 27 patrons ; Étrel : 633 *morts pour la France*, nés entre 1869 et 1900, natifs des neuf communes riveraines de la Ria ; Groix : 14 patrons ; Concarneau n'est 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.

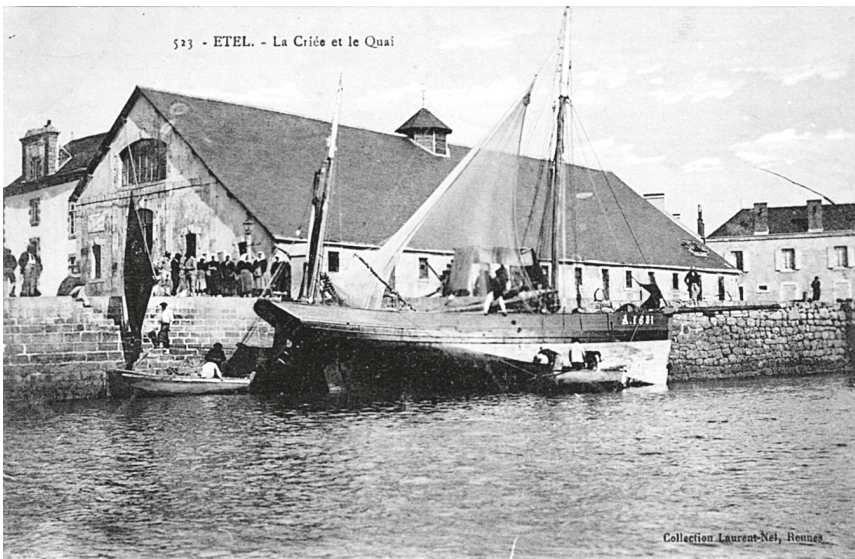
37 M. Vernaison devient le premier concessionnaire et cède son bail à M. Maudon en 1909 ; session ordinaire du conseil municipal, 18 mars 1916, Archives communales d'Étel.

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 thoniers<sup>38</sup>...

244



3. Tonnages de germers débarqués dans les ports thoniers bretons entre 1887 et 1937



4. La criée d'Étel – collection Musée des Thoniers, Étrel – tous droits réservés

<sup>38</sup> 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'attaque<sup>39</sup>.

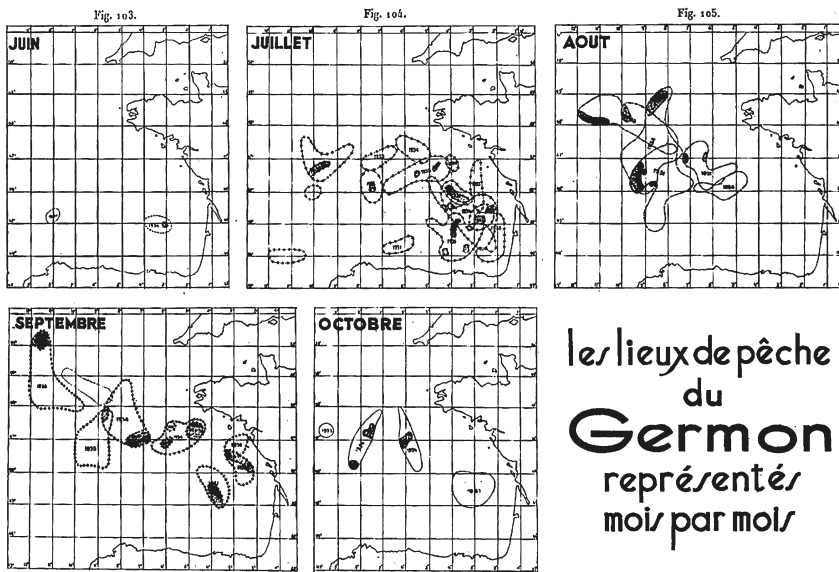


Fig. 103. Fig. 104. Fig. 105.  
Fig. 106. Fig. 107.  
Planche XI.  
*Les lieux de pêche du Germon.*

5. Cartographie ISTPM, 1936 – collection Musée des Thoniers, Étel

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° C<sup>40</sup> 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<sup>e</sup> 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'Irlande<sup>41</sup>.

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 atlantique<sup>42</sup> 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 Pajot<sup>43</sup>, 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 disparus<sup>44</sup> –, 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 carène<sup>45</sup> ; 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 brasses<sup>46</sup> attaché à de fortes cordelettes de chanvre<sup>47</sup> ou de lin tressé, épaisses de 5 mm.



6. Bas de ligne au thon – collection Musée des Thoniers, Étel – cliché M. Perrin

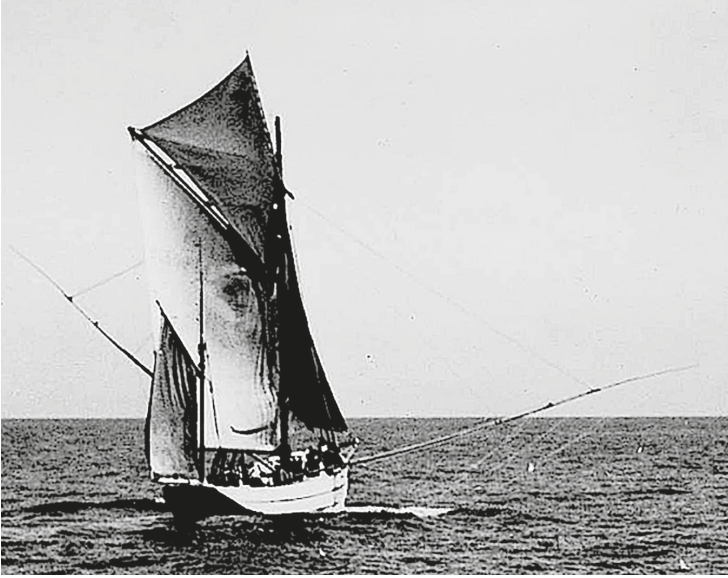
44 Archives du Musée des Thoniers, Étel.

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 mât<sup>48</sup>. 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 brasses<sup>49</sup> l'une de l'autre. La première ligne, attachée en tête de tangon, mesure 80 brasses, la septième, la plus proche du thonier, 11 brasses<sup>50</sup>. 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 bonds 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 hale<sup>51</sup> 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 1890<sup>52</sup>, 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*<sup>53</sup>, en 1882 *Étel n°4*<sup>54</sup>, toutes trois d'Étel, en 1889 *La Chinoise*, de Groix<sup>55</sup>.

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 t	14 < J < 15 t	15 < J < 20 t	20 < J < 25 t	25 < J < 30 t	30 < J < 35 t	35 < J < 40 t	40 t > J
		Groix	1861-1875	6	8	41	53	57	14
	1877-1896			1	7	17	30	21	3
Étel	1870-1880				3				

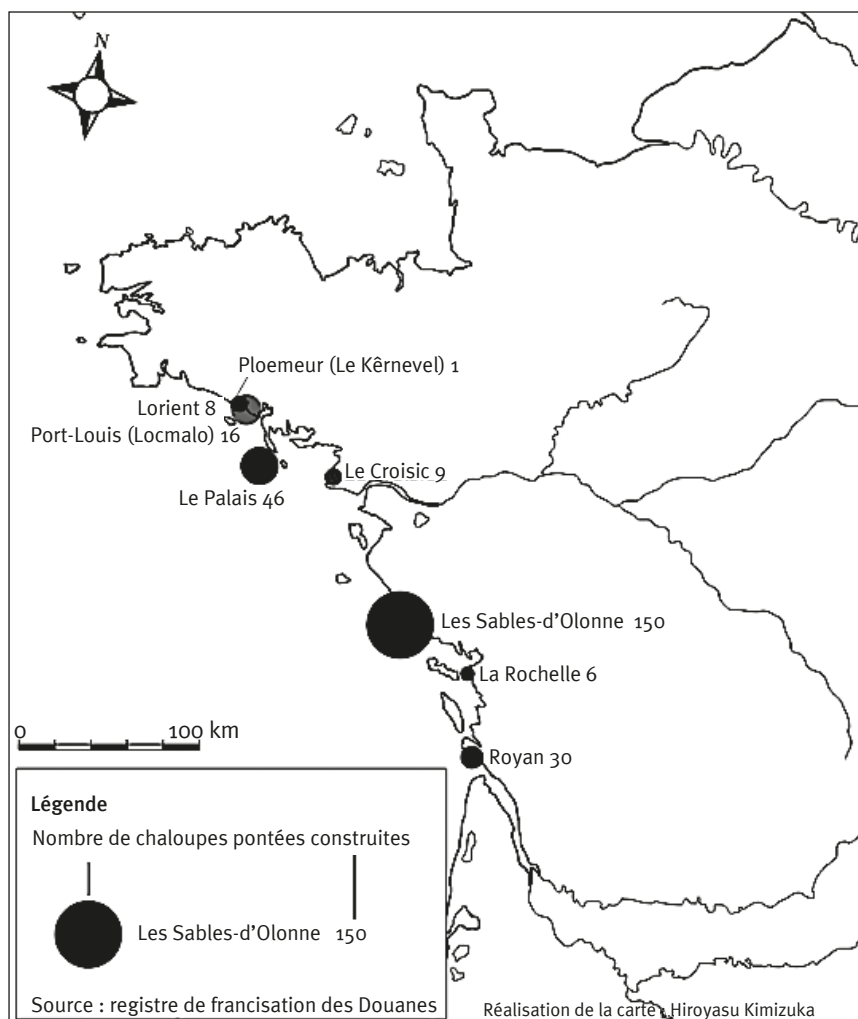
53 SHD-DM-ALT., *Rôles d'armement du quartier maritime d'Auray*, 6P4 (96) n° 1074 & n° 1080.

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)



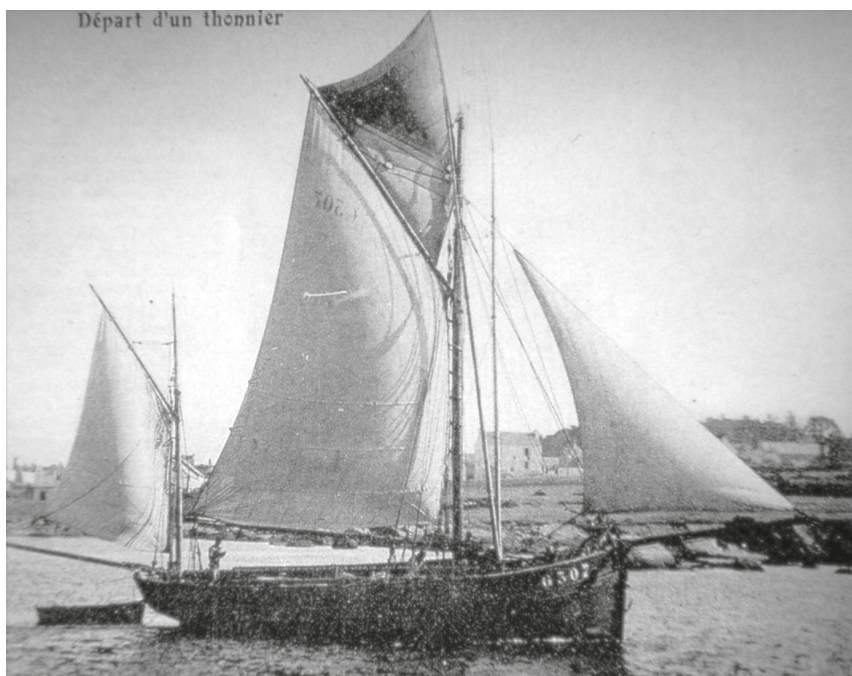
*Le cotre à tapecul dit dundée*

Entre 1883 et 1943, 1 576 *dundées* neufs 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
<b>totaux</b>	<b>603</b>	<b>508</b>	<b>457</b>	<b>351</b>	<b>204</b>	<b>104</b>	<b>65</b>	<b>40</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>7</b>

252



11. « Cul rond » G 307 Les Diamants de la Couronne sortant d'Étel – collection Musée des Thoniers, Étel – tous droits réservés

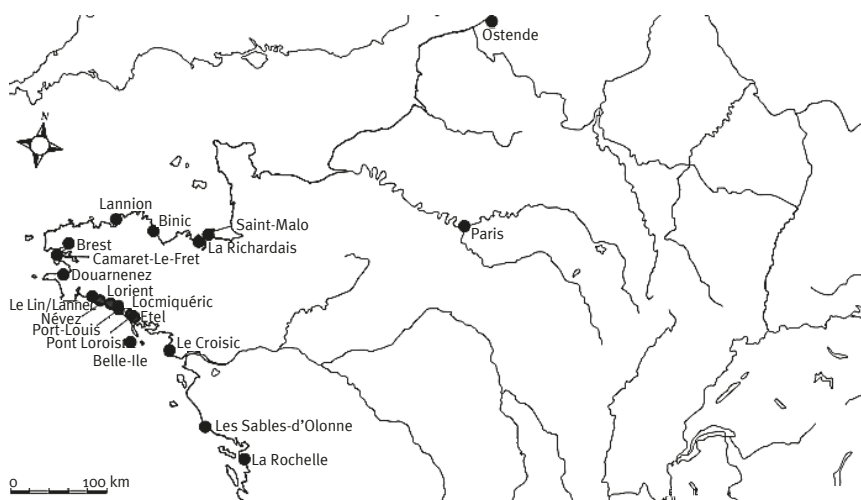


12. « Culs carrés » à Étel – collection Musée des Thoniers, Étel

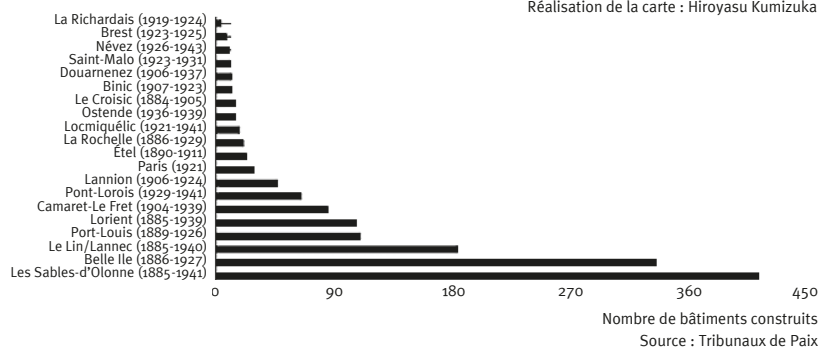


13. Le « cul haut » Grand Quai CC 1670 – collection Musée de la Pêche, Concarneau

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 patrons<sup>56</sup>. 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 Finances<sup>57</sup> compensent beaucoup trop partiellement les inconvénients réels des moteurs à essence, peu puissants, peu performants. En 1922, des dépêches du Quartier de Groix<sup>58</sup> reflètent une opposition catégorique. Fin 1923, les patrons pêcheurs groisillons consentiraient à l'emploi du moteur à explosion<sup>59</sup> mais objectent que son bruit, contrairement aux machines à vapeur des thoniers basques<sup>60</sup>, 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'engin<sup>61</sup>.

Bilan de la motorisation dans les différents ports du Sud-Bretagne

Port d'attache	Port-Louis	Concarneau	Lorient	Douarnenez	Groix	Étel	Quimper	Audierne	Belle-Île	Camaret
Types de navire										
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			
<b>TOTAUX</b>	<b>105</b>	<b>88</b>	<b>58</b>	<b>41</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

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 ISTEPM, 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*<sup>62</sup>. Pour leur part, les armateurs d'Étel viennent de remplacer des unités âgées ou disparues dans la tempête de 1930<sup>63</sup>. 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* polyvalents<sup>64</sup> reçoivent dès 1932 des moteurs auxiliaires de 20-25 CV, destinés en fait aux manœuvres portuaires<sup>65</sup>.

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 CV<sup>66</sup> ; la valeur du franc s'est entre-temps dépréciée de 30 %<sup>67</sup>.

#### 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.

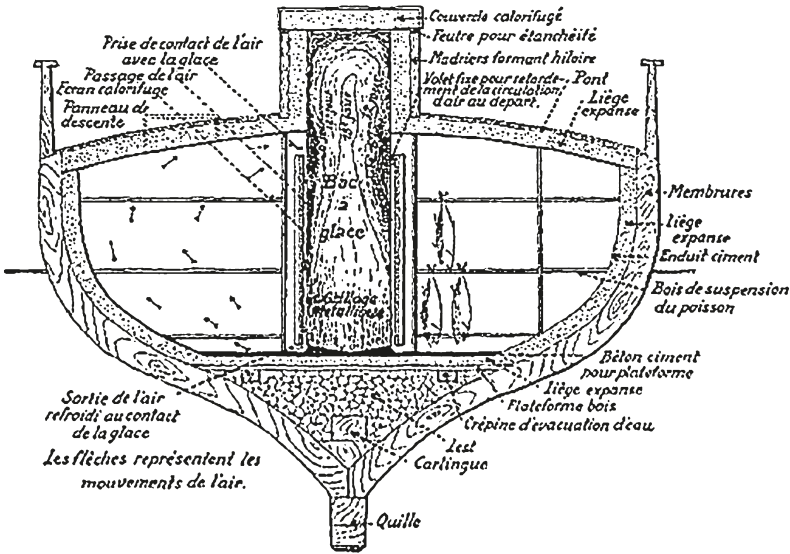
64 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez, Histoire d'une ville*, Plomelin, Éditions Palantines, Belbéc'h, 2000.

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<sup>e</sup> 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 glacière<sup>68</sup>. Groix demeure peu concerné : huit *dundées* équipés sont attestés<sup>69</sup>.



15. Chambre froide Krebs-Alliot (dans A. Krebs, *Le Thon germon...*, op. cit.)

#### Le thonier-chalutier mixte

Ce type nouveau de thonier<sup>70</sup> 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 métalliques<sup>71</sup>.

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.

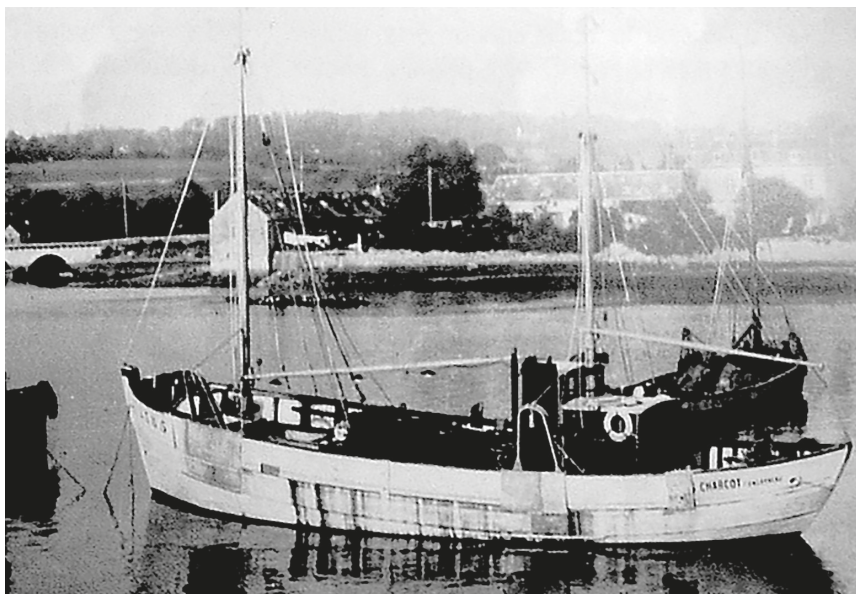
70 L'île d'Yeu et Les Sables-d'Olonne en armement dès 1930 : voir Christian Huetz de Lempis, « La pêche à l'île d'Yeu », *Revue du Bas-Poitou et des Provinces de l'Ouest*, n° 1, janv.-fév. 1965, p. 30.

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				
<b>TOTAUX</b>	<b>16</b>	<b>35</b>	<b>89</b>	<b>225</b>	<b>185</b>	<b>197</b>	<b>314</b>	<b>288</b>	<b>396</b>	<b>265</b>	<b>112</b>	<b>66</b>	<b>32</b>	<b>43</b>	<b>47</b>

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<sup>e</sup> 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 1885<sup>72</sup>, 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<sup>e</sup> 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'oie<sup>73</sup>.

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 1935<sup>74</sup> :

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 francs<sup>75</sup>.

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 moindre<sup>76</sup>.

#### 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 Pêcheurs<sup>77</sup>. 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

<sup>76</sup> 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.

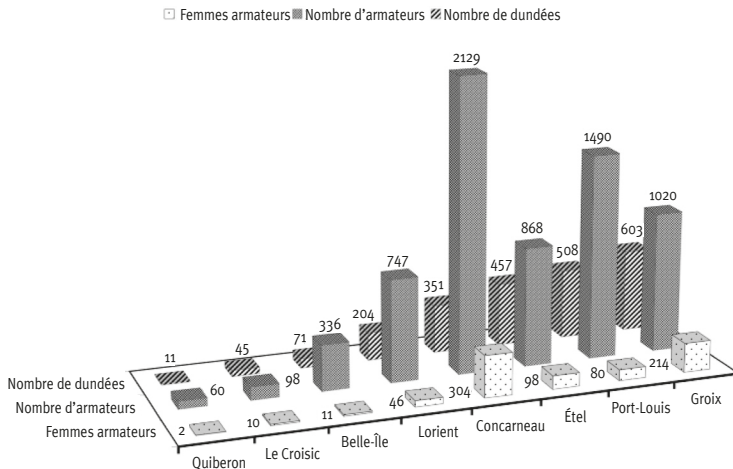
<sup>77</sup> Ronan Viaud, *Le Syndicalisme maritime français de ses origines à 1950*, thèse de doctorat d'Histoire, université Rennes II, 2002.

Concarneau<sup>78</sup> ou les Registres de Francisation et les Dossiers de la Douane<sup>79</sup> 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 Mutuel<sup>80</sup>. 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 1930<sup>81</sup> 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 »<sup>82</sup>.

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 Commercial<sup>83</sup>.

#### 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 mâture<sup>84</sup>.

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,

<sup>80</sup> 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.

<sup>81</sup> Seules ces années subsistent dans les archives du tribunal de paix de Belz.

<sup>82</sup> 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.

<sup>83</sup> Jacqueline Sainclivier et Michel Montfort, *La Bretagne au xx<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1999.

<sup>84</sup> 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 francs<sup>85</sup>.

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 1/2<sup>86</sup>.

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 Étrel, 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, Étresse 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).