



HAL
open science

L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994

Henri Moulinier

► **To cite this version:**

Henri Moulinier. L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994. *Revue d'histoire maritime*, 2015, 20, pp.305-311. 10.70551/JGGP1053 . hal-04922780

HAL Id: hal-04922780

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04922780v1>

Submitted on 31 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

20

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

III Moulinier : 979-10-231-1220-7



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibeaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou..... 7

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir
Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial..... 15

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la
modélisation informatique
Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert 25

« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs
et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord
Olivier Gomez..... 43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine,
1914-1917
Thomas Vaisset et Jean de Préneuf..... 67

Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime
Christian Borde 91

La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ?
Emmanuel Boulard 103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours
et allié inutile
Christopher Martin..... 119

La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX^e siècle
à la Première Guerre mondiale
Michael Epkenhans..... 143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennez et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire</i>	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i>	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i>	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i>	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i>	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i>	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII^e siècle</i>	349
Collection Histoire maritime	353

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII^e siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII^e siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bossier, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.

III

Chronique

L'ESSOR ET LE DÉCLIN DE LA PÊCHE INDUSTRIELLE
À LA ROCHELLE ENTRE 1871 ET 1994

Henri Moulinier

Cette soutenance de thèse sur « l'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 », qui a eu lieu le 27 juin 2014 devant l'université de La Rochelle, est l'aboutissement de quatre années de travail, qui ont permis la rédaction de cet ouvrage de 640 pages, dont 510 de texte¹.

Après mon master sur l'urbanisation de La Rochelle, sous la houlette de Didier Poton, j'ai choisi ce sujet pour apporter une nouvelle pierre à la connaissance de cette ville dont j'ai été élu municipal et dont la mer constitue la matrice historique. Si son activité commerciale a fait l'objet d'études, l'histoire de sa pêche n'a été abordée que par une thèse de droit de Rémy Vaché en 1931 et par trois mémoires de maîtrise en géographie, plus récents, portant sur des périodes limitées. Or, pendant 120 ans ce port a vécu au rythme de grands armements de chalutiers à la pêche hauturière, ce qui n'est plus aujourd'hui qu'une histoire passée.

Plus globalement, les historiens ont, avec leur Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime, ouvert le chantier de l'histoire des activités de la mer. Des ports, dont Arcachon, Boulogne, Dieppe, Granville, Douarnenez, Lorient, ont fait l'objet de recherches, de même que la pêche sardinière, la pêche à la langouste, le cabotage, les marins de Bretagne ou ceux de la Seudre. Les pêches industrielles au xx^e siècle constituent un champ de recherches ouvert, pour lequel de nombreuses sources sont disponibles

Je me suis appuyé sur quatre types de sources publiques et privées.

D'abord, les archives départementales de Charente-Maritime, avec le fonds 41 ETP de la chambre de commerce, les fonds privés de la série J tels

¹ Le jury de soutenance avait la composition suivante : directeur : Bruno Marnot (La Rochelle) ; rapporteurs : Gérard Le Bouëdec (Lorient) et Alexandre Fernandez (Bordeaux Montaigne) ; membres : Mickaël Augeron (La Rochelle) et Jean-Louis Lenhof (Caen) ; président : Didier Poton de Xaintrailles (La Rochelle).

ceux de Jean-Claude Menu, ancien directeur général de l'Association rochelaise de la pêche à vapeur, du Syndicat des armateurs à la pêche, mais aussi d'un administrateur judiciaire, Maître Rambour. D'autres séries et sous-séries présentent un grand intérêt : la sous-série Jx des journaux locaux, la série M de l'administration générale et de l'économie du département qui offre de nombreux dossiers sur les statistiques portuaires et ferroviaires, la sous-série 5 P des douanes et ses dossiers de francisation des navires, la série S des travaux publics et du transport où l'on trouve de nombreuses statistiques sur les mouvements et les travaux du port, la sous-série 1 T comportant les archives des inscriptions scolaires, la sous-série 6 U 5 ouvrant les archives du tribunal de commerce de La Rochelle, enfin la sous-série 1409 W qui apporte des informations sur l'évolution de certains armements.

306

Par ailleurs les anciens marins et leur syndicat CGT m'ont permis d'accéder à leurs archives, remises depuis aux archives départementales. C'est une source très riche de connaissance de l'activité syndicale depuis la Libération, les archives d'avant-guerre ayant été détruites au moment de l'arrivée des troupes allemandes.

Le Service historique de la Défense à Rochefort dispose, quant à lui, des archives de l'Inscription maritime du quartier de La Rochelle, en particulier les rôles d'équipage des chalutiers à vapeur du début du xx^e siècle.

Enfin, j'ai pu accéder à des archives privées, recevoir les témoignages d'anciens armateurs tels André Auger, Jacques Laurent, Jean-Claude Menu, pour qui j'ai une pensée, et son épouse Vêrane Menu, des descendants d'armateurs tels Gérard de Suyrot, François Véron, Élian Castaing et Simon Gaury, d'anciens capitaines d'armement tels Michel Morlier, Claude Sentier ou Émile Vinet, sans oublier celles d'Yves Gaubert, ancien journaliste au *Marin*², et de Bernard Tesson, ancien aumônier de la Mission de la mer.

L'étude de ces sources et la constitution d'une bibliographie ont permis de mettre en évidence plusieurs grandes phases d'évolution. De ce fait, le choix d'un plan chronologique, partagé avec mon directeur de thèse, s'est révélé très productif.

La première partie porte donc sur la création des grands armements dans les années 1871-1920. Elle met en relief le rôle précurseur d'Arcachon dans l'innovation du chalutage à vapeur avec le chalutier *Turbot* dont la réalisation relève du choix de David-Louis Allègre en 1836, celui de La Rochelle avec l'expérience de l'Anglais Craggs, en 1871, qui fut un échec, et le rôle décisif de la Grande-Bretagne dans la percée de la pêche industrielle. À La Rochelle, les grands armements sont créés entre 1904 et 1920. Les deux plus grands

2 Il s'agit d'un hebdomadaire maritime.

armateurs sont Oscar Dahl, qui créa la société des Pêcheries de l'Atlantique en 1904 et fut à la tête de la moitié de la pêche industrielle rochelaise, et Fernand Castaing qui prit celle des Chalutiers rochelais en 1918, après avoir été à l'origine, en 1909, d'une coopérative. D'autres armements naquirent dans les années 1910 : ce furent ceux d'Henri Véron, René Maubailarcq, Paul Gufflet et Victor Bousquet, qui constituèrent en 1913 l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV). Enfin, en 1920, Charles De Peyrecave créa les Pêcheries et armements de La Rochelle-Océan (PARO), et Maurice Pilliard la Société anonyme des pêches et armements de l'Ouest (SAPAO). Il se constitua ainsi un armement rochelais très concentré, qui bénéficia de capitaux venus de tout le pays et de l'embarquement de nombreux marins bretons.

La deuxième partie met en exergue l'essor spectaculaire de cette activité entre 1920 et 1944. Les armements rochelais sont très rentables. Ils sont à la pointe des innovations et pratiquent une intégration forte des activités de la mer et de la terre. Les marins pêcheurs bretons se sédentarisent dans les quartiers qui entourent le port. Cependant, à la différence de Lorient, dans les années 1920 les armateurs rochelais refusent la construction d'un nouveau port proposé par l'État, mais obtiennent la construction de pêcheries et l'allongement des quais du bassin des chalutiers. La crise de 1929 et les trois dévaluations du franc contrarient l'essor des pêches rochelaises, et provoquent, par le renchérissement du prix des charbons importés, une grave crise des armements locaux composée essentiellement de chalutiers à vapeur. Lors de l'Occupation, des armateurs peuvent continuer à pêcher, mais, à la Libération, Oscar Dahl est de ce fait accusé de collaboration économique.

Enfin, la troisième partie analyse la reprise puis le déclin rapide de cette pêche entre 1945 et 1994. Grâce au plan d'État de reconstruction de la flotte de pêche industrielle, la pêche rochelaise reprend son essor, mais plafonne entre 20 000 et 25 000 tonnes en 1964-1965, ne dépassant guère le niveau des années 1920 et le record de 22 137 t en 1924. Certes, une nouvelle halle à marée est mise en exploitation par la chambre de commerce en 1956, la flottille se développe et atteint 95 chalutiers en 1966. De nouvelles sociétés sont créées qui relativisent le poids des premiers armements, tels les armements Horassius, Sanquer, Onfroy, Laurent, Auger et le dernier d'entre eux, pour tenter de sauver la pêche industrielle, la Société anonyme rochelaise de mareyage et d'armement (SARMA) en 1978. Mais les atouts de cette pêche industrielle se transforment en faiblesses dès 1965 avec l'appauvrissement des fonds de pêche du golfe, surexploités par les Français et les Espagnols, non protégés, poussant tardivement les Rochelais à rechercher d'autres lieux de pêche, telles les côtes de la Mauritanie et celles des îles Anglo-Normandes, au prix de déplacements plus longs et plus coûteux en carburant, à la différence des Lorientais plus

proches des lieux de pêche. Dès 1965, une réforme remet en cause les avantages fiscaux dont bénéficiaient jusqu'alors les sociétés quirataires nombreuses à La Rochelle. C'est, de manière précoce, le début du déclin rapide et inexorable des armements, malgré la décision de réaliser un nouveau port de pêche à Chef-de-Baie, mis en service en 1994, l'année où est vendu le dernier grand chalutier le *Scapiria 1*.

308 Il s'agit donc bien là d'une trajectoire spécifique de la pêche industrielle rochelaise. La précocité marque la naissance de cette activité, de sa crise dès 1929, de son déclin dès 1965. La situation du port au cœur du golfe devient un handicap avec la surexploitation des fonds et l'éloignement des lieux de pêche. Sa structure très financière, à la recherche d'un profit immédiat, devient cause d'une grande fragilité et se délite dès la mise en cause des sources de profit. Cette fragilité est plus globalement l'expression d'un développement exogène de ces armements. En effet, les grands armateurs sont surtout venus d'ailleurs : Oscar Dahl de Norvège, Fernand Castaing du bassin d'Arcachon, Charles De Peyrecave et Maurice Pilliard de Paris. Les capitaux, qui sont pour l'essentiel des placements extérieurs à la pêche et à la ville, sont à la recherche d'un profit immédiat ; les marins pêcheurs sont à près de 80 % des inscrits maritimes bretons, poussés à la migration par les crises de la pêche à la sardine et celles du cabotage à voile. C'est donc une activité qui se greffe sur le port rochelais, et se développe comme une vague spéculative qui peut enfler rapidement et se réduire comme une peau de chagrin quand la rentabilité n'est plus. Ainsi, devenu le 1^{er} port de pêche de l'Atlantique dans les années 1920 devant Lorient et Arcachon, le 2^e de France derrière Boulogne, La Rochelle rétrograde au 4^e rang national dans les années 1960, derrière Boulogne, Concarneau et Lorient.

Une étude comparative permet de mieux mesurer les difficultés de La Rochelle face aux atouts des ports bretons, particulièrement de Lorient, lequel a su convertir 90 % de sa flottille de chalutiers classiques à pêche latérale en chalutiers à pêche arrière, ce qui n'est pas le cas de La Rochelle qui ne l'a fait qu'à hauteur de 25 % en 1975. Avec le groupe *JEGO-QUERE*, Lorient a su aussi créer une base avancée en Écosse, rapatriant le poisson par camions frigorifiques. Il a ainsi atteint 75 000 t d'apports en 1973, alors que La Rochelle n'en était déjà plus qu'à 18 000 t. Le déclin rochelais est très rapide et très fort ; il est irréversible et s'achève en 1994. En 2010, alors que Lorient se positionne au 2^e rang national avec encore 25 000 t, La Rochelle n'est plus qu'au 22^e avec 2 500 t, deux fois moins qu'à La Cotinière sur l'île d'Oléron, dix fois moins qu'en 1964-1965.

Enfin, cette thèse est une étude globale. J'ai souhaité, en effet, apporter un éclairage transdisciplinaire mêlant plusieurs approches. En premier lieu, l'approche géographique permet de voir la position privilégiée du port au cœur

du golfe de Gascogne, riche en poissons nobles à chair blanche, en particulier le roi merlu, très recherché et qui a fait la réputation de la criée. Ce port, situé au fond d'une baie, protégé par les îles de Ré et d'Oléron, est facile d'accès par tous temps, contrairement au bassin d'Arcachon dont la passe d'accès est dangereuse. Des investissements de l'État ont permis d'aménager son havre d'échouage, son accès, le bassin intérieur mis en service en 1808, et le bassin extérieur qui le fut en 1862. Ce dernier devint le bassin des chalutiers après le transfert du trafic commercial dans le nouveau port de La Pallice en 1891. Enfin, La Rochelle bénéficia en 1857 d'une liaison ferroviaire avec le réseau national, atout majeur face à ses concurrents pour approvisionner plus rapidement une large clientèle en France, mais aussi en Espagne, Italie et Suisse.

L'approche écologique met en relief le productivisme de cette pêche industrielle au nom de la rentabilité financière, ce qui n'exonère pas pour autant de toute responsabilité les pêcheurs côtiers, qui ne respectent pas les frayères, non protégées jusqu'en 1970. La surexploitation de la ressource met en cause le caractère durable de la pêche et les scientifiques ont pointé cette question pour le golfe de Gascogne depuis 1892. Seules les guerres ont permis à la ressource de se reconstituer provisoirement.

L'approche économique permet de mesurer l'importance de ces armements industriels qui naissent entre 1904 et 1920. La pêche est dominée par un petit nombre d'armateurs, dont les deux plus grands, Dalh et Castaing, représentent 57 % des grands chalutiers du port en 1920. À l'origine, ils ne sont cependant pas, à la différence de Lorient avec Émile Marchesche, des négociants en charbon.

Cette approche permet de mettre en évidence la forte rentabilité de cette activité qui peut atteindre 12 % nets d'amortissement dans les années 1920 comme l'armement Véron, ce qui explique l'attrait de capitaux provenant de toute la France pour les armements rochelais. Il met aussi en évidence, à la même époque, leur forte concentration verticale intégrant, comme l'armement Castaing ou celui de Dahl, les activités d'armement des navires, la fabrication de glace, les ateliers de réparation, et ceux de réalisation de caisses en bois, l'expédition du poisson frais par camion.

L'approche juridique montre, à côté de sociétés de fait, non déclarées, résultat d'un accord entre deux ou plusieurs personnes pour financer de petits chalutiers en bois, la présence de formes capitalistiques de sociétés : les SARL limitant la responsabilité des associés, les sociétés anonymes au capital plus important apporté par des actionnaires, enfin et surtout la présence très importante à La Rochelle, des sociétés quirataires qui bénéficient de forts avantages fiscaux jusqu'en 1965. Ces sociétés quirataires, déclarées, permettent, après la Deuxième Guerre mondiale, le financement et la gestion en copropriété de chalutiers métalliques plus grands et plus coûteux, chaque part constituant un quirat ;

elles permettent un large appel à des capitaux non maritimes qui délèguent toute la gestion à un armateur déclaré.

L'approche technique des progrès de la navigation, du chalutage et de la conservation du poisson, met en évidence trois phases d'une véritable révolution technique qui bouleverse la pêche à partir de 1880. Celle des années 1880 à 1914 trouve sa source dans la révolution industrielle anglaise avec la construction de chalutiers à coques métalliques, la motorisation à vapeur dans les années 1860-1870, et la mise au point du chalut *Ottertrawl*, chalut à plateau, dont l'utilisation se répand après 1894. L'utilisation de la glace à bord permet des marées de plusieurs jours.

310 Une deuxième phase majeure se situe entre 1919 et 1939. Elle voit l'apparition du moteur diesel et de la TSF à bord ainsi que des instruments de navigation – radiogoniomètre, échosondeur. D'autres innovations importantes se font jour, qui sont surtout le fait d'armements rochelais. C'est le cas dans le domaine du chalutage, avec la mise au point du chalut Vignerons-Dahl en 1921. C'est aussi le cas dans celui de la conservation du poisson frais grâce à l'utilisation par l'armement Castaing de machines frigorifiques à bord, puis pour la congélation du poisson dans la saumure par la PARO en 1929, enfin pour la réfrigération par le refroidissement dans l'eau de mer en 1932 par l'armement Maubaillarcq.

Enfin, les années 1950-1960, voient la généralisation de la propulsion au diesel, le lancement des chalutiers pêche arrière, l'utilisation des techniques modernes de positionnement et de communication, tels les radars, sondeurs, sonars, et l'apparition du chalut pélagique.

L'approche sociologique permet de mesurer la dureté de la condition des marin-pêcheurs, leur type de rémunération étant dominé par le système traditionnel à la part, alors que le système du minimum garanti ne concerne que 20 % des marins pêcheurs. Nous analysons aussi leur importante syndicalisation avec une CGT forte, leurs revendications, leurs mouvements de grève, tel celui de 1963. Enfin, La Rochelle est marquée par l'origine bretonne déterminante des marins : près de 80 % au début du siècle, dont près de 60 % venus des circonscriptions maritimes d'Auray et de Vannes. Ils fuyaient la misère à la suite du déclin de l'industrie et de la pêche à la sardine, mais aussi du cabotage à voile à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Quant aux plus grands armateurs, ils ne sont pas rochelais, à l'exception des fondateurs de l'ARPV. Cette approche permet encore de mesurer l'importance du peuplement de quatre quartiers rochelais autour du port par ces marins bretons et leurs familles, la vitalité de leur culture, l'action d'autres institutions comme la Mission de la mer, créée par l'Église catholique.

L'approche politique, enfin, analyse le rôle important des pouvoirs publics locaux et nationaux. C'est vrai de la mairie en lien avec la chambre de commerce

pour impulser des décisions favorables aux activités portuaires, du conseil général pour l'aide à la pêche, et surtout de l'État pour le financement et l'aménagement portuaire. L'État a joué un rôle essentiel avec son grand plan de travaux portuaires de 1837, ou celui de la reconstruction de la flotte des chalutiers industriels en 1945.

La Communauté Économique Européenne, instaurée en 1957, ouvre progressivement les frontières aux importations de poisson, alors que la politique commune des pêches, mise en place en 1971, instaure en 1983 des TAC – les taux acceptables de capture – et des quotas limitatifs.

En 1976, la conférence des Nations-Unies instaure des zones économiques exclusives de 200 milles au large des côtes, ce qui se traduit, entre autres, par l'éviction de chalutiers européens des eaux étrangères à la CEE, telles les eaux cantabriques, avant l'intégration de l'Espagne et du Portugal dans la CEE en 1986.

Si j'ai conscience d'avoir apporté de nombreux éléments, je pense néanmoins qu'il reste à approfondir des questions importantes comme les raisons de l'exode des marins bretons vers La Rochelle, la faible prise en compte des acteurs du port extérieurs aux armements, et avoir une approche comparative avec d'autres ports plus complète.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*