

**Jacques PICHON**

Maîtrise de Géographie

**STRATÉGIE D'EXPLOITATION  
DES ZONES DE PÊCHE  
D'UN CHALUTIER HAUTURIER  
DU GUILVINEC**

(Mémoire de Maîtrise)

---

UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

JUIN 1987

Au terme de cette étude, je tiens à  
remercier tous ceux qui se sont intéressés  
à mon travail, et particulièrement  
Mr LE QUEFFELEC et son équipage sans  
l'aide de qui cette étude n'aurait pas pu  
être réalisée.

\$

## T A B L E D E S M A T I E R E S

INTRODUCTION .....	P.1
<u>Chapitre I : METHODOLOGIE</u> .....	P.4
<u>A) LES SOURCES PROVENANT DU KERFLOUS ET LEUR EXPLOITATION..</u>	P.4
1) Les carnets de bord .....	P.4
2) Utilité des carnets de bord .....	P.7
a) pour le commandant .....	P.7
b) pour l'étude .....	P.7
3) Utilisation des données pour la cartographie...	P.8
4) Méthode cartographique .....	P.10
5) Limites et perspectives d'un tel type de cartographie .....	P.12
a) limites .....	P.12
b) perspectives .....	P.13
6) Les campagnes de pêche .....	P.14
<u>B) LES SOURCES NE PROVENANT PAS DU KERFLOUS</u> .....	P.15
1) Les sources économiques .....	P.15
2) Les sources de diverses origines .....	P.17
<u>Chapitre II : PRESENTATION DES FACTEURS INFLUENÇANT LE CHOIX DES ZONES DE PECHE.</u> .....	P.19
<u>A) LA ZONE ET LA TECHNIQUE DE PECHE</u> .....	P.21
1) Présentation de la zone de pêche .....	P.21
2) La technique de pêche .....	P.22
<u>B) LE PATRON, SON NAVIRE, SON EQUIPAGE</u> .....	P.25
1) Le cursus de Mr LE QUEFFELEC, ses différents navires .....	P.25
2) L'équipage .....	P.29
a) le rôle de chacun .....	P.30
b) le partage des recettes et l'importance d'un bon équipage .....	P.31

<u>C) LA PRODUCTION</u> .....	P.33
1) Les différentes espèces capturées, l'influence des tonnages sur le chiffre d'affaires .....	P.33
2) Les originalités de la composition de la production du Kerflous .....	P.44
 <u>Chapitre III : LES ZONES DE PECHE, LEUR EXPLOITATION ET LA</u> <u>TACTIQUE DE PECHE DE 1971 à 1985</u> .....	P.46
<u>A) ETUDE DES CARTES ANNUELLES ET DES PRINCIPAUX FACTEURS</u> <u>D'ÉVOLUTION</u> .....	P.46
1) Observation chronologique des cartes une à une .....	P.46
a) description .....	P.46
b) trois grandes étapes .....	P.77
2) Explication du processus d'exploitation des zones de pêche (tentative de systématisation). .....	P.78
a) situation des zones importantes de convergence de trajets .....	P.78
b) les zones secondaires d'exploitation .....	P.81
c) la superficie totale exploitée .....	P.81
3) Motifs et moyens des changements de zone de pêche. ....	P.83
a) les moyens techniques .....	P.83
b) les motifs .....	P.87
 <u>B) LA TACTIQUE DE PECHE</u> .....	P.91
1) Les contraintes du milieu .....	P.91
a) les courants de marée, la météorologie .....	P.91
b) la bathymétrie .....	P.92
2) Travail en commun ? .....	P.92
3) L'influence des captures sur le choix des zones de pêche à chaque marée .....	P.95
Conclusion du chapitre III .....	P.102
 <u>CONCLUSION</u> .....	P.107
 <u>ANNEXE I</u> .....	
<u>ANNEXE II</u> .....	
<u>ANNEXE III</u> .....	

## INTRODUCTION :

La pêche bigoudenne, par son importance, son originalité, constitue un sujet de choix pour bien des chercheurs.

La pêche bigoudenne est importante du point de vue du tonnage débarqué : sur les 460 000 tonnes de poisson frais débarqués par les navires français, en 1985, 41 000 tonnes ont été mises à terre dans les ports du quartier du Guilvinec. Mais, de plus il s'agit de poisson de qualité : la valeur globale avoisine les 600 millions de francs, en 1985, et les prix moyens au kilo - 15,25 F. en 1986 - se maintiennent à des niveaux élevés. Cependant c'est la diversité des types de pêche pratiqués, plus que la valeur globale de la production et la qualité du poisson débarqué, qui fait de ce secteur économique "un laboratoire idéal pour analyser la filière poisson dans toute sa complexité, de la capture jusqu'à la commercialisation", comme l'a décrit Mr WEBER, du département "économie" de l'IFREMER, le 21/05/87, au cours d'une réunion de l'OBEMAR.

Le quartier maritime du Guilvinec est original par sa structure. La plupart des producteurs bigoudens sont répartis dans trois ports principaux (Le Guilvinec, St Guénolé, Loctudy). Chacune des flotilles de ces ports a une spécialité : ainsi, les producteurs du Guilvinec ont capturé, en 1986, 62 % du tonnage de baudroie débarqué dans le quartier.

On peut distinguer dans chaque flotille plusieurs catégories : canots, chalutiers côtiers, chalutiers hauturiers poissonniers, chalutiers hauturiers langoustiniers, et, dans chaque catégorie, on peut encore classer les unités selon leur spécificité : il y a, par exemple, des canots ligneurs, des canots censeurs, des canots fileyeurs, etc...

En plus des études globales qu'un tel environnement peut inspirer (dynamique de la flotille, de la production, des actifs,...) les 512 navires immatriculés au Guilvinec peuvent fournir un grand nombre de sujets de réflexion particuliers. Le secteur bigouden des pêches est d'ailleurs particulièrement suivi par de nombreux organismes (IFREMER, Affaires Maritimes, Comité local des pêches,...).

Depuis 1984, l'OBEMAR (Observatoire des Pêches Maritimes du Pays Bigouden) réalise régulièrement des "bilans de santé" de la pêche bigoudenne. Les résultats de ses recherches constituent une source de renseignements précieuse pour des études géographiques. Il convient, pour tirer partie au mieux des travaux de l'OBEMAR, de choisir un sujet précis ou original dans ce secteur d'activité. On peut, par exemple, s'intéresser à une partie de la flotille artisanale en tant qu'ensemble d'entreprises économiques : observer le mode de gestion de ces navires (artisanal malgré l'importance des capitaux investis). La commercialisation du poisson peut aussi donner matière à réflexion.

J'ai pourtant choisi un autre sujet. J'ai voulu m'engager dans l'étude de la stratégie de pêche d'un navire pour profiter au mieux des contacts que j'avais dans le milieu de la pêche et, en particulier, à bord du Kerflous.

Ce travail a été difficile à réaliser car il touchait souvent au domaine du secret professionnel. Les zones de pêche fréquentées par un capitaine et son équipage, et surtout la manière dont celles-ci sont exploitées ne sont pas, à la différence des captures réalisées par le bateau, révélées par des documents officiels. C'est sans doute pour cette raison que la stratégie de pêche des navires est souvent ignorée et toujours mal connue. Les travaux de l'IFREMER sur la Mer Celtique révèlent l'importance de l'observation du mode d'exploitation des zones de pêche, pour une meilleure gestion des stocks. La stratégie de pêche est, dans cette étude, considérée au niveau d'une flotille très importante puisqu'elle englobe tous les navires travaillant dans les parages de la Mer Celtique. De ce fait, la description de la stratégie n'a pu être réalisée, bateau par bateau. Les zones de pêche considérées (zones CIEM, soumises à des réglementations européennes pour la préservation des stocks) ne correspondent pas toujours au lieu d'exploitation de chacun des navires. Ainsi le Kerflous travaille à la limite des secteurs 7H1, 7H2, E1, BA1 et BA2 de la délimitation CIEM. Etant donné le nombre d'unités prises en compte, seule la description d'ensemble de la stratégie a pu être réalisée par les chercheurs de l'IFREMER.

Ma démarche dans cette étude n'a pas été de réaliser en "miniature" ce qui a été mené à bien par l'IFREMER pour toute une flotte. Dans un premier temps, j'ai choisi de décrire la stratégie d'exploitation des zones de pêche, en étudiant précisément les secteurs exploités par Mr LE QUEFFELEC. Puis, j'ai tenté d'analyser sa stratégie, en essayant de montrer qu'elle répond à une logique.

L'exploitation des zones de pêche n'est pas commandée au seul instinct du patron. Le choix des secteurs se fait en fonction d'un grand nombre de facteurs aussi bien techniques et sociologiques, qu'économiques. Aussi, mon propos n'est pas de traiter du fonctionnement d'une entreprise, mais de prendre en compte les aspects qui concernent la gestion, le chiffre d'affaires du navire, dans la mesure où ils étaient responsables d'un changement dans le processus d'exploitation des zones de pêche.

L'originalité de mon travail est de décrire, par la cartographie, sur une période de 15 ans, les secteurs fréquentés par le commandant LE QUEFFELEC. Sans les cartes, je n'aurais pas pu essayer de comprendre sa stratégie.

Comme ce type de travail n'a pas été réalisé jusqu'ici, je n'ai pas eu à ma disposition l'exemple d'études similaires. J'ai pensé qu'il était important de consacrer une partie du mémoire à la présentation méthodologique de mon enquête. Pour bien comprendre la stratégie d'exploitation des zones de pêche, j'ai voulu faire précéder le chapitre principal d'une présentation des éléments susceptibles de jouer un rôle explicatif de la stratégie de pêche du Kerflous.

Le sujet de cette étude peut paraître "étriqué" dans la mesure où elle concerne un seul bateau et que la stratégie du Kerflous ne peut être isolée de celle des autres unités travaillant dans les mêmes zones. Mais, en profitant de la collaboration exceptionnelle à ce niveau d'un patron de pêche (il m'a permis d'embarquer sur son navire, m'a prêté ses carnets de bord, et a répondu obligeamment à mes questions), j'ai choisi d'étudier à fond la stratégie de pêche d'une unité, tout en la replaçant dans le contexte général d'exploitation de la mer celtique. Ainsi, j'ai mis au point une méthode de travail susceptible d'être appliquée à d'autres bateaux.

## I METHODOLOGIE

A ma connaissance, une telle étude centrée exclusivement sur un navire n'a pas encore été réalisée, ce qui me laissait apparemment, une grande liberté de choix pour la direction dans laquelle je devais engager mon étude. En fait, tenter une étude écologique semblait risqué, car je n'avais pas les bases scientifiques pour mener à bien une telle tâche et l'échantillon était trop petit pour tirer des conclusions sur le stock de poisson de la mer d'Iroise. Si les données biologiques de cette étude peuvent paraître trop peu nombreuses, c'est que j'ai voulu me consacrer essentiellement à l'étude des zones de pêche : leur découverte, leur exploitation, leur abandon.

### A) SOURCES PROVENANT DU KERFLOUS ET LEUR EXPLOITATION

#### 1) Les carnets de bord

Ce sont ces documents qui constituent la source la plus riche de renseignements. L'idée de cartographier les zones de pêche m'est venue en les consultant. Cette étude n'aurait pu être réalisée sans la cartographie. Elément central du mémoire, elle nous montre les principaux secteurs de pêche, elle nous permet de mettre en relation les changements de zones avec des découvertes techniques, des facteurs économiques, sociologiques. Il me fallait mettre en évidence les différents éléments qui déterminent le choix d'une zone de pêche d'une année à l'autre d'une part, et d'autre part au jour le jour dans une marée. Cela n'aurait pas été possible sans le relevé journalier des évolutions du navire. L'extrait ci-dessous reproduit in extenso les informations que l'on peut tirer de ces documents.

#### Campagne de pêche du Kerflous du 14 août 1978 au 22 août 1978

14 août : Congés QUEFFELEC - LE QUEFFELEC

Sortie 11 H. En pêche 19 H 30 . Position Go-B36

Beau temps, coefficients 52-55

<u>15 août</u> : Chaudraie Lotte Merlu Divers					Coefficients 60-66
4	3	1	1		Positions
1	1	1	3		Fo-B36
1	1	0	1,5		Go-B36
1	2	0	0,5		Fo-B36

Vent d'ouest, mer agitée.

<u>16 août</u> : Chaudraie Lotte Merlu Divers					Coefficients 73-80
3	2	0	3		Positions
1	1	1	1		E12-C30
1	1	0	1		E10-D30
3	0	1	1		E10-D36

Vent d'ouest-nord-ouest, mer agitée.

<u>17 août</u> : Chaudraie Lotte Merlu Divers					Coefficients 87-94
2	1	0	2		Positions
Cul largué					E12-C30
5	1	1,5	1,5		E12-C50
2	1	0	2		D6 -D30
2	1	0	1		D18-D36

Beau temps d'ouest.

<u>18 août</u> : Chaudraie Lotte Merlu-Limande Divers					Coefficients 100-104
5	3	2	2		Positions
6	2	0	8		NE parsons
3	2	0	2		D35-D18
3	1	1	2		D36-E6

Beau temps, mer calme.

<u>19 août</u> : Chaudraie Lotte Merlu-Limande Divers					Coefficients 108-110
3	2	1	3		Positions
5	2	1,5	3,5		E4-D33
3	2	0	3,5		E4-D36
3	1	1,5	0,5		

Beau temps.

<u>20 août</u> : Chaudraie Lotte Merlu-Limande Divers					Coefficients 110-108
9	1	1	4		Positions
6	0	0	4		D10-D36
2	0	0	1		D18-D30
3	2	1	9		D17-D39
					D39-E4

Beau temps.

<u>21 août</u>	Chaudraie	Lotte	Merlu-Limande	Divers	Coefficients 106-102
	4	1	1	2	Positions
	3	1	1,5	1,5	D35-D16
	2	0	0	1,5	D30-D18
	1	0	0	0,5	D39-E4

Beau temps.

Route terre à 23 H.

22 août : Vente demain, au port à 11 H.

9 hommes, 2 femmes à 2 H.

90 chaudraie ,35 lotte , 140 diver , 80 lieu .

23 août : Vente 6,8.

Cet exemple est particulièrement intéressant, on y retrouve une masse d'informations :

- positions du bateau par coordonnées Decca "Manche-Ouest"
- total des captures à chaque trait (en caisses de 50 kg par catégorie)
- coefficients des marées
- personnel en congé
- temps et état de la mer
- total des captures et nombre d'ouvriers à prévoir pour le débarquement.

Tous ces renseignements, aussi intéressants qu'ils soient, ne sont pas également exploitables. Leur intérêt dépend essentiellement de la régularité avec laquelle ils sont consignés. Ainsi, les captures quotidiennes sont rarement répertoriées avec autant de précision et la position du navire n'est généralement donnée que deux ou trois fois par jour.- parfois même une seule fois. Par contre, les coefficients de marée sont régulièrement enregistrés, ce qui montre leur importance.

Ces trois éléments (captures quotidiennes, positions du navire, coefficient de marée) concernent directement mon étude, ainsi que le relevé des noms des membres de l'équipage en congé et les notations météorologiques. Le nombre d'ouvriers poissonniers affectés au débarquement constitue un renseignement de moindre intérêt.

## 2) Utilité des carnets de bord

### a) pour le commandant .....

Ils n'ont qu'un rôle d'aide-mémoire, de répertoire et ne sont pas pour lui d'un intérêt fondamental. Ce ne sont pas des documents "secrets" dans la mesure où ils ne contiennent pas de renseignements précis sur les zones de pêche. Les secteurs dangereux pour le chalut ne sont pas répertoriés (épaves, rochers). Leur intérêt n'étant pas primordial, ils ne sont pas tenus avec une grande rigueur.

On ne trouve qu'exceptionnellement des carnets de bord mis à jour régulièrement, sur les bateaux guilvinistes. Généralement, les jeunes patrons répertorient plus ou moins rigoureusement les secteurs qu'ils fréquentent, mais ils ne répètent pas cette opération pendant bien longtemps car les carnets de bord n'ont pas un caractère obligatoire. Au bout de quelques mois, voire de quelques années, ils ne sont plus mis à jour. Malgré le relatif manque de rigueur avec lequel ces livres du Croas Men puis du Kerflous ont été tenus, il faut admettre que j'ai eu de la chance de pouvoir disposer de documents aussi riches sur une durée aussi importante. Les "logbooks" mis en place sur chaque bateau par la CEE pour surveiller l'exploitation des stocks de poisson ne pouvaient pas me servir aussi bien. Ils présentent les tonnages de poisson pêchés au jour le jour mais les zones de pêche sont indiquées avec moins de précision.

### b) pour l'étude .....

Le fait que les positions du bateau en pêche ne sont enregistrées qu'à une fréquence maximale de cinq fois par jour, ne constitue pas une gêne considérable.

En effet, mon étude s'étale sur quinze ans et les zones fréquentées par les navires successifs sont vastes. Il était impossible, au départ, d'observer avec une très grande précision les secteurs de capture, les notes de ces carnets sont donc assez précises pour les résultats cartographiques souhaités.

Les autres informations, bien que moins essentielles, sont importantes : grâce aux relevés des noms des "permissionnaires", on connaît les périodes pendant lesquelles le second prend la barre, le commandant étant en congé, ce qui peut apporter un changement de zone de pêche.

L'amplitude de la marée influence aussi le choix du secteur fréquenté car le chalutier travaille toujours dans le sens du courant. La direction, la force du vent, l'état de la mer influent également sur le cap pris par le navire.

### 3) Utilisations des données pour la cartographie

Les positions du bateau constituent l'élément essentiel des données. Grâce à elles, nous pouvons retracer approximativement les parcours au jour le jour du navire en pêche.

Les données brutes sont exprimées soit en coordonnées Decca, soit en zones de quelques milles de côté qui ont un nom et des limites précises en coordonnées Decca.

La toponymie de ces lieux évoque la nature des fonds ("têtes de roche"), ou les épaves qui s'y trouvent, ou encore les espèces que l'on y pêche ("secteur à grondins", "Poulailler"- de yar vor- poule de mer-nom dusaint-pierre, en breton). Ces dénominations ont servi, à l'origine de code entre les navires bigoudens. Elles sont, aujourd'hui, connues de tous les marins fréquentant ces zones. (Cf fig. 1)

Le Decca, qui est un système de repérage hyperbolique par ondes hertziennes (Cf réf. Bibli n° 6, page 45), permet une précision de manoeuvre en mer de 50 à 200 mètres. La couverture des zones de pêche par ces ondes est matérialisée, sur carte, par un quadrillage composé de lignes rouges, vertes et violettes. Chacune d'elles est identifiable par une lettre et un chiffre. Les positions du bateau sont alors données par deux coordonnées correspondant à l'intersection de deux courbes facilement repérables sur "Carte Decca" (par exemple B36-F16).

Grâce aux renseignements offerts par les livres de bord, une cartographie relativement précise a été effectuée. Il s'agissait de faire la synthèse de nombreuses données (plusieurs positions du bateau par jour), pour arriver à la confection de cartes annuelles des trajets du chalutier en pêche. Les positions du navire, indiquées entre deux et cinq fois par jour, ne suffisent pas pour avoir une idée juste de la fréquentation des zones. Il a fallu établir, au jour le jour, les trajets du navire. La principale difficulté a résidé en la mise au point d'une méthode cartographique.

Castor

Kaiser

Parsons

Violon

Verdun

Triangle

Pièce - forme

Secteur  
à grands

Horizon

Trou de  
4h30  
palailler

Petites  
males  
Rédins

Trou de  
4h00

Têtes  
de roches

Carnac

Corail

ferroilles

SEIN

OUSSANT



Sur celles-ci, les points de convergence des trajets du navire en pêche sont peu nombreux. Ils sont aussi moins fréquentés que les secteurs les plus exploités durant d'autres années. Il fallait mettre en évidence les zones principales de pêche sur chaque carte. Je devais aussi cartographier tous les secteurs parcourus par le navire, même ceux traversés une seule fois dans l'année. Les cercles utilisés pour la représentation du nombre de passages du navire en pêche ne sont pas "proportionnels" mais j'ai estimé, après plusieurs essais, qu'ils restituaient le mieux possible la réalité de la fréquentation des zones de pêche. Ce choix est tel que l'on ne peut pas attribuer ces classes à la cartographie des lieux de pêche d'autres navires. Celui-ci est inspiré par la superficie totale exploitée par Mr LE QUEFFELEC, durant 15 ans, par la disposition et la quantité des principales zones de convergence de trajets du navire en pêche, et par le nombre de fois où elles sont traversées chaque année.

#### 5) Limites et perspectives d'un tel type de cartographie

##### a) limites .....

Compte tenu de la surface fréquentée les 15 dernières années (un rectangle de 270 km sur 200), il a fallu choisir une échelle relativement petite (1/430000) pour le format original de travail. Les cartes ont été réduites par la suite 2,7 fois pour pouvoir être insérées au mémoire (l'échelle est passée à 1/1162500). De ce fait, la définition cartographique n'est pas inférieure à 1 mille marin. Toutefois elle permet de réunir sur le même fond de carte toutes les zones fréquentées en 15 ans, tout en conservant une précision suffisante.

La légende manque peut être d'une classe. En effet, la classe supérieure regroupe les secteurs fréquentés 7 fois dans l'année et d'autres parcourus 10 voire 15 fois. Il était difficile de rajouter des rubriques si l'on voulait garder un bon résultat final. De nombreuses classes sont moins faciles à différencier du premier coup d'oeil.

b) perspectives  
.....

Ce travail permet de visualiser des zones de pêche avec précision. Grâce à ces cartes, on peut contrôler l'effort de pêche du navire étudié. En effet, un passage du bateau dans un secteur défini par le carroyage correspond à environ vingt minutes de chalutage. En choisissant un échantillon représentatif de plusieurs navires travaillant sur une même zone, on pourrait distinguer les secteurs en danger de surexploitation.

Bien sûr, les sources qui m'ont servi à la confection de ces cartes sont difficiles à obtenir. De plus, ces carnets n'ont pas été établis dans un but scientifique ; il en résulte, comme nous l'avons vu, un certain manque de rigueur cartographique.

Il est envisageable d'étendre une telle étude en lui donnant un caractère plus scientifique et en appliquant ma méthode cartographique à l'informatique. Pour cela, il faudrait obtenir des sources plus fiables. La collecte des données doit être réalisée avec la plus grande rigueur car l'ordinateur ne pourra pas prendre en compte d'autres facteurs que les positions du navire. La sélection des secteurs sera faite en fonction du nombre de données par jour. Compte tenu de la vitesse du navire en pêche (3 noeuds), il faudra, pour donner une précision suffisante aux cartes, 6 relevés par jour , à heures régulières. De cette manière, l'ordinateur n'aura pas à retracer les trajets du navire en pêche. Il définira des secteurs d'environ 12 milles de côté (0,1 degré : distance parcourue entre deux relevés) et il attribuera un point à chaque zone traversée. On règle de cette manière, les problèmes d'interprétation et d'adaptation des données, même si le résultat cartographique final est moins précis que le mien. Les positions devront être relevées en coordonnées géographiques (latitude et longitude) pour que le quadrillage utilisé pour la saisie de données soit adaptable à n'importe quelle zone de pêche. Un logiciel conçu pour trier des coordonnées Decca ne serait valable que pour des bateaux pêchant dans la zone Manche-Ouest, seul secteur couvert par ce système de repérage.

La collecte de données est le principal problème à résoudre. Celui de la mise au point d'un logiciel doit être résolu par un programmeur informaticien. L'idéal serait de disposer d'un système d'enregistrement des positions du navire directement branché sur le matériel de repérage du bateau. Un tel instrument existe déjà sur la plupart des unités de pêche (Le traceur Decca matérialise sur papier le parcours du navire à chaque instant).

Un organisme a été mis en place par certains bigoudens ("La banque des croches") devant permettre un échange des secrets concernant les zones fréquentées par les navires du quartier (roches, épaves, dangers pour le chalut). L'échec actuel de cette expérience montre à quel point ces bandes répertoriant tous les secrets des patrons sont confidentielles. Il serait probablement vain de les demander aux commandants du Guilvinec. Le problème des données résolu, on peut envisager une étude conséquente des zones de pêche et de leur exploitation ; ce qui pourrait aboutir à des mesures de préservation de secteurs bien connus et bien définis, en cas de surexploitation.

#### 6) Les campagnes de pêche.

La stratégie et la tactique de pêche d'un navire dépendent de la conjonction de facteurs techniques, économiques et sociologiques.

Pour prendre conscience des phénomènes liés au choix d'une zone de pêche, il était évidemment essentiel de connaître la réalité de terrain. Cela a été possible grâce aux campagnes de pêche effectuées en août 1985 et août 1986. La première année, mon embarquement sur le Kerflous n'a pas été motivé par une étude en cours mais par le désir de mieux connaître une activité qui m'avait toujours attiré. En 1986, ma démarche était plus liée à l'étude bien qu'elle fût réalisée un an auparavant. En effet, le commandant LE QUEFFELEC changeant de bateau, il m'a semblé intéressant de retrouver le même équipage qui passait d'un chalutier de type classique sur un navire plus moderne à pêche arrière.

Les informations que j'ai pu tirer de ces marées sont fondamentales. La tactique de pêche s'élabore au jour le jour ; sans ces sorties, je n'aurais sans doute pas compris la prééminence du rôle du commandant. Comme nous le verrons, lui seul prend les décisions, aussi bien pour le choix des zones de pêche que pour les changements à effectuer sur le train de pêche. Il était aussi important de connaître les techniques de pêche utilisées sur le navire.

A bord du Kerflous, j'ai participé aux manoeuvres de "virage de chalut". De cette manière, j'ai pu comprendre le rôle de chacun des marins, observer les modifications opérées à chaque traict sur le train de pêche (en particulier lorsque les captures sont médiocres).

Nous verrons que le matériel change en fonction des zones fréquentées. Enfin, ces périodes m'ont permis de bien connaître les marins de l'équipage, ce qui a facilité mon enquête par la suite. Par ces rencontres régulières, j'ai obtenu de nombreux renseignements.

## B) LES SOURCES NE PROVENANT PAS DU KERFLOUS

### 1) Les sources économiques

Un chalutier hauturier est une entreprise quasi-industrielle. Dans les sens où les moyens investis pour l'acquisition du navire, du matériel, sont très importants (le Kerflous II a coûté 6,1 millions de francs, l'écho-soudeur qui l'équipe vaut 200 000 F., un chalut 50 000 F.), mais la gestion de l'entreprise est artisanale. Hormis les subventions du F.E.O.G.A. ou des organismes d'état, le capitaine du navire a apporté tous les fonds. Il assure la gestion de l'entreprise et les risques. Au Guilvinec, la quasi-totalité des armements sont similaires. Seul l'Armement Bigouden, structuré en société anonyme, possède plusieurs unités (7 en 1987). Il existe aussi des Sociétés de quirataires souvent organisées au sein d'une même famille. Toutefois, ce type d'association tend à disparaître. Les patrons peuvent arriver à rembourser leurs emprunts sans faire appel aux fonds plus ou moins occultes de tiers, grâce aux aides des armements coopératifs, des sociétés de gestion et grâce aux prêts bonifiés du Crédit Maritime.

(voir annexe 2 : cf réf. Bibli n° 5, p 31 à 34)

Il était nécessaire de considérer l'environnement économique dans lequel le navire est plongé, de connaître sa production. La stratégie de pêche a pour but l'obtention du meilleur chiffre d'affaires, par une spécialisation (poisson de qualité, langoustine, poisson industriel).

Les statistiques de la halle à marée du Guilvinec m'ont permis d'examiner la production du Kerflous. Elles se présentent sous deux formes : d'une part, les données synthétisées concernant les productions portuaires, d'autre part, les statistiques présentant les captures respectives de chaque navire sous la forme de fiches de vente.

Après chaque marée, la production du Kerflous est vendue par lots de caisses de 20-25 kg ou 40-50 kg sous la criée du Guilvinec. Généralement, ces lots sont homogènes, c'est-à-dire qu'ils regroupent des casiers contenant la même espèce de poisson. Ils sont vendus aux enchères aux mareyeurs. Le prix moyen au kilo de poisson varie en fonction des quantités proposées à la vente. La production subit les lois du marché. Une fois que le poisson est étalé sous la criée, le producteur ne peut plus intervenir, le prix du poisson est fixé sans son accord. Le crieur, qui dirige les ventes, fixe un prix de base pour chaque lot qu'il détermine en fonction des besoins des acheteurs. S'il trouve plusieurs mareyeurs intéressés, il fait monter les enchères. Au contraire, lorsqu'il ne trouve pas d'acheteur potentiel, il fait baisser le prix du lot jusqu'à un seuil minimal fixé par l'organisation de producteurs. Au-dessous de ce prix, le lot est retiré de la vente, le vendeur est indemnisé par l'O.P.O.B., si toutefois il en fait partie. Les fiches d'achat regroupent toutes les informations concernant la vente de la production : espèces, quantités, prix du lot, nom de l'acheteur.

Les fiches de vente ont demandé un travail de synthèse pour parvenir à la réalisation de graphiques représentant les productions : la proportion de chaque espèce dans le tonnage annuel, leur part dans les chiffres d'affaires annuels. Les données statistiques concernant la production portuaire, déjà synthétisées, ont demandé moins de travail et permis l'élaboration de schémas du même type, et donc comparables aux précédents. De cette manière, les particularités de la stratégie de pêche du Kerflous par rapport à celle des autres unités du Guilvinec peuvent être mises en évidence.

Ici encore, le traitement des données a posé quelques problèmes. Les fiches de vente sont archivées pendant 10 ans seulement (1976-1985). Les statistiques de pêche du Kerflous ne m'ont pas permis de faire correspondre les captures avec les zones de pêche, où elles ont été effectuées, pour la période 1971-1975. De plus, l'archivage étant parfois défectueux, je n'ai pas toujours retrouvé toutes les fiches de vente du navire pour la période 1976-1985. Il manque les renseignements concernant les campagnes suivantes :

9 décembre au 20 décembre 1980, 16 février au 24 février 1981,  
8 septembre au 19 septembre 1981, 26 octobre au 8 novembre 1984,  
12 novembre au 26 novembre 1984, 4 décembre au 17 décembre 1984.

Ces six marées, pour lesquelles il manque des données, n'ont pas influencé gravement mes graphiques ; les figures (8) et (m) représentent des proportions, les pourcentages ne sont pas gravement affectés par ces manques. Les figures (35), (36), (37) et (38) concernent les zones de pêche ; elles ne sont pas, non plus, gravement perturbées. Ces schémas n'ont pas été réalisés essentiellement pour montrer les tonnages réalisés, mais pour examiner les réactions du commandant en fonction de la richesse des zones exploitées. Les statistiques restent exploitables en prenant quelques précautions. L'exploitation de ces données, pour les figures (9) (10) concernant les productions annuelles du Kerflous, par espèces, est plus délicate. Les courbes au niveau des années 1981 et 1984 peuvent être sujettes à caution. Il conviendra donc de s'en méfier.

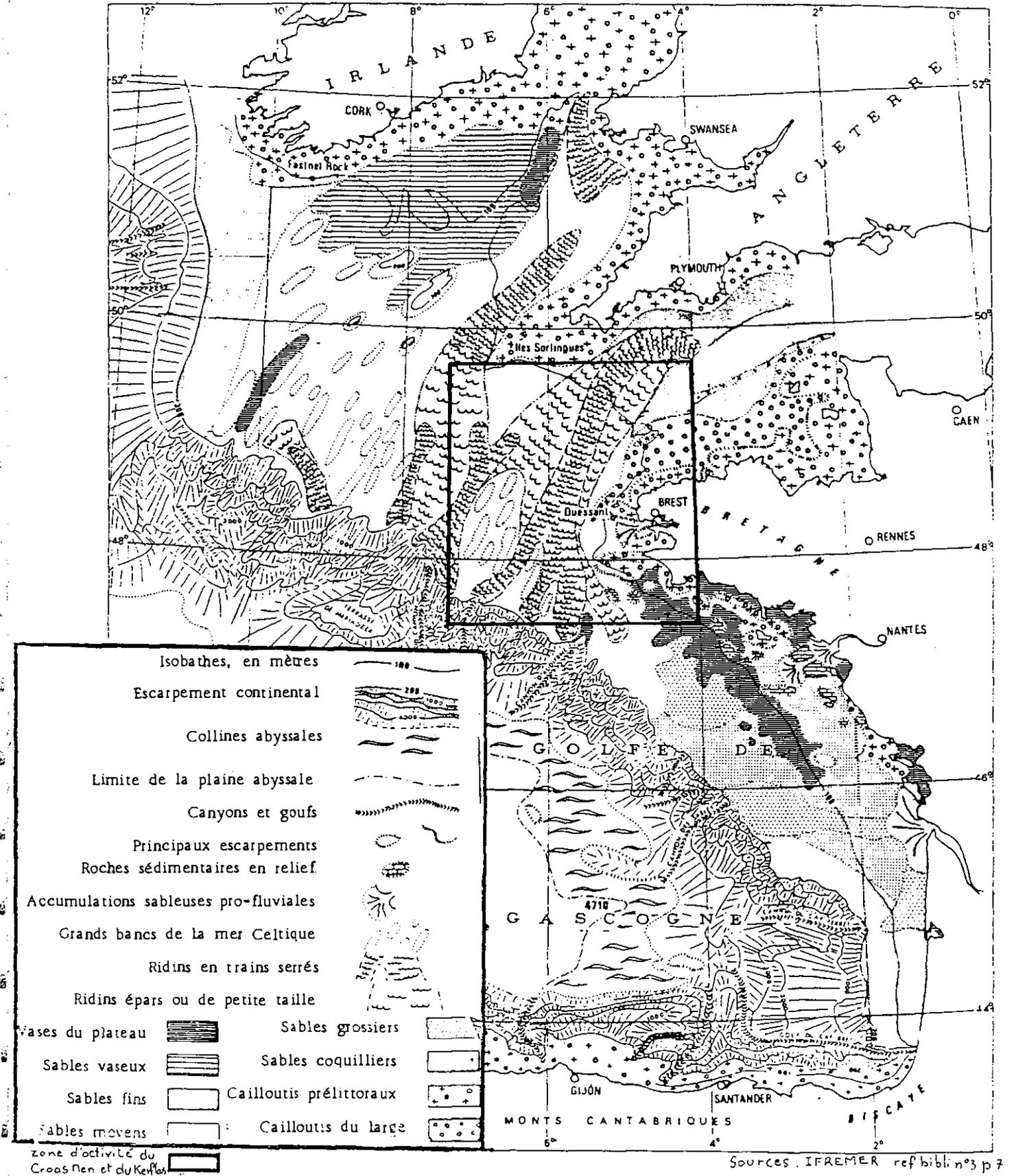
En plus des problèmes d'absence de données, il existe un point délicat : celui de l'évaluation des quantités de poisson. En effet, la production est vendue par caisses plus ou moins grandes, suivant les espèces. L'églefin, le merlan, la cardine, le grondin, le saint-pierre, l'encornet, le merlu, le lieu, les poissons plats, sont vendus en caisses de 20 kg. La julienne, la baudroie, les squales, les raies, le cabillaud, le lieu noir sont vendus en caisses de 40 kg. Toutefois le remplissage des caisses est inégal : certaines d'entre elles contiennent 15 kg, d'autres 25 ou 35 à 45 kg. Statistiquement, on peut considérer que les moyennes se situent à 20 et 40 kg.

La plupart des lots sont, comme je l'ai dit, homogènes. Pourtant s'agissant des squales, raies, juliennes, cabillaud, lieus noirs, il arrive qu'ils soient vendus ensemble sous l'appellation "chaudraie". Je n'ai donc pas pu les différencier dans les graphiques. Cela ne présente pas un grave inconvénient pour l'étude car il ne s'agit pas de faire une enquête écologique.

## 2) Les sources de diverses origines

Il a fallu appréhender le cadre sociologique et technique dont fait partie le Kerflous, pour saisir les facteurs qui influencent la tactique et la stratégie de pêche du navire. J'ai donc été conduit, dans le courant de cette étude, à mener des enquêtes auprès des fournisseurs du commandant du Kerflous (Cf fig. 37), auprès de son équipage, auprès de ses collègues. C'est finalement en contactant





Golfe de Gascogne et Mer Celtique, schéma géomorphologique.  
1/5 000 000. D'après PINOT.



## II PRESENTATION DES FACTEURS INFLUENÇANT LE CHOIX DES ZONES DE PECHE

Avant d'entrer dans le détail de la stratégie et de la tactique de pêche, il est nécessaire de présenter tous les facteurs qui ont influencé les orientations prises par Mr LE QUEFFELEC durant les quinze années que couvre mon étude : le cursus professionnel du commandant, la technique de pêche, l'équipage, la zone fréquentée, la production du navire, doivent être décrits car ils aideront à mieux comprendre le processus d'exploitation des zones de pêche suivi par le Croas-Men et le Kerflous de 1971 à 1985.

### A) LA ZONE DE PECHE ET LA TECHNIQUE DE PECHE

#### 1) Présentation de la zone de pêche

La zone de pêche fréquentée pendant les quinze années couvertes par l'étude est située en mer Celtique, elle est vaste de 54 000 km<sup>2</sup>. Sa situation géographique est indiquée sur la figure (3). La carte bathymétrique (fig. 4) montre que le plateau continental descend en pente douce jusqu'à un premier talus situé au sud-ouest de la zone à environ - 130 mètres, aux limites de grands bancs de sable orientés NE-SO. Plus encore vers le sud-ouest, on atteint le talus continental à - 200 mètres. La zone fréquentée pendant quinze ans s'étage dans des profondeurs allant de - 100 mètres au nord de Ouessant à - 250 mètres au bord du plateau continental.

Les changements des zones de pêche effectués pour le Croas-Men et le Kerflous sont à replacer dans un contexte général d'exploitation des navires bigoudens, évoqué par la suite.

De manière générale, le secteur a mauvaise réputation à cause de la configuration des fonds. Dans de nombreux endroits, et en particulier à l'ouest d'Ouessant et dans l'entrée de la Manche, il y a des couches peu épaisses de sédiments, accumulés en ridins serrés. (Cf fig 3)

Elles sont souvent décapées par les violents courants de marée. La roche sous-jacente est alors découverte, ce qui rend le chalutage difficile. Le sud et le sud-ouest de la zone sont plus fréquentables que le secteur nord-ouest où des buttes de sable imposantes succèdent aux secteurs de roche nue. Aux accidents naturels, viennent s'ajouter les nombreuses épaves qui gisent sur ces fonds.

Le secteur est largement ouvert sur l'océan et reçoit toutes les perturbations atlantiques en provenance de l'est et du sud-ouest.

(Cf fig. 4).

Elles ont été causes, dans le passé, de nombreux naufrages. Beaucoup de combats navals se sont déroulés dans ces parages. Autant que les roches mises à nue et que les buttes de sable, les carcasses de navires coulés représentent des dangers pour les chalutiers.

## 2) La technique de pêche

Dans la zone de pêche décrite plus haut comme dans toute la Mer Celtique, la technique de pêche la plus employée et la plus efficace est celle du chalut.

Chacun connaît le principe de fonctionnement de cet engin : c'est un filet en forme de poche que les navires tractent, soit sur le fond (c'est un chalut de fond), soit "entre deux eaux" (c'est un chalut pélagique). Le Croas-Men, le Kerflous I et le Kerflous II n'ont jamais utilisé de chalut pélagique. Pour mieux comprendre l'importance des modifications opérées pendant quinze ans sur le chalut, il est nécessaire de détailler les différentes parties de celui-ci et d'expliquer leur utilité. La figure (5) nous montre la position d'un chalut en pêche et les principales pièces qui le constituent.

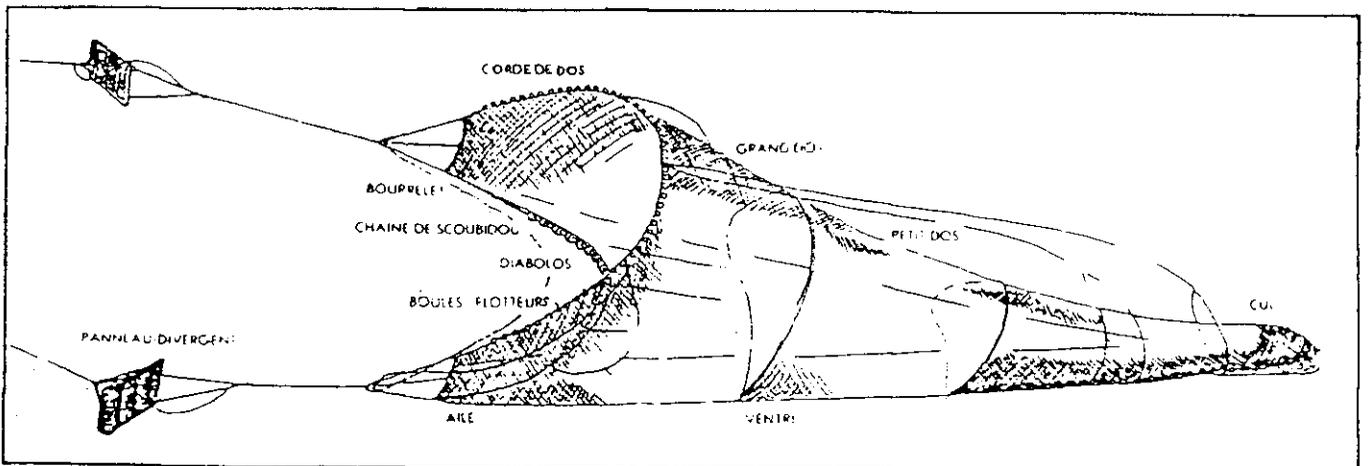


Figure (5) - Source : réf. Bibli n°4, page 8.

- Les panneaux : situés à l'avant du chalut, ils assurent l'ouverture latérale de celui-ci en plus du lest qui permet à l'engin de se maintenir au fond. Leur taille, leur poids, leur forme est variable suivant la puissance du bateau, les zones fréquentées. Les panneaux utilisés actuellement par le Kerflous II sont de type classique : rectangulaires, en bois sauf pour la partie inférieure (une semelle d'acier) ; ils pèsent 550 kg chacun. La configuration des fonds fréquentés par le navire est telle que des panneaux sophistiqués (profil hydrodynamique) n'ont aucune utilité car ils sont chahutés sur des fonds cahotiques. Ceux-ci progressent sur le fond à environ 100 mètres du chalut, obliques par rapport à la route du bateau. Leur orientation opposée écarte les ailes du chalut l'une de l'autre.
  
- Corde de dos et bourrelet : La corde de dos et le bourrelet forment le squelette du chalut. La partie supérieure de celui-ci vient se fixer sur la corde de dos ("corde de bête"), le ventre est attaché au bourrelet. Tant que l'on ne touche pas à ces deux parties de l'engin, on peut tout modifier. La longueur de la corde de dos caractérise le chalut : nous parlerons du 22 m J Q (22 mètres étant la longueur de la corde de dos). Le bourrelet est garni de rondelles de caoutchouc dur qui le couvrent sur toute sa longueur.
  
- Les ailes, le dos, le ventre, le cul: Ce sont les différentes parties du filet. Les ailes, situées sur les parties latérales antérieures du chalut, prolongent l'action des panneaux ; elles n'ont pas un rôle direct dans la capture du poisson. Elles permettent aussi l'ouverture latérale de l'entrée de l'engin.

...

De plus, elles canalisent le poisson vers l'intérieur de la poche. Le dos correspond à la partie supérieure du filet. La superficie est supérieure à celle du ventre (la partie inférieure), ce qui permet l'ouverture verticale de l'engin sans toutefois la provoquer. Le poisson piégé s'entasse dans le cul - véritable "cul de sac" - . C'est la seule partie du chalut dont le maillage est réglementé. (Sur le Kerflous, il est actuellement de 85 mm). Le chalut remonté à bord, on "largue" le cul en libérant la corde qui ferme cette poche et le poisson tombe sur le pont.

- Le scoubidou,  
les diabolos,  
les bouées

: La chaîne de scoubidou est située tout à fait à l'avant de la poche. Elle racle le fond pour "soulever" le poisson ensablé qui est happé ensuite par le chalut. Employé à partir du milieu des années 1960, au Guilvinec, le système a permis d'accroître considérablement les captures de poisson démersal (lotte, cardine, poisson plat ). Les diabolos et les flotteurs assurent l'ouverture verticale du chalut. Les diabolos fabriqués en caoutchouc lourd, servent de lest comme les rondelles entourant le bourrelet. Suivant la nature des fonds, les diabolos sont plus ou moins utiles. Leur forme de roue d'environ 30 cm de diamètre, est étudiée pour permettre au chalut de passer sur les fonds accidentés. Plus le secteur est difficile, plus les diabolos sont nombreux, plus on équipe la corde de dos de flotteurs (bouées) ; ce qui agrandit l'ouverture verticale de l'entrée du chalut. Suivant les espèces visées, le commandant fait mettre plus ou moins de bouées : très peu pour la langoustine, beaucoup pour les espèces démersales.

...

A chaque zone de pêche, à chaque navire, correspond un type de chalut particulier. L'engin utilisé est révélateur de l'expérience du commandant. Plus celui-ci connaît l'espace qu'il exploite, plus le chalut est adapté au type de pêche qu'il pratique.

La mise au point du chalut se fait grâce à la collaboration des fournisseurs. Le patron indique les modifications à effectuer à l'entreprise LE DREZEN. Une fois le prototype achevé, le train de pêche n'est pas modifié de façon fondamentale tant que le navire travaille dans le même secteur. Les chaluts sont fabriqués en série. De légers changements sont effectués par les marins eux-mêmes, pendant les marées. Petit à petit, il arrive ainsi que le chalut soit transformé.

#### B) LE PATRON, SES NAVIRES, SON EQUIPAGE

##### 1) Le cursus de Mr LE QUEFFELEC, ses différents navires

La manière dont le commandant a appris son métier, et les différents navires commandés, ont influencé fortement le choix des zones de pêche qu'il a fréquentées.

Né en 1939, Mr LE QUEFFELEC a commencé sa carrière comme mousse à 14 ans, sur "Le lilas blanc", le bateau de son frère. Il est resté sur ce navire jusqu'à l'âge de vingt ans. Après son service militaire (1962), il embarque sur le "Nominoë", autre chalutier côtier. Au bout d'un an, il doit rester à terre, malade, pendant une autre année. Il obtient, par dérogation, l'autorisation de suivre les cours et de passer, coup sur coup, les examens de lieutenant et de patron de pêche. Muni de ces diplômes, il embarque, pendant 3 ans, sur le "Jean de La Lune", un hauturier en fer, comme second. Il n'a pas toutefois l'occasion de remplacer le commandant. Son apprentissage de patron commence à la barre du "Penfret", pendant deux mois, au bout desquels le navire est immobilisé pour changement de moteur. Il remplace alors le patron du "Languivoa" et reprend la barre de son ancien navire lorsque celui-ci est prêt. Ce bateau se révèle peu performant et Mr LE QUEFFELEC change à nouveau de navire .

Le port du Guilvinec, à cette époque, est en plein essor (Cf fig. 6). Les mareyeurs qui manquaient de marchandise ont créé des armements, acheté des bateaux qui explorent le Golfe de Gascogne (Cf fig. 7). Grâce à Mr DONARD (voir annexe 1), un mareyeur venu de Concarneau et qui a été le principal acteur de renouveau, Mr LE QUEFFELEC trouve les quirataires qui achèteront pour lui le *Cras-Men*.

PRINCIPALES ESPECES CAPTUREES  
(PAR LES NAVIRES BIGOUDENS)

ANNEE	MAQUEREAU	SARDINE	THON	POISSON de Chalut	CRUSTACES	LANGOUSTINE
1938	1 587	1 500	123	3 200		1 468
1945	466	981		8 548		680
1946	2 126,06	1 175	36	6 400		886
1947	2 151	3 196	26	7 557		
1948	3 043	2 362	82	6 400		467
1949	5 009	2 095	449			
1950	6 795	2 814	440	6 900		870
1954	1 528	2 840	793	9 558	706	
1955	1 939	1 290	1 398	8 900		
1956	2 201	5 540	1 327	8 590		
1957	3 280	1 120	2 554	8 500		
1958	706	2 648	1 239	8 500		
1959	890	1 971	2 705	9 100		
1960	1 345	810	2 052	10 500		
1961	1 431		2 012	11 500		
1962	391	2 078	2 675	10 700		
1963	2 783	948	1 453	9 353		
1964	1 733	581	1 890	9 339		1 453
1965	1 977	468	2 134	10 004		1 048
1966	1 480	666	2 178	12 923		1 849
1967	2 426	1 337	2 097	13 816		1 505
1968	751	3 286	1 908	12 545		2 058
1969	1 511	795	1 649	15 241		4 159
1970	1 963	775	644	17 163		3 671

SOURCES : ref bibli n° 13 p. 115 (IFREMER - CEAST 1985)

\*) Poisson de chalut : Merlu, lotte, limande, sole, grondin, dorade, St Pierre, lieu, julienne

Figure : ( 6 )

EVOLUTION DE LA FLOTTILLE BIGOUDENE

	1950	1955	1956	1957	1960	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
0 à 10 tonneaux	698	488	472	483	447	430	377	373	356	307	330	348	346
11 à 25 tonneaux	179	210	197	180	169	147	146	137	122	114	107	105	99
26 à 50 tonneaux	66	9	121	131	157	177	198	194	198	203	211	216	224
50 à 100 tonneaux	-	-	-	-	15	12	12	13	16	14	10	11	10
+ de 100 tonneaux	-	-	-	-	-	4	10	14	19	17	16	15	15
T O T A L	943	797	790	794	788	766	745	731	711	655	682	695	694

Figure (7)

SOURCE : ref bibli n° 13 p 111 (IFREMER - CEAST 1985)

...

Il fournit d'ailleurs une petite part des capitaux ainsi que le mécanicien, Mr GOUZIEN, qui restera son associé jusqu'à devenir lui-même patron du "Frankiz" (1983). C'est l'époque de la pêche dans le "Golfe", pendant laquelle le commandant parfait sa formation. L'entreprise est très rentable, le bateau est l'un des meilleurs du port.

Lorsqu'en 1973, il achète le "Kerflous" pour son propre compte, ce n'est pas parce qu'il ne peut trouver de financement extérieur, au contraire. Il faut voir ici le désir de n'avoir de comptes à rendre à personne et aussi la volonté de garder pour lui les fruits de son travail. Le navire est un chalutier de 31 mètres, équipé d'un moteur "lourd" de 510 chevaux ; il a été construit en Hollande, en 1964, pour le compte d'armateurs lorientais qui pensaient le faire travailler dans les zones Nord-Irlande et Ouest-Ecosse. Assez vite, il s'est révélé trop petit pour cela. Par contre, il paraît tout à fait adapté aux zones de pêche que Mr LE QUEFFELEC à l'intention d'exploiter (Ouest-Ouessant). Acheté à prix intéressant (environ 400 000 F.), il a été vite amorti. L'entreprise était très florissante et les impôts furent très lourds (environ 320 000 F. dont l'Impôt sur les Grandes Fortunes, en 1982). Incontestablement, c'est dans le but d'avoir moins d'impôts à payer que Mr LE QUEFFELEC pense à changer de bateau, dès le début des années 80. Et puis, nous sommes à l'époque où le système classique de pêche par le côté tend à être remplacé, au Guilvinec, par la "pêche par l'arrière", ce qui permet de couvrir le pont, assurant ainsi un abri à l'équipage pendant les manoeuvres. Les hommes rechignent de plus en plus à travailler à toute heure du jour et de la nuit, par tous les temps et, quelle que soit la saison, à découvert. Rares sont ceux qui peuvent prétendre garder un équipage performant avec de telles conditions de travail.

Deux voies s'offrent à lui. D'abord la couverture du pont de son bateau et sa transformation en "pêche par l'arrière" ; c'est une opération très onéreuse et finalement peu satisfaisante car la coque et le moteur du Kerflous n'en valent pas la peine. Il pense aussi à la mise en chantier d'un nouveau bateau. Très vite, il penche pour cette deuxième solution, très intéressante financièrement.

Le navire a coûté 6,1 millions de francs mais il a bénéficié d'une subvention de 25 % du F.E.O.G.A. en vendant le Kerflous hors de la communauté européenne (Le bateau, immatriculé à Chypre, travaille pour un armateur Grec dans l'Océan Indien), et d'une subvention nationale de 25 %. Etant donné l'allègement fiscal apporté par le remboursement des prêts souscrits, on peut dire que la construction de ce bateau est une excellente opération financière. (Cf réf. Bibli n° 5, annexe 2). D'aucuns ont pu s'étonner qu'à son âge, Mr LE QUEFFELEC se lance dans une telle opération. On peut voir, au contraire, que c'est une action très réfléchie, que nous avons à faire à un chef d'entreprise qui ne se contente pas, comme il l'aurait sans doute fait il y a vingt ans, de faire le plus possible de "mises à terre" ; il a appris à gérer son affaire, il essaie de pêcher suffisamment sans avoir trop d'impôts à payer.

Le nouveau bateau est de conception différente des précédents ; il mesure 24 mètres seulement mais ses performances motrices sont semblables. Les différences viennent surtout des conditions de travail. Les marins travaillent à l'abri et un enrouleur permet d'éviter la fastidieuse et parfois dangereuse opération qui consistait à ramener à la main le cul du chalut vers le bateau. Même si la couverture du pont présente parfois des inconvénients (les marins ont moins de place pour étaler le chalut quand il faut le réparer), elle a permis une nette amélioration de la sécurité de l'équipage.

On peut penser que le navire est conçu pour travailler dans les mêmes secteurs que les précédents. Il est construit sur le modèle des "Bara", navires mis au point initialement par les Chantiers GLEHEN du Guilvinec pour l'Armement Bigouden et lancés à partir de 1980, pour travailler dans les mêmes secteurs que le Kerflous. L'originalité du navire vient de la machine : Mr LE QUEFFELEC a équipé son bateau d'un moteur DEUTZ de 750 CV qu'il a choisi pour sa puissance et sa sobriété. On verra plus loin qu'il ne faut pas exclure cependant la possibilité d'exploitation de nouvelles zones.

## 2) L'équipage

L'effectif de l'équipage concerné a varié de 10 hommes sur le Croas-Men à 7 sur le Kerflous en 1985. Les progrès techniques

évoqués plus haut ont permis une réduction de l'effectif. De plus, les marins sont plus expérimentés que dans le passé. Sans être plus diplômés, ils sont plus performants car plus âgés que ceux employés dans le passé. L'équipage du Kerflous avait d'ailleurs une moyenne d'âges élevée par rapport à celle d'autres bateaux, en 1985 : environ 39 ans (l'équipage le plus jeune étant celui du "Yoké" : 22 ans). Le niveau de qualification n'est pas le même pour tous. Depuis 1974 et jusqu'en 1984, l'équipage est composé d'un mousse, de deux matelots, de deux boscos, d'un mécanicien, d'un second et du patron. En 1985, le mousse est parti et n'a pas été remplacé ; et, comme depuis 1975, à chaque marée et par roulement un homme reste à terre en congé, c'est avec un effectif réel de 6 hommes que le navire travaille.

Le patron est le seul a décidé de l'engagement d'un membre de l'équipage. Il est plus ou moins influencé par son entourage (amis, parents) quand il s'agit d'embaucher un matelot, mais les postes à grande responsabilité sont confiés en fonction de la qualification des postulants (le second, le mécanicien, les boscos). Le licenciement d'un membre de l'équipage est extrêmement rare. Généralement lorsqu'un marin s'en va, c'est de son propre gré ; il pense avoir trouvé un meilleur engagement. Mr LE QUEFFELEC a employé ces 17 dernières années 4 seconds, 2 mécaniciens, 6 boscos. Les seconds ont tous quitté l'équipage pour commander leur propre navire ; le 1er mécanicien a lui aussi fait construire un bateau. Les boscos ont parfois suivi les seconds quand ceux-ci s'en allaient.

a) le rôle de chacun  
.....

Les boscos sont chargés de diriger toutes les modifications du train de pêche, ordonnées par le patron, et de glacer le poisson. Ce sont des postes de confiance dont dépend en partie la quantité de poisson capturé et la vente de la production (si les modifications du train de pêche sont mal effectuées, le bateau pêchera moins ; si le poisson est mal glacé, il ne se vendra pas bien). Les marins qui occupent ces charges sont en général les plus expérimentés de l'équipage.

Le mécanicien est responsable du moteur et de tout le matériel mécanique et électronique. Il participe également au travail sur le pont.

Le second remplace le patron quand ce dernier est en congé. En temps normal, il occupe un poste de matelot.



déchargement), l'armateur prend 55 % de la masse globale. Ce qui reste est divisé en parts : le mousse touche 3 quarts de part, les matelots 1 part, le membre de l'équipage en congé touche 1 part quelque soit son rang, un bosco 1 part un quart, le mécanicien 1 part et demie, le commandant deux parts. Quand Mr LE QUEFFELEC est en mer, il perçoit donc 55 % de la masse nette plus deux parts. Quand il est en congé, la part du commandement revient au lieutenant. Les frais occasionnés par le remplacement ou la réparation du matériel ou l'entretien du navire sont à la charge de l'armateur (16 % du chiffre d'affaires, soit environ 25 % de la part de l'armement) (Cf ref. Bibli n° 10, page 22).

L'équipage n'intervient directement ni dans la stratégie, ni dans la tactique de pêche. Toutes les décisions sont prises par le patron "seul maître à bord". Un commandant ayant un équipage médiocre ne se risquera pas dans des zones méconnues, dangereuses pour le chalut. Généralement, il calcule ses risques en fonction des capacités techniques de ses hommes. La prise de risque du patron dépend beaucoup de la capacité de son équipage à réparer le chalut. De bons boscos et de bons matelots peuvent réparer un chalut très endommagé en un minimum de temps. Vite réparé et vite remis à l'eau, il redevient productif. Il n'y a pas de "bon bateau" sans "bon équipage".

Par ailleurs, le mécanicien est souvent le seul apte à juger de la gravité d'une panne, et les boscos doivent pouvoir effectuer les réparations ou les légers changements du train de pêche de leur propre chef. La position du second est plus originale : simple matelot quand le patron est là, il est commandant quand l'armateur est en congé, avec tout pouvoir de décision. Ainsi, en plus de la part de commandement dont il bénéficie alors, il trouve l'occasion de se former sur le tas et de se préparer à commander son propre bateau. Le système profite aux deux parties. Le patron peut rester à terre pendant que son navire travaille. Il bénéficie également de l'expérience acquise par son second quand celui-ci a exploré de nouvelles zones.

Comme on le voit, il est nécessaire, pour un patron, d'avoir un bon équipage. S'il veut le garder, il doit réussir. Il n'y a pas de contrat écrit et jusque ces derniers temps, où il y a eu quelques procès pour licenciement abusif, le patron pouvait licencier un marin quand il le voulait et celui-ci pouvait quitter le bateau sans préavis.

Un commandant sur qui la "malchance" s'acharne, perd ses hommes et les remplace comme il le peut ; ce qui n'améliore pas sa production.

### C) LA PRODUCTION

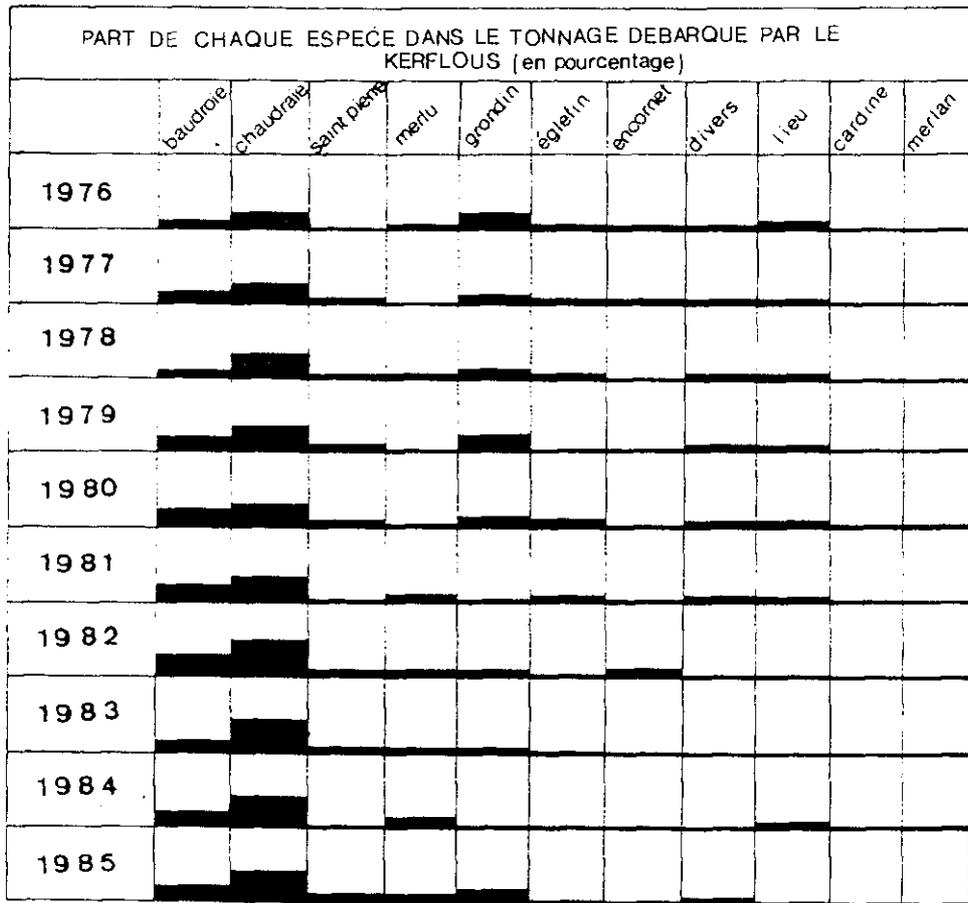
Les différentes espèces capturées par le Kerflous, leur part dans les tonnages et dans les chiffres d'affaires annuels, donnent de bonnes indications sur la stratégie de pêche. En effet, les captures réalisées par le bateau sont différentes par leur composition et en quantité de celles des autres navires. En comparant ces prises avec celles réalisées par tous les navires guilvinistes, on peut appréhender les originalités de la stratégie de pêche du Kerflous.

#### 1) Les différentes espèces capturées, l'influence des tonnages sur le chiffre d'affaires.

Etant donné sa taille, (le Kerflous est l'un des plus gros navires du port) le bateau de Mr LE QUEFFELEC fait partie des plus gros producteurs du Guilvinec. Toutefois, les tonnages débarqués ne sont pas ce qui caractérise le mieux la production du Kerflous, mais la qualité du poisson qui la compose.

La figure (8) montre la part des différentes espèces dans les tonnages annuels et indique que les espèces capturées en plus grande quantité sont : la "chaudraie", la lotte, le grondin; le merlu, le saint-pierre, le lieu jaune, l'églefin, l'encornet représentent aussi une part conséquente des tonnages réalisés. La cardine, le merlan peuvent être considérés comme des prises secondaires.

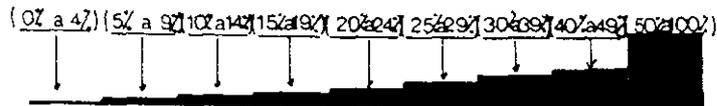
On peut noter, entre 1976 et 1985, une évolution dans la composition des tonnages annuels. Jusqu'en 1980, les tonnages de chaque espèce sont représentés harmonieusement dans les captures totales. En 1981 et 1982, on remarque un brusque déséquilibre. La "chaudraie" et la lotte fournissent plus de la moitié des tonnages débarqués ; la part du grondin a considérablement diminué. Jusqu'en 1981, les tonnages d'églefins représentaient un pourcentage important des captures (près de 10 %) ; leur part chute en 1982. A partir de 1983, un rééquilibrage se produit, sans doute consécutif à la baisse des tonnages de lotte (Cf fig. 9 et 10). Les prises de merlu prennent beaucoup d'importance, celles de grondin reprennent

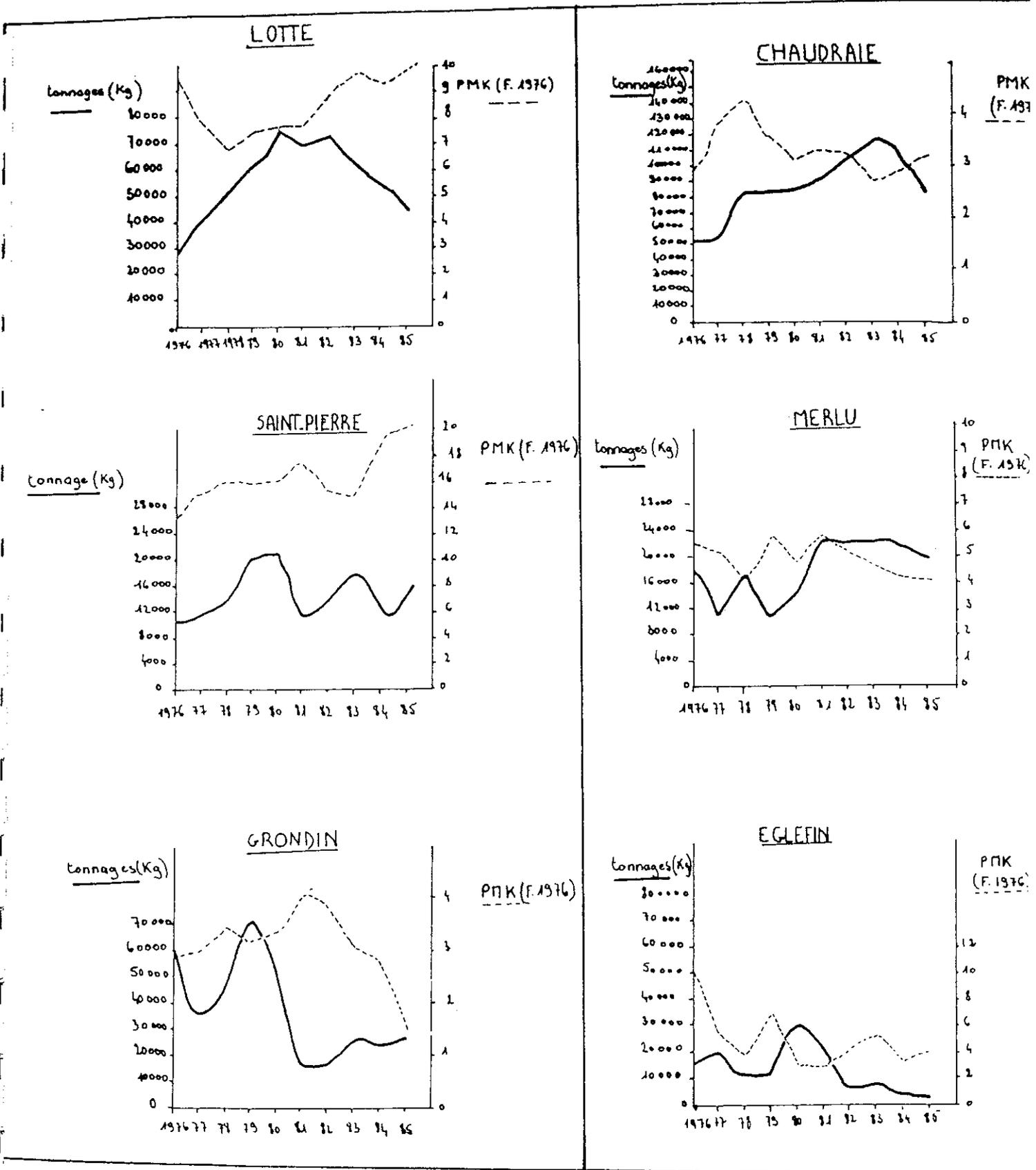


sources: feuilles de vente du Kerfious

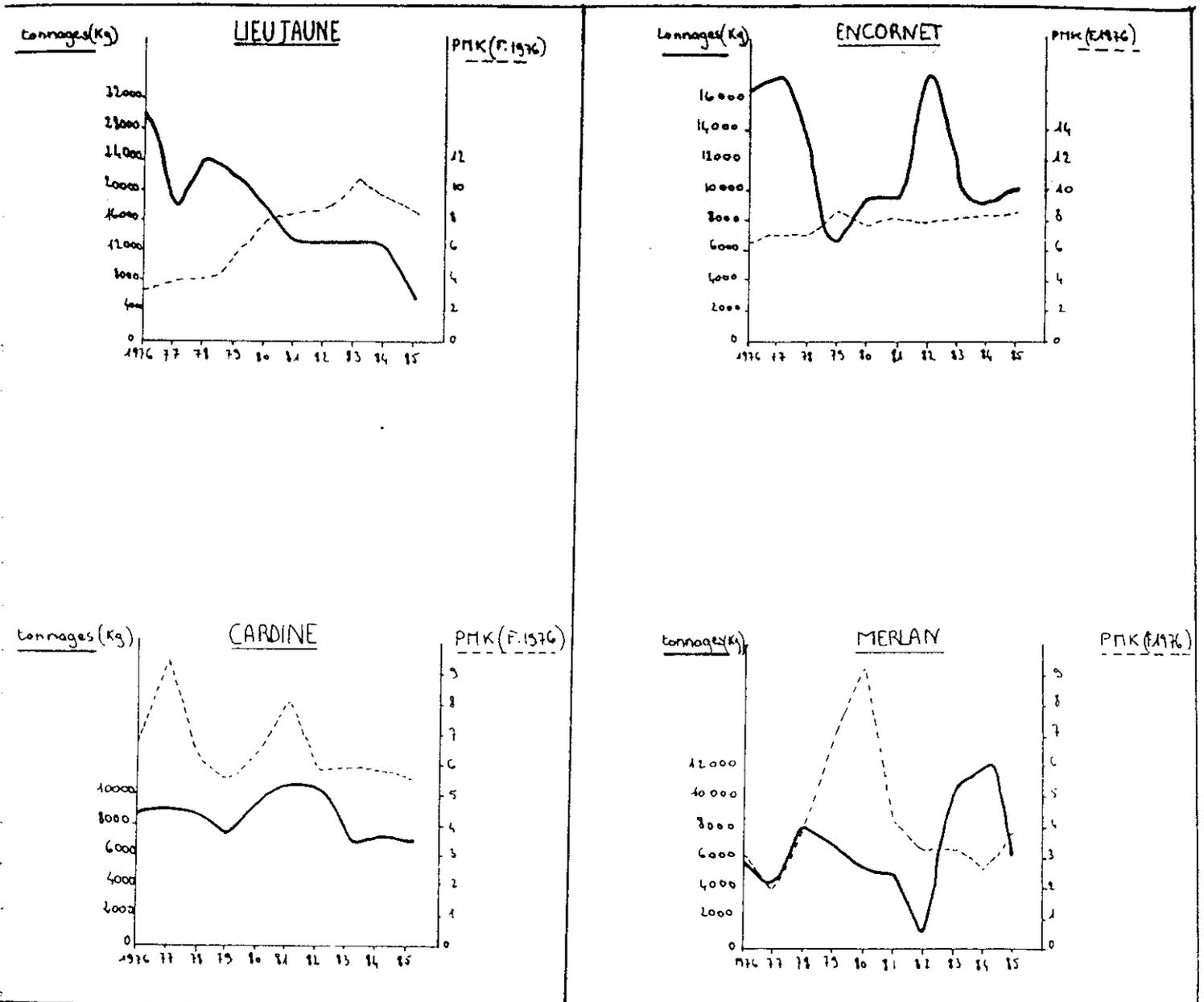
figure: ( 8 )

Légende





tonnage et prix moyen au kilo en Franc constant 1976 d'espèces vendues par le Kerflous



tonnage et prix moyen au kilo en Franc constant 1976 d'espèces vendues par le Kerflous

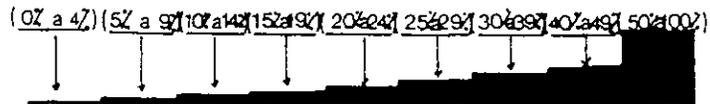
Sources: Feuilles de vente du Kerflous Figure: (10)

PART DE CHAQUE ESPECE DANS LE CHIFFRE D AFFAIRE DU KERFLOUS (en pourcentage)											
	baudroie	chaudraie	saint pierre	menu	grondin	égletfin	encornet	divers	lieu	cardine	merlan
1976											
1977											
1978											
1979											
1980											
1981											
1982											
1983											
1984											
1985											

sources:feuilles de vente du Kerflous

figure: (11)

Légende:



L'observation de la figure (11) montrant la part de chacune de ces espèces dans les chiffres d'affaires annuels, permet de définir celles qui sont réellement les plus importantes pour l'entreprise : la lotte, la "chaudraie", lesaint-pierre, le merlu. Ici, on remarque moins de brusques variations. En fait, quand la part d'une espèce diminue dans les tonnages totaux débarqués, c'est qu'elle est pêchée en moins grande quantité ; les lois du marché font alors que son prix moyen au kilo augmente ; sa part dans le chiffre d'affaires annuel diminue moins que sa part dans les tonnages.

Les graphiques de production moyenne annuelle, en kg, par jour de mer, (Cf fig. 9 et 10) peuvent nous permettre d'affiner l'observation. On remarque que "1980" et "1982" correspondent aux captures maximales de lotte. "1980" correspond aussi au maximum de captures de cette espèce pour le port du Guilvinec (Cf fig. 14). L'augmentation des tonnages capturés, en plus de la hausse des prix, en fait l'espèce principalement visée par le Kerflous. A partir de 1982, les tonnages de baudroie baissent, mais le prix moyen au kilo augmente plus rapidement, atteignant 10 (F. 1976) en 1985. Les courbes des tonnages de merlu et desaint-pierre subissent d'une année à l'autre d'importantes variations ; celles-ci sont compensées par les augmentations et les diminutions du prix moyen au kilo de ces deux espèces. La production de "chaudraie" diminue à partir de 1984.

Le prix moyen des espèces capturées par le Kerflous est généralement élevé : 20 (F. "1976") pour lesaint-pierre, 10 (F. "1976") pour la lotte... le poisson le moins cher étant le grondin (1,3 F. "1976"). généralement, les espèces les plus ciblées sont les plus rémunératrices (lotte, saint-pierre).

On remarque, en comparant les prix moyens au kilo des espèces capturées par le Kerflous, en 1985, et ceux des espèces vendues au Guilvinec, la même année, que la spécialisation du bateau, dans la capture de certaines espèces, (saint-pierre, chaudraie) est bénéfique ; alors que lorsqu'il ne s'agit pas d'espèces ciblées (cardine), ce prix moyen au kilo est en dessous du niveau moyen.

PART DES TONNAGES DANS LES CAPTURES TOTALES  
et PRIX MOYEN AU KILO DE 5 ESPECES  
POUR LE KERFLOUS ET POUR LE PORT DU GUILVINEC EN 1985

Espèces	PRODUCTION PORTUAIRE		PRODUCTION DU KERFLOUS	
	: % dans la P°	: P.M.K.	: % dans la P°	: P.M.K.
	: DU PORT	: PORTUAIRE	: DU KERFLOUS	: DU KERFLOUS
: Lotte	: 31,52 %	: 17,66 F.	: 15,50 %	: 19,50 F.
: SaintPierre	: 0,80 %	: 42,78 F.	: 5,30 %	: 46,27 F.
: Chaudraie	: 25,00 %	: 5,28 F.	: 39,28 %	: 7,34 F.
: Merlu	: 7,90 %	: 19,69 F.	: 6,80 %	: 18,56 F.
: Cardine	: 5,78 %	: 14,28 F.	: 2,98 %	: 11,44 F.

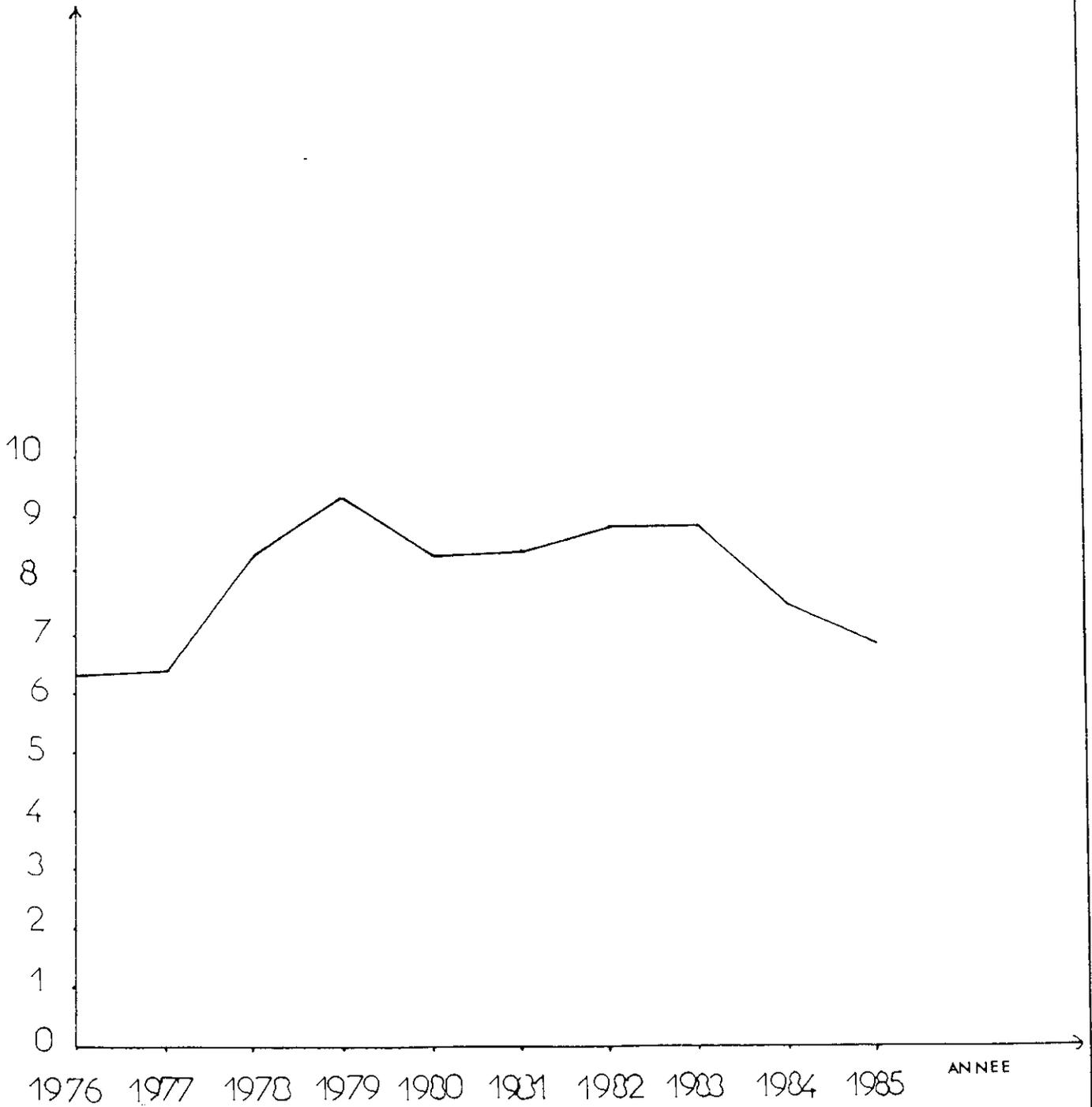
SOURCE OBEMAR 1986 (réf. Bibli n° 8, page 16)  
 et Fiche de Vente du KERFLOUS

Le saint-pierre et la chaudraie, pêchés par le Kerflous, sont vendus à un prix moyen supérieur au prix moyen au kilo du port du Guilvinec. Inversement, le merlu, la cardine sont vendus à un prix inférieur à la moyenne portuaire. La lotte ne répond pas aux mêmes facteurs car elle est pêchée en grande quantité par le Kerflous, même si sa part, dans la production du navire, est inférieure à celle qu'elle occupe dans la production portuaire. Il faut, en règle générale, que les acheteurs potentiels aient à leur disposition une quantité conséquente de poissons d'une même espèce, pour pouvoir satisfaire leurs clients. Un bateau ne proposant, par exemple, que deux caisses de raies (englobées dans la catégorie "chaudraie") verra sa production de cette espèce vendue moins cher que celle d'un bateau proposant un lot de 5 caisses.

La spécialisation du navire est, comme on le voit, nécessaire. Un bateau vendant une production peu homogène réussira moins bien qu'un navire produisant, spécialement, deux ou trois espèces, surtout si celles-ci sont capturées en petites quantités par les navires concurrents. (Cf la Production de saint-pierre)

# CHIFFRE D'AFFAIRES DU KERFLOUS DE 1976 A 1985

CHIFFRE D'AFFAIRES PAR JOUR DE MER  
EN MILLIERS DE FRANCS (franc constant 1976)



COMPOSITION DES TONNAGES DE POISSON MIS A TERRE AU GUILVINEC (en pourcentage)											
	baudroie	chaudraie	saint pierre	merlu	grondin	égletfin	encornet	divers	lieu	cardine	merlan
1976	■	■						■			
1977	■	■									
1978	■	■									
1979	■	■									
1980	■	■									
1981	■	■									
1982	■	■									
1983	■	■									
1984	■	■									
1985	■	■									

sources:criee du Guilvinec

figure: (13)

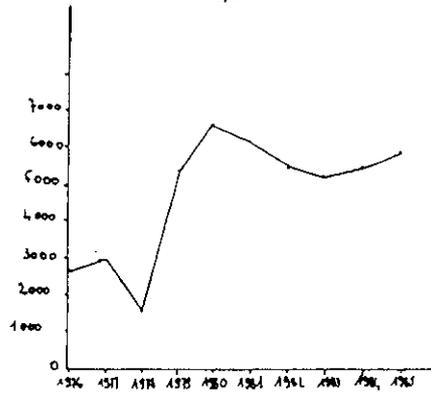
Légende :



PRODUCTION DES 5 ESPECES PRINCIPALES DE POISSON PAR AN DANS LE PORT DU GUILVINEC DE 1976 A 1985

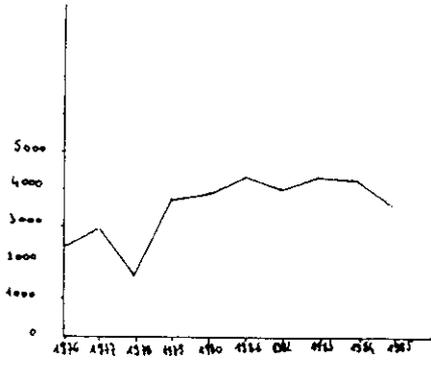
Lotte

tonnage ( t )



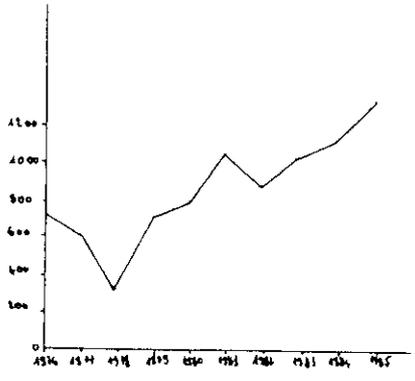
Chaudrait

tonnage ( t )



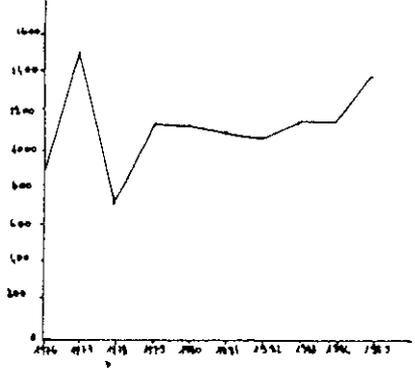
cardine

tonnage ( t )



merlu

tonnage ( t )



encornet

tonnage ( t )

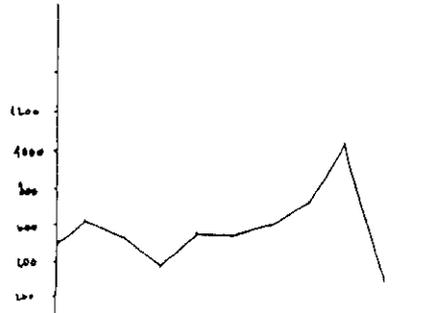


figure (14)

La courbe du chiffre d'affaires, par jour de mer, (Cf fig. 12) évolue, essentiellement, en fonction des captures de lotte, de saint-pierre, de "chaudraie", de merlu ; en fonction de leur prix moyen au kilo ; en fonction des captures réalisées par les autres navires (Cf fig. 14) (Cf fig. 9 et 10).

- de 1976 à 1977 : le chiffre d'affaires n'augmente pas : la lotte est pêchée en plus grande quantité mais son prix moyen au kilo diminue. Les captures du Kerflous progressent en même temps que celles des autres navires guilvinistes.
- de 1977 à 1978 : le chiffre d'affaires progresse fortement. Le prix moyen au kilo de la lotte poursuit sa chute mais toutes les espèces sont pêchées en plus grande quantité (sauf l'encornet et l'églefin). Parallèlement, la production portuaire baisse fortement. Le Kerflous est moins concurrencé par les autres navires. Sa situation est très favorable.
- de 1978 à 1979 : le prix moyen au kilo de la lotte commence à augmenter, les tonnages de cette espèce progressent toujours. Toutes les espèces principales sont pêchées en plus grande quantité (sauf le merlu). Pourtant le chiffre d'affaires augmente moins que l'année précédente ; sans doute parce que la production portuaire reprend un rythme de croissance. Le Kerflous subit plus de concurrence.
- de 1979 à 1980 : le prix de la lotte stagne, celui de la "chaudraie" diminue, malgré une hausse des tonnages, le chiffre d'affaires baisse.
- de 1980 à 1981 : la diminution du chiffre d'affaires coïncide avec la baisse de la production de lotte, de saint-pierre et la stagnation du prix de la première espèce.
- de 1981 à 1983 : les tonnages de lotte débarqués continuent à baisser, mais le chiffre d'affaires augmente en raison d'une progression plus nette de son prix moyen au kilo. Parallèlement, les prises de saint-pierre ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente.
- de 1983 à 1985 : on assiste à une baisse des tonnages pour toutes les espèces capturées par le Kerflous. Le chiffre d'affaires diminue malgré l'augmentation des prix moyens au kilo. On assiste à la reprise du rythme de croissance de la production portuaire pour ce qui concerne les espèces à forte valeur. Le Kerflous perd des places parmi les principaux producteurs de lotte du port.

On le voit, le chiffre d'affaires du Kerflous est influencé par les tonnages débarqués par le navire, (surtout les tonnages de lotte), par les captures d'espèces à forte valeur (saint-pierre), et aussi par les résultats des autres navires guilvinistes. Lorsque la production du Kerflous augmente, alors que celle du port baisse, le chiffre d'affaires progresse fortement (1978). Dans la situation inverse, celui-ci baisse (1983-1985).

2) Les originalités de la composition de la production du Kerflous.

La comparaison des figures (8) et (13), nous permet de mettre en évidence l'originalité de la production du Kerflous. On remarque d'abord que la part de chaque espèce, dans les tonnages annuels de poisson débarqués au Guilvinec, ne varie presque pas d'une année sur l'autre. On peut observer aussi que les espèces benthiques (cardine, lotte) mais également le merlu sont mieux représentées que dans la production du Kerflous. Par contre, les espèces qui ont la réputation de vivre dans les secteurs mouvementés, le sont moins (saint-pierre, chaudraie, grondin). Il ne faut pas pour autant décréter que le Kerflous ne pêche pas beaucoup de poisson benthique. Pendant longtemps, il a fait partie des meilleurs pêcheurs de lotte. De plus, il capture les espèces démersales, vivant sur la roche (saint-pierre, lieu jaune), qui ne sont quasiment pas capturées par des navires d'un type différent de celui du Kerflous.

- les navires fréquentant des zones sablonneuses, relativement planes et faciles à exploiter (les grands bancs de sable, la zone Ouest et Nord-Ouest de la Mer Celtique) visent essentiellement les espèces benthiques (lotte, cardine). Les espèces capturées sont généralement peu variées.
- les chalutiers langoustiniers, fréquentant la "grande vase" côtière, ou le Nord de la Mer Celtique, ramènent surtout du merlu - principale capture accessoire de la langoustine - mais aussi de la lotte et de la cardine.
- Les chalutiers du type du Kerflous, exploitant les zones plus mouvementées de l'Est de la Mer Celtique, capturent de la "chaudraie", de la lotte ; ils sont responsables de la

quasi-totalité des captures desaint\_pierre.

La lotte figure toujours en bonne place parmi les espèces de poisson capturé par ces navires. On ne peut pas caractériser le type de pêche pratiquée par un chalutier, en se basant sur l'espèce de poisson qui constitue la principale capture, mais en considérant les trois ou quatre espèces de base, on arrive à trouver les originalités de chaque bateau : ainsi, le Kerflous vise, en priorité, le poisson de valeur : les espèces traditionnellement pêchées par les guilvinistes, et celles qui sont plus difficiles à prendre car elles vivent dans des secteurs à "fonds durs".

&&&&&&&

III LES ZONES DE PECHE, LEUR EXPLOITATION,  
ET TACTIQUE DE PECHE DE 1971 à 1985

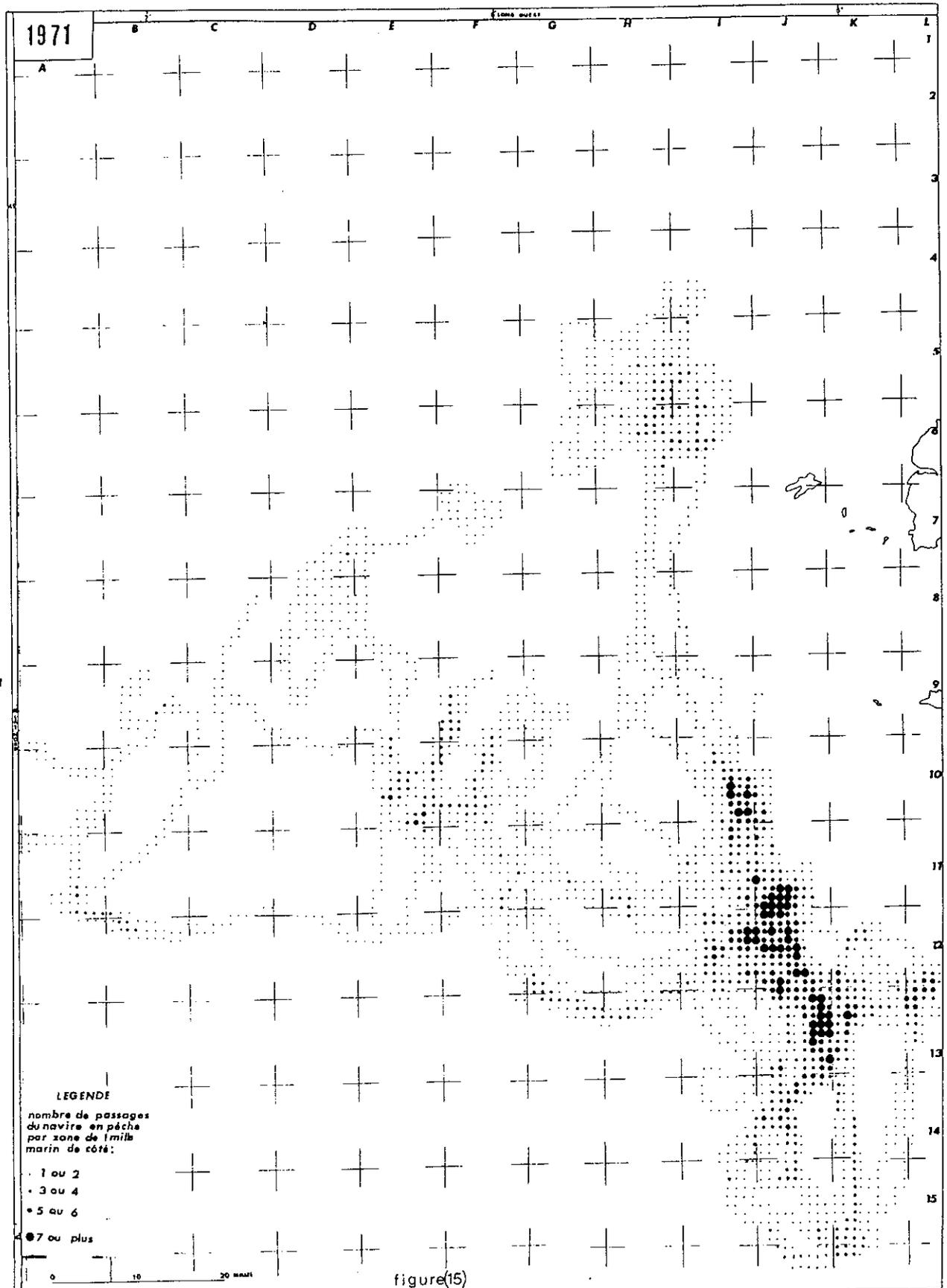
A) ETUDE DES CARTES ANNUELLES ET DES PRINCIPAUX FACTEURS D'EVOLUTION

Mieux que les productions, ces réalisations montrent les différentes étapes qui ont marqué l'histoire du Croas-Men et du Kerflous, depuis 15 ans. Chacune d'elles possède une originalité, mais elles se suivent logiquement. On peut, par leur description, aboutir à la découverte des facteurs d'évolution (facteurs techniques, sociologiques, économiques) et du processus de changement de zone de pêche.

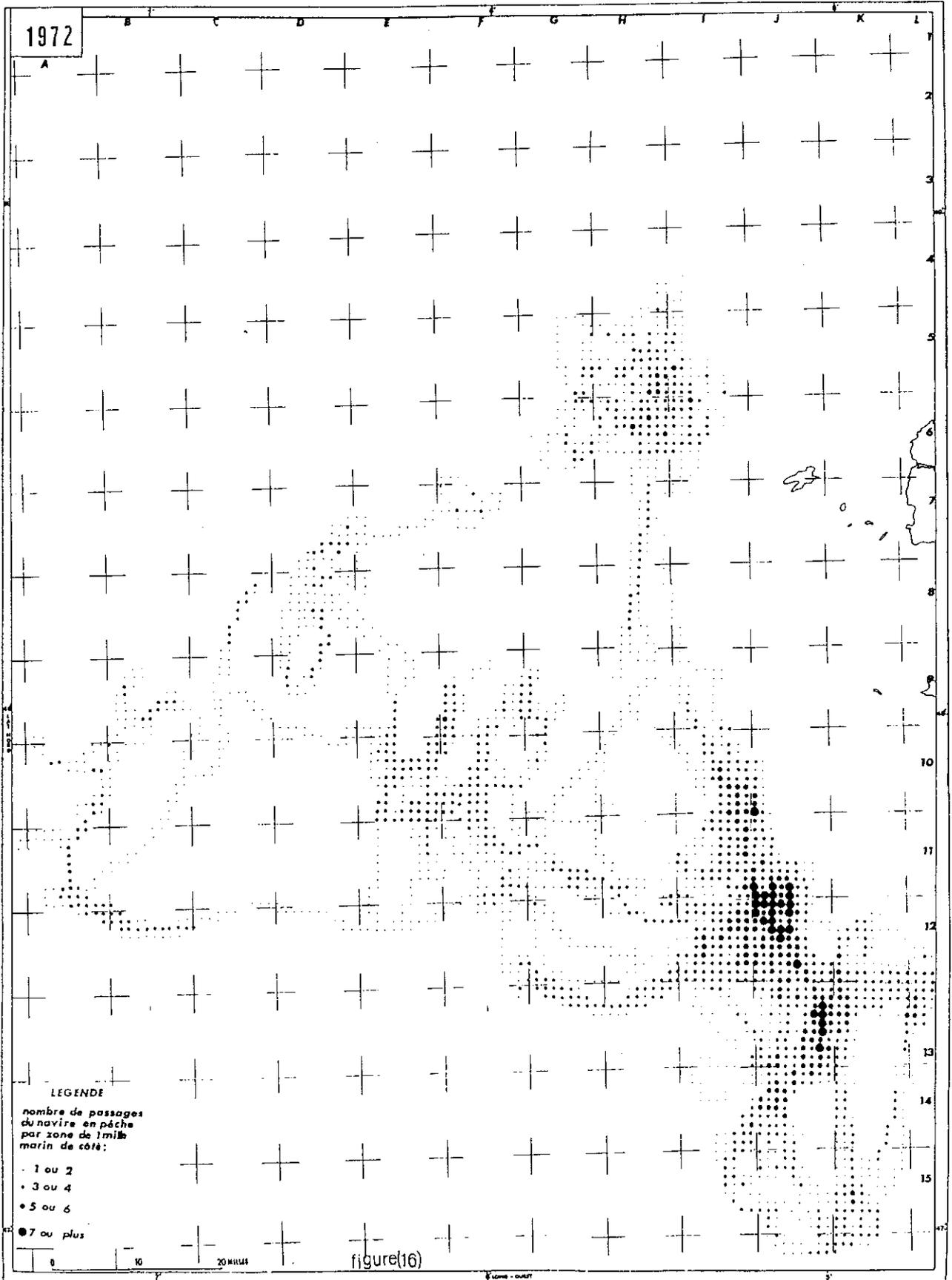
1) Observation chronologique des cartes une à une.

a) Description  
.....

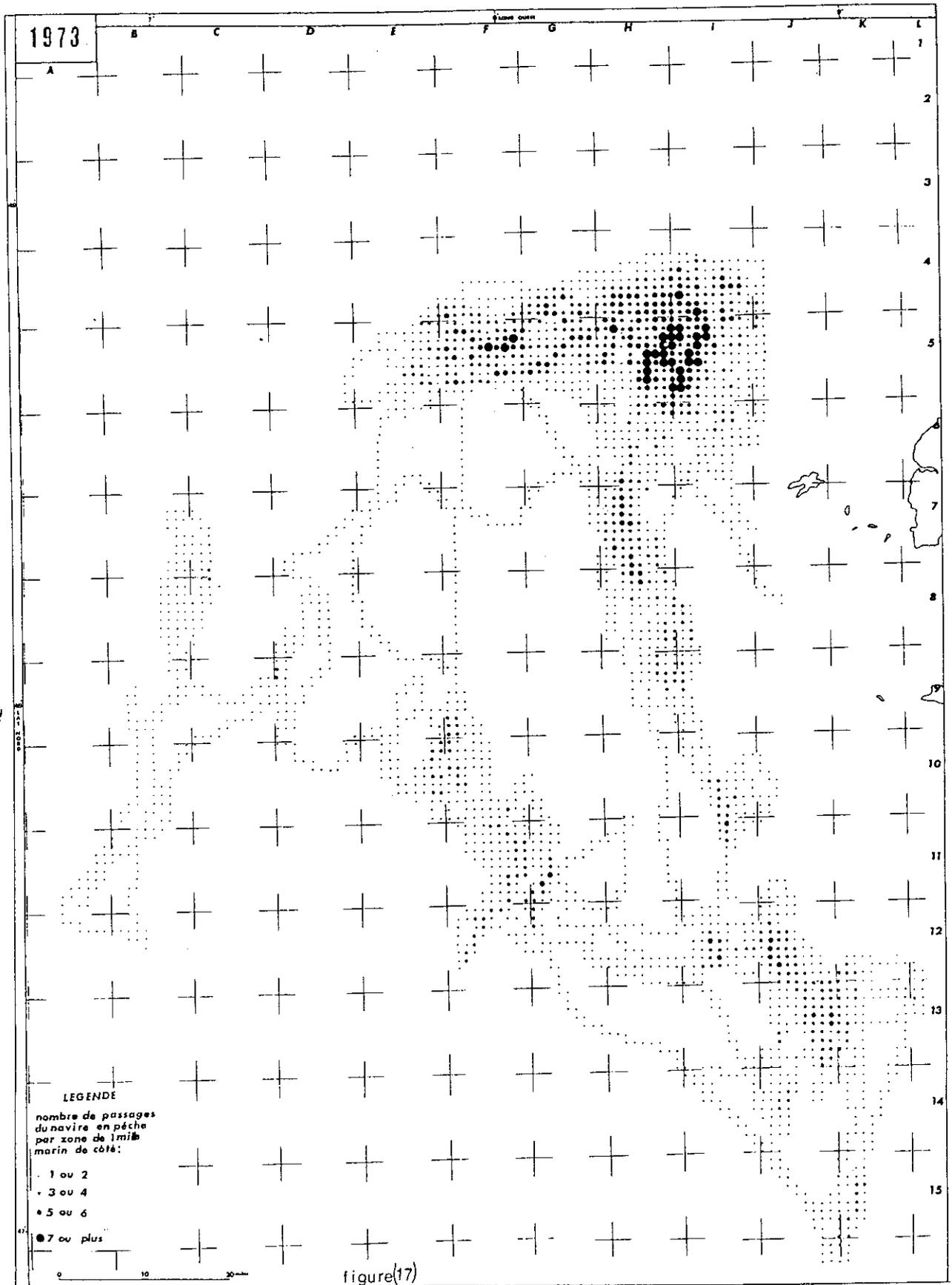
Avant de tenter de comprendre la logique des changements de zone, observons les cartes :



(Fig. 15 "1971") : On distingue sur cette carte, trois zones principales de pêche, reliées entre elles par des chenaux plus ou moins larges. La zone J 11 - 12 - 13, prolongée au Nord-Ouest par le secteur J 10 est la plus importante. Elle correspond à une zone traditionnelle de pêche des navires guilvinistes. Le secteur E 10 - F 10 est aussi bien connu des mêmes navires. La zone H 5 - H 6 - I 6 est fréquentée depuis une période plus récente. Elle n'est pourtant pas "vierge". En effet, elle était déjà connue des bateaux malouins.

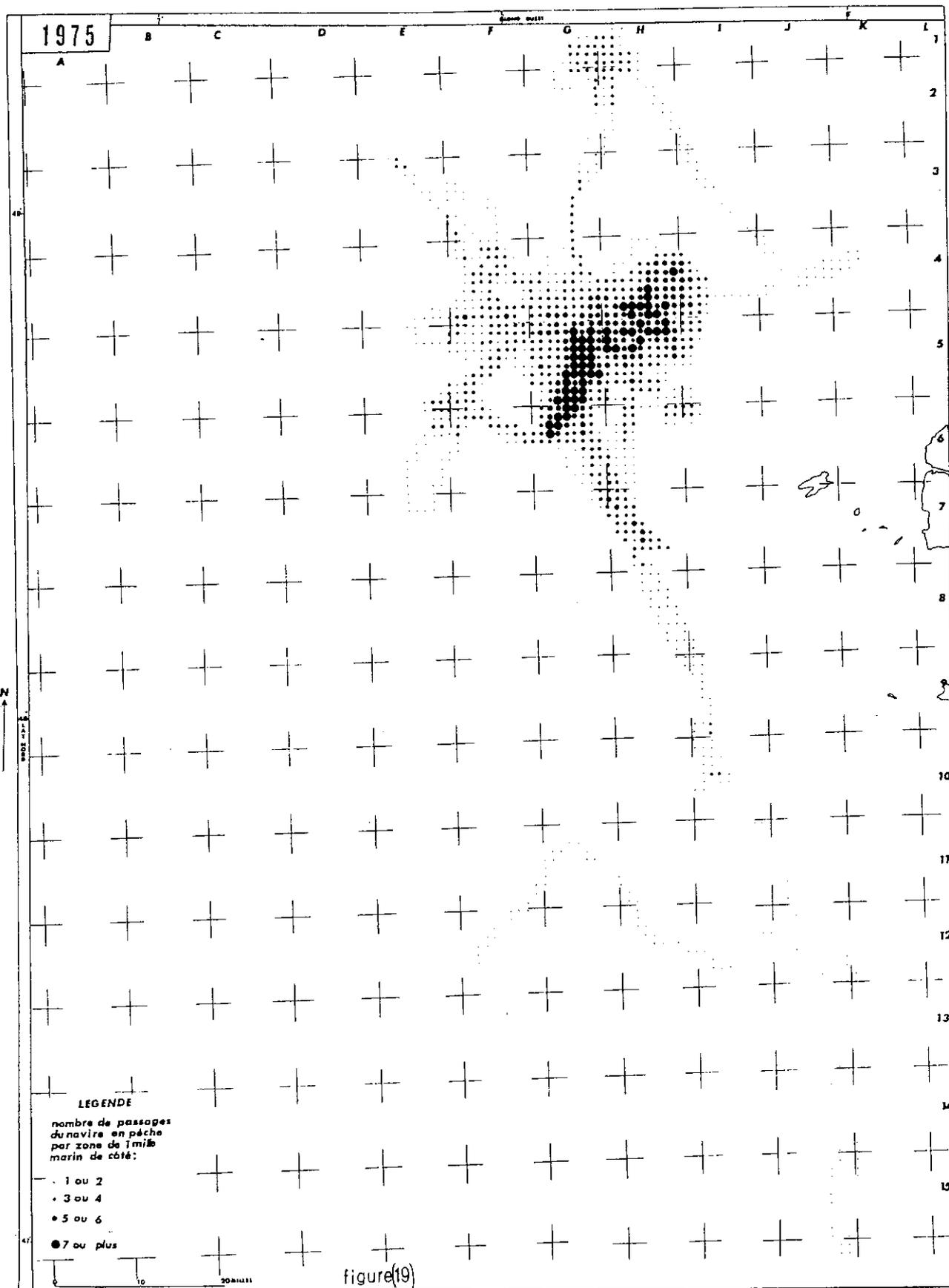


(Fig. 16) "1972" : Les zones fréquentées sont les mêmes. Toutefois, on remarque que l'effort de pêche est mieux réparti. Cela montre que la ressource tend à manquer. Le commandant est obligé de chercher le poisson dans des secteurs qu'il fréquentait moins l'année précédente.



(Fig. 17) "1973" : Cette année marque le premier grand changement de zone de pêche de la période étudiée. Le secteur J 11 - 12 - 13 est délaissé pour les parages de "Ouest-Ouessant" (F 5, G 5, H 5, I 5). Ce changement de zone a lieu l'année de l'acquisition du Kerflous par son commandant. Performant, le moteur de ce navire permet de travailler dans une zone difficile, à ridins très importants et serrés, où le Croas-Men ne pouvait pas chaluter. Les secteurs traditionnels ne sont pas totalement abandonnés. La voie d'accès à "Ouest - Ouessant" à partir de la chaussée de Sein, est plus largement fréquentée que les années précédentes.

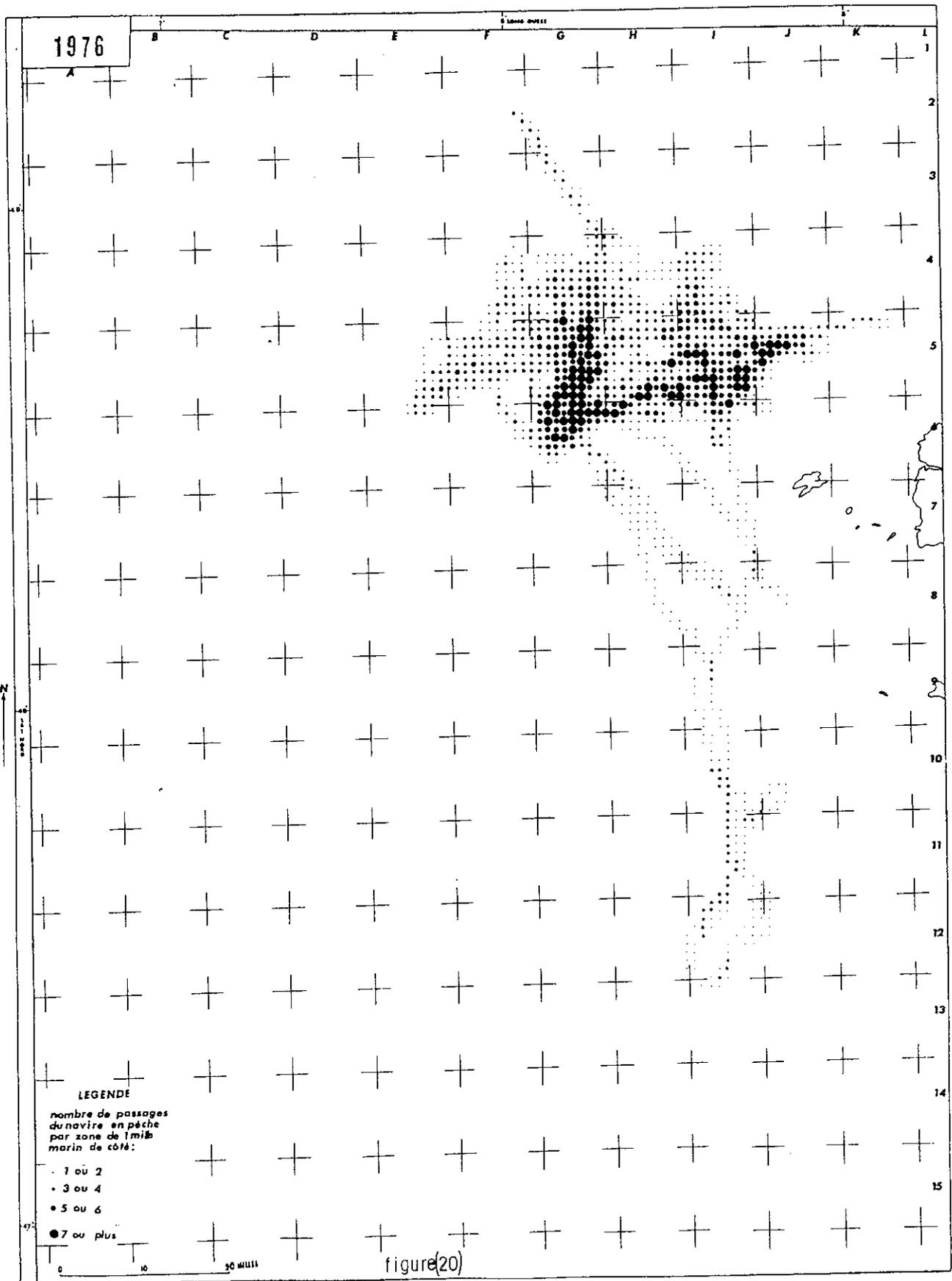
(Fig. 18) "1974" : La zone principale se situe dans les secteurs E 5, F 5, H 5, I 5, H 6, I 6. G 5 est moins fréquentée, ce qui indique que le navire opère successivement en E 5, F 5, puis en I 5, I 6 qui constituent deux zones distinctes. G 5 est plus difficile à exploiter en raison des conditions de fond que l'on y rencontre. Les parages parcourus, surtout en 1971 et 1972, sont encore fréquentés, mais moins qu'en 1973. Deux secteurs nouveaux sont visités à partir des bases E 5 et F 5. L'un d'eux se situe au Sud du Banc de Bishop (A 1).



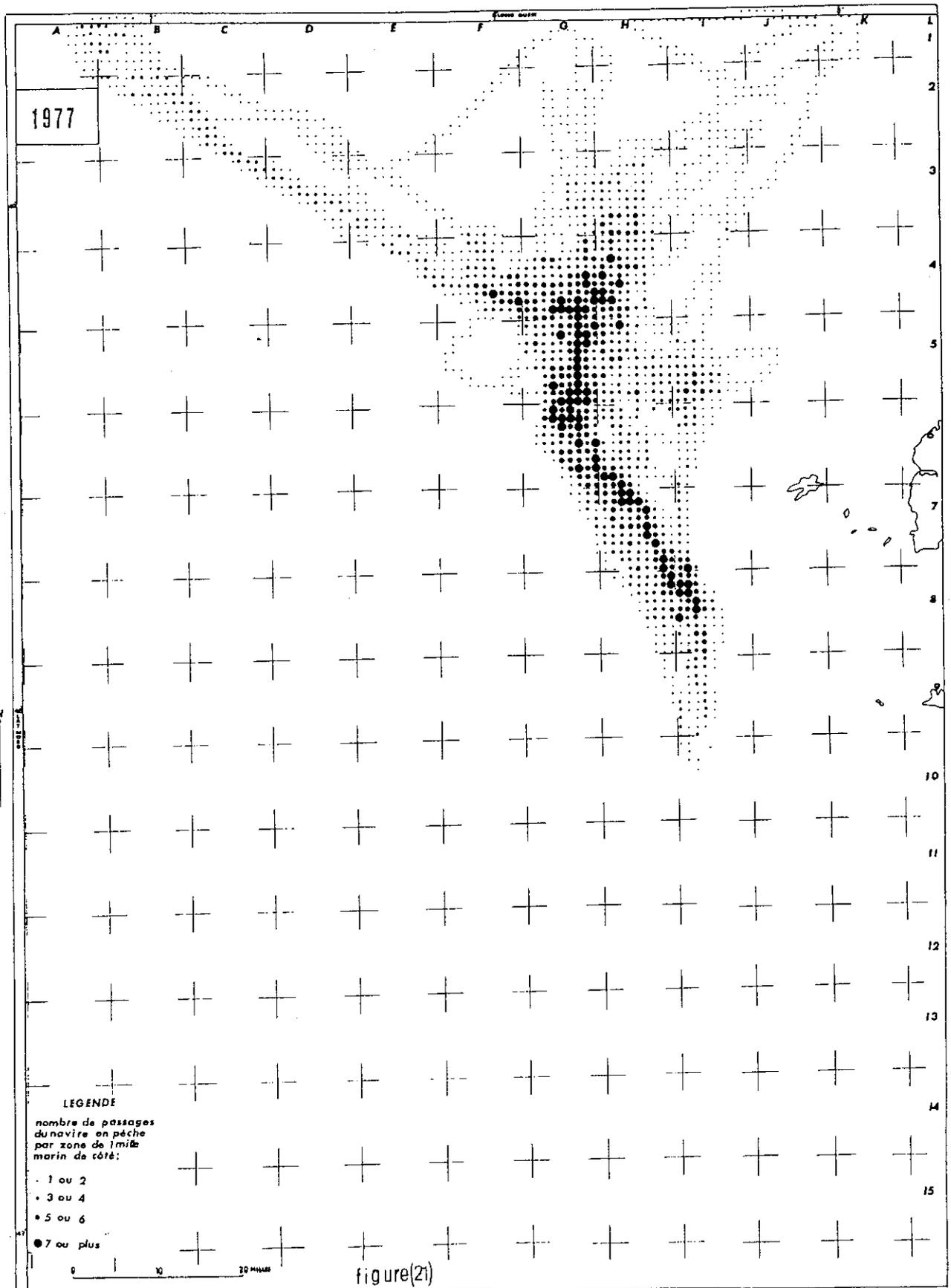
(Fig. 19) "1975" : Cette année, le commandant du Kerflous a changé de type de chalut, troquant un engin "irlandais" pour un chalut cherbourgeois.

La zone G 5, relativement délaissée précédemment, est maintenant exploitée en quasi exclusivité. Les fonds mouvementés de ce secteur ne posent plus de problème de chalutage grâce à ce changement.

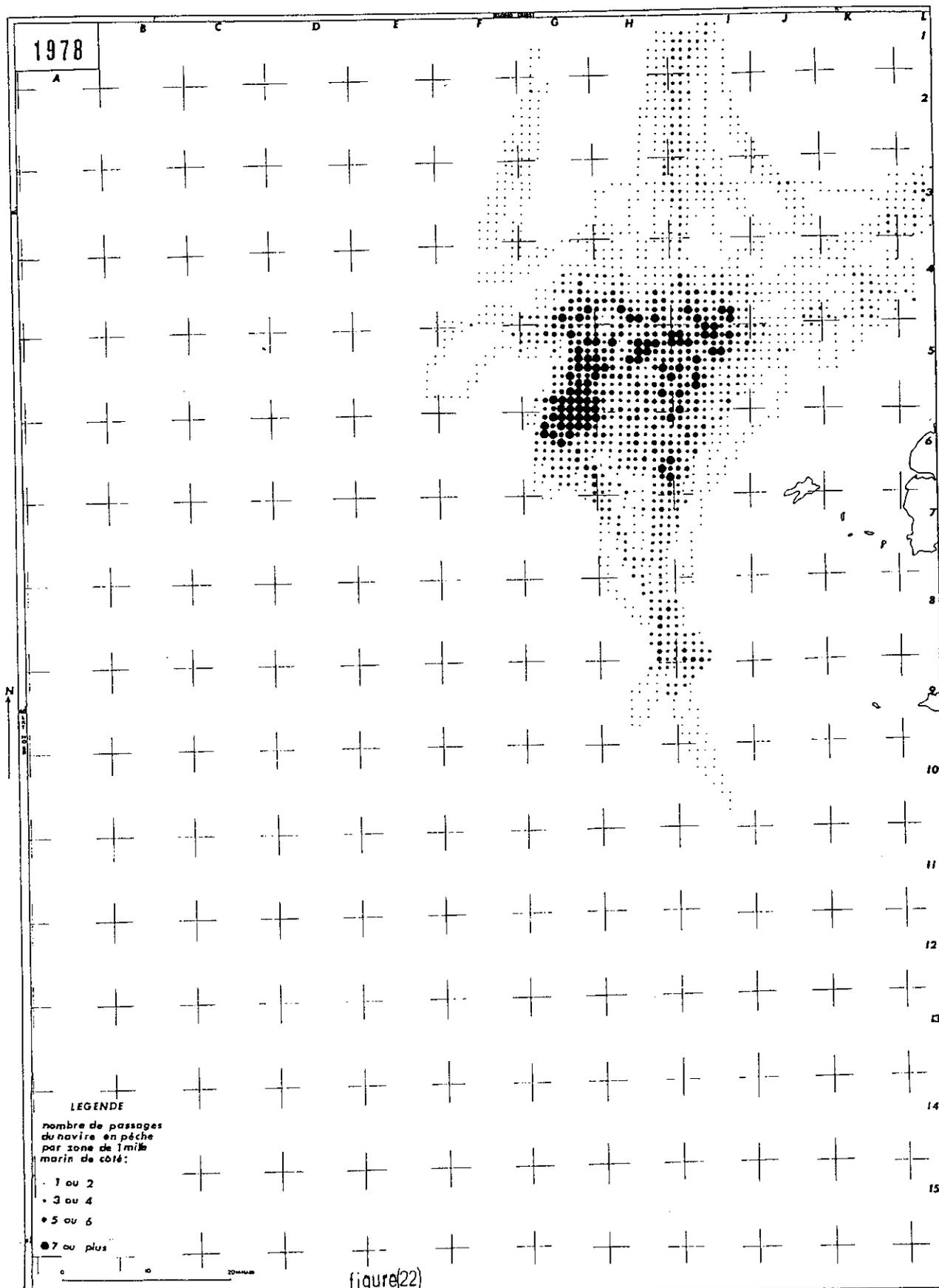
Dès lors, on peut considérer que toute la "bande 5" est connue. Le chalutier commence à explorer les secteurs proches de cette ligne (G 4, H 4). Une zone secondaire est remarquable en H 1. On peut considérer qu'elle a été exploitée pendant deux marées où le second commandait (celle du 31 juillet au 8 août et celle du 11 août au 19 août). Le secteur H 7, déjà fréquenté auparavant, est parcouru assez souvent pendant l'année. En fait, c'est un couloir d'accès à la zone G 5. Pour de nombreuses marées, le commandant a mis en pêche en H 7 pour remonter à G 5. Les derniers traicts des campagnes de pêche sont effectués régulièrement dans ces parages.



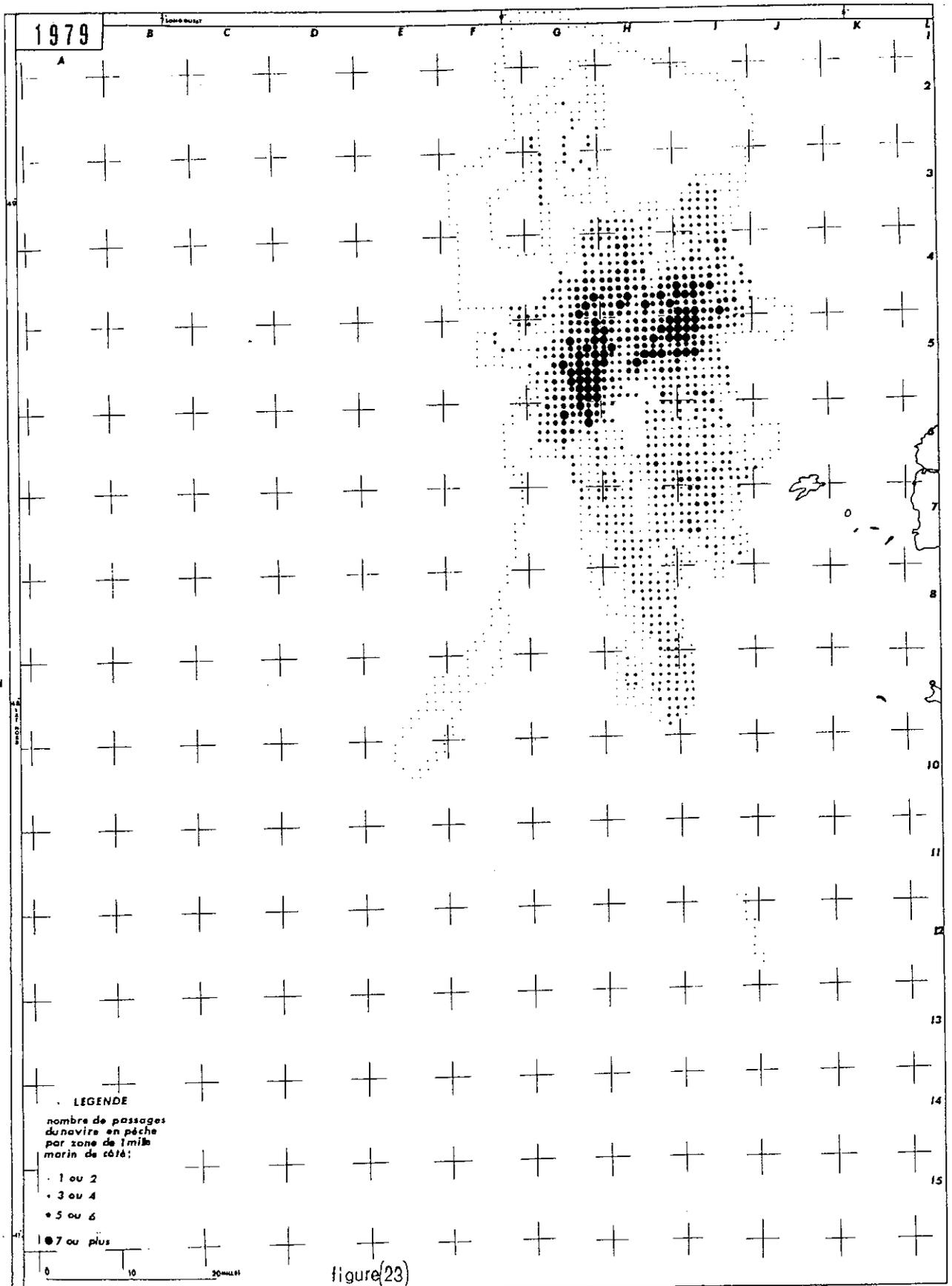
(Fig. 20) "1976" : La zone G 5 continue d'être exploitée intensément (son exploitation va se poursuivre jusqu'en 1985). On peut noter une zone importante de pêche qui s'étend "en chenal" depuis G 6 jusqu'à J 5. Les secteurs E 5 et F 5 continuent d'être fréquentés, mais beaucoup moins qu'auparavant. Les anciennes zones de pêche ( I 10, J 11,12,13) sont presque abandonnées.

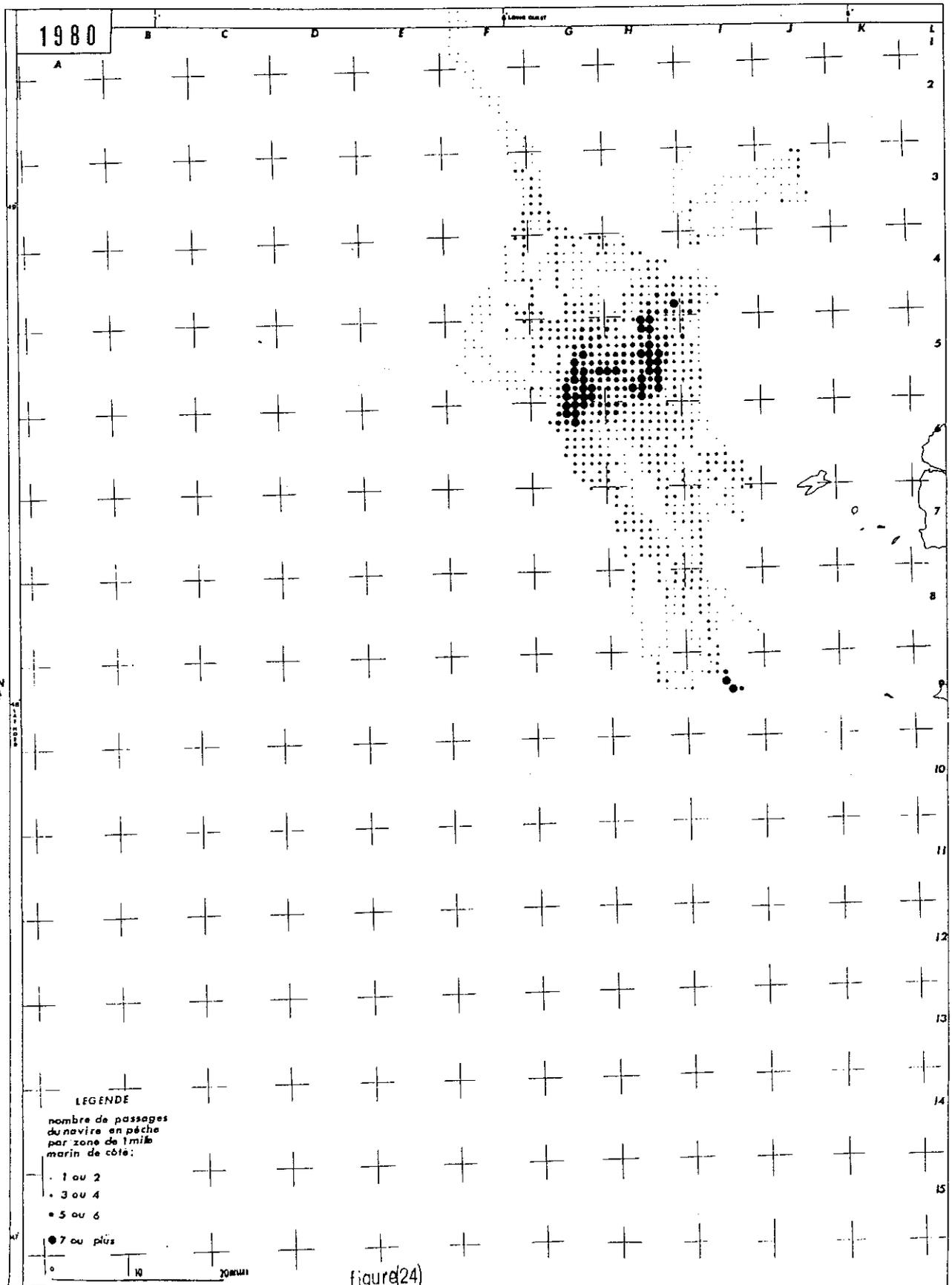


(Fig. 21) "1977" : Le couloir d'accès à G 5, peu utilisé l'année précédente, est fréquenté presque exclusivement. On assiste, en même temps, à un déplacement des zones principales vers le Nord (G 4, H 4). Les zones secondaires au Nord se multiplient. Le Kerflous retourne faire quelques marées dans le secteur Nord-Ouest, au Sud du Banc de Bishop. La zone J 5 est provisoirement délaissée.

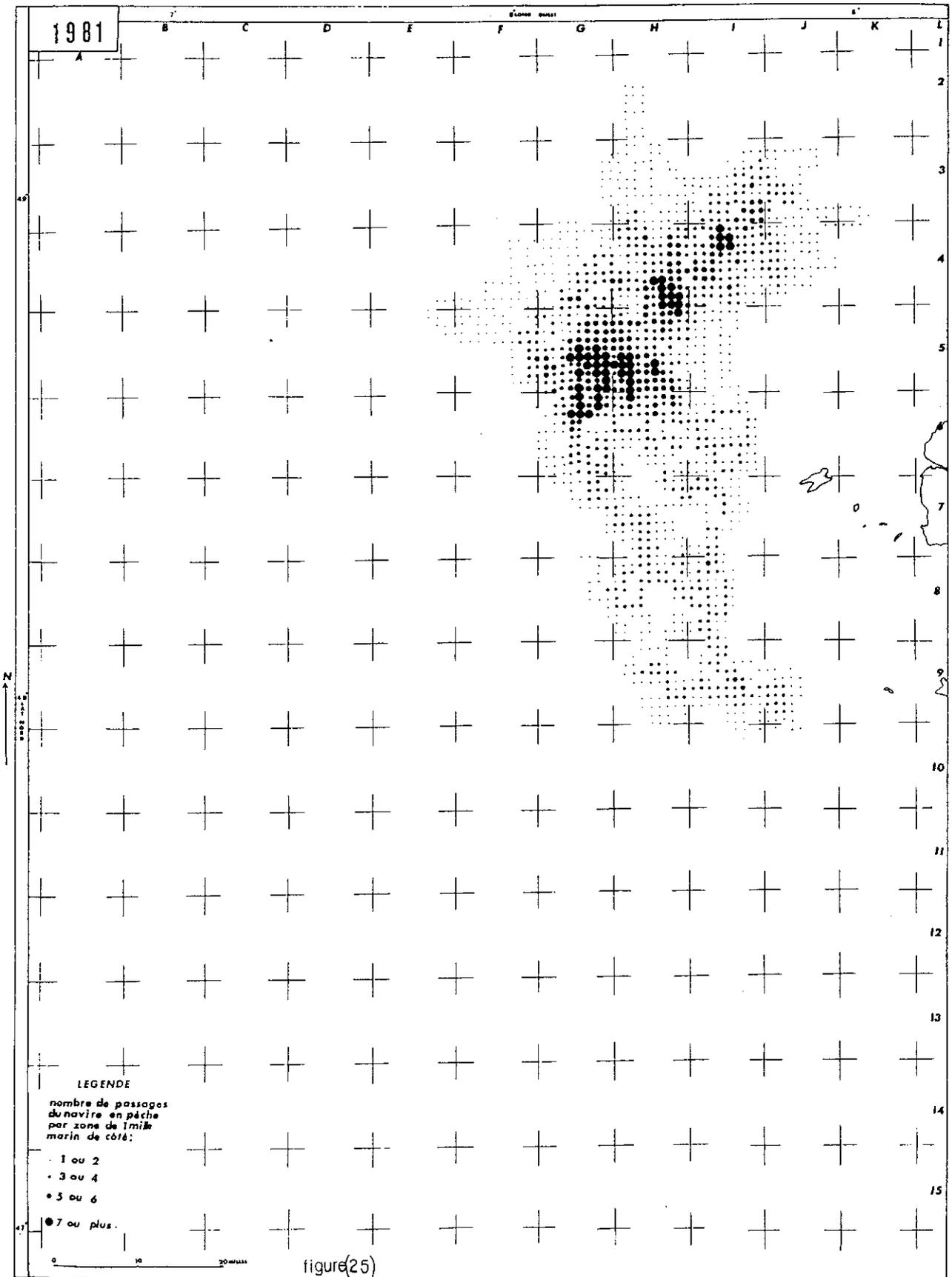


(Fig. 22) "1978" : On assiste à un étalement des zones de pêche vers le Nord et vers l'Est. Toutefois, l'exploitation des secteurs secondaires de pêche situés dans ces parages, est souvent le fait du second (du 29 avril au 4 mai - vers le Nord -, du 15 août au 21 août - vers le Nord -, du 12 octobre au 21 octobre - vers l'Est -). Le commandant progresse, lui aussi, vers le Nord, mais plus lentement : il "s'installe" dans des zones qu'il avait déjà fréquentées. Cela semble fructueux : les captures de lotte progressent, alors que la production portuaire chute fortement. Le chiffre d'affaires augmente beaucoup (Cf Fig. 8).





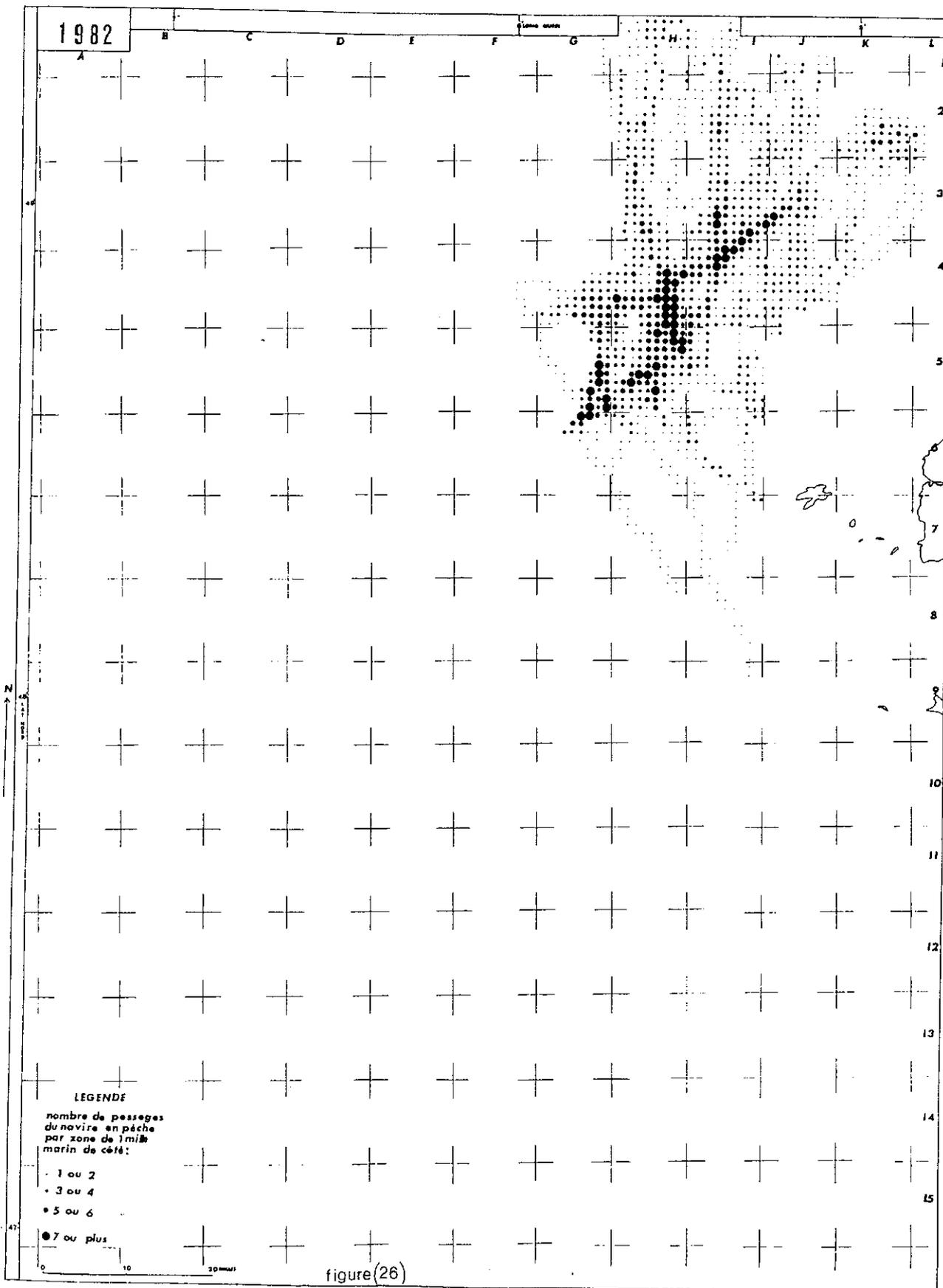
(Fig. 24) "1980" : Cette carte ressemble tout à fait à la précédente mais l'aire parcourue est encore plus petite. Le commandant a tenté d'exploiter, au mieux, les secteurs qu'il connaissait parfaitement, sans chercher à prospecter autour.



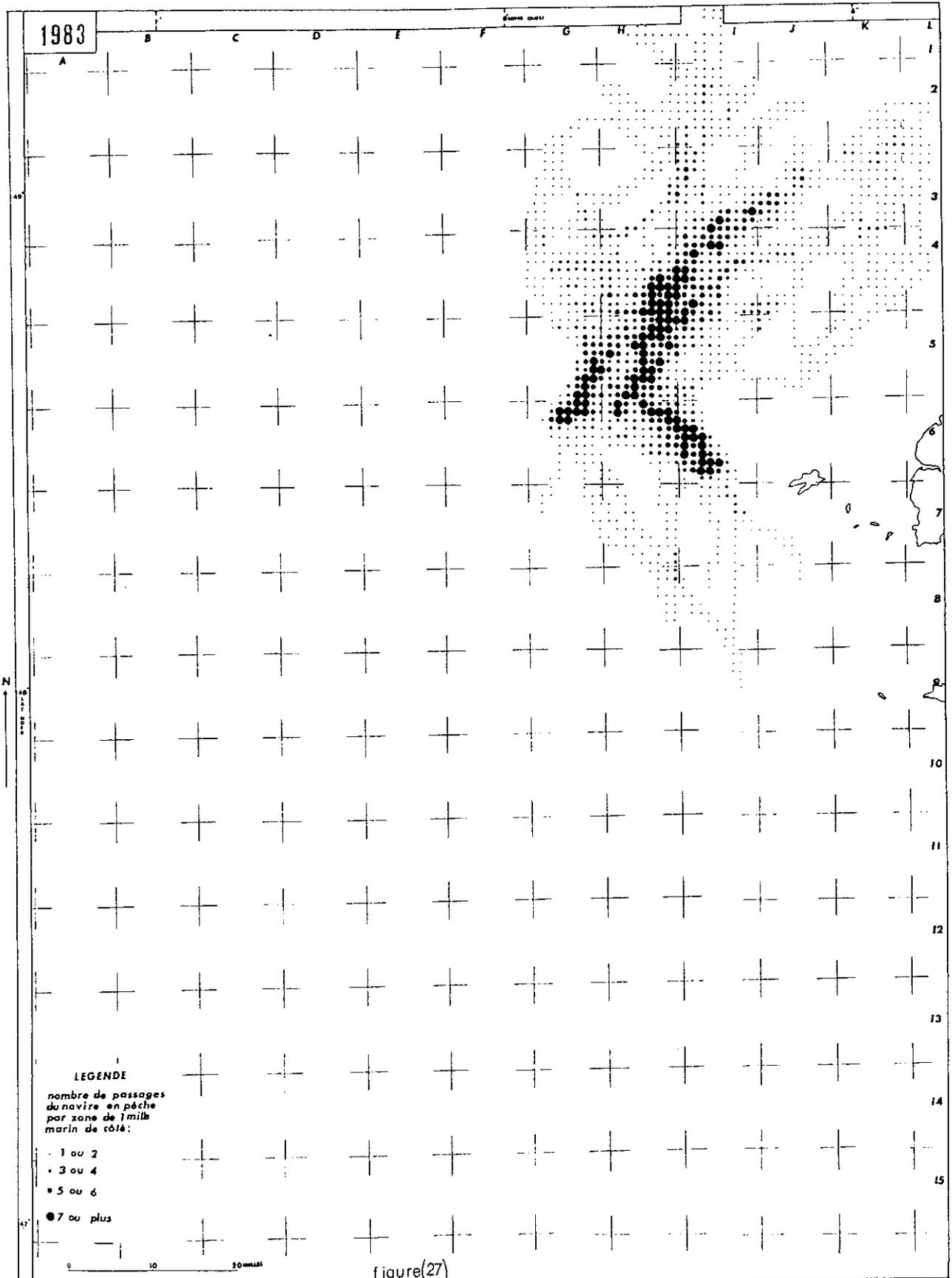
(Fig. 25) "1981" : Cette carte retrace le démarrage d'une nouvelle époque de l'histoire du Kerflous.

En plus des zones les plus méridionales, des secteurs G 5 et H 5 qui sont exploités depuis déjà quelques années, on remarque en H 4 et surtout en I 4 des secteurs importants de convergence des trajets du navire en pêche.

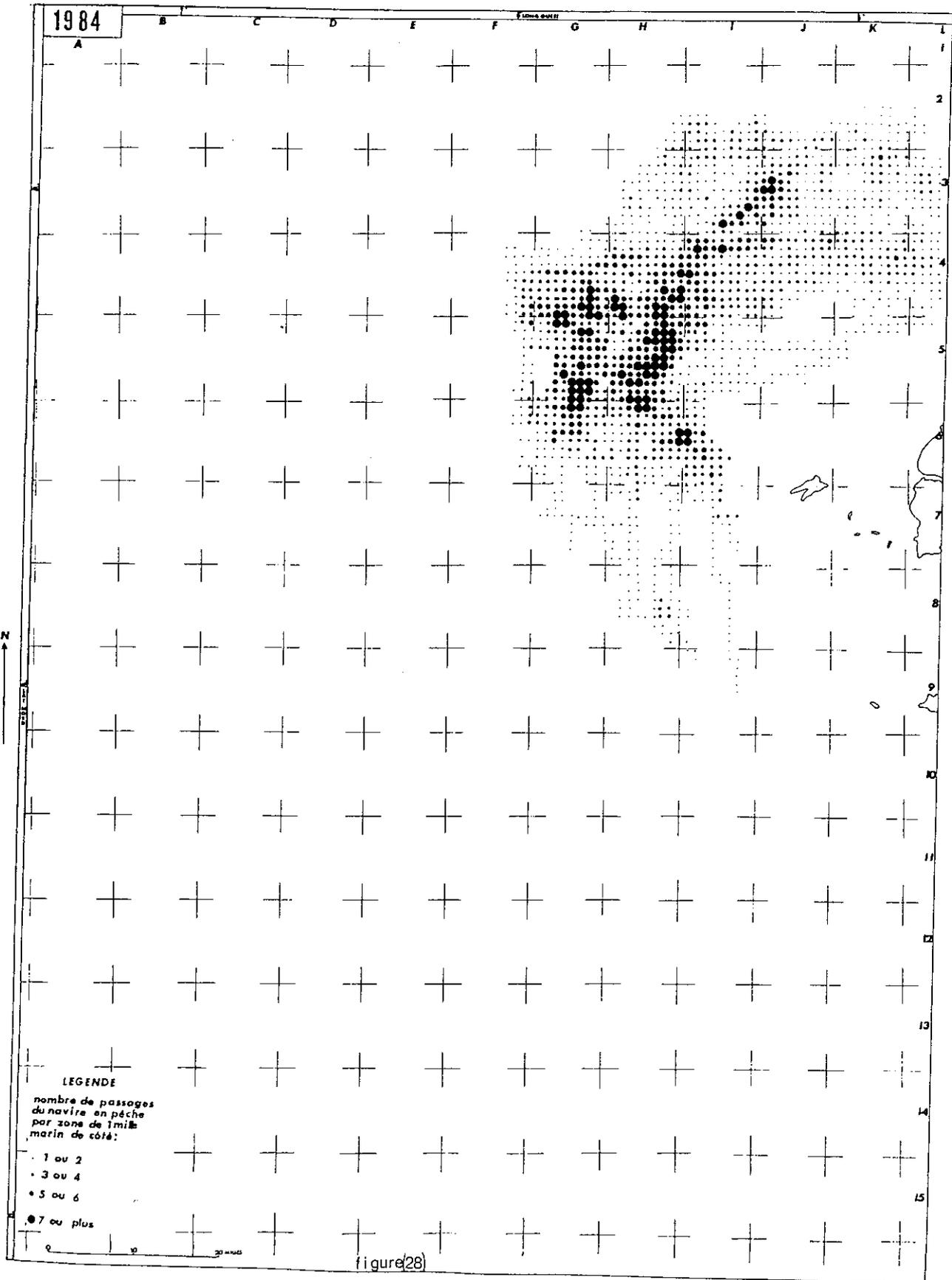
Autour, les secteurs secondaires ne sont pas très nombreux et leur superficie n'est pas très grande.



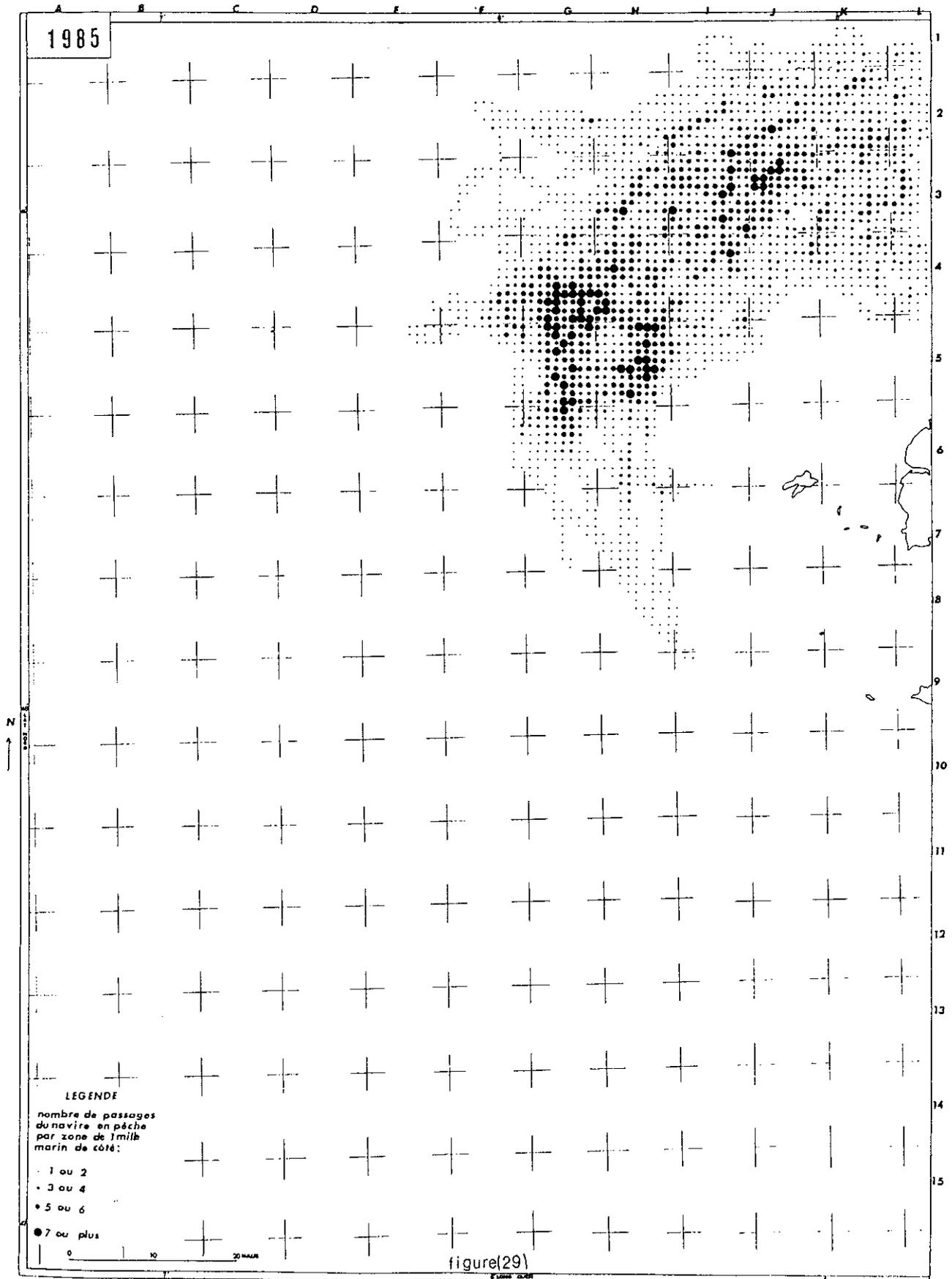
(Fig. 26) "1982" : On trouve des secteurs importants de pêche jusqu'en J 3, dans le prolongement en "couloir" passant par I 3, I 4, H 4, H 5, G 5. G 5 est devenue la plus méridionale des zones importantes de capture. Partant du "chenal", on remarque nettement des voies divergentes, distinctes, en direction du Nord, du Nord-Est, du Sud-Est.



(Fig. 27) "1983" : Le "couloir" observé sur la figure précédente est plus large sur la carte "1983" ; par contre, les chenaux divergents sont moins nombreux. Le secteur I 6 est très fréquenté, il est souvent le point de départ d'une marée et le lieu du dernier traict.



(Fig. 28) "1984" : Le "chenal" central devient plus "vague" car il se perd dans un "nuage" constitué par les zones secondaires de pêche. La superficie totale parcourue s'étend moins vers le Nord que les années précédentes, mais plus vers l'Est (I 4, J 4, K 4, C 4). Le bipôle G 5 - H 5 est toujours aussi fréquenté.



(Fig. 29) "1985" : Le "couloir" central s'est totalement estompé. La zone Nord-Est est totalement investie. Il existe de nombreux points dispersés marquant des zones importantes de convergence. Le secteur G 5 - H 5, quoique toujours fréquenté, est un peu délaissé.

b) Trois grandes étapes.  
.....

Comme les descriptions précédentes le montrent, "1973" et "1981" marquent des changements dans l'évolution entre 1971 et 1985. On peut donc distinguer trois grandes périodes dans cette époque.

de 1971 à 1972 : c'est la fin de l'exploitation du Croas-Men. Les zones de pêche parcourues ne sont pas originales, elles s'inscrivent dans les secteurs fréquentés ordinairement par d'autres navires guilvinistes : "Eckmühl", "Thierry La Fronde", "Basse Nevez", "Les Pléiades", etc... Toutefois, le Croas-Men s'écarte parfois, pour quelques jours, du reste de la flotille, pour explorer la zone Ouest-Ouessant.

de 1973 à 1980 : C'est l'époque de l'épanouissement du commandant. La découverte et l'exploitation de la zone Ouest-Ouessant font la renommée du Kerflous. Il est un pionnier dans l'exploitation de cette zone.

de 1981 à 1985 : Les principaux secteurs de pêche commencent à se déplacer vers l'Est. Le commandant a observé un fléchissement du chiffre d'affaires obtenu par la fréquentation des zones familières, et, influencé sans doute par les résultats des marées effectuées dès 1978 dans les secteurs septentrionaux et orientaux par ses seconds ; il entame un processus d'exploration de ces zones, surtout à partir de 1980, année à partir de laquelle le chiffre d'affaires baisse.

Dans ces trois étapes, on peut voir trois moments du commandement de Mr LE QUEFFELEC.

D'abord, n'ayant pas eu la possibilité de se former en étant commandant en second, il apprend sur "le tas" à la barre d'un navire et travaille pour le compte d'un armement dans lequel il n'est que minoritairement impliqué.

Il opère donc dans des secteurs connus, d'autant plus que les performances techniques de son navire ne lui permettent pas d'exploiter des zones moins fréquentées.

L'achat d'une nouvelle unité, dont il sera le seul armateur, montre sa volonté d'innover. Il choisit un navire à moteur puissant qui lui permettra de passer les "buttes" de la zone "Ouest-Ouessant", qu'il sera longtemps un des seuls bigoudens à fréquenter, et qu'il connaît mieux que quiconque.

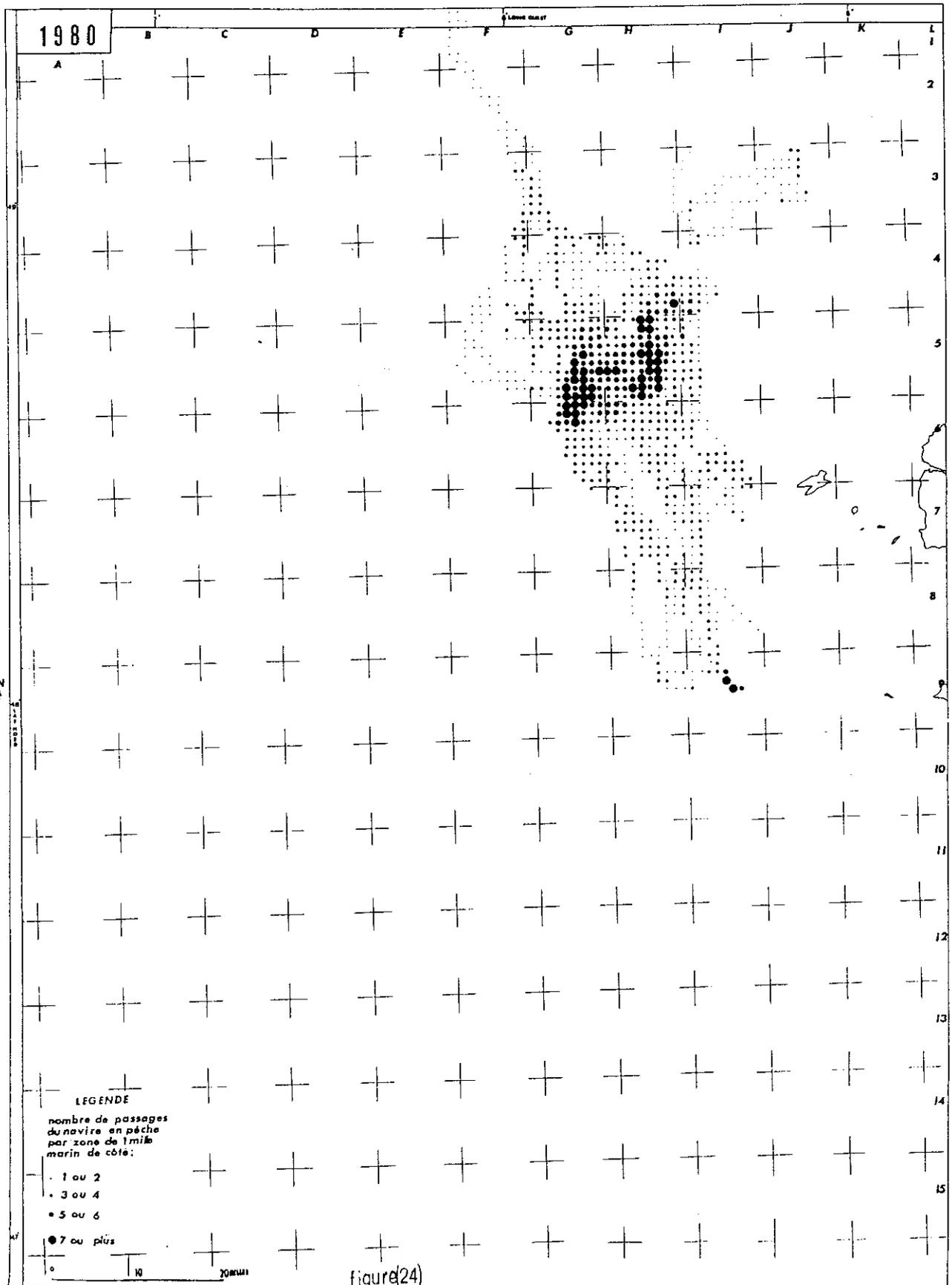
Enfin, après avoir achevé dans un premier temps sa formation, dans des zones très fréquentées, après avoir exploité dans un second temps un secteur qu'il avait découvert, dans un troisième temps, il poursuit son activité dans des parages où il n'est pas pionnier, car ses seconds l'y ont précédé. Le système de répartition des profits et pertes est tel que ceux-ci peuvent se permettre d'explorer des zones inconnues, donc dangereuses pour le train de pêche, car ils n'auront pas à supporter les conséquences financières de la perte éventuelle de matériel (chalut, panneaux,...). En plus des bénéfices immédiats qu'ils retirent d'une telle exploration, ils étudient, à moindres frais, des zones qu'ils pourront exploiter sans dommage quand ils seront patrons. En cela aussi, le commandant participe à la formation de ses seconds. Ceux-ci, en contre-partie, indiquent, avec plus ou moins de précision, les positions des "croches" (épaves, rochers), qu'ils ont découvertes, lui permettant de s'engager à son tour dans ces zones.

2) Explication du processus d'exploration des zones de pêche.

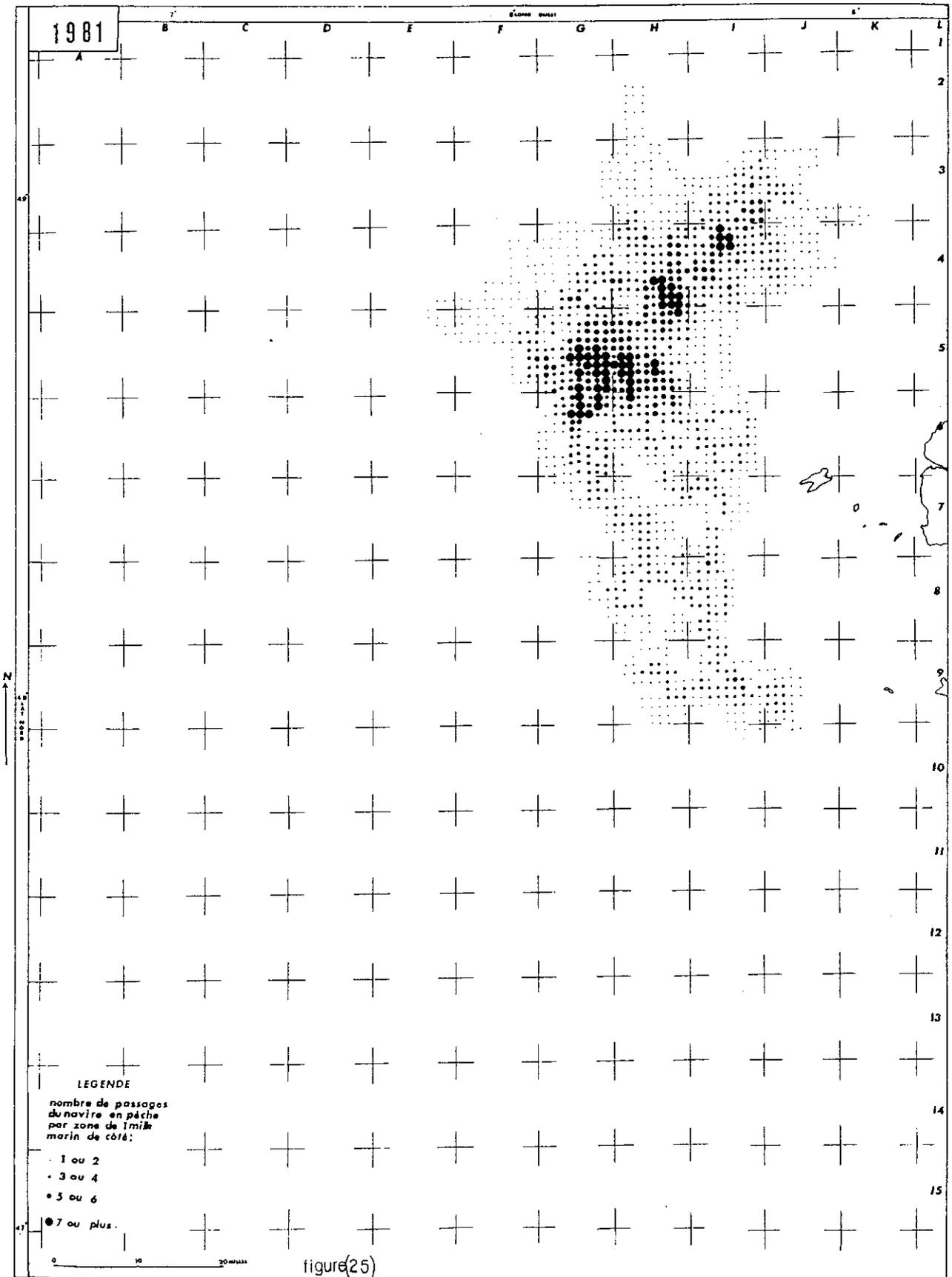
(tentative de systématisation)

- a) Situation des zones importantes de convergence  
des trajets  
.....

Pour mieux décrire les secteurs particulièrement fréquentés durant les quinze années couvertes par l'étude, il a été nécessaire de tenter une typologie simplifiée de ces secteurs de convergence (Cf fig. 30). Le nombre, l'importance de ces zones sont en relation avec leur situation les unes par rapport aux autres.



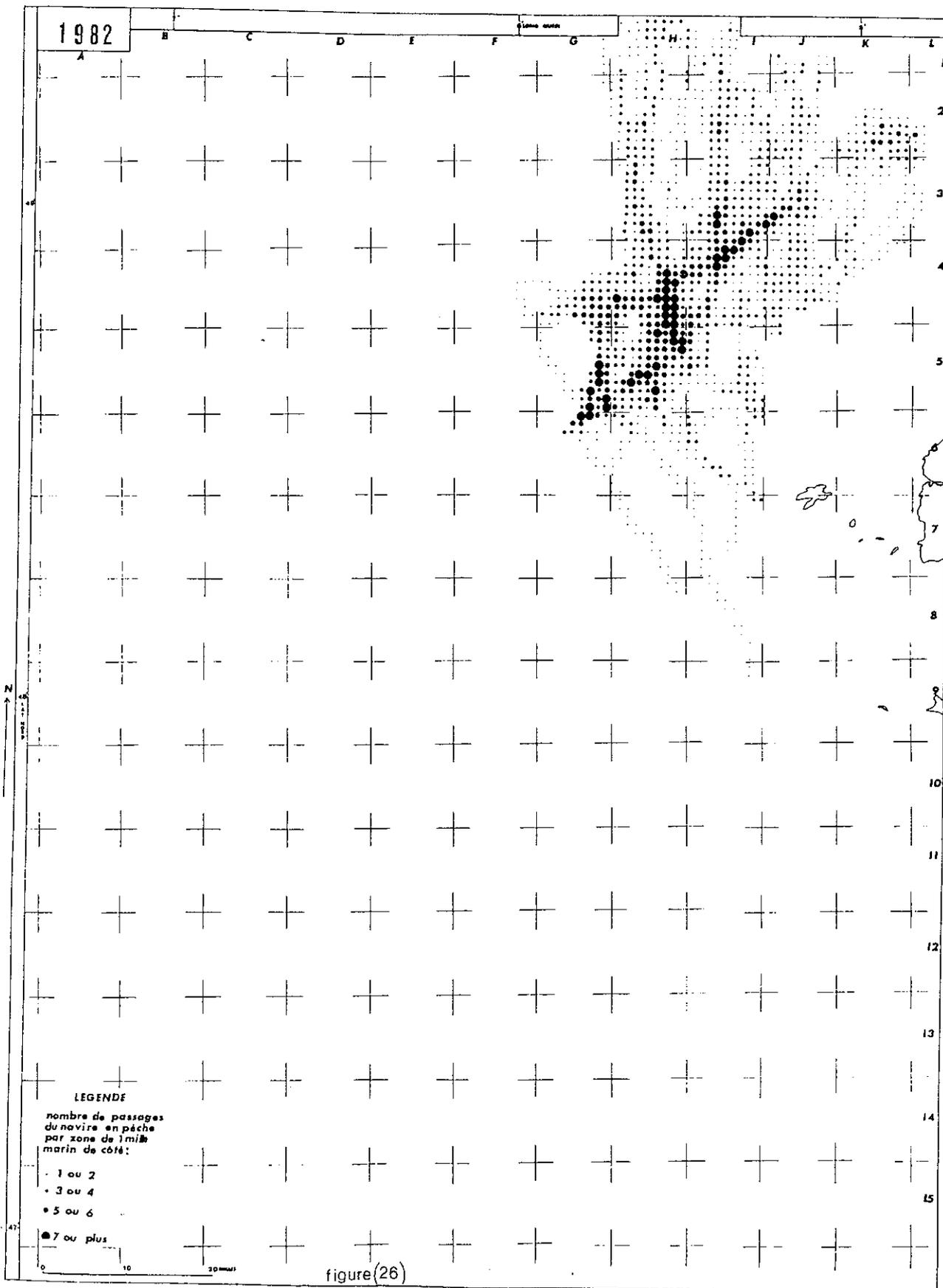
(Fig. 24) "1980" : Cette carte ressemble tout à fait à la précédente mais l'aire parcourue est encore plus petite. Le commandant a tenté d'exploiter, au mieux, les secteurs qu'il connaissait parfaitement, sans chercher à prospecter autour.



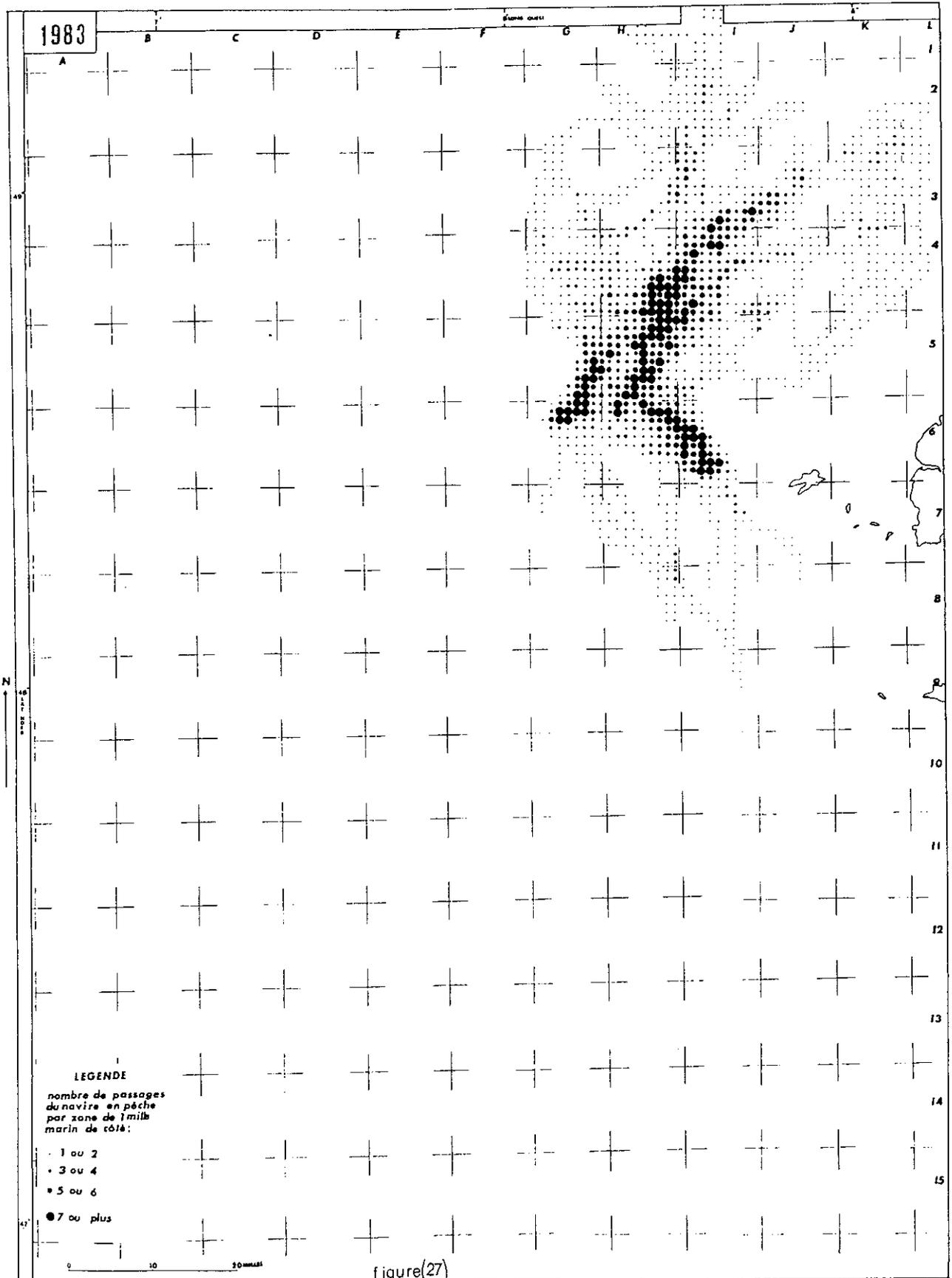
(Fig. 25) "1981" : Cette carte retrace le démarrage d'une nouvelle époque de l'histoire du Kerflous.

En plus des zones les plus méridionales, des secteurs G 5 et H 5 qui sont exploités depuis déjà quelques années, on remarque en H 4 et surtout en I 4 des secteurs importants de convergence des trajets du navire en pêche.

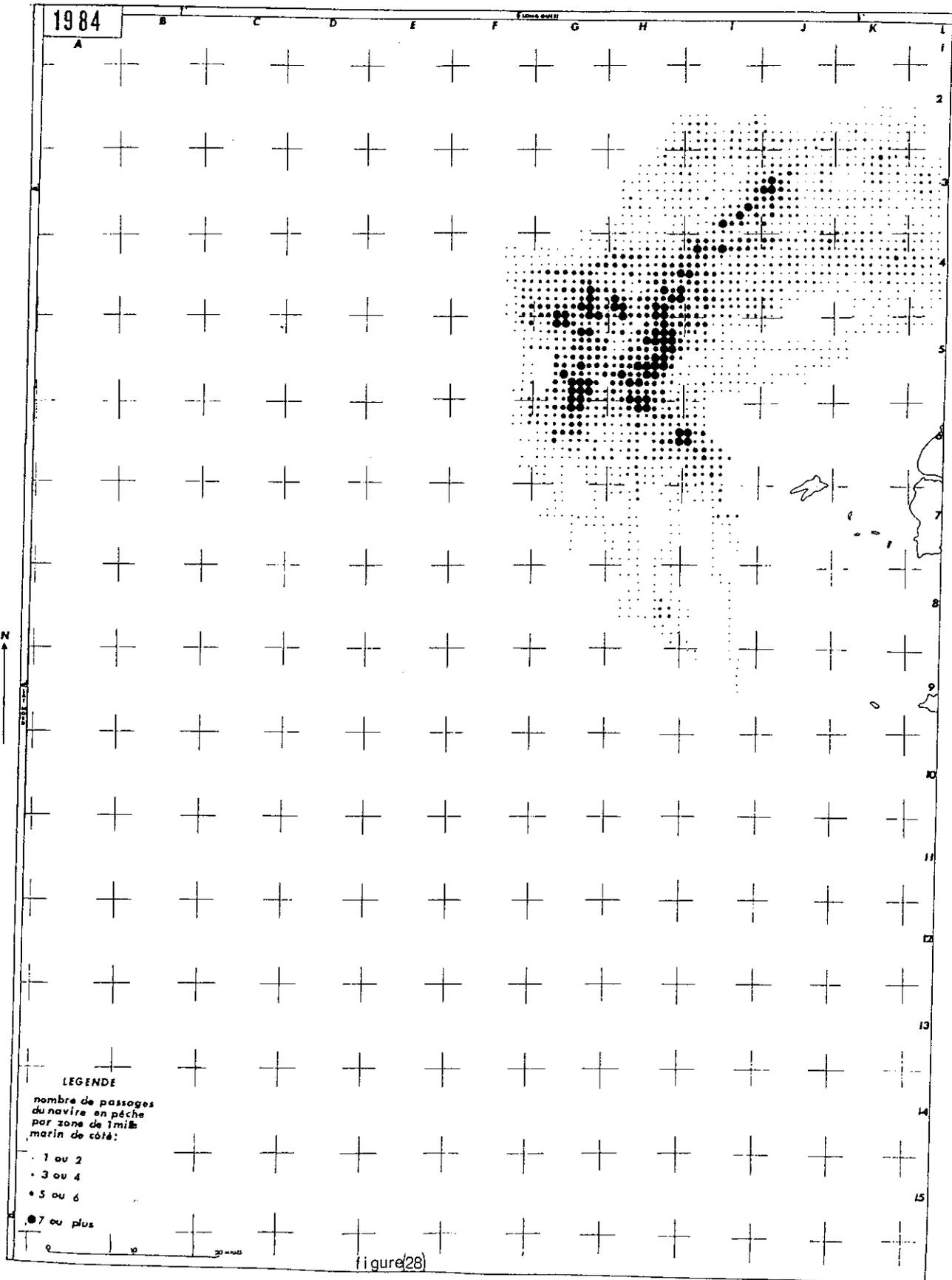
Autour, les secteurs secondaires ne sont pas très nombreux et leur superficie n'est pas très grande.



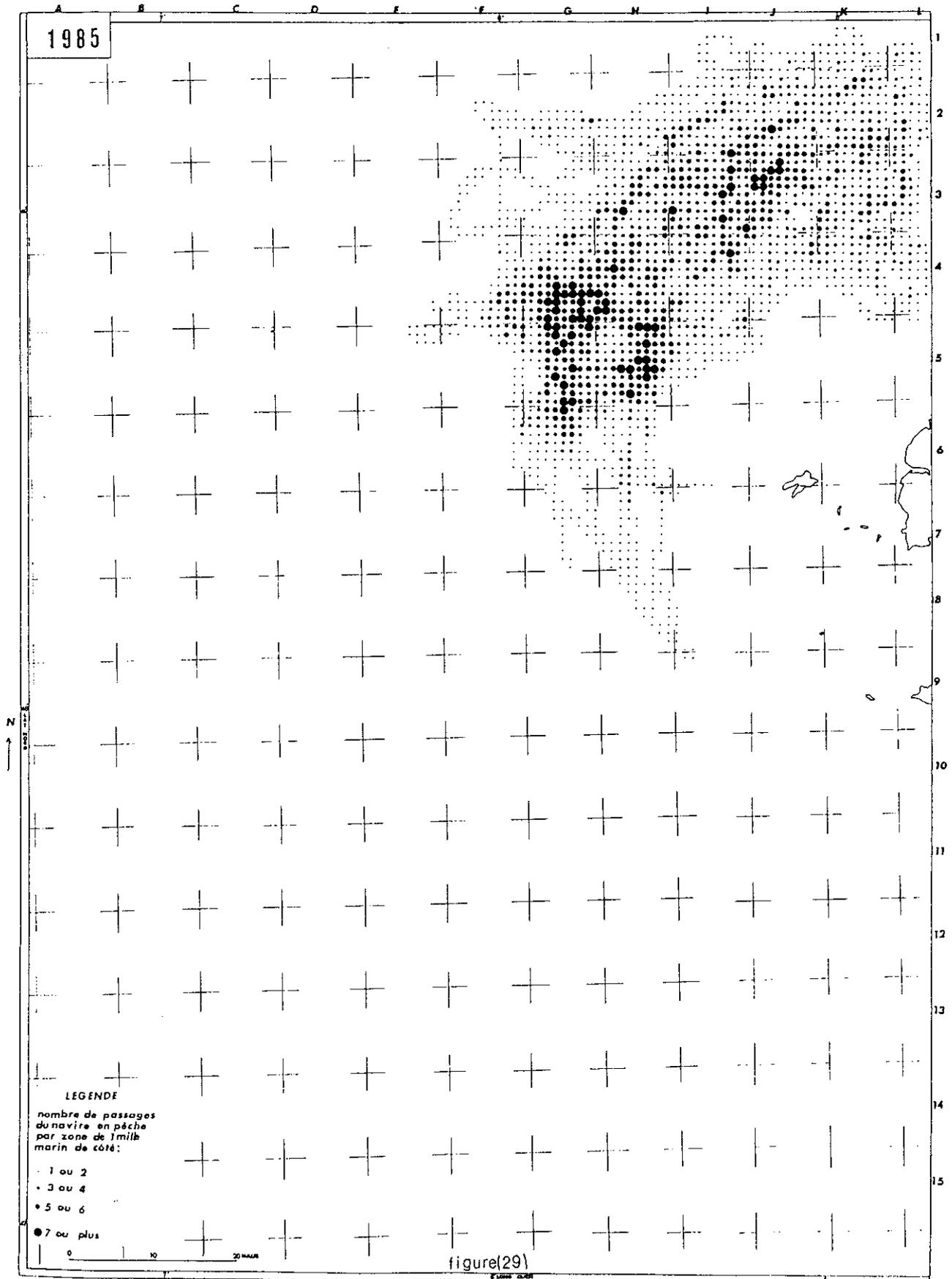
(Fig. 26) "1982" : On trouve des secteurs importants de pêche jusqu'en J 3, dans le prolongement en "couloir" passant par I 3, I 4, H 4, H 5, G 5. G 5 est devenue la plus méridionale des zones importantes de capture. Partant du "chenal", on remarque nettement des voies divergentes, distinctes, en direction du Nord, du Nord-Est, du Sud-Est.



(Fig. 27) "1983" : Le "couloir" observé sur la figure précédente est plus large sur la carte "1983" ; par contre, les chenaux divergents sont moins nombreux. Le secteur I 6 est très fréquenté, il est souvent le point de départ d'une marée et le lieu du dernier traict.



(Fig. 28) "1984" : Le "chenal" central devient plus "vague" car il se perd dans un "nuage" constitué par les zones secondaires de pêche. La superficie totale parcourue s'étend moins vers le Nord que les années précédentes, mais plus vers l'Est (I 4, J 4, K 4, C 4). Le bipôle G 5 - H 5 est toujours aussi fréquenté.



(Fig. 29) "1985" : Le "couloir" central s'est totalement estompé. La zone Nord-Est est totalement investie. Il existe de nombreux points dispersés marquant des zones importantes de convergence. Le secteur G 5 - H 5, quoique toujours fréquenté, est un peu délaissé.

b) Trois grandes étapes.  
.....

Comme les descriptions précédentes le montrent, "1973" et "1981" marquent des changements dans l'évolution entre 1971 et 1985. On peut donc distinguer trois grandes périodes dans cette époque.

de 1971 à 1972 : c'est la fin de l'exploitation du Croas-Men. Les zones de pêche parcourues ne sont pas originales, elles s'inscrivent dans les secteurs fréquentés ordinairement par d'autres navires guilvinistes : "Eckmühl", "Thierry La Fronde", "Basse Nevez", "Les Pléiades", etc... Toutefois, le Croas-Men s'écarte parfois, pour quelques jours, du reste de la flotille, pour explorer la zone Ouest-Ouessant.

de 1973 à 1980 : C'est l'époque de l'épanouissement du commandant. La découverte et l'exploitation de la zone Ouest-Ouessant font la renommée du Kerflous. Il est un pionnier dans l'exploitation de cette zone.

de 1981 à 1985 : Les principaux secteurs de pêche commencent à se déplacer vers l'Est. Le commandant a observé un fléchissement du chiffre d'affaires obtenu par la fréquentation des zones familières, et, influencé sans doute par les résultats des marées effectuées dès 1978 dans les secteurs septentrionaux et orientaux par ses seconds ; il entame un processus d'exploration de ces zones, surtout à partir de 1980, année à partir de laquelle le chiffre d'affaires baisse.

Dans ces trois étapes, on peut voir trois moments du commandement de Mr LE QUEFFELEC.

D'abord, n'ayant pas eu la possibilité de se former en étant commandant en second, il apprend sur "le tas" à la barre d'un navire et travaille pour le compte d'un armement dans lequel il n'est que minoritairement impliqué.

Il opère donc dans des secteurs connus, d'autant plus que les performances techniques de son navire ne lui permettent pas d'exploiter des zones moins fréquentées.

L'achat d'une nouvelle unité, dont il sera le seul armateur, montre sa volonté d'innover. Il choisit un navire à moteur puissant qui lui permettra de passer les "buttes" de la zone "Ouest-Ouessant", qu'il sera longtemps un des seuls bigoudens à fréquenter, et qu'il connaît mieux que quiconque.

Enfin, après avoir achevé dans un premier temps sa formation, dans des zones très fréquentées, après avoir exploité dans un second temps un secteur qu'il avait découvert, dans un troisième temps, il poursuit son activité dans des parages où il n'est pas pionnier, car ses seconds l'y ont précédé. Le système de répartition des profits et pertes est tel que ceux-ci peuvent se permettre d'explorer des zones inconnues, donc dangereuses pour le train de pêche, car ils n'auront pas à supporter les conséquences financières de la perte éventuelle de matériel (chalut, panneaux,...). En plus des bénéfices immédiats qu'ils retirent d'une telle exploration, ils étudient, à moindres frais, des zones qu'ils pourront exploiter sans dommage quand ils seront patrons. En cela aussi, le commandant participe à la formation de ses seconds. Ceux-ci, en contre-partie, indiquent, avec plus ou moins de précision, les positions des "croches" (épaves, rochers), qu'ils ont découvertes, lui permettant de s'engager à son tour dans ces zones.

2) Explication du processus d'exploration des zones de pêche.

(tentative de systématisation)

- a) Situation des zones importantes de convergence  
des trajets  
.....

Pour mieux décrire les secteurs particulièrement fréquentés durant les quinze années couvertes par l'étude, il a été nécessaire de tenter une typologie simplifiée de ces secteurs de convergence (Cf fig. 30). Le nombre, l'importance de ces zones sont en relation avec leur situation les unes par rapport aux autres.

# TYPOLOGIE DES ZONES DE CONVERGENCE DES TRAJETS DU NAVIRE EN PECHE :

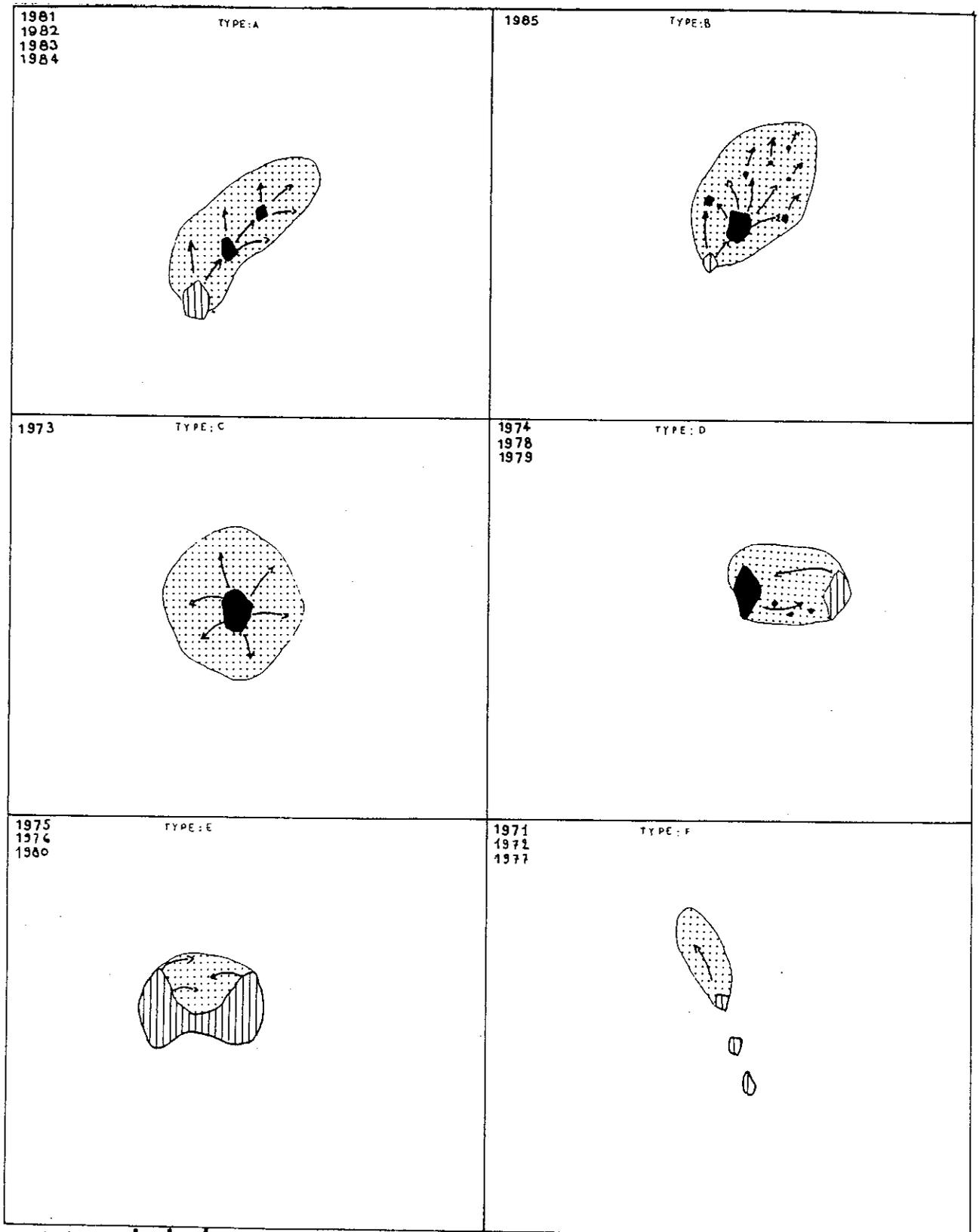


FIGURE (50)

## LEGENDE

zones principales

-  zones de pêche nouvelles
-  zones de pêche traditionnelles

-  zones en voie d'explorati
-  directions des prospectic

Grâce aux schémas de typologie, nous pouvons essayer de mieux expliquer la position des secteurs très fréquentés et de leurs zones limitrophes. Il semblerait que chacun des types de points de convergence, décrit à la figure (30) corresponde à une étape particulière de la connaissance des zones de pêche. Depuis la prospection dans le secteur jusqu'à sa connaissance parfaite, on passe successivement du schéma A au B, puis au C, au D, et enfin au E (le schéma F étant à mettre à part quoique comparable au A).

Le modèle A : il correspond à une phase exploratoire. A partir de chenaux bien connus et très fréquentés, le bateau s'aventure dans des voies nouvelles. Plus l'axe central se prolonge, plus les chenaux divergents sont utilisés pour former enfin, autour du chenal central, une sorte de nébuleuse (Cf "1984").

Le modèle B : il correspond à l'étape suivante. L'axe central a disparu. La zone qu'il traversait est totalement investie, toutefois la zone principale de pêche reste établie sur les secteurs bien connus et fréquentés depuis plusieurs années déjà (Cf "1985").

Le modèle C : sur ce schéma, la base située dans les zones traditionnelles est remplacée par un pôle situé dans le secteur en voie d'exploration. Le navire continue à prospecter dans une large zone située autour de ce point, maintenant bien connu (Cf "1973").

Le modèle D : l'exploration de la zone continue. Deux pôles principaux sont fréquentés en priorité, séparés par une zone moins parcourue, et reliés entre eux par un "chenal" relativement étroit (Cf "1974").

Le modèle E : La connaissance de la zone s'achève. Le secteur de séparation est maintenant exploité, soit parce que des progrès techniques le permettent, soit parce que le commandant a découvert des chenaux de liaison entre les deux pôles. Les zones latérales sont parfois abandonnées au profit du secteur central (Cf "1975").

b) Les zones secondaires d'exploitation  
.....

Moins parcourues que les précédentes, elles sont pourtant importantes. Le plus souvent, elles constituent les secteurs limitrophes des zones principales. On peut donc dire qu'elles sont concernées par le même raisonnement.

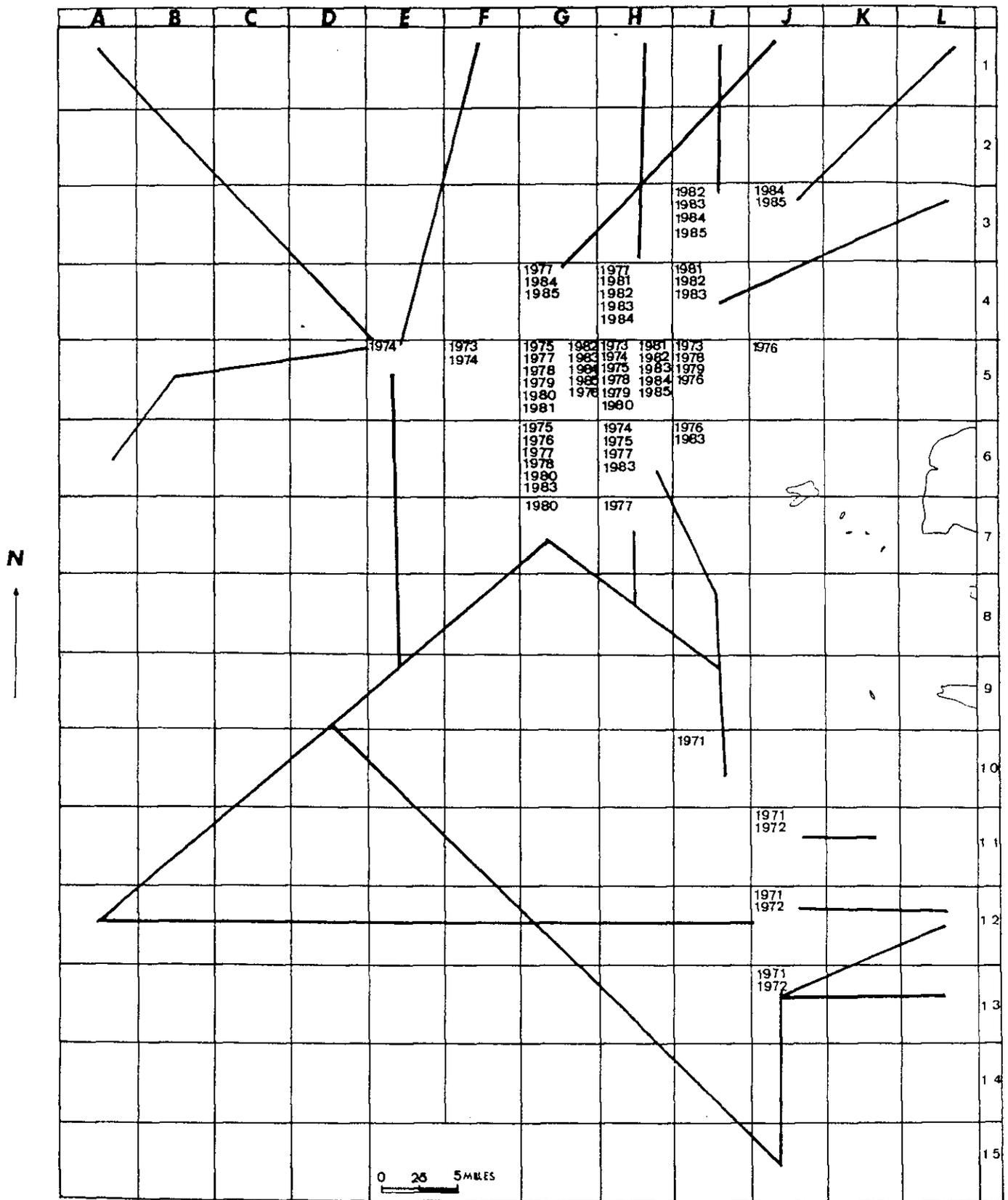
c) La superficie totale exploitée  
.....

Elle aussi est concernée par la même démonstration. Moins la zone est connue et plus les secteurs fréquentés sont nombreux et espacés (Cf "1974", "1985"). Inversement, la superficie couverte par le navire tend à se rétrécir autour d'un secteur particulier à mesure que l'exploration de la zone s'effectue (Cf "1980", "1975"). On assiste à des phases d'élargissement suivies de périodes de rétrécissement du secteur fréquenté. Ainsi, un classement sommaire peut être établi. Les années 1973, 1974, 1977, 1978, 1979, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, correspondent à la première phase : le commandant évolue dans des secteurs qu'il ne connaît pas entièrement. 1975, 1976, 1980, correspondent à des périodes de "rétrécissement". Le commandant cherche à exploiter au maximum une zone qu'il connaît parfaitement sans en explorer d'autres.

Cette analyse ne se prétend pas irréprochable. Elle peut être contestée si l'on considère que les cartes "1971", "1972", "1977" (schéma F) ne sont pas prises en compte par ce type de raisonnement. En fait, les cartes "1971" et "1972" sont très comparables aux cartes "1981" et "1982". Le chenal décrit dans le modèle A, ne se poursuit pas, sur les cartes "1971" et "1972", jusqu'à la zone en voie d'exploration. Les voies d'accès au secteur "Ouest-Ouessant" sont nombreuses comme le montre la figure (31). Elles sont moins visibles que le chenal emprunté à partir de 1981 pour la prospection vers le Nord-Est. Le processus d'exploration est pourtant le même.

La carte "1977" pose plus de problèmes. Elle nous présente une exploitation systématique de la voie d'accès principale à "Ouest-Ouessant", en partant de la Chaussée de Sein. Cette carte paraît anachronique dans la typologie présentée à la figure (30).

# SCHEMA D'OCCUPATION DES ZONES DE PECHE PAR LE CROAS - MEN ET LE KERFLOUS DE 1971 A 1985



### LEGENDE

— principales voies de transit



zone importante de convergence des trajets du navire en pêche en 1971

FIGURE : (31)

D'autres nuances doivent être apportées. La limite entre les schémas n'est pas toujours aussi nette : "1975" correspond sûrement au schéma "E", mais "1980", représentée par le schéma E peut l'être aussi par le modèle D.

Il arrive aussi que les zones secondaires d'exploitation n'aient rien de comparable avec les secteurs les plus fréquentés. Le schéma d'occupation des zones de pêche (Figure 31) nous montre, surtout dans la partie Sud-Ouest, que les grandes voies de Transit sont très éloignées des importantes zones de convergence des trajets du navire en pêche.

Ce type de secteurs secondaires se trouve surtout sur les cartes anciennes. Ils correspondent à l'exploitation des bancs de la zone Sud-Ouest, pour les carte "1971" et "1972". Ils sont à mettre en liaison avec la carte bathymétrique (Cf Fig.4 ). Le navire suit, dans ces parages, un isobathe longeant les talus qui bordent la limite du plateau continental, ou les bancs de la Chapelle, Parsons, Shamrocks, Kaiser, etc...

Malgré ces quelques réserves, on peut admettre que les schémas de la figure (30) sont assez représentatifs des zones de pêche fréquentées durant 15 ans. L'explication du processus de prospection de nouveaux secteurs semble cohérente, puisqu'on peut la vérifier sur les cartes annuelles. Toutefois, elle ne suffit pas pour bien connaître les moteurs de cette évolution. Il est donc nécessaire de consacrer un chapitre spécial aux facteurs de changement.

3) Motifs et moyens des changements des zones de pêche.

Il convient de distinguer les facteurs qui motivent un changement de zone de pêche de ceux grâce auxquels l'exploration de nouveaux secteurs peut être réalisée.

a) Les moyens techniques (le navire, le chalut).

Le navire et son

moteur :

Durant ces 15 années, Mr LE QUEFFELEC a commandé deux navires. On a observé, précédemment que le changement de zone de pêche correspond à l'achat du Kerflous, en 1973.

Le Croas-Men, comme je l'ai dit, n'avait pas les capacités motrices, qui auraient permis à Mr LE QUEFFELEC d'exploiter sérieusement la zone "Ouest-Ouessant". Il était équipé d'un moteur "lourd" de 420 chevaux ; tournant à 460 tours-minute. Avec le Kerflous, le commandant disposait d'un moteur lourd de 510 chevaux, tournant à 500 tours-minute, donc beaucoup plus puissant que celui du navire précédent. Plus le moteur est puissant, plus facilement le bateau fera passer les obstacles au chalut, sans perdre de vitesse (celle-ci devant se maintenir entre 3 noeuds et 35 noeuds) et le patron aura la possibilité de s'aventurer en terrain accidenté.

On peut imaginer que le lancement du Kerflous II, effectué en février 1986, est le préambule à de nouvelles prospections. Mr LE QUEFFELEC déclarait dans le OUEST-FRANCE du 27 février 1986, en page "marine" (Cf réf. Bibli n° 1, page marine), qu'il "attend de son nouveau bateau la possibilité de pousser au delà de ses zones traditionnelles". Ce navire est équipé d'un moteur "léger" de 750 chevaux, tournant à 1600 tours-minute. Les performances de ce moteur sont sensiblement équivalentes à celles du précédent, mais il devrait se révéler plus économe en carburant.

Dans un premier temps, le commandant à l'intention de poursuivre ses recherches, en Manche, des espèces de qualité comme la lotte et le saint-pierre. Il envisage, dans un second temps, un changement radical de secteur ; c'est dans cette perspective qu'il a déjà acquis des chaluts du type "Irlandais 4 faces", semblables à ceux qu'il utilisait avant 1975 et qu'il garde en réserve. Si les captures fléchissent, il pourra, par exemple, travailler dans les parages irlandais, à la recherche du merlu.

...

Le chalut :

Nous avons vu qu'en 1975, le Kerflous pouvait travailler dans de nouvelles zones, grâce à l'utilisation d'un nouveau type de chalut: A l'origine, un engin ramené de Cherbourg par des patrons guilvinistes, dès le début des années 1970. Après concertation avec ses boscos et avec certains de ses collègues, utilisant le "cherbourgeois", il en raccourcit les ailes et utilise un maillage plus large, en gros fil, pour la partie antérieure. Ainsi est né le 22 J Q - chalut de 22 m, portant les initiales du commandant.

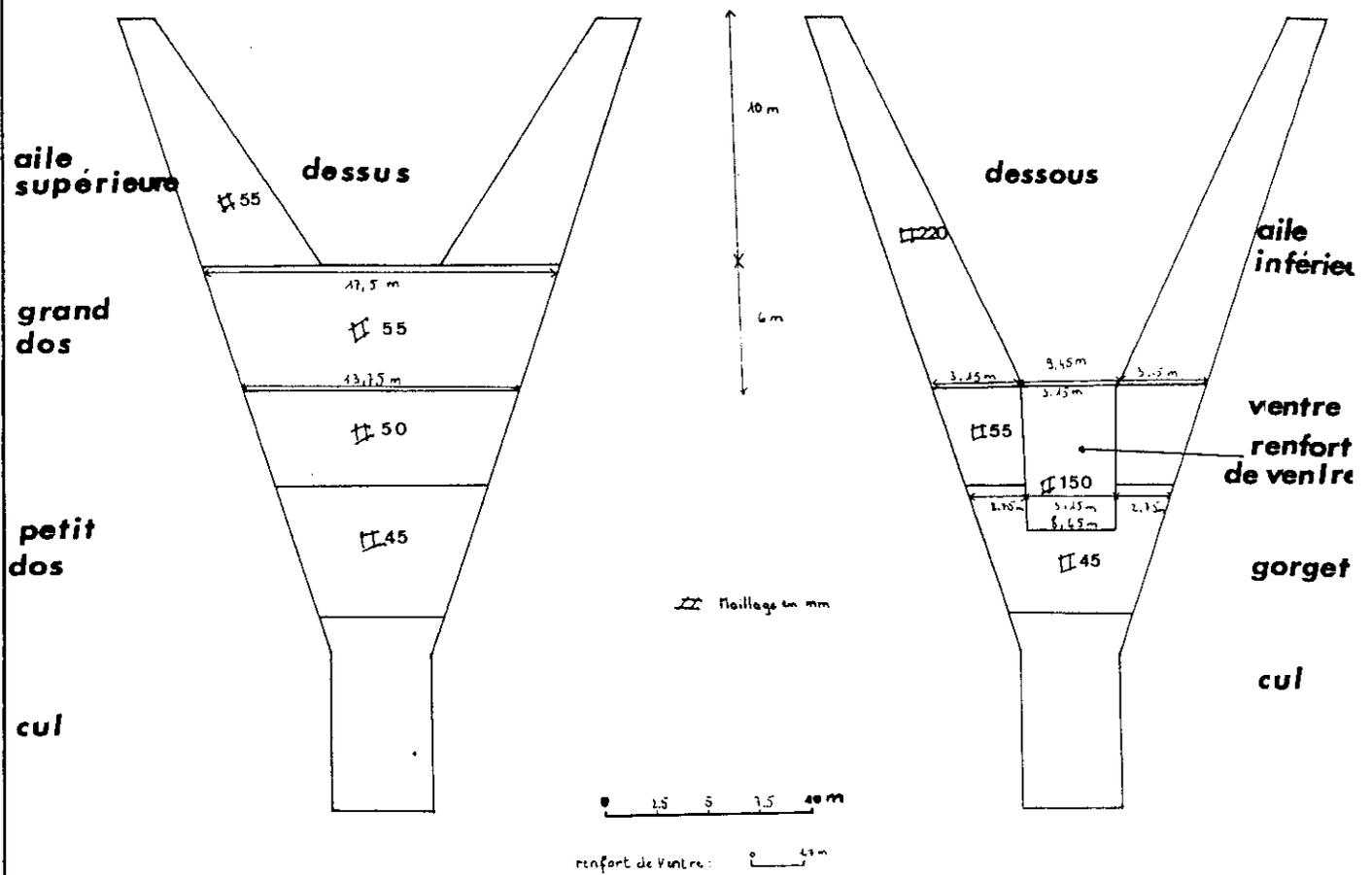
Fabriqué par les Etablissements LE DREZEN, sa structure est telle qu'il passe plus facilement sur des fonds accidentés qu'un engin de type "Irlandais", prévu pour les fonds vaseux. (Cf fig. 32).

Les ailes raccourcies sont moins vulnérables, le "dos" beaucoup plus large que le "ventre" donne à l'engin une grande ouverture verticale. Cette caractéristique est accentuée par le fait que, sur le 22 JQ, on augmente souvent le nombre des flotteurs, ce qui permet la capture d'espèces démersales (lieu jaune) et le chalut est "allégé", ce qui l'aide à passer les buttes. Le "bourelet" est équipé de nombreux diabolos qui roulent sur les rochers, diminuant les possibilités de "croches". Les mailles du dessous, en gros fil, résistent bien ; étant larges, elles sont aussi vite réparées.

A l'origine (1975), seul le renfort de ventre était fait de mailles de 150 mm ; pour les ailes et le ventre, on utilisait des mailles de 50 mm. Mais, le commandant LE QUEFFELEC s'est rendu compte que l'utilisation de grandes mailles, dans la partie antérieure du chalut, n'avait pas d'incidence sur les captures.

...

**PLAN DE CHALUT DE TYPE «22 JQ»**



**PLAN DE CHALUT DE TYPE «IRLANDAIS»**

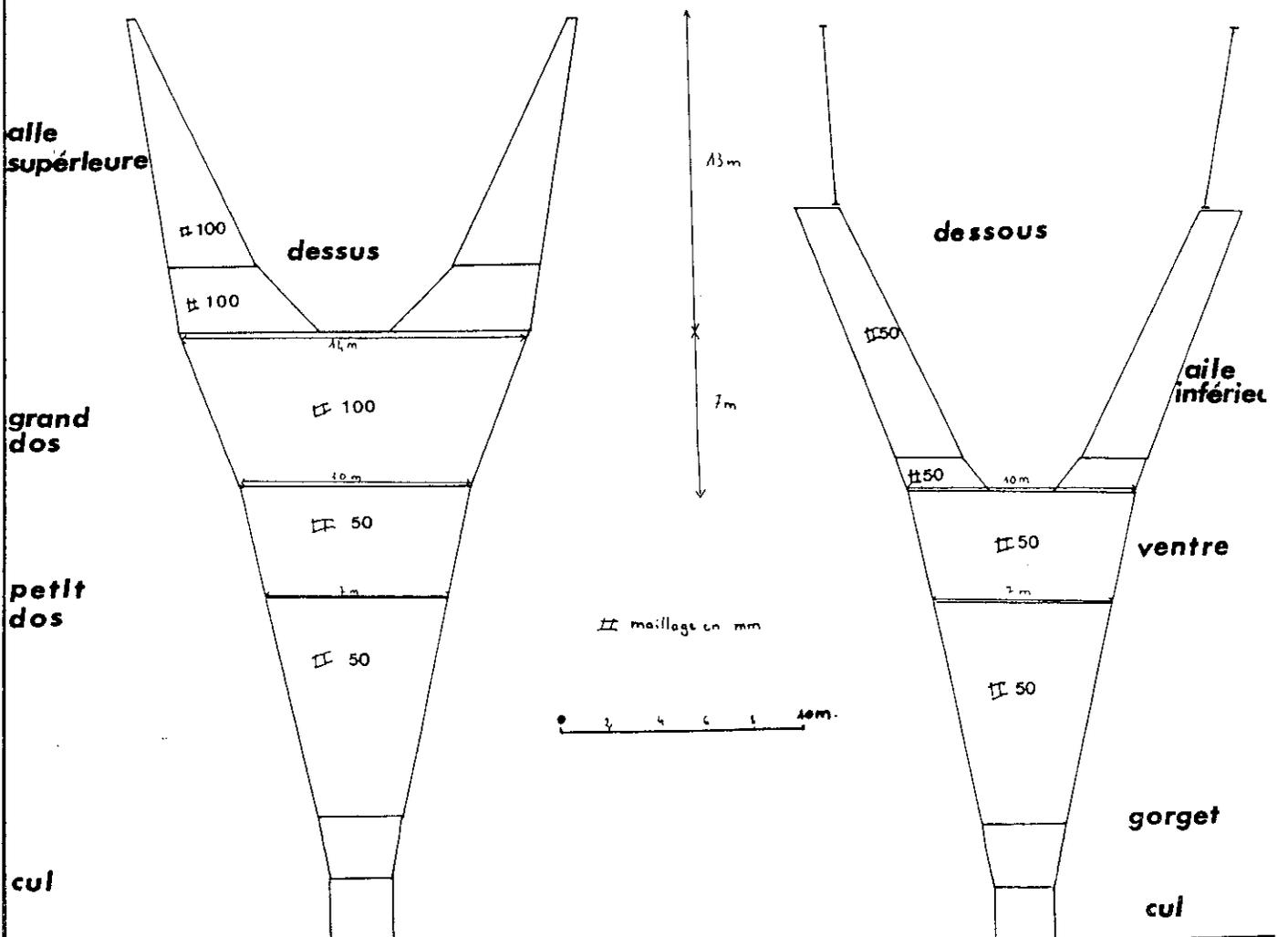


FIGURE 02)

SOURCE: ENTREPRISE LE DREZEN

Par contre, réparé plus facilement, il retournait plus vite à l'eau après réparation. (Il faut dire que sur un chalutier classique, il n'est pas facile de changer d'engin entre deux traicts. Lorsque cela est possible, on préfère réparer celui que l'on utilise.)

Le 22 JQ, que le commandant LE QUEFFELEC utilise depuis 1975, a donc pour avantage d'avoir le moins possible de surface fragile en contact avec le fond, afin de réduire les avaries. Si celles-ci se produisent, elles peuvent être réparées rapidement car les parties du chalut à faible maillage sont réduites au minimum.

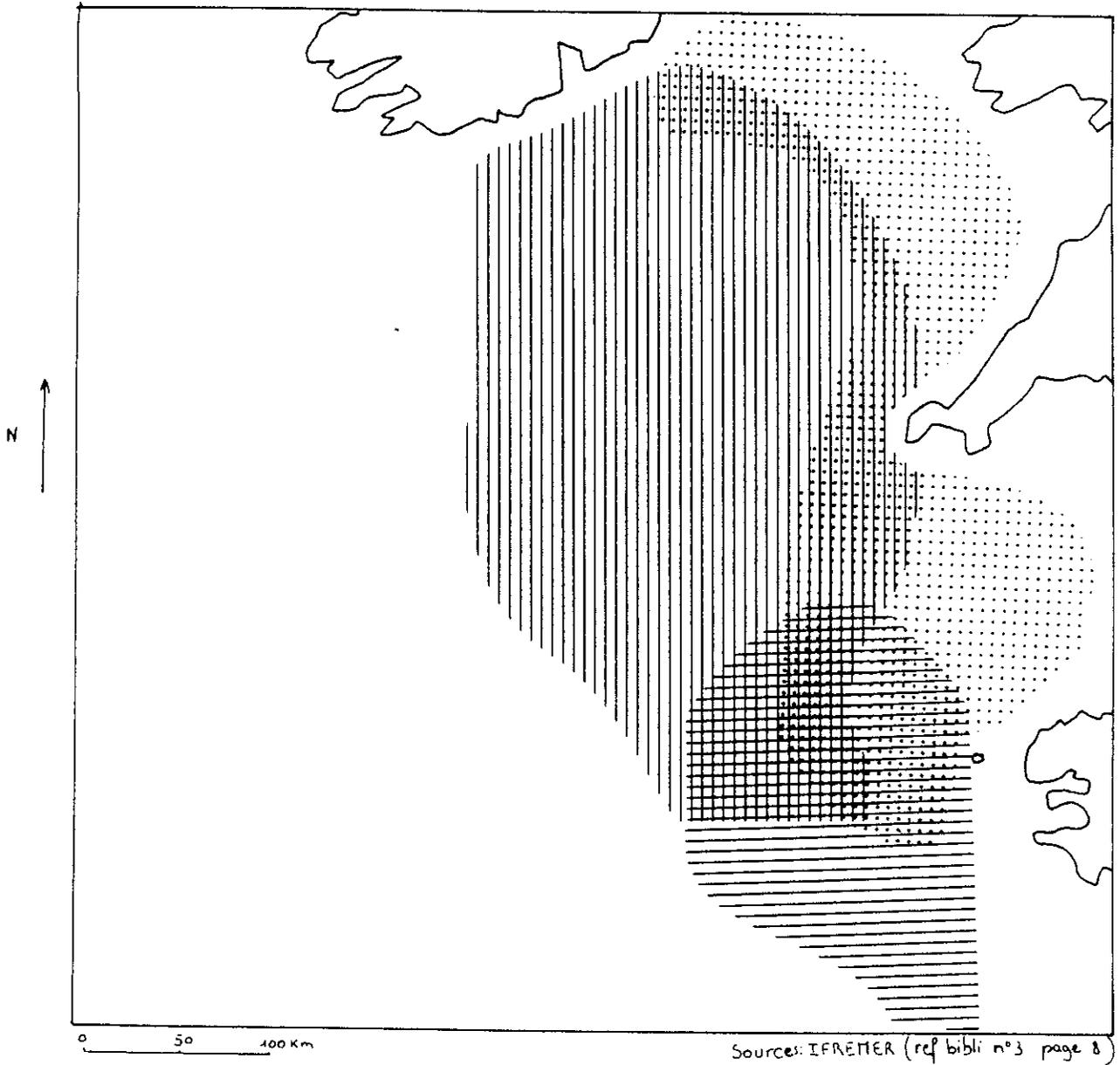
b) Les motifs du changement de zone de pêche.  
.....

Maintenant que nous avons vu comment s'effectuait le changement de zone de pêche (le processus et les outils), essayons de comprendre ce qui motive les prospections.

Celles-ci se font essentiellement en fonction des facteurs économiques. Le premier changement de zone de pêche se situe en 1973.

Les secteurs, que le Croas-Men fréquentait jusqu'en 1972, ne sont plus rentables pour des navires de ce type. Peu à peu, les gros bateaux laissent la place à des unités plus petites, avec des équipages de 4 ou 5 hommes, tirant de grands chaluts. Ces unités ont été elles-mêmes obligées de quitter leurs zones traditionnelles de pêche (généralement, plus proches du port) pour les mêmes raisons. Aujourd'hui, les Bancs de Parsons, La Chapelle, etc..., sont fréquentés par des navires de 17 à 20 mètres, effectuant des marées de 8 à 10 jours ; les zones I 10, J 11, 12, 13, par les navires d'environ 15 mètres, effectuant des campagnes de 3 à 8 jours, parfois même, par des chalutiers côtiers qui se déplacent pour la journée. (Cf fig. 33)

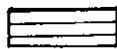
L'abandon de zones par les gros navires, pour des causes de rentabilité, ne veut pas dire que ces secteurs soient laissés au repos. Comme on le voit, le processus d'exploitation des zones de pêche est complexe :



Principales pêcheries en Mer Celtique



Zones de pêche des navires de 21 à 30 mètres



Zone de pêche des navires de 15 à 17 mètres



Zone de pêche des navires de 17 à 21 mètres

Les plus gros navires découvrent les zones, les exploitent jusqu'à leur seuil de rentabilité ; ils laissent alors le champ libre aux unités plus petites, qui bénéficient de l'expérience de la flotille précédente, et peuvent se contenter de résultats plus médiocres.

Les charges d'exploitation, de chalutiers classiques de 24/30 mètres, atteignent 96,4 % des ventes brutes, en 1985 ; sur les navires plus petits (19,5/20,5m) elles atteignent 89,4 % ; sur les bateaux plus petits encore (15/17 m) 84,9 %. Plus le navire est grand et plus la part du chiffre d'affaires, concernant les résultats d'exploitation, se réduit. Les coûts de production, imputables au carburant, à la part de l'équipage, aux charges sociales, à l'entretien, sont supérieurs à ceux de bateaux plus petits. L'équipage est plus important que sur les navires de 19/20 m ou 15/17 m. Le total des charges du personnel représentait, en 1985, 41,6 % du chiffre d'affaires, sur un bateau comme le Kerflous. Sur les bateaux de 19/20 m, de type moderne, ces mêmes charges étaient de 38,7 %.

Le poste "carburant" est aussi plus important, sur les navires du même type que le Kerflous, (21 % du chiffre d'affaires, en moyenne pour les navires classiques de 24/30 m) que sur des unités plus petites ou plus modernes : 23/24 m pêche arrière - (17,2 % des ventes brutes).

En général, l'exploitation d'un tel type de navire revient à cher ; il faut, pour rentabiliser l'entreprise, un chiffre d'affaires plus important que celui de bateaux plus petits. Pour une vente brute de 3 120 172 F., en 1985, un navire du type du Kerflous réalise un résultat d'exploitation de 115 001 F., soit 3,7 % du chiffre d'affaires. Pour les mêmes ventes, un chalutier moderne de 15/17 m, réussit un résultat d'exploitation (le bénéfice net de l'armateur) de 311 241 F. (Cf réf. Bibli n° 10, page 37)

Le deuxième changement de zone de pêche, amorcé en 1981, a pu être étudié plus en détail. Le graphique (Cf fig.12) montre bien que la "migration" commence quand le chiffre d'affaires, par jour de mer, diminue (1980).

La quantité de poisson ramenée par le Kerflous, n'a finalement pas une influence directe sur le démarrage de ce processus. Le chiffre d'affaires dépend, bien sûr, des captures, mais aussi du prix du poisson ; ce dernier étant lié aux tonnages débarqués par l'ensemble des navires.

Tant que les performances du Kerflous sont en rapport avec celles de ses rivaux, son chiffre d'affaires ne diminue pas. C'est à partir du moment où le navire pêche moins que les autres, que celui-ci baisse. (Cf fig. 9,10,14). Si la situation persiste, le commandant cherche de nouvelles zones plus rentables.

La situation du chiffre d'affaires, par jour de mer, en 1985, laisse présager, avec l'acquisition d'un nouveau navire et l'achat de nouveaux chaluts mis en réserve, la recherche de nouvelles zones de pêche, bien différentes de celles qui lui sont familières.

Il arrive que les changements de secteurs soient radicaux, comme en 1973 ou en 1981. Mais le plus souvent, le commandant du Kerflous est influencé par des navires opérant dans des zones proches. Les prospections s'effectuent alors dans des secteurs limitrophes et n'impliquent pas l'abandon des parages qu'il fréquentait auparavant. Les quantités capturées ont aussi un rôle dans le choix des zones de pêche, mais cette influence est différente, elle s'effectue au jour le jour. Plus que la stratégie globale, elle concerne la tactique de pêche.

Parfois il arrive que des navires fréquentant les mêmes zones que le Kerflous, pêchent mieux que lui. Dans ce cas, les mauvais résultats sont imputables à des problèmes techniques. Le commandant effectue des modifications sur le train de pêche pour rétablir la situation. Parfois le déplacement d'une seule manille sur un panneau, suffit à améliorer les résultats.

La mise en concurrence économique des navires, est, comme on le voit, un facteur de progrès. Mais, dans un tel cadre, un système de préservation des zones de pêche n'a pas sa place, puisque pour réussir un patron doit pêcher beaucoup, mais surtout pêcher autant, sinon plus, que les autres.

.....

Chapitre III (suite)

B) LA TACTIQUE DE PECHE.

1) Les contraintes du milieu.

a) Les courants de marée, la météorologie.  
.....

Nous l'avons vu, la route du navire en pêche subit des contraintes liées au milieu. Celles-ci sont de plusieurs ordres : le commandant tient compte du courant, du vent, de la bathymétrie.

Le navire travaille toujours dans le sens général du courant. Cela n'implique pas obligatoirement que les trajets prennent le sens unique Nord-Est - Sud-Ouest. Cependant, à marée montante, le bateau va plutôt vers le Nord ou vers l'Est ; au jusant, il va vers le Sud ou vers l'Ouest. De la même manière, le commandant tient compte de la direction du vent ; selon que celui-ci souffle ou non dans le sens du courant, le bateau peut avoir une vitesse variant de 6 à 0,5 noeuds. Le commandant doit alors manoeuvrer pour stabiliser cette vitesse autour de 3 noeuds (allure du navire en pêche).

Il est communément admis que l'orientation du vent à des incidences sur les captures. Ainsi, quand celui-ci se maintient à l'Est ou au Sud-Est, la pêche est plus faible ; au contraire, quand le vent tourne à l'Ouest-Sud-Ouest, le poisson se met à "travailler", les tonnages capturés augmentent. Ces allégations sont difficilement vérifiables de manière scientifique. De plus, elles n'entraînent pas de modification dans la tactique de pêche quotidienne. Il n'en est pas de même pour la météorologie.

Par beau temps, le poisson "travaille" peu, il est nécessaire d'aller le chasser au ras des roches, dans les endroits difficiles à fréquenter. Ceci est relativement possible grâce au sondeur perfectionné qui équipe le Kerflous. Par mer calme, il permet de longer, avec précision, les obstacles. Par mauvais temps, il est inutile d'aller traquer le poisson près de ces refuges car il s'en écarte. De plus, le sondeur ne donne plus alors, avec précision, l'image du fond.

b) La bathymétrie.  
.....

Le commandant doit aussi en tenir compte. La longueur de câble utilisée pour tirer le chalut est constante pendant la durée du traict et doit être trois fois supérieure à la profondeur de la zone que le navire fréquente. Quand le bateau navigue dans les secteurs où la profondeur est variable, il suit un trajet perpendiculaire à la ligne de plus grande pente. Depuis 1974, le facteur "bathymétrie" est moins important ; les zones fréquentées étant moins escarpées. Toutefois, à chaque traict, la longueur de câble est modifiée, même de quelques dizaines de centimètres afin qu'elle concorde exactement avec la bathymétrie de la zone, qui lui est indiquée par ses sondeurs.

2) Travail en commun ?

Le Kerflous fait partie d'un environnement économique particulier. Il rentre aussi dans un cadre sociologique précis.

Le système de vente du poisson sous criée est tel, nous l'avons vu, que chaque commandant aurait intérêt à maintenir un "blackout" autour de ses captures, de ses zones de pêche, de son train de pêche. C'est d'ailleurs, en partie, ce qui se passe au Guilvinec, chacun essayant de garder le plus longtemps possible ses secrets.

Généralement, sous la criée ou à sa passerelle, un commandant est à l'affût de tout indice révélant les zones de pêche, les détails techniques dissimulés par ses concurrents. Ainsi, il passe une partie de son temps en mer à essayer de découvrir, à l'intonation des "messages radio", les quantités de poisson réellement capturées par les autres bateaux.

Habituellement, quand un navire pêche dans une zone particulièrement riche, son commandant essaie de dissimuler aussi longtemps que possible ses captures. Mettant en pratique le proverbe bigouden "celui qui pêche, met dans son panier", il essaie d'exploiter au maximum le secteur qu'il a découvert : il sait que très vite, d'autres chalutiers arriveront sur place. Un secret n'est jamais gardé très longtemps.

Les relations entre les différents chalutiers fréquentant les mêmes zones ne sont pourtant pas mauvaises. La plupart d'entre eux sont regroupés en "équipes". Chaque membre de ces groupes prévient ses collègues quand il pêche beaucoup. Bien entendu, il ne s'agit pas d'appeler les membres de "l'équipe" dès que la zone est découverte. Simplement, il faut avertir les équipiers avant que des navires étrangers n'arrivent dans le secteur.

Ce type de relation sous-entend une réciprocité dans la distribution des informations. Les membres de la même équipe doivent avoir relativement confiance en leurs collègues. Les groupes se forment généralement suivant les affinités entre les commandants. C'est ainsi que Mr LE QUEFFELEC coopère essentiellement avec ses anciens seconds, aujourd'hui devenus patrons. On peut d'ailleurs remarquer que le "Kerflous" commence souvent ses marées avec le "Kristel-Patrick", navire appartenant à Mr DURAND, second à bord du Kerflous de 1978 à 1983.

Ces groupes ne sont pas complètement fermés : chaque patron d'une même équipe peut échanger des informations avec des membres étrangers à l'association ; on peut observer plusieurs degrés dans ce type de relations. Les commandants collaborent assez étroitement au sein d'une même équipe. Il existe aussi des relations "inter-groupes", par le jeu des affinités entre les différents commandants. Enfin, il existe une solidarité entre les patrons bigoudens pour faire échec à la concurrence "étrangère" (bateaux d'autres quartiers maritimes ou espagnols).

La coopération entre les différents navires se matérialise par la mise au point de codes, plus ou moins compliqués suivant l'importance de l'information et ses destinations. Les commandants bigoudens communiquent en breton pour ne pas être compris des marins espagnols. Au sein d'une équipe, la mise au point d'un code est plus difficile ; généralement, les commandants essaient surtout de cacher leurs résultats en employant des unités de mesure des quantités de poisson capturés, propres à leur groupe.

La figure (34) nous montre un exemple significatif du type de relations qui se nouent, de navire à navire, durant les campagnes de pêche :

...

# CAMPAGNES DE PECHE DU «CROAS MEN» & DE « LES PLEIADES » EN AVRIL 1971 (TRAJETS & CAPTURES )

ILE  
DE  
SEIN

POINTE  
DU  
RAZ

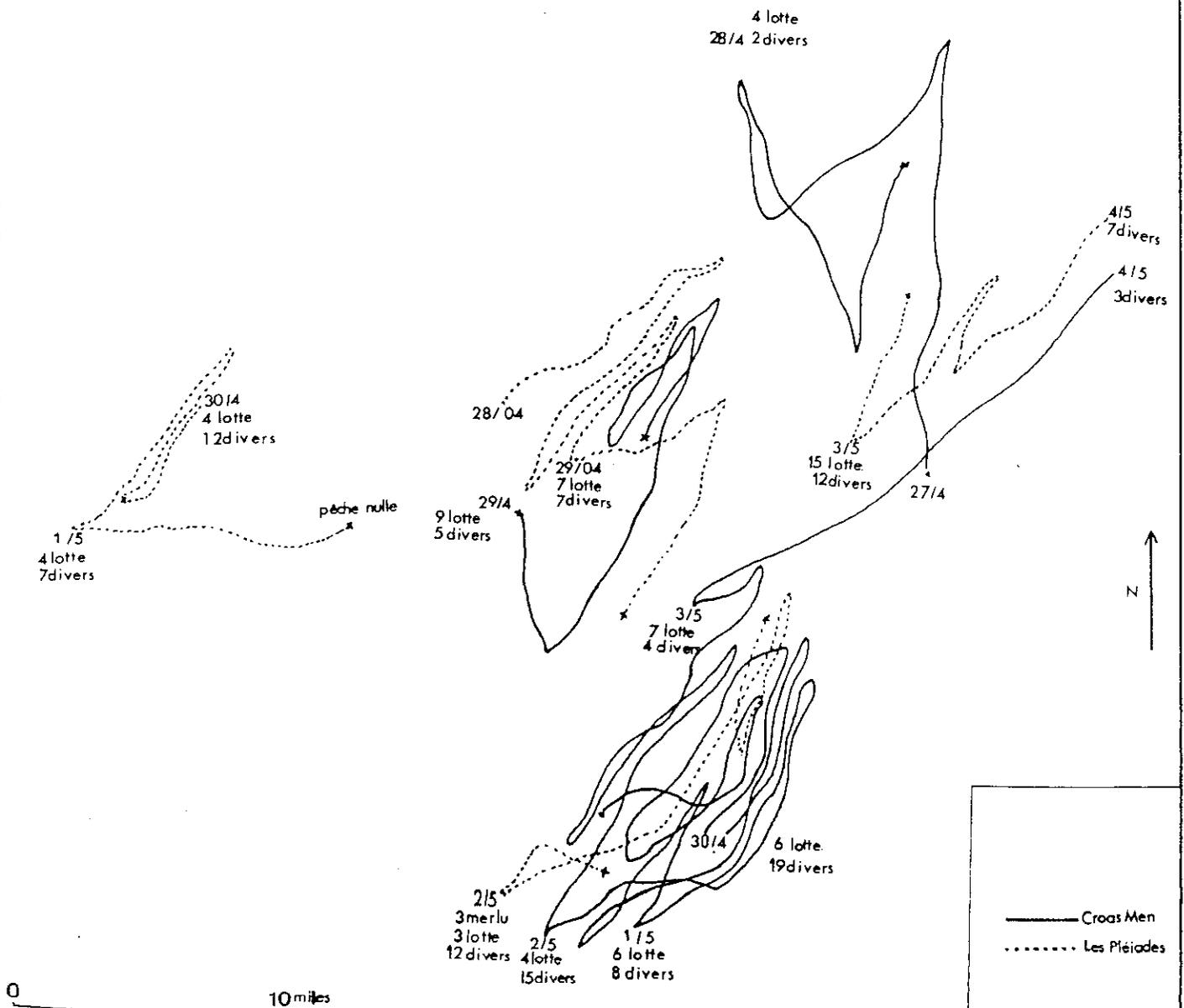


Figure (34)

Le "Croas-Men" part en campagne le 27 avril.

Du 27 au 28 avril, ses captures ont été relativement modestes : 4 caisses de 50 kg de lottes et 2 caisses d'espèces diverses. Le 28, il rejoint, plus à l'Ouest, "Les Pléiades", sans doute informé des meilleurs résultats effectués dans ces parages. Les captures du "Croas-Men" augmentent. Pourtant, les commandants de ces deux navires ne semblent pas satisfaits, puisque le 30 avril, ils quittent la zone : le "Croas-Men" descend au Sud, "Les Pléiades" va plus à l'Ouest. Durant deux jours, ils restent séparés. Le "Croas-Men" réalise une bonne pêche. Les résultats de l'autre navire sont moins bons. En fin de marée, "Les Pléiades" rejoint le "Croas-Men", son commandant ayant sûrement été prévenu par Mr LE QUEFFELEC.

La collaboration entre ces deux patrons a duré longtemps, puisque d'après lui, c'est le commandant de "Les Pléiades" qui a fait découvrir le chalut "cherbourgeois" au commandant du Kerflous. On le voit, cette collaboration se concrétise par un échange d'informations en pêche, mais aussi de renseignements techniques fondamentaux.

En résumé, le commandant d'un chalutier comme le Kerflous a des secrets qu'il doit préserver, pour espérer faire mieux que ses concurrents, mais il doit aussi distiller des informations pour recevoir des renseignements sur les captures des autres bateaux, ou sur la richesse des secteurs voisins.

3) L'influence des captures sur le choix des zones de pêche à chaque marée.

Il est bien évident que les captures influencent le choix des zones de pêche. Tant que la pêche est bonne, le navire ne change pas de secteur. Toutefois, il est important de préciser en quoi consiste exactement une "bonne pêche".

Nous avons déjà vu que les tonnages n'ont pas une importance fondamentale. Ceux-ci peuvent rester bas si les concurrents ne pêchent pas beaucoup.

...

La composition des captures est plus importante, comme nous l'avons dit, les espèces les plus intéressantes pour le "Kerflous" sont la lotte, le merlu, le saint-pierre, la "chaudraie". D'une part, parce qu'elles sont capturées en quantité, et, d'autre part, leur prix moyen au kilo est intéressant. L'influence des captures sur le choix des zones de pêche est sensible, surtout pour ces quatre espèces.

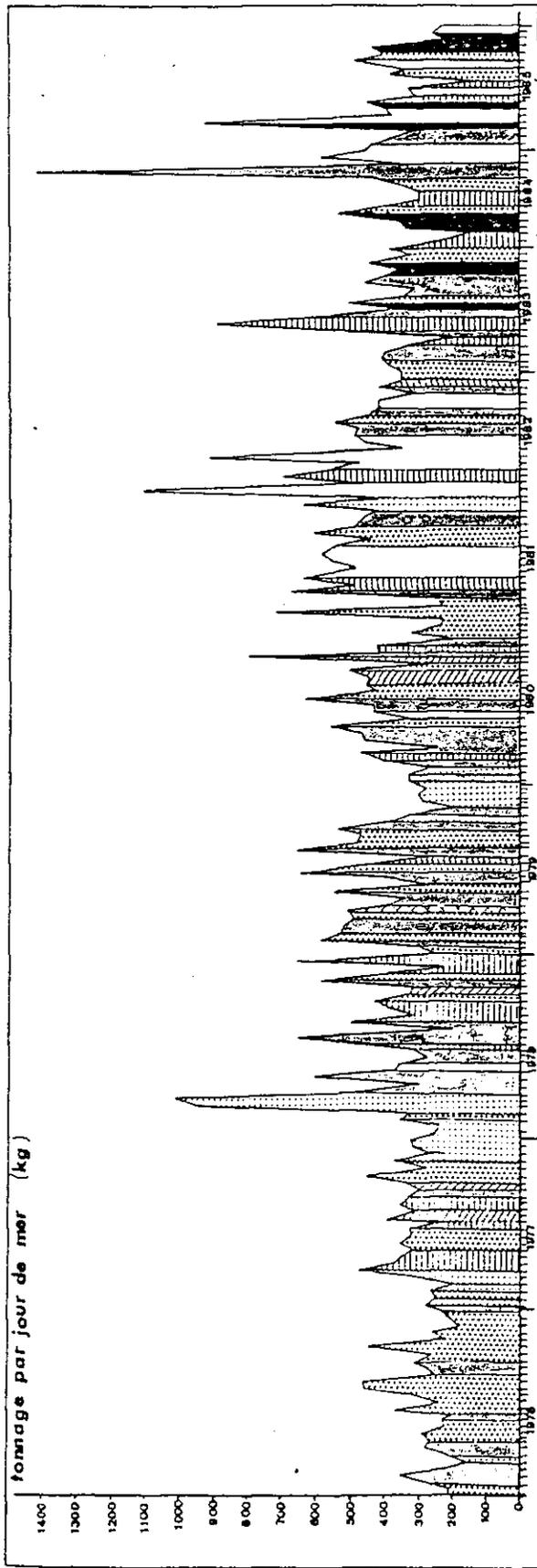
Les figures (35), (36), (37) et (38) montrent les zones principales de capture, par marée, depuis 1976 à 1985, des 4 espèces principales capturées par le "Kerflous".

Une description au jour le jour des secteurs aurait été trop difficile à exprimer de cette manière. Il faut donc préciser que la zone de pêche représentée à l'intérieur des courbes, pour chaque marée, n'a pas forcément été fréquentée exclusivement par le navire, mais majoritairement. Ce qui n'exclut pas que le bateau ait pu parcourir d'autres secteurs.

En observant les différentes courbes, on peut constater qu'apparemment, ce sont les captures de lotte qui sont les plus déterminantes. En effet, on peut remarquer que, tant que les tonnages de cette espèce sont élevés, le Kerflous ne change pas de zone de pêche : il fréquente alors pendant 5 à 6 marées, le même secteur (1976, 1977-1978, 1979-1980, 1980-1981, 1982). Il ne change de zone que lorsque la production de lotte est en baisse. Pendant dix ans, on retrouve ce phénomène. On remarque que quand les prises de lotte sont faibles, le navire change fréquemment de parage (à chaque marée, il change de secteur de pêche, quelles que soient les autres prises).

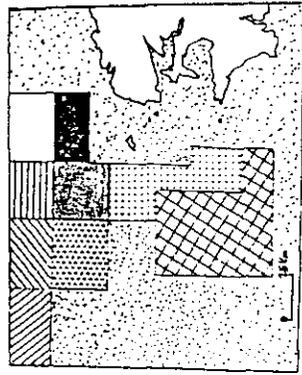
Ces courbes nous révèlent aussi un changement important, à partir de 1982, du cycle annuel de captures. Il est surtout sensible pour les prises de lotte. En effet, de 1976 à 1981, on remarque que les tonnages débarqués sont importants au premier et dernier trimestre de chaque année. A partir de 1982, de bonnes pêches sont réalisées à des périodes qui, jusqu'en 1981, n'étaient pas propices à de grosses captures de baudroie (1982 : zone NE ; 1983 ; zones Nord, Nord-Est et Est ; 1985 : zone Nord-Est).

ZONES PRINCIPALES DE CAPTURE POUR LA CHAUDRAIE DE 1976 A 1985



LEGENDE

figure (35)  
sources: feuilles de vent



ZONES PRINCIPALES DE CAPTURE PAR MAREE POUR LA BAUDROIE DE 1976 A 1985

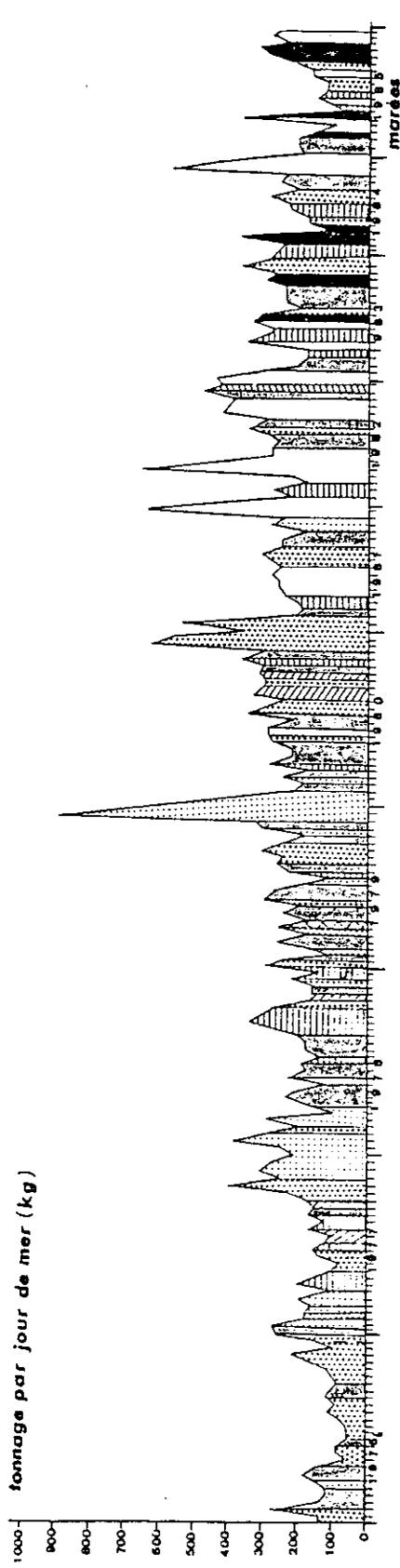
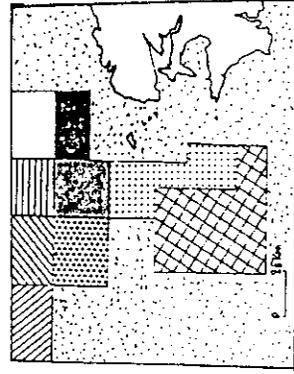


figure (36)  
sources: feuilles de vente

LEGENDE  
zones de pêche

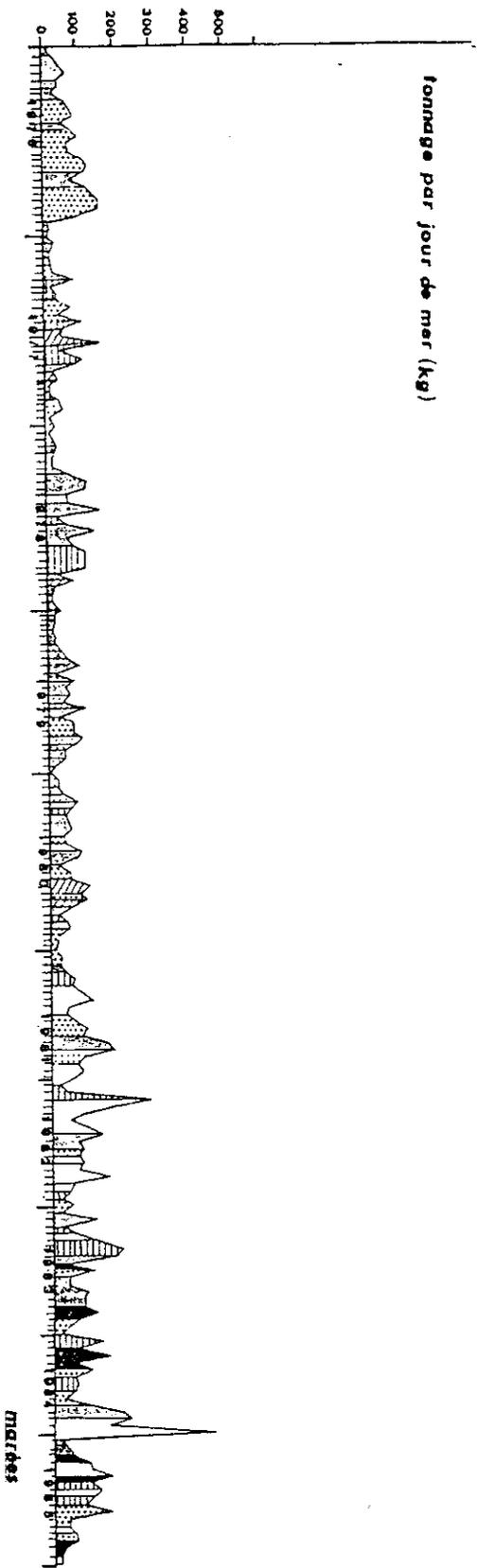


ZONES PRINCIPALES DE CAPTURE PAR MAREE POUR LE SAINT-PIERRE DE 1976A 1985



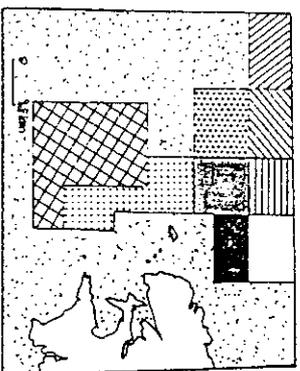
figure (37)  
sources: feuilles de vente

ZONES PRINCIPALES DE CAPTURE PAR MAREE POUR LE MERLU DE 1976 A 1985



figure(38)  
sources: feuilles de vente

LEGENDE  
zones de pêche



Il semblerait qu'en adoptant de nouveaux secteurs de pêche, le Kertlous se soit adapté aux migrations annuelles du poisson. Toutefois, il n'existe pas de zone privilégiée pour chaque espèce. On le voit aux figures (35), (36), (37) et (38), le Kertlous a réalisé de bonnes pêches, dans tous les secteurs qu'il a fréquentés et quelle que soit l'espèce. Le navire est tributaire de "passages" de poisson, il faut être sur place quand il "travaille". Pour cela, le patron ne peut faire confiance qu'à son instinct. Généralement, quand il a réalisé une bonne pêche à un endroit, il y retourne à la marée suivante, mais rien ne garantit que le poisson sera aussi abondant que lors de la marée précédente. Pour être renseigné sur la richesse des zones voisines, le commandant doit faire appel à un navire opérant dans les secteurs proches.

L'évolution du prix moyen au kilo de chaque espèce, d'une marée à l'autre, ne joue aucun rôle, puisque le commandant ne peut pas choisir la composition de sa pêche. La lotte est garante du chiffre d'affaires. En cas de pêche médiocre, elle assure souvent la moitié des revenus. On le remarque sur la courbe, les captures de lotte sont relativement régulières et surtout jamais nulles. Les espèces comme le saint-pierre ou le merlu permettent, épisodiquement de réaliser de très bonnes ventes, elles constituent des espèces "cibles" comme la lotte, mais les tonnages capturés sont si irréguliers qu'elles ne sont pas garantes du chiffre d'affaires.

### CONCLUSION DU CHAPITRE III

La recherche des "tonnages maximums" passe après le souci du contrôle des coûts de production. L'examen de nombreux facteurs, le montre.

Nous avons vu que le chalut était étudié pour être particulièrement résistant. La difficulté principale de sa mise au point n'a pas été de faire en sorte qu'il soit le mieux adapté aux espèces qu'il capture, mais aux fonds qu'il fréquente. De la même manière, quand le commandant explore de nouvelles zones, il ne cherche pas, en priorité, les endroits particulièrement riches ; il essaie de découvrir d'abord les "croches" qui menacent le

chalut. L'efficacité du train de pêche, passe en priorité par sa résistance. Pour qu'il soit rentable, il faut que celui-ci passe le moins de temps possible à bord du bateau. La connaissance par le commandant est telle qu'il peut en éviter tous les pièges,

ménageant ainsi le train de pêche. On remarque d'ailleurs que les achats de matériel, ces dernières années, représentaient environ 3,6 % du chiffre d'affaires du navire (la moyenne, dans le pays nigouden, pour les navires de même taille, pratiquant la même

pêche, se situe à 4,8 %). Il ne s'agit pas de garder du matériel vétuste par souci d'économie, le train de pêche est performant (chalut changé régulièrement, câbles neufs, ...), simplement le

Kerfious perd peu de matériel.

Le souci de rentabilité se retrouve dans le rallongement de la durée des marées. En 1971, une campagne de pêche durait entre 5 et 8 jours ; aujourd'hui, elle se prolonge pendant 14 jours de mer, durée maximale autorisée pour les navires de pêche fraîche. Le prix du gaz oil a augmenté de telle façon que le trajet pour rejoindre les zones de pêche coûte cher. En augmentant la durée de la marée, le commandant a diminué le nombre de campagnes effectuées dans l'année (35 en 1971, 18 en 1985). Il réalise des économies puisqu'il effectue près de deux fois moins de trajets pour rejoindre ses lieux de pêche. Cette hausse du carburant a aussi provoqué l'arrêt des trajets en "route libre". Jusque'en 1975,

quand le Kerfious se trouvait dans une zone pauvre, son commandant donnait l'ordre d'embarquer le chalut et effectuait quelques heures de "route" pour changer de secteur. Aujourd'hui, le commandant a davantage tendance à attendre le poisson, se déplaçant beaucoup moins pendant une même marée.

Les coûts de production imputables aux dépenses de carburant sont difficiles à maîtriser, en effet, le prix du gaz oil a considérablement augmenté de 1976 à 1985 (0,57 F. par litre en 1976, 2,13 F. en 1985). La part du carburant dans les coûts de production a augmenté malgré les efforts du patron pour la contenir : de 12,5 % du chiffre d'affaires en 1976, ils sont passés à 17,5 % en 1985. Toutefois, on peut remarquer que Mr LE QUEFFELLEC se révèle, là aussi, un bon gestionnaire. En effet, la part des coûts de production, imputables aux dépenses de gaz oil, est en moyenne de 21 % du chiffre d'affaires pour tous les navires bigoudens de type classique, mesurant entre 24 et 30 mètres et pêchant le poisson. On le voit, le commandant contrôle tous les coûts de fonctionnement de l'entreprise ; ce sont les seuls facteurs de rentabilité qu'il peut maîtriser car ils sont uniquement liés au navire.

L'espace halieutique que le Kerflicus fréquente est bien connu de son patron, pourtant il n'en est pas le maître. D'une part, parce que son navire n'est plus le seul à fréquenter ces parages, d'autre part, parce que le Kerflicus est tributaire de nombreux facteurs incontrôlables : météorologie, marée, ... On peut remarquer que sur le bateau, bon nombre des appareils électroniques sont utilisés pour l'observation du milieu. Le Decca donne la position du navire, le sondeur donne l'image du fond. Par contre, rien ne sert à la détection du poisson. Il existe un écho-sondeur capable de repérer les bancs de poisson, mais il sert surtout à l'observation du fond. Les espèces visées par le Kerflicus ne sont pas repérables par ce type d'appareil car elles se déplacent rarement en bancs, excepté le lieu jaune.

De tous les facteurs qui participent aux bénéfices, ce sont les recettes que le commandant peut maîtriser le moins. On remarque que le navire, selon les saisons, ne change pas de zone (cf les cartes (39) et (40)). Mr LE QUEFFELLEC a bien conscience que le poisson migre suivant les saisons, mais il ne connaît pas le détail de ces déplacements.





Si la zone "Nord-Ouest-Ouessant" a été fréquentée surtout en été, du Léon s'écartent des côtes, leurs filières de casiers empêchent le chalutier d'aller vers l'Est ou le Nord-Est.

Les graphiques des figures (35), (36), (37) et (38) nous ont montré que le commandant ne connaissait pas non plus de zone spécifique de pêche, pour chaque espèce. On le voit, il ne peut pas maîtriser sa production. Il ne contrôle pas plus la vente de sa pêche : il est tributaire des captures de ses concurrents, et une fois le poisson rangé sous criée, il ne peut plus intervenir. Le prix de vente du poisson subit les lois du marché.

En dehors de facteurs directement liés au Kerguelon

(matériel de pêche), le commandant ne peut rien planifier : tous ses résultats peuvent finalement être aléatoires. Le seul moyen d'assurer quelque peu l'avenir est d'exploiter les zones de pêche de manière réfléchie. Le commandant travaille dans les secteurs qu'il connaît bien, et, en même temps, il essaie régulièrement de nouveaux parages qui pourront, éventuellement, remplacer ces zones principales, en cas de défaillance de celles-ci.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Le principal but de cette étude a été de mieux comprendre l'exploitation des zones de pêche par un chalutier haut-pêcheur. Il a donc fallu connaître les différentes étapes de cette exploitation.

Grâce à la cartographie, une description des lieux d'activité du navire a pu être réalisée. Elle nous montre que les secteurs de pêche ne sont pas choisis une fois pour toutes. Le bateau, à partir de zones très connues, explore de temps à autre les secteurs proches et encore inexploités. Les recherches des nouveaux lieux d'activité ne se font jamais sans accès partant de zones déjà bien connues. Le changement de secteur ne se fait jamais brutalement, sauf quand il correspond à un bouleversement technique important (achat du Kerlous en 1973, adaption du "ohalut ohercourgeois" en 1975).

La description des secteurs m'a amené à me demander ce qui motive les changements et quels étaient les moyens de découverte de ces nouveaux parages. La recherche de nouvelles zones répond toujours à un besoin économique présent ou à venir. J'ai expliqué précédemment que le patron du navire devait pêcher autant que ses concurrents directs. Les cours pratiqués dans la halle à marée dépendent, en grande partie, de la quantité de poisson proposée à la vente. Au-dessous d'un certain nombre de caisses, le lot de poisson n'est plus intéressant, pour les mareyeurs. De plus, lorsque les concurrents pêchent beaucoup, le marché est saturé : les cours s'effondrent. Pour réaliser un chiffre d'affaires correct, le Kerlous doit capturer lui aussi beaucoup de poisson (autant que les autres navires). Quand les captures réalisées par l'ensemble des bateaux sont faibles, les prix sont élevés, le capitaine du Kerlous peut espérer réaliser un très bon chiffre d'affaires, s'il effectue d'importantes "mises à terre".

Chaque bateau doit réaliser en permanence l'effort de pêche maximum. La préservation des stocks ne peut pas être prise en compte : cela d'autant plus, que le système est perturbé par l'intervention de facteurs extérieurs. Si les mareyeurs n'arrivent

Il n'y a pas de possibilité d'ajustement de l'offre sur la demande puisque les producteurs ne sont pas en mesure de contrôler la quantité de poisson qu'ils pêchent. L'inverse serait

portante, les mareyeurs éprouvent des difficultés à l'écouler. en période de mauvaise pêche. Lorsque la production est trop im- minimale nécessaire à l'approvisionnement de leurs clients, même grossistes, de cette manière, contribuent à garantir la production Guilvinec, lorsque le Kerlous II a été mis en chantier.) Les LE QUEFFELLEC a obtenu un prêt de 200 000 F. des mareyeurs du aux patrons désireux de faire construire un navire. (Monsieur taires aux financements, soit aujourd'hui, en accordant des prêts- vers le milieu des années 1960, en participant, en tant que quira- mareyeurs ont toujours suscité la construction de navires, soit incitent les producteurs à fournir des apports réguliers. Les bigoudens, lorsque celle-ci est trop abondante. Pourtant, ils parfois des difficultés à écouler la production des bateaux nuer leur effort de pêche. Actuellement, les grossistes éprouvent élevé pourraient, éventuellement, permettre aux patrons de dimi- tion de la production. Des prix garantis à un niveau relativement ne pourrait pas commencer par une réforme de la chaîne distribu- de pêche maximum, on pourrait se demander si la gestion des stocks pousse, actuellement, les patrons pêcheurs à effectuer l'effort Etant donné que le système de commercialisation

La concurrence, que subit le Kerlous, se limite au Pays bigouden. donne. La demande nationale de ce produit est rarement satisfaite. ramènent. Toutefois, cette production est une spécialité bigou- vive pour la lotte, car presque tous les navires bigoudens en qui concerne lesaint-pierre, par exemple. La concurrence est plus sur le marché. Les surproductions sont donc assez rares pour ce navires fréquentant la même zone que lui, peuvent le concurrencer avantages. Sa production est spécifique. En effet, la vingtaine de un tel contexte, le Kerlous fait partie des bateaux les plus veille, au Guilvinec, ou ailleurs, le résultat est le même. Dans consommation. Si les acheteurs se sont déjà approvisionnés la peuvent, par exemple, gêner les expéditions vers les lieux de faibles que soient les quantités débarquées. Les intempéries pas à écouler le poisson qu'ils achètent, les prix de vente sont

sans doute plus envisageable à condition que les mareyeurs découvrent de nouveaux marchés. Compte tenu des conditions de vente instables, les capitaines des bateaux sont tenus de chercher des secteurs de pêche en permanence pour prévenir toute défaillance de leurs zones traditionnelles. Dans le cas du Kerflous, cette recherche constante suit des modèles précis. Toutefois, il serait hasardeux de prétendre que chaque patron de pêche agit de la même manière dans la recherche et l'exploitation des zones.

Cette étude permet pourtant de mieux comprendre la stratégie générale des navires guilvinistes. Le système de formation des patrons est, en grande partie, responsable du déplacement des lieux de pêche. Les seconds quand ils remplacent leur patron, ont la possibilité d'explorer des zones de pêche jusqu'alors inconnues et qu'ils fréquenteront lorsqu'ils seront commandants de leur propre navire. On pourrait presque dire que chaque génération de patron, d'une même spécialité, a sa zone privilégiée de pêche. Ainsi, la génération de commandants qui a précédé Mr LE QUEFFELEC travaillaient le long des arêtes du plateau continental ; lui-même a fréquenté, essentiellement, la zone "Ouest - Ouessant" ; ses anciens seconds travaillent beaucoup en "Manche-Ouest". On peut comprendre à quel point les systèmes d'aide à la construction de nouveaux navires sont importants, dans la mesure où le changement d'unité provoque souvent un déplacement des lieux de pêche. La systématisation des processus d'exploration s'applique à une interprétation personnelle de l'observation des cartes annuelles. Le capitaine du Kerflous, s'il est conscient d'opérer de manière réfléchie à des changements de secteur d'activité, ne les planifie pas précisément. Il suit souvent son instinct. Ce facteur essentiel est difficile à appréhender de façon pratique, encore plus délicat à décrire. Sa connaissance de la zone de pêche et des habitudes du poisson est essentiellement empirique. Les informations techniques ou concernant la richesse de certains secteurs sont acquises par ouï-dire ou par expérience. Les études d'organismes scientifiques ne jouent pas, pour l'instant, de rôle direct pour la planification de la fréquentation des zones de pêche. Dans une certaine mesure, on peut se demander si une trop bonne connaissance des habitudes du poisson serait

très bénéfique, étant donné le contexte économique évoqué plus haut. L'empirisme, dans cette activité, est peut-être ce qui la sauve. La connaissance scientifique des stocks et des lieux privilégiés de capture (Cf réf. Bibli n°11, p 5) entraînerait, sans une planification de l'exploitation des zones, une destruction rapide des ressources. Il est donc nécessaire, avant de permettre une amélioration de la production grâce à des études scientifiques, de connaître la manière dont les navires exploitent les zones.

Par exemple, il n'est pas envisageable d'accroître l'effort de pêche (Cf annexe III) en direction d'espèces spécifiques comme le préconise la réf. Bibli N° 12, p. 27. Une connaissance des stocks est nécessaire à l'établissement de licences ou de quotas de pêche. La mise en place de ces moyens de protection doit prendre en compte les réserves naturelles, mais aussi les habitudes des équipages. On a pu se rendre compte à travers cette étude que les changements de zone de pêche n'étaient jamais effectués en faveur de secteurs totalement méconnus du patron. L'établissement de quotas ou de licences de pêche ne doit pas contraindre les navires à un trop brutal déplacement. Il est donc nécessaire de connaître les stratégies précises des unités pour établir des moyens de production ou d'exploitation rationnelle des stocks.

~~~~~

## BIBLIOGRAPHIE

- Réf Bibli n° 1 : Cougot (Roger) 26 février 1986 "Un nouveau 24 mètres lancé au Guilvinec"  
"Ouest France" page "marine"
- Réf Bibli n° 2 : Destangue (Catherine)  
1981 "Etude de la répartition géographique des principales zones langoustinières en Mer Celtique : analyse des données d'abondance par traict de chalut"  
Mémoire de fin d'étude (D.A.A.)
- Réf Bibli n° 3 : IFREMER 1984  
"Etude d'une gestion optimale des pêcheries de langoustines et de poissons démersaux en Mer Celtique"
- Réf Bibli n° 4 : Giraudineau (Laurent) Juillet 1985  
" L'Histoire a voulu condamner le chalut"  
Les cahiers de la pêche n° 4, pages 18 à 35.
- Réf Bibli n° 5 : Giraudineau (Laurent) Novembre 1985  
"Créer son entreprise"  
Les cahiers de la pêche n° 5, page 8.
- Réf Bibli n° 6 : Giraudineau (Laurent) Novembre 1986  
"Le point sur le positionnement"  
Les cahiers de la pêche n° 9, page 45.
- Réf Bibli n° 7 : OBEMAR Octobre 1985  
"Analyse économique 1984 par type de métier"  
Bulletin n° 2 85 pages Quimper
- Réf Bibli n° 8 : OBEMAR Juin 1986  
"Bilan annuel des pêches maritimes du quartier du Guilvinec"  
Bulletin n° 3 83 pages Quimper
- Réf Bibli n° 9 : OBEMAR Juin 1986  
"Evolution 1985-1986 de la flotille du Quartier du Guilvinec"  
Bulletin n° 4 27 pages Quimper
- Réf Bibli n° 10 : OBEMAR Juin 1986  
"Analyse économique 1985 par type de métier"  
Bulletin n° 5 44 pages Quimper
- Réf Bibli n° 11 : Pariceau (J) 13 décembre 1985  
"La Mer Celtique : banc d'essai pour une gestion rationnelle des pêches"  
Ouest France, page 16.
- Réf Bibli n° 12 : Pochet (Noël) 27 mars 1986  
"Les stocks de la Mer Celtique ne sont pas en péril"  
Le Télégramme, page 27.
- Réf Bibli n° 13 : Vauclare (Claude) 1985  
"Les pêches maritimes en Pays Bigouden : matériaux pour une bonne contribution à l'histoire socio-économique"  
IFREMER - CEASM 153 pages.

## Table des FIGURES

|                                                                                                                      |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Figure ( 1 ) : "Toponymie des lieux de pêche" .....                                                                  | P.9  |
| Figure ( 2 ) : "1976 : parcours du Kerflous en pêche" ...                                                            | P.11 |
| Figure ( 3 ) : "Golfe de Gascogne et Mer Celtique,<br>schéma géomorphologique" .....                                 | P.19 |
| Figure ( 4 ) : "Bathymétrie" .....                                                                                   | P.20 |
| Figure ( 5 ) : "Schéma d'un chalut en pêche" .....                                                                   | P.22 |
| Figure ( 6 ) : "Principales espèces capturées dans le<br>quartier du Guilvinec de 1938 à 1970" ...                   | P.26 |
| Figure ( 7 ) : "Evolution de la flotille bigoudenne de<br>1950 à 1970" .....                                         | P.27 |
| Figure ( 8 ) : "Part de chaque espèce dans le tonnage<br>débarqué par le Kerflous" .....                             | P.34 |
| Figure ( 9 ) : "Tonnages et prix moyen au kilo d'espèces<br>vendues par le Kerflous" .....                           | P.35 |
| Figure (10) : "Tonnages et prix moyen au kilo d'espèces<br>vendues par le Kerflous" .....                            | P.36 |
| Figure (11) : "Part de chaque espèce dans le chiffre<br>d'affaires réalisé par le Kerflous" ....                     | P.37 |
| Figure (12) : "Le chiffre d'affaires du Kerflous de<br>1976 à 1985" .....                                            | P.40 |
| Figure (13) : "Composition des tonnages de poisson mis<br>à terre au Guilvinec" .....                                | P.41 |
| Figure (14) : "Production des 5 espèces principales de<br>poisson dans le port du Guilvinec de<br>1976 à 1985" ..... | P.42 |
| Figure (15) : "1971" .....                                                                                           | P.47 |
| Figure (16) : "1972" .....                                                                                           | P.49 |
| Figure (17) : "1973" .....                                                                                           | P.51 |
| Figure (18) : "1974" .....                                                                                           | P.53 |
| Figure (19) : "1975" .....                                                                                           | P.55 |
| Figure (20) : "1976" .....                                                                                           | P.57 |
| Figure (21) : "1977" .....                                                                                           | P.59 |
| Figure (22) : "1978" .....                                                                                           | P.61 |
| Figure (23) : "1979" .....                                                                                           | P.63 |
| Figure (24) : "1980" .....                                                                                           | P.65 |
| Figure (25) : "1981" .....                                                                                           | P.67 |
| Figure (26) : "1982" .....                                                                                           | P.69 |
| Figure (27) : "1983" .....                                                                                           | P.71 |
| Figure (28) : "1984" .....                                                                                           | P.73 |
| Figure (29) : "1985" .....                                                                                           | P.75 |

|                                                                                                             |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Figure (30) : "Typologie des zones de convergence des trajets du navire en pêche" .....                     | P.79  |
| Figure (31) : "Schéma d'occupation des zones de pêche par le Croas-Men et le Kerflous de 1971 à 1985" ..... | P.82  |
| Figure (32) : "Plan de chalut de type "22 JQ" et de type "irlandais" .....                                  | P.86  |
| Figure (33) : "Principales pêcheries en Mer Celtique" ...                                                   | P.88  |
| Figure (34) : "Campagnes de pêche du "Croas-Men" et de "Les Pléiades" en avril 1971" .....                  | P.94  |
| Figure (35) : "Zones principales de capture par marée pour la "chaudraie" .....                             | P.97  |
| Figure (36) : "Zones principales de capture par marée pour la baudroie" .....                               | P.98  |
| Figure (37) : "Zones principales de capture par marée pour le saint-pierre" .....                           | P.99  |
| Figure (38) : "Zones principales de capture par marée pour le merlu" .....                                  | P.100 |
| Figure (39) : "Fréquentation saisonnière des zones de pêche en 1971 - 1972 - 1973 - 1974" ....              | P.104 |
| Figure (40) : "Fréquentation saisonnière des zones de pêche en 1982 - 1983 - 1984 - 1985" ....              | P.105 |

\*\*\*\*\*

A N N E X E I

Production du port du Guilvinec et évolution de la flotille de  
chalutiers de plus de 100 tonneaux de 1962 à 1967.

- 1962 : naissance des deux premiers armements pour le chalutage au large.  
2 navires acier de plus de 100 tx de jauge brute sont construits.  
Apport de la pêche au chalut = 7 264 tonnes
  
- 1963 : Arrivée de 2 nouvelles unités pour le chalutage au large (navires acier de plus de 100 tx de jauge brute)  
Apport de la pêche au chalut = 6 411 tonnes (baisse des apports de la pêche côtière).
  
- 1964 : 2 navires hauturiers supplémentaires fréquentent le port.  
Apport de la pêche au chalut = 7 791 tonnes.
  
- 1965 : 3 navires hauturiers supplémentaires fréquentent le port.  
Le nombre des unités acier de plus de 100 tonneaux de jauge brute est passé à 9.  
Apport de la pêche au chalut = 8 459 tonnes.
  
- 1966 : Arrivée de 4 nouvelles unités en acier (dont le Croas-Men).  
Apport de la pêche au chalut = 9 996 tonnes.
  
- 1967 : 14 chalutiers en acier de plus de 100 tonneaux de jauge brute fréquentent le port. La pêche chalutière côtière a un faible rendement.  
Apport de la pêche au chalut = 9 790 tonnes.

.....

ANNEXE II

# LE PARCOURS DU FINANCEMENT



Hervé Jeantet écoute le patron venu le consulter...



il monte le dossier...



...et il suit devenu très convaincant. Résultat : une centaine d'unités construites en cinq ans dans le pays breton.

**G**roupements de gestion et coopératives d'armement fonctionnent la main dans la main. Quand on s'adresse à l'un, on s'adresse à l'autre. Même dans le cas (rare) où l'on peut se dispenser de l'armement coopératif pour accéder à la propriété, on doit adhérer au groupement de gestion puisque cette démarche est obligatoire pour toute construction de navire artisan.

Si les promoteurs se heurtent souvent à un manque d'informations techniques, les centres de gestion sont par contre des mines de renseignements d'ordre économique. Le groupement collecte cette information, ces chiffres, et c'est au patron de les digérer. Le patron est investisseur, et il sera le seul responsable de la rentabilité de son investissement. C'est pour ça qu'il doit maîtriser les bases de gestion.

"Au bout de plus de cinq ans, on a maintenant engrangé tous les éléments de comparaison concernant les délais ou les prix, notre méthode est bien rôdée," admet André Leprince, directeur de la Capal et responsable du centre de gestion de Locudy (dans les locaux du GPA, eux-mêmes dans l'immeuble du Crédit Maritime...). Cette méthode part du principe que "si on sait qu'un gars a les capacités de commander, ça vaut le coup de creuser avec lui les possibilités de financement." Cela se concrétise souvent en dossier de financement pour décrocher des subventions ou des aides (lire page suivante).

## 18 à 24 mois

### pour concrétiser un projet

André Leprince retrace le parcours classique d'un dossier : "Un patron est venu me rendre une première visite le 15 juin 1984. Il n'avait pas de devis, mais il était déjà décidé et voulait des renseignements financiers. Trois mois plus tard, le 20 septembre, le dossier est bouclé, les appels d'offre lancés auprès des fournisseurs et les premières négociations commerciales entamées. Depuis, on n'a eu aucune nouvelle de l'administration, alors qu'il était prévu que le bateau démarre en juin. Si le dossier est

finallement primé à la prochaine session de la Corémode\*, il faudra encore attendre deux-trois mois avant de recevoir le PV de la séance, donc de pouvoir signer le moindre contrat avec les constructeurs." Dans les faits, la pratique des chantiers est de préfabriquer avant l'arrivée du formulaire à partir du moment où le promoteur signe un engagement moral. Au total, il faut bien compter 18 à 24 mois avant que l'idée de construction ne se concrétise par le lancement du bateau.

\*COREMORE : Commission Régionale de Modernisation et de Développement de la Flotte de Pêche Artisanale et des Cultures Marines.

## COMPTES COMPARÉS

Un patron ne doit pas forcément savoir remplir toutes les cases d'un compte d'exploitation. Les centres de gestion sont là pour ça. En revanche, il doit savoir analyser ces données pour prendre des décisions.

Rien de meilleur pour l'analyse que la comparaison : "un centre de gestion peut remettre au patron son compte personnel, mais il peut aussi donner la moyenne des comptes des bateaux comparables," explique Hervé Jeantet. Cet instrument est précieux, il en donne une preuve : "à Locudy, on a construit cinq bateaux du même type, avec le même moteur et les mêmes lieux de pêche. Il s'est trouvé qu'au bout de deux marées, un patron avait des frais communs beaucoup plus importants que les autres. On a pu déceler par la comparaison que l'excédent de consommation de gas oil venait du pas d'hélice. Et ce simple détail influait donc en négatif sur la rémunération de l'équipage."

Cet esprit de comparaison permet aussi de définir une politique à long terme pour l'entretien du bateau. Si un moteur dépassé occasionne un excédent annuel de 100 000 F sur les frais communs et que cet état de fait doit durer plus de cinq ans, le patron a intérêt à investir rapidement dans un nouveau moteur qui lui coûtera peut-être 400 000 F, mais avec lequel il sera sûr de ne pas déséquilibrer ses comptes d'exploitation.