

Découvrez un ensemble de documents, scientifiques ou techniques,  
dans la base Archimer : <http://www.ifremer.fr/docelec/>



**ifremer**

**Jacques PICHON**

2 mars 1992

---

## **Les zones de pêche des chalutiers bigoudens**

---

## AVANT PROPOS

Ce document élaboré en collaboration entre l'UBO, l'IFREMER et l'OBEMAR (Observatoire Economique Maritime) avait pour but de décrire le contexte et l'environnement de l'activité des chalutiers hauturiers et côtiers bigoudens. Il a accompagné, sans qu'il y ait eu de concertation, la conclusion du POP 2 et l'avènement du POP 3.

Dans le domaine hauturier, il s'agissait surtout de dépasser la vision étroite fournie par les typologies et de les amender par des appréciations qualitatives sur les stratégies. Les types décrits par les analyses en composantes principales sont généralement rigides et stériles quant aux projections dans un avenir immédiat. Les stratégies sont faites de réadaptations continues et si l'on veut rester réaliste il est nécessaire de dévoiler des orientations originales sous-jacentes aux comportements habituels.

Dans le domaine côtier, les habitudes sont beaucoup plus "carrées". Elles sont traditionnelles car la sédimentologie côtière incite à utiliser des gréements adaptés à la nature du fond et aux espèces, peu nombreuses, qui y vivent. Les caractéristiques physiques, technologiques et socio-économiques des navires sont intimement liées et la stratégie est plus celle de la gestion de l'unité de pêche que celle d'une exploitation raisonnée de la ressource disponible.

Même si la mer reste vaste et hostile pour le profane, les pêcheurs en connaissent depuis longtemps les chemins, les champs, les collines et les vallées. La structure géographique du fond décrite ici évoque irrésistiblement celle d'un POS submergé.

Les biomasses des espèces exploitables sont connues, la sédimentologie, l'épifaune et le peuplements benthiques ont fait l'objet d'études préliminaires. Les sondeurs multifaisceaux donneront des images en trois dimensions. Tout est prêt pour intégrer l'activité humaine et connaître ses effets sur l'écosystème marin.

Lorient, le 2 mars 1992



**INTRODUCTION**

Chaque année, la production des pêcheurs et des aquaculteurs français s'élève à 700 000 tonnes. Les espèces benthiques et démersales capturées dans l'Atlantique du nord-est en fournissent la plus grande part (près de 380 000 tonnes en 1990). Ces captures sont réalisées par une flotte variée, composée de chalutiers-usines de plus de 50 mètres, de navires artisanaux d'une vingtaine de mètres, de côtiers d'une quinzaine de mètres et de canots d'à peine 5 mètres. Cette diversité a pour corollaire une grande variété des zones exploitées. On observe trois pôles principaux (fig. 1, p. 3)

Le premier, au nord de 54°30' de latitude, est fréquenté uniquement par des chalutiers industriels de plus de 30 m.

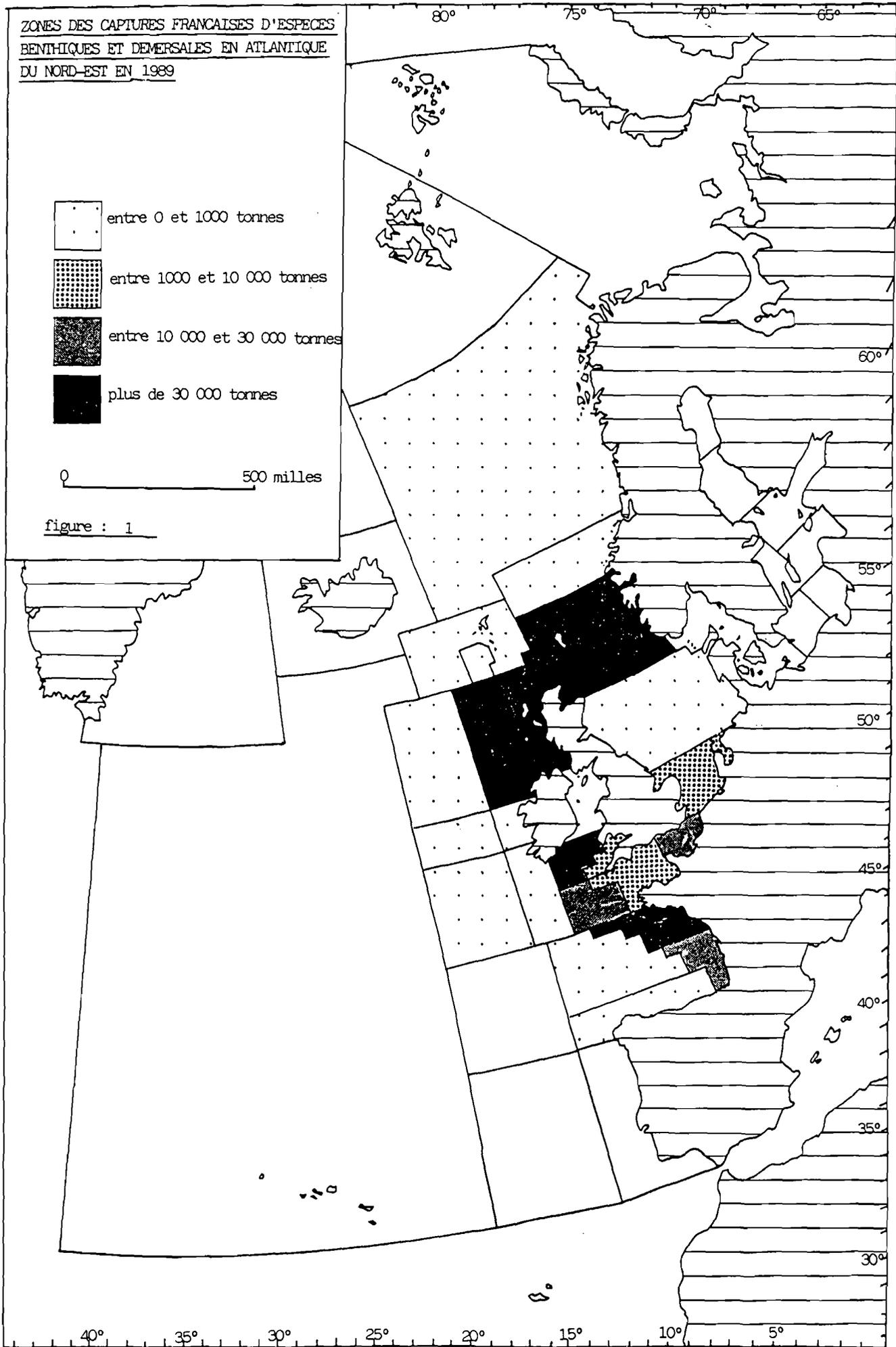
Le deuxième, situé entre 48° et 54° de latitude est la zone de travail privilégiée de chalutiers de 18 à 24 m, effectuant des sorties de moins de 15 jours.

A proximité des côtes, au nord du Golfe de Gascogne, on observe un troisième secteur où les captures françaises ont été supérieures à 30 000 tonnes. Il s'agit, en particulier du lieu d'activité d'une nombreuse flotte de petits navires utilisant des techniques variées : chaluts, casiers, dragues, filets, palangres ...

Certains ports disposent de flottilles spécialistes de l'exploitation de chaque type de secteurs : des chalutiers industriels qui fréquentent les zones lointaines de Nord-Ecosse et Ouest-Ecosse ; des navires artisanaux de plus de 20 m qui travaillent sur les zones hauturières plus proches ; et des unités de petite dimension qui exploitent les parages du port. Ainsi, Concarneau comptait en 1988, 37 chalutiers de 30 à 38 m, 36 navires de 16 à 24 m, 37 unités de 12 à 16 m et 39 canots.

D'autres sont plus spécialisés : c'est le cas des quatre ports bigoudens (fig. 2, p. 4). Tous les navires inscrits au Quartier des Affaires Maritimes du Guilvinec mesurent moins de 25 m.

Cette caractéristique leur interdit l'accès des zones lointaines de Nord-Irlande, et pourtant le Quartier du Guilvinec est la première région française de pêche. En 1990, les pêcheurs bigoudens ont produit près de 40 000 tonnes pour une valeur de 730 millions de francs, soit 134 millions de francs de mieux que les marins du Quartier de Boulogne. Ces résultats sont dus à 90 % à des chalutiers de fond fréquentant des zones comprises entre 44° et 54° de latitude et 1° et 14° de longitude. Sur cet espace, les navires ne se répartissent pas au hasard ; selon les moyens dont ils disposent et les espèces qu'ils ciblent, les armateurs choisissent des secteurs particuliers.



source:CIEM (Conseil International pour l'Exploration de la Mer) 1991

CARTE DE LOCALISATION DES QUATRE PORTS DE CHALUTAGE BIGOUDENS

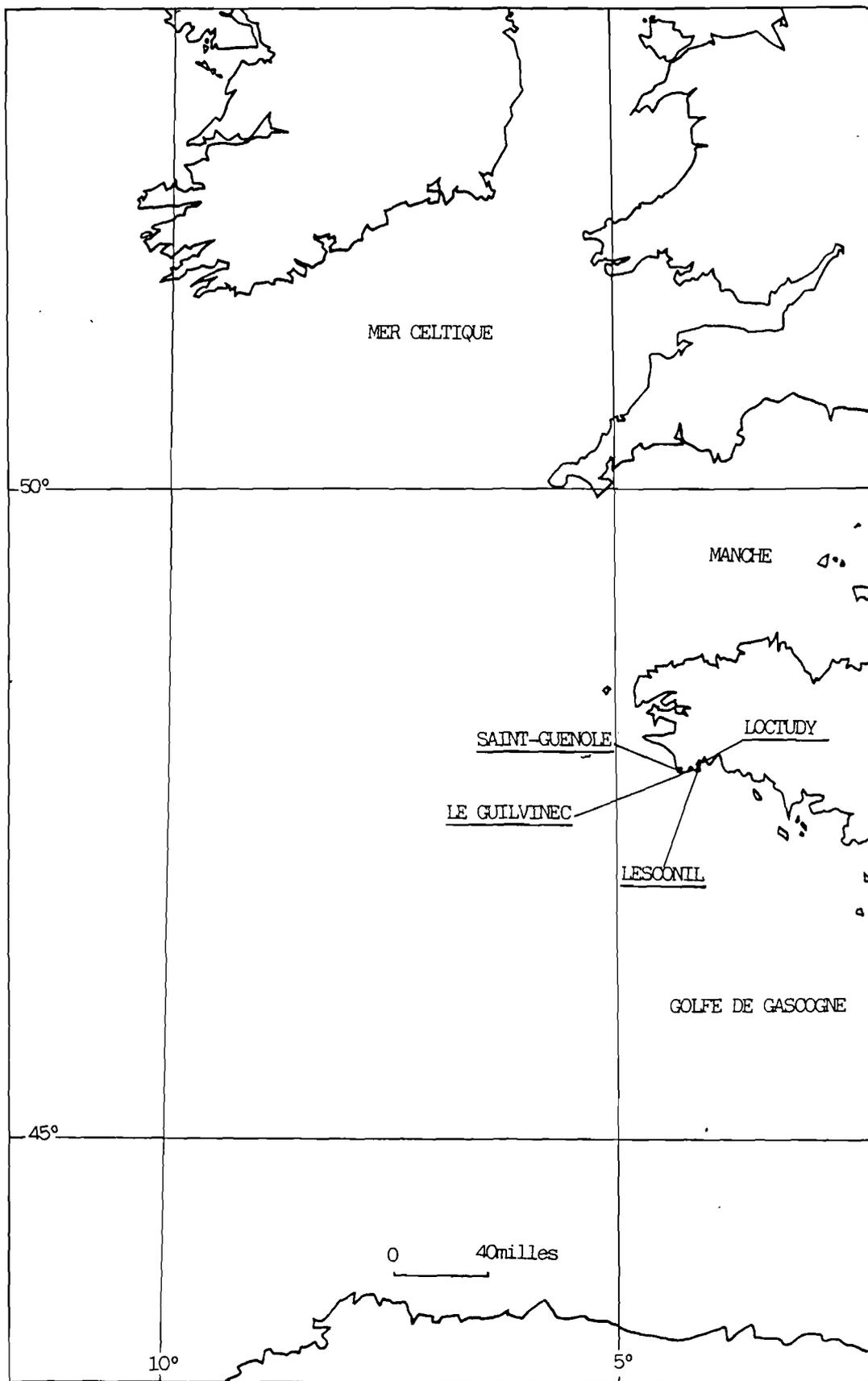


figure: 2

Dans cette étude, je me propose d'observer cet espace halieutique et les techniques d'exploitation utilisées par les chalutiers bigoudens après avoir décrit cette flottille et ses productions, rappelé les étapes de l'histoire du secteur des pêches dans la région et présenté la méthode suivie. Enfin, je tenterai de définir les circonstances qui ont présidé à l'élaboration des stratégies hauturières et côtières et de déterminer les contraintes techniques et économiques que subissent les armements.

**PREMIERE PARTIE**

**PRESENTATION DE LA PECHE BIGOUDENE**

Bien que leurs flottilles et leurs productions soient semblables, chacun des quatre ports bigoudens a gardé son originalité propre. Ils se sont développés indépendamment les uns des autres depuis le XIXème siècle, avec pour base de départ l'activité sardinière : aujourd'hui, ils doivent s'adapter aux mesures européennes d'encadrement.

## **I - LES FLOTTILLES ET LES PRODUCTIONS**

### **A - LES FLOTTILLES**

La flotte de pêche bigoudène, riche de *471 unités en 1990*, comprend trois groupes distincts : les canots, les chalutiers côtiers et les chalutiers hauturiers.

#### **1 - Les canots**

Il s'agit du groupe le plus hétérogène tant par les types de pêche pratiqués que par leurs caractéristiques propres.

Il s'agit, en effet, de *152 unités* dont les activités changent selon les saisons, les capacités des navires et la volonté des patrons. Elles pêchent aux filets (à merlu, à lieu, à baudroie, à raie, à sole, à rouget), aux casiers (à crabe ou à crevette), à la senne, à la drague à coquillage, à la ligne, à la palangre (à bar ou à congre).

Selon les métiers, les spécificités techniques des navires (fig. 3, p. 9) varient : la pêche de la sardine à la senne ou du merlu au filet, exige l'utilisation de bateaux assez gros, longs de 10 à 16 m, alors que pour pêcher le maquereau à la ligne, une unité de 4 m suffit. Néanmoins, la flottille de canots regroupe les navires les plus petits, *les plus vieux et les moins puissants*. Les 3/4 de ces unités ont été lancées avant 1980, mesurent moins de 9 m et sont équipées de moteurs de moins de 100 kw.

La durée de vie de ces unités est longue puisque certaines ont plus de 30 ans. Leur mode d'exploitation explique cette longévité : elles ont fourni un temps de pêche de 50 962 heures en 1990, soit un effort annuel moyen de 335,3 heures par navire, ce qui est faible.

Les 319 autres unités pratiquent le chalutage toute l'année : 139 -les hauturiers - travaillent au large ; les 180 autres - les côtiers - effectuent des navettes quotidiennes entre les zones de pêche et les ports d'attache ou sortent pour trois ou quatre jours.

## 2 - Les côtiers

Ils sont en moyenne plus longs et plus puissants que les canots : 80 % d'entre eux mesurent *plus de 13 m* et leur force motrice est *presque toujours supérieure à 100 kw*.

Les moyens nécessaires à la pratique du chalutage côtier sont bien définis si bien que la flottille est homogène : ces navires pratiquent tous la même technique et ont un faible rayon d'action. 37 % d'entre eux mesurent entre 14 et 15 m. On observe cependant des capacités motrices variables : 100 unités ont des moteurs dont la puissance est voisine de 150 kw et 80, des engins dont la force motrice est comprise entre 190 kw et 350 kw. Au-delà de 160 kw de puissance, les bateaux doivent avoir des équipages d'au moins trois hommes dont un motoriste. Le choix d'un moteur puissant est donc révélateur des ambitions des patrons qui doivent produire bien plus, compte tenu des surcoûts imposés par la réglementation.

L'effort de pêche des côtiers est nettement plus important que celui des canots : 266 753 heures en 1990, soit un effort annuel moyen de 1 482 heures par navire. Pourtant les chalutiers côtiers sont généralement aussi vétustes que les canots : ils ont *près de 17 ans* de moyenne d'âge et 60 % d'entre eux ont plus de 15 ans.

Le renouvellement de cette flottille, bien entamé entre 1970 et 1975 - période pendant laquelle on a lancé 60 de ces navires - a été ralenti depuis : *47 unités seulement ont moins de 15 ans*. Des raisons conjoncturelles expliquent en partie cette évolution et son arrêt brutal en 1976 : en effet, 1971 est l'année de la mise en place d'un nouveau régime d'aide qui a

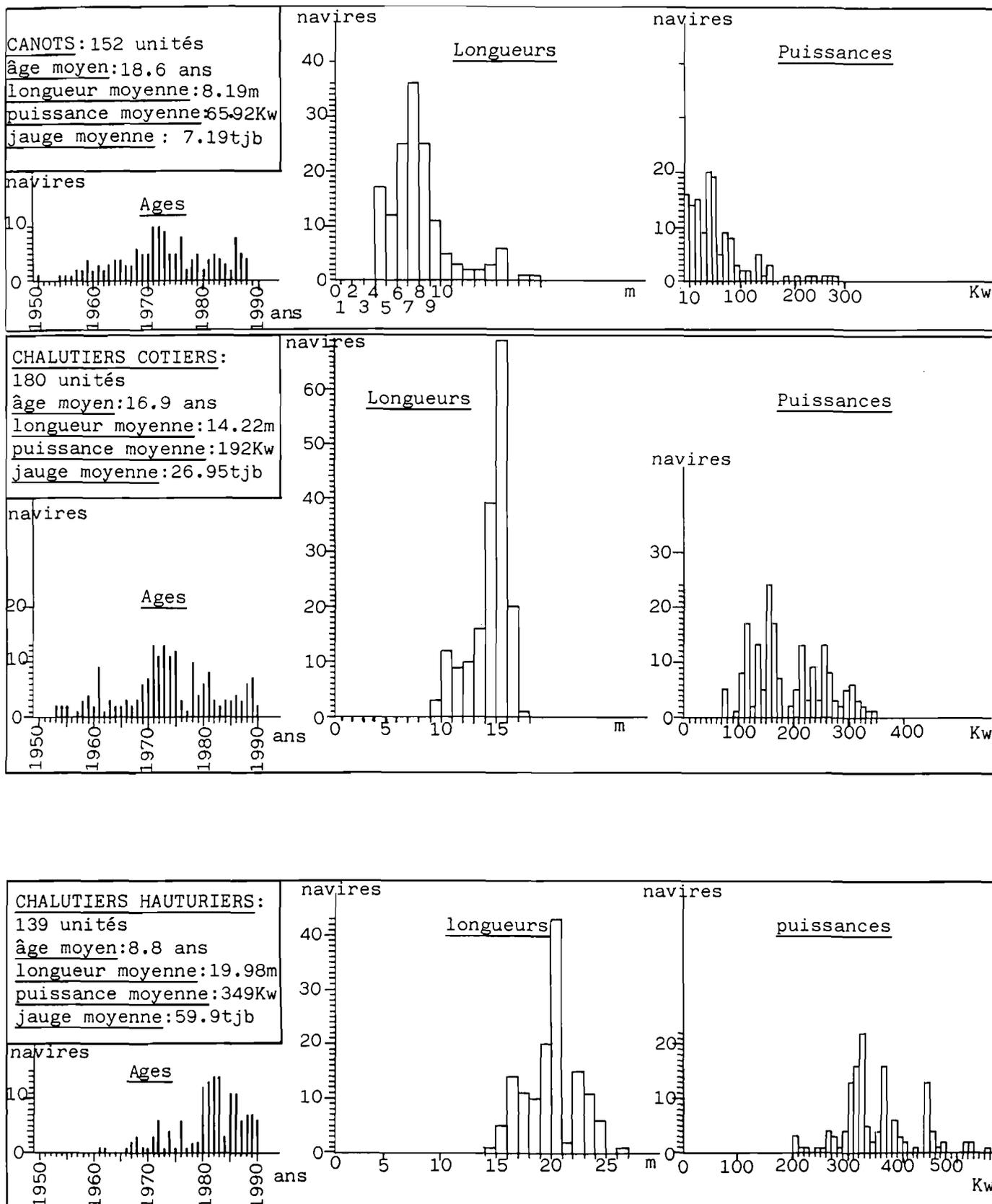


figure 3

sources: Affaires Maritimes du Guilvinec en 1991

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES FLOTILLES BIGOUDENES EN 1990\*

\*tous les navires qui ont eu une activité professionnelle (même saisonnière) ont été pris en compte

contribué au renouvellement de la flottille ; et l'augmentation du prix de la construction et de celui du carburant peut être l'une des causes de son arrêt brutal. Mais, comme le souligne J. Moriceau : "il y a tout lieu de relativiser l'impact de la politique nationale sur le renouvellement des chalutiers côtiers au cours de cette période. Quand on compare, d'une part, la pyramide des âges des bateaux bigoudens et d'autre part, celle des concarnois, au cours des 15 dernières années, les périodes favorables au renouvellement concarnois (1976-1986) sont les périodes défavorables pour les bigoudens" (Moriceau 1986 - annexe 5, page 19).

D'autres paramètres, plus spécifiques, que nous évoquerons par ailleurs, expliquent probablement ce vieillissement.

### **3 - Les hauturiers :**

Ce sont les navires les plus longs et les plus puissants du Quartier Maritime. Leurs zones d'activité se répartissent entre la Mer Celtique et le Golfe de Gascogne où ils pratiquent des stratégies variées. Malgré la diversité des zones exploitées, c'est une catégorie relativement homogène du point de vue technique : *46 % d'entre eux mesurent entre 19 m et 21 m et 42 % ont une puissance de 300 à 350 kw.* Ce qui rend théoriquement possibles des changements stratégiques brutaux.

En fait, comme nous le verrons, ces bouleversements sont rares, car les paramètres sociologiques et économiques sont contraignants.

La flottille hauturière est aussi l'ensemble dont la moyenne d'âge est la moins élevée : *75 % de ses éléments ont moins de 10 ans.* En 1978, cette classe d'âge ne comprenait que 52 % des navires de pêche au large (Debauvais et Autissier, 1978, p. 19) ; cette catégorie a bénéficié d'un fort renouvellement dans les années 1980, particulièrement entre 1980 et 1983, période pendant laquelle 43 chalutiers, encore en activité dans le Quartier actuellement, ont été lancés.

En 1984, moins d'unités furent mises en service, sans doute à cause de l'inquiétude que fit naître l'instauration du premier POP (Plan d'Orientation Pluriannuel) en 1983. Mais dès 1985 et jusqu'en 1987, le nombre annuel deancements retrouve un rythme élevé (10), car le renouvellement de la flottille n'est pas achevé et les mesures de restriction de la puissance de pêche française touchent surtout le secteur industriel.

On observe une baisse plus sensible des mises en service depuis 1987, année de l'instauration du second POP, sans doute plus durement ressenti.

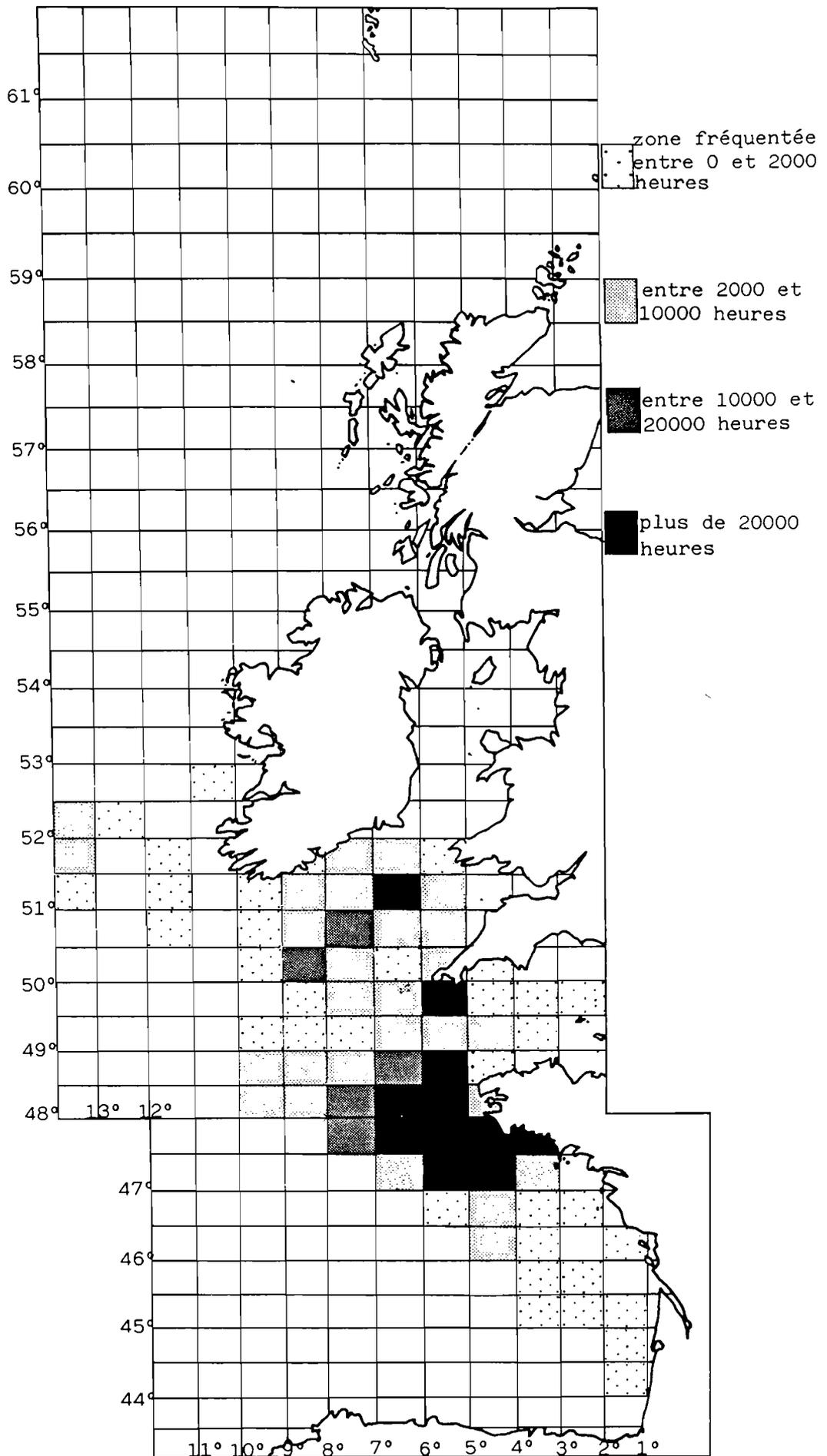
## B - L'ESPACE HALIEUTIQUE DES PECHEURS BIGOUDENS

En 1990, les pêcheurs bigoudens ont fourni 799 445 heures de travail en mer. Leurs secteurs d'activité sont répartis sur une vaste zone couvrant approximativement 101 000 milles carrés, à l'intérieur d'un rectangle compris entre 44° et 53° de latitude et 1° et 14° de longitude. Cette aire n'est pas fréquentée uniformément comme en témoigne la figure 4 (p. 12). Les chalutiers hauturiers, responsables de 60 % de l'effort de pêche bigouden, exploitent essentiellement les secteurs situés à l'ouest de la longitude 5°. Les chalutiers côtiers et les canots, dont l'autonomie est limitée, ne travaillent guère en dehors du rectangle compris entre les latitudes 47° et 48°30', d'une part et les longitudes 3° et 5°, d'autre part. Cette zone est fréquentée aussi, par d'autres que les navires bigoudens. Comme nous le verrons, tous les chalutiers hauturiers artisanaux des ports de la façade atlantique, exploitent le Golfe de Gascogne et la Mer Celtique, tandis que leurs flottes côtières pêchent sur les secteurs qui leur sont proches. Ainsi le rectangle compris entre 51° et 51°30' de latitude et 6° et 7° de longitude est fréquenté en priorité par tous les langoustiniers travaillant en Mer Celtique. Toutefois, l'exploitation de *quelques zones (d'Ouest-Bretagne par exemple) est une spécialité bigoudène* et la flottille artisanale du Quartier Maritime du Guilvinec est la plus importante de celles qui fréquentent la Mer Celtique et le Golfe de Gascogne : sur les 485 chalutiers hauturiers ou côtiers à avoir fréquenté le Golfe de Gascogne et la Mer Celtique en 1987 et qui ont vendu leur production sous les criées bigoudènes, douarneniste, concarnoise, lorientaise ou sablaise, 30 % étaient originaires d'un port bigouden, 16 % étaient lorientais, 14 % sablais, 14 % concarnois.

## C - LES PRODUCTIONS

Le caractère *exclusivement artisanal* des entreprises et la qualité des espèces débarquées confèrent aux activités halieutiques de la région une image homogène. Les ports bigoudens ont produit en 1990 6 471 tonnes de *baudroie* (44 % de la production française), 2 307 tonnes de *raie* (31 % de la production française), 3 959 tonnes de *langoustine* (49 % de la production

## ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES BIGOUDENS EN 1988



source: fichier IFREMER 1988

figure: 4

française), 931 tonnes de lieu jaune (22 % de la production française), 2 902 tonnes de merlu (9 % de la production française) et 156 tonnes d'églefin (3 % de la production française). Ces chiffres témoignent des spécialités de la pêche bigoudène et justifient la réputation du Quartier fondée sur la production de "poisson fin" et de "langoustine vivante" ; toutefois, ils traduisent mal l'évolution récente de la composition des captures.

La figure 5 (p. 14) représente la part dans la production du Quartier et les prix moyens de 15 espèces pêchées par les chalutiers bigoudens en 1970, 1980 et 1989. Plusieurs observations s'imposent à l'examen de ces histogrammes :

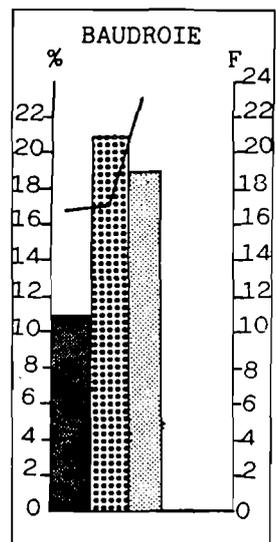
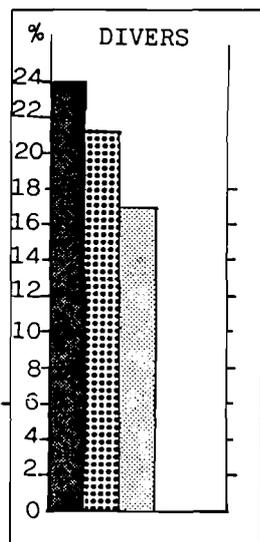
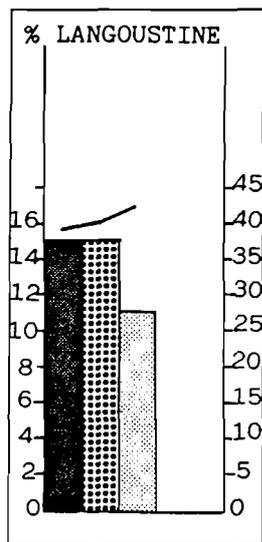
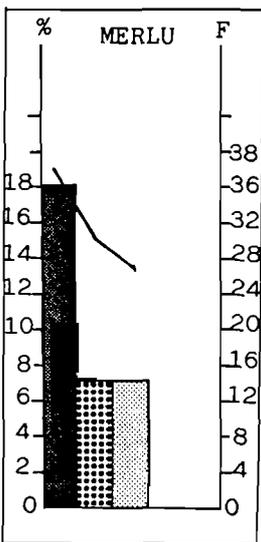
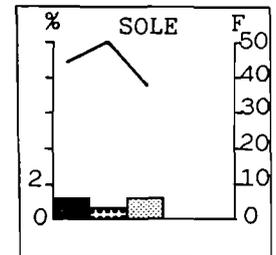
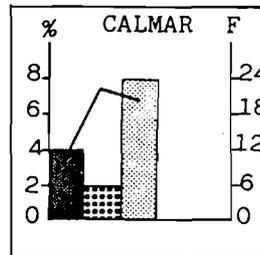
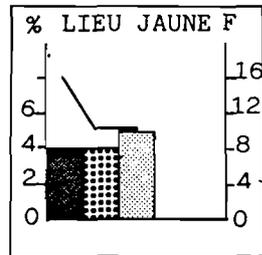
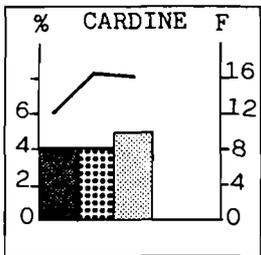
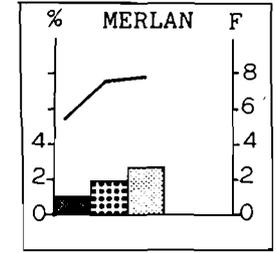
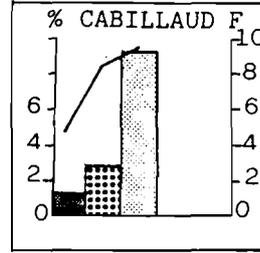
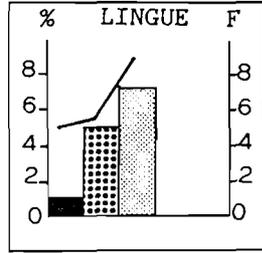
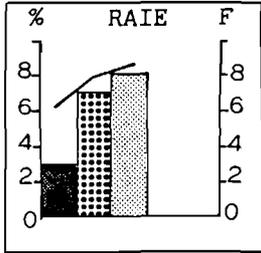
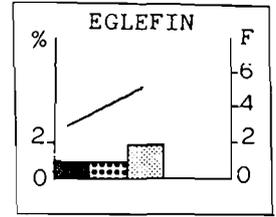
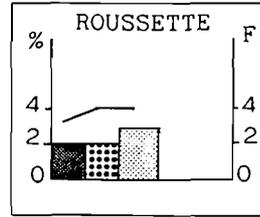
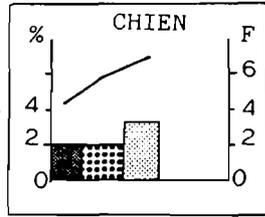
- La part des *gadidés à faible valeur marchande* (lingue, cabillaud, merlan, églefin), *celle des squales et celle des raies croissent* régulièrement depuis 20 ans. Parallèlement leur valeur a augmenté.
- Durant la même période, *les espèces plus rémunératrices ont vu leur part stagner*, voire diminuer fortement. C'est le cas du merlu, de la langoustine et de la cardine dans une moindre mesure ; le prix au kilo du merlu a chuté.
- La *baudroie*, qui constituait déjà une espèce cible en 1970, est aujourd'hui la *principale source de revenus* de la flottille bigoudène.
- La part des *poissons divers décroît* régulièrement.

Cette évolution de la composition de la production s'explique en partie par la diminution de la flotte côtière, grosse productrice de merlu et de langoustine. L'augmentation de la flotte hauturière, et l'apparition de nouvelles spécialités provoquent l'augmentation de la part des gadidés, de la baudroie et de la raie. L'importance décroissante des tonnages de "divers", semble indiquer l'atténuation progressive du caractère multispécifique des pêcheries. Les navires auraient donc tendance à réduire le nombre d'espèces-cibles, en choisissant un type de matériel adapté, des zones d'activité particulières. Les stratégies diffèrent selon les objectifs fixés. Cela implique une certaine *diversité des pêches bigoudènes* qui apparaît lorsque l'on observe la part des principales espèces débarquées en Pays Bigouden dans les tonnages de Lesconil, de Saint-Guérolé, de Loctudy et du Guilvinec.

PART DANS LA PRODUCTION

TOTALE DU QUARTIER ET  
PRIX MOYEN AU KILO EN FRANCS  
CONSTANTS 1986 DES 15 PRINCIPALES  
ESPECES EN 1970, 1980  
ET 1989

figure: 5

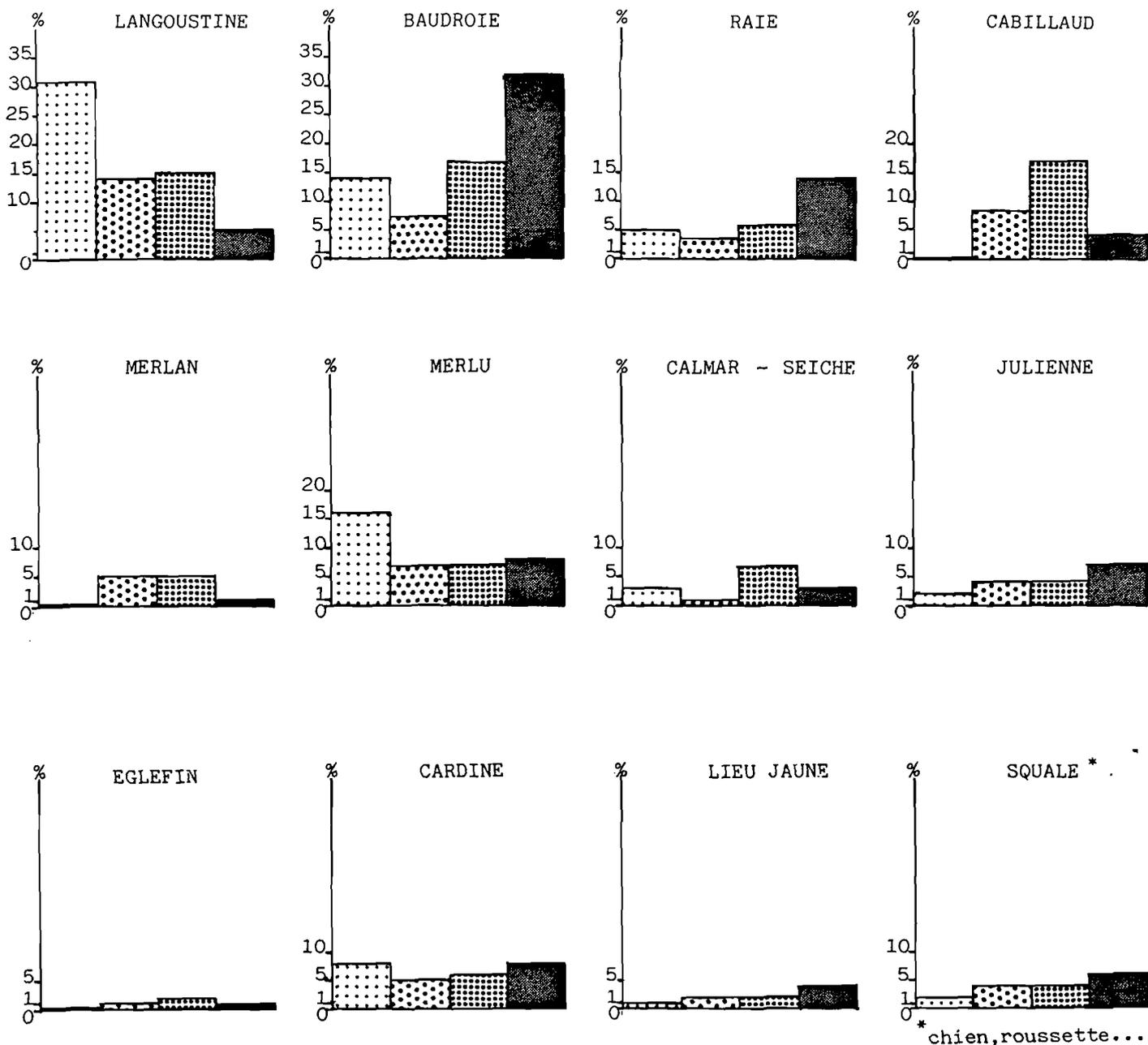


■ part de chaque espèce en 1970.  
 Tonnage total du quartier : 22727 t

▣ part de chaque espèce en 1980.  
 Tonnage total du quartier : 35817 t

◻ part de chaque espèce en 1989.  
 Tonnage total du quartier : 38442 t

— PMK (F 1986)



\* chien, roussette...

figure 6 : Part des 12 principales espèces débarquées en pays bigouden dans les tonnages respectifs de Lesconil, St-Guénolé, Loctudy, et Guilvinec

- Lesconil (tonnage total 1989:1699 t)
- St-Guénolé (tonnage total 1989:1178t)
- Loctudy (tonnage total 1989:8536t)
- Le Guilvinec (tonnage total 1989:15680t)

sources:criées bigoudènes

La baudroie, la langoustine, la cardine, le cabillaud, le merlu, la raie composent plus de 50 % des tonnages mis à terre dans tous les ports ; mais selon les lieux de débarquement, chaque espèce est plus ou moins bien représentée. La figure 6 (p. 15) révèle l'existence des spécialités portuaires : *les cibles des navires guilvinistes* sont la *baudroie, la raie et la cardine*, les chalutiers de *Lesconil*, sont spécialistes de la pêche de la *langoustine et du merlu*, ceux de *Saint-Guérolé et de Loctudy* débarquent surtout de la *langoustine et du cabillaud*.

Les associations baudroie-raie et langoustine-cabillaud, que l'on observe respectivement au Guilvinec et à Saint-Guérolé semblent opposées. Lorsque les pourcentages de baudroie et de raie sont élevés, ceux de langoustine, de cabillaud et de merlan sont faibles. D'autres espèces sont débarquées dans les mêmes proportions dans les quatre ports : la cardine, le lieu jaune, le squalé.

## **II - QUATRE PORTS CONCURRENTS ET COMPLEMENTAIRES**

### **A - EVOLUTION DES TECHNIQUES DE PECHE**

#### **1 - L'héritage de l'activité sardinière**

Il faut remonter au XIX<sup>ème</sup> siècle pour retrouver les origines de la pêche bigoudène actuelle. Son implantation s'est faite à partir des ports florissants de Bretagne-Sud, Concarneau et surtout Douarnenez qui abritent en 1883, respectivement, 340 et 500 chaloupes sardinières. Ce sont des barques de 10 à 12 m avec des équipages de cinq hommes environ. La technique employée est le filet dérivant à rogue : un jeu de filets est tendu à poupe du bateau maintenu face au courant par des rameurs. Pour faire "lever" la sardine, le patron sème la rogue - des oeufs de morue salés - dans le sillage du bateau.

L'une des principales zones de pêche, la *Baie d'Audierne*, attire chaque saison, de mai à novembre, de 50 à 200 *sardiniers étrangers* au Pays Bigouden, qui *se basent à Saint-Guérolé*.

Lorsque la sardine s'éloigne des côtes, des bancs de *maquereau* apparaissent, fournissant aux pêcheurs, une activité de substitution. Plusieurs *centaines de bateaux (300 en 1866)*, dont une dizaine seulement *appartiennent à des armateurs locaux, fréquentent Le Guilvinec*.

Le développement des flottilles de Concarneau et de Douarnenez est soutenu par de forts investissements de capitaux industriels. A l'origine, la sardine, après avoir séjourné dans le sel était lavée puis pressée pour en extraire l'huile qui aurait empêché sa conservation. Ainsi apprêtée, elle supportait le transport et pouvait être expédiée dans toute la France. Les ateliers de presse sont intégrés au sein d'armements, comme les chaloupes et leurs jeux de filets et l'importation de roque est sous le contrôle des armateurs. A partir de 1860, les ateliers de presse sont remplacés par les conserveries qui conditionnent également d'autres espèces que la sardine et permettent une plus large diffusion des produits mais qui exigent un traitement rapide de la marchandise. Aussi, dès cette époque, les *industriels construisent des usines dans les ports de débarquement du poisson*.

Le Guilvinec et Penmarch furent les premiers à bénéficier de ces installations et à la fin du siècle, tous les ports bigoudens en sont équipés. *Dès qu'une usine s'installe, la flottille s'accroît* et en 1893, le Pays Bigouden compte 400 navires (chaloupes sardinières et canots). On recense 2 400 inscrits maritimes, 14 usines de conserve et 19 mareyeurs, dans six ports principaux : l'Ile-Tudy, Loctudy, Lesconil, Le Guilvinec, Kérity, Saint-Guérolé. Seuls, Sainte-Marine et Bénodet, où aucune usine n'a été construite, stagnent.

Dans le même temps qu'ils construisent des usines, les industriels désengagent leurs capitaux de la production car, entre 1875 et 1905, les migrations de sardine vers les côtes sont interrompues et les captures deviennent irrégulières. Ils préfèrent s'orienter vers le contrôle de la transformation et des marchés.

- *Au Guilvinec, en 1891*, il y a 100 bateaux dont une majorité de chaloupes sardinières et maquereautières, sur lesquelles travaillent 830 marins. La plupart des bateaux pratiquent 2 ou 3 types de pêche dans l'année et les techniques utilisées sont variées. En plus de la sardine et du maquereau, on y pêche la raie au filet et à la palangre et, depuis 1884, quelques chaloupes douarnenistes et une vingtaine de bateaux guilvinistes pratiquent la pêche au chalut à perche pour faire la soudure entre la saison de la sardine et celle du maquereau. L'engin, une poche de filet de 10 m d'envergure dont la gueule est maintenue ouverte par un tangon horizontal, est tracté à la voile sur les fonds peu accidentés, à quelques milles au sud-ouest du Guilvinec. Leur production de sole, de turbot, de rouget, de merlu est expédiée sur le marché parisien par les

mareyeurs locaux. Les lieus, les tacauds, les plies sont vendus dans la région par les femmes des marins. Certaines espèces, aujourd'hui estimées, comme la baudroie, sont capturées en grandes quantités mais totalement délaissées. La langoustine est vendue à bas prix aux conserveries. Une dizaine de canots pratiquent également la pêche du merlu aux filets de fond et enfin quelques cotres caseyeurs de Léchiagat pêchent la langouste et le homard.

Le Guilvinec constitue déjà un pôle industriel et commercial important pour la région, puisque six usines de conserve et six ateliers de mareyage y sont installés.

- *A Penmarch*, Kerity sert surtout à l'exportation des produits agricoles et industriels locaux et en 1863 sur les 2 500 tonnes de marchandises passées dans le port, on a pu comptabiliser 500 tonnes de pommes de terre et 1 300 tonnes de cendre de varech.

Saint-Guénolé va connaître un développement spectaculaire. En 1850, il n'y a que 3 barques. En 1882, on y a construit 5 usines, mais la flotte locale ne comprend que 6 chaloupes. En 1887, 6 usines traitent la production de 100 bateaux locaux spécialisés dans la pêche du poisson bleu, sur lesquels 604 inscrits maritimes sont embarqués.

- *Loctudy*, sur la rive droite de l'estuaire de la "Rivière de Pont l'abbé", est à l'origine un port de commerce qui peut accueillir des navires de plus de cent tonneaux. Il va devenir un port de pêche de premier ordre et supplanter le port de l'autre rive, l'Île-Tudy, où deux usines s'étaient installées et qui était fréquenté par 60 bateaux.

- *Lesconil* est un petit port qui abrite 14 chaloupes maquereautières qui désarment de juin à novembre, période pendant laquelle les 130 marins de Lesconil pratiquent la pêche aux crustacés sur une vingtaine de canots. En 1895, une conserverie s'y installe et la flottille passe à 60 unités en 1896.

A l'aube du XXème siècle, les ports bigoudens actuels existent déjà et commencent à s'équiper. Cependant leur développement est freiné par la faiblesse d'un réseau de distribution encore embryonnaire pour ce qui est du mareyage, car il faut charroyer le poisson jusqu'aux gares de Pont l'abbé ou de Quimper (mais il arrive déjà à Paris en moins de 24 heures).

C'est donc *l'installation d'usines de conserve qui a permis l'expansion de la pêche bigoudène* et, bon an mal an, la sardine assurait la moitié du chiffre d'affaires des navires. Mais ces revenus n'étaient pas réguliers car au XIXème siècle, la production a fluctué : elle descend à des niveaux particulièrement bas en 1846, 1852, 1858, 1871 et 1880. Ces crises de sous-production ne sont que passagères : la France a le monopole de l'industrie de la conserve, et la plupart des usines sont installées en Bretagne. Les industriels n'ont pas de concurrents et lorsque le poisson revient, revient aussi la prospérité.

Mais à partir de 1880, des conserveries ont été construites au Portugal et en Espagne. Le Portugal a, par exemple, produit de 5 à 6 millions de boîtes de sardines pour l'exportation en 1886 et 1887. Les pays ibériques ont des atouts : ils disposent de stocks de sardine, près des côtes, toute l'année, et les coûts de transformation sont faibles. Si les effets de cette concurrence ne se font pas sentir immédiatement, c'est que les produits sont réputés de qualité médiocre. Quand en 1902, la sardine disparaît des côtes françaises, les industriels bretons sont obligés de céder leur place sur les marchés étrangers. Lorsqu'en 1909, la production bretonne retrouve un niveau normal, les marchés ne sont pas reconquis et le réseau de distribution s'engorge.

La première guerre mondiale va améliorer provisoirement la situation : l'armée absorbe la totalité de la production de conserve, si bien qu'en 1918, le secteur des pêches se porte bien, malgré une certaine pénurie de main d'oeuvre due au nombre élevé de marins morts à la guerre.

En 1920, l'administration des pêches autorise l'emploi de filets tournants en Baie d'Audierne. Grâce à cette technique, le niveau des captures s'élève considérablement : en 1910, l'ensemble des ports bigoudens a produit 1 010 tonnes de sardine, en 1920 les seuls navires de Saint-Guénolé en ont pêché 1 200 tonnes. Les usiniers profitent de cette abondance pour essayer d'imposer un faible prix d'achat aux pêcheurs. En 1926, ils se regroupent au sein d'un "comptoir" chargé de leur procurer la matière première à un prix bas et constant. Cette année-là, la saison du maquereau a été mauvaise et la chute des prix de la sardine provoque la colère des producteurs. En mai, les marins de Penmarch se mettent en grève pour réclamer la suppression du "Comptoir d'Achat". Bientôt le conflit gagne tout le Finistère et en juillet, les grévistes obtiennent gain de cause. Mais cette confrontation est l'indice d'une crise profonde : *depuis le début du siècle, surproductions et pénuries se sont*

*succédées* et les périodes de prospérité ont été rares. Pour échapper à la saturation du marché local, les bateaux du Guilvinec désertent la région : six mois de l'année, ils fréquentent des ports plus méridionaux, jusqu'en Vendée.

Ainsi décline peu à peu l'activité sardinière bigoudène ; elle a permis le *développement d'une structure unique en France* : celle du Quartier du Guilvinec. Quatre ports artisanaux, d'importance moyenne, prospèrent sur 20 km de côtes et, depuis 1924, Le Guilvinec et Penmarch sont apparus à la 18ème et à la 19ème places du classement des principaux ports de pêche français.

Nous avons vu que l'expansion des flottilles et des ports était liée à l'installation de conserveries. Mais *comment expliquer cette dispersion des usines sur tout le littoral bigouden ?*

D'abord, il faut dire qu'à l'époque, ces lieux sont isolés les uns des autres et les moyens de communication terrestres, insuffisants pour permettre la livraison rapide des captures entre deux ports, d'où le choix de certains industriels de *s'installer à pied d'oeuvre*, là où la concurrence était la plus faible : c'est le cas de Vallière à Loctudy, de Saupiquet à Kérity ou de Lamy et Maingourd à Lesconil.

C'est sans doute de cet isolement qu'est née l'animosité très vive entre les populations des différents ports, ainsi que le montre le rapport adressé en 1897 au Commissaire Général des Affaires Maritimes (Vauclare, 1985, p. 24).

"Il convient de ne pas perdre de vue que la population du quartier de Quimper est disséminée, depuis la Baie d'Audierne, jusqu'à la Pointe de Moustierlin (Baie de Bénodet), sur un littoral très étendu et qu'elle est répartie sur de *nombreux villages et hameaux qui n'ont que bien peu de relations entre eux (...)*. Les rivalités, les jalousies, les haines mêmes sont très vives de havre en havre ; par exemple, les gens de l'Île-Tudy ne peuvent pas supporter la présence dans leur port, des marins du Guilvinec, de Lesconil, et de Penmarch, et réciproquement ; les rixes sont fréquentes et les agents de la Marine ne peuvent pas toujours suffire pour maintenir le bon ordre".

Comment dans ces conditions concevoir un pôle industriel unique, d'autant plus que les sites susceptibles d'abriter des navires ne manquent pas. Aucun de ces *sites* d'ailleurs, n'aurait pu recevoir l'ensemble de la flotte, étant tous assez *exigus* et sommairement aménagés et c'est peut-être tout simplement par manque de place dans chacune d'elles, que chaque structure portuaire a survécu.

## 2 - L'arrivée du chalut à panneaux

A partir de 1895, l'utilisation du chalut "Otter Trawl", mis au point en Angleterre, se généralise en France. Sur cet engin, le tangon du chalut à perche est remplacé par deux panneaux de bois. Fixés sur les ailes latérales, ils s'écartent l'un de l'autre, lorsque l'engin avance, tracté par le bateau, assurant ainsi l'ouverture du filet.

Très vite, l'"Otter Trawl" est remplacé par le "Vigneron Dahl" dont les panneaux sont attachés aux câbles de traction, quelques mètres devant la gueule du chalut. Cette modification permet une meilleure ouverture de la poche et, à poids égal de lest, la traction d'un filet de plus grande dimension.

Le chalut à panneaux, plus maniable que le chalut à perche est aussi plus pêchant. Les navires qui l'ont adopté ont réalisé des pêches "miraculeuses" (Mollat, 1987, p.246).

Mais la pratique du chalut à panneaux nécessite une capacité de traction importante et seuls, les navires armés de machines à vapeur d'abord, puis de moteurs à essence, et enfin de moteurs Diesel, peuvent l'exercer. Aussi, jusqu'en 1920 seules des unités appartenant à des armateurs industriels seront concernées, car "la construction de navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et extérieurs à la région. Des banquiers parisiens, des industriels du nord et de l'est, des rentiers en quête de bons placements sont les commanditaires (...)", comme le montre l'exemple boulonnais décrit par Quotric (1980) (Mollat, 1987, p. 263).

*Le Pays Bigouden, éloigné des grands pôles industriels et financiers et privé des infrastructures portuaires modernes qui auraient pu attirer des investisseurs friands de rapports immédiats, n'a pu bénéficier de tels financements.*

La motorisation de la flottille bigoudène s'est cependant développée dans les années 1920. En 10 ans, la plupart des unités se sont équipées de moteurs à explosion de 20 à 30 cv, installés comme force motrice d'appoint ; ils doivent permettre aux pinasses sardinières d'échapper aux aléas des vents et des courants et d'effectuer plus rapidement leurs trajets. Ils sont payés par autofinancement et, à partir de 1924, grâce aux prêts du Crédit Mutuel Maritime. Cet organisme, créé en 1904, a été doté d'une structure définitive en 1913 et placé sous le contrôle de l'Etat. Il est chargé de fournir des capitaux aux entreprises artisanales de pêche et de culture

marines. Les coopératives d'avitaillement gérées dans chaque port par des patrons-pêcheurs sont chargées de dispenser ces prêts.

En 1934, 665 des 901 bateaux du quartier sont motorisés. Les conditions techniques, nécessaires à l'utilisation de chaluts à panneaux, sont donc réunies pour la majorité d'entre eux, mais jusqu'en 1933, les activités traditionnelles qui ont bénéficié des progrès techniques réalisés - motorisation des navires et filets tournants - restent rentables.

C'est alors que, répercussion de la crise économique, *le prix du poisson baisse*. Le tableau ci-après montre, toutefois, que les cours de chaque espèce ont évolué de façon différente.

Cours des espèces débarquées au Guilvinec en 1924 et 1934 (en francs constants 1986)			
Espèces	1924 F 1986	1934 F 1986	évolution en %
Sardine	13,9	4,75	- 66 %
Maquereau	8,02	4,36	- 45,6 %
Turbot	42,21	25,4	-39,8 %
Langoustine	8,02	6,96	- 13,7 %
Sole	41,8	38,22	- 8,5 %
Raie	5,8	8,19	+ 39,3 %
Carrelet	1,73	9,66	+ 82,09 %

Tableau 1  
(d'après Vauclare, 1985, p 81)

Les productions traditionnelles des chaloupes bigoudènes sont particulièrement touchées par l'effondrement des cours : les prix en francs constants de la sardine et du maquereau ont chuté, respectivement, de 66 % et 46 % en 10 ans. Par contre, ceux des *espèces produites* par les *chalutiers* à perche locaux *résistent et parfois progressent* : le prix de la langoustine ne baisse que de 13 %, celui de la raie augmente de 40 %. Mais les performances d'un chalut à perche sont trop modestes pour assurer la rentabilité d'un navire.

Or, l'adaptation d'un chalut à panneaux sur une chaloupe sardinière avait déjà été réalisée à Lorient par un ancien capitaine de chalutier à vapeur. C'est après avoir recueilli des renseignements auprès de ce pionnier que M.F. Quiniou, patron de l'"**Ernest Zegut**", ramène au Guilvinec un chalut "Bocéno" de 20 m fabriqué à Angers. Dès les premiers essais, cet engin s'avère très efficace. Les captures sont, en moyenne, six fois supérieures à celles réalisées par un chalut à perche, et largement suffisantes pour assurer la rentabilité de l'armement. Malgré ce succès, le chalut à panneaux fait peu d'adeptes

avant 1940. Le calendrier des pêches de 1934, monte que sur les 917 bateaux inscrits dans le Quartier du Guilvinec, *5 seulement pratiquent cette activité* (Chatain, 1984 p. 72). Beaucoup de patrons s'étaient endettés pour motoriser leurs navires et la faiblesse des bénéfices réalisés pendant ces années de crise, ne leur permettait pas, à la fois, de faire face aux remboursements de crédits et d'investir dans un nouveau matériel.

Pendant la guerre, le carburant fut contingenté et les jours de sortie en mer limités par les occupants, si bien que les ports tournèrent au ralenti.

En 1945, la pêche reprend et *de plus en plus de patrons choisissent le chalutage côtier* comme activité principale. La généralisation du chalut à panneaux a pour effet une augmentation considérable des captures et ce, d'autant plus que les fonds ont été très peu exploités dans les années précédentes. En 1938, 2 041 tonnes de poisson avaient été débarquées au Guilvinec, en 1945, 6125 tonnes sont mises à terre. Les chalutiers draguent la "Grande Vasière" du Plateau Continental au sud et à l'ouest du Cap Caval. Les captures de merlu y sont considérables. Cette espèce qui était absente des statistiques de pêche en 1934, devient la principale source de revenus des marins du Guilvinec : en 1945, 2 173 tonnes ont été pêchées pour une valeur de 79 330 000 F.

Dès cette époque, des navires sont construits spécialement pour le chalutage. Il s'agit de "malamocks", de 14 m à 16 m, équipés de moteurs de 70 cv à 120 cv. La jauge moyenne de la flottille augmente. En 1938, il n'y avait pas de navire de plus de 25 tonneaux inscrit dans le Quartier du Guilvinec : en 1945, 21 chalutiers jaugeaient entre 25 et 50 tonneaux ; en 1950, 66 ; en 1960, 157.

La *recherche du merlu et l'augmentation de la jauge des navires* ont pour conséquence *l'allongement des marées de 1 à 3 jours*. Les bigoudens étendent leur aire de prospection jusqu'aux limites du plateau continental. En 1947, un patron guilviniste, M.E. Moysan, patron de la "**Celtique**", suivant l'exemple de Concarnois, effectue une marée expérimentale au *sud de l'Irlande*. Il y pêche du merlu, de la limande et de la raie à profusion. Mais, à sa deuxième sortie, il ne retrouve plus le secteur où il venait de travailler (il faut dire que les patrons ne disposaient que de moyens rudimentaires pour définir leur position) ; par contre, il pêche de la grosse *langoustine* en abondance (95 caisses en deux jours). Les mareyeurs de Concarneau accueillent favorablement la langoustine glacée et le chiffre d'affaires réalisé est très satisfaisant. Certains pêcheurs

du Guilvinec et surtout de Saint-Guérolé, habitués à pêcher le maquereau aux filets dérivants dans ces parages, ne tardent pas à suivre l'exemple de la "Celtique".

Ainsi, de *nouvelles spécialités chalutières* apparaissent dès 1950 au Guilvinec et à Saint-Guérolé d'abord, à Loctudy ensuite. Vers la fin des années 1950, il y a des flottes de *chalutiers langoustiniers hauturiers*, qui pratiquent cette pêche, du début du printemps à la fin de l'automne. Certaines unités interrompent cette activité à la saison d'été, pour aller pêcher le thon à la ligne, du nord des Açores au sud de l'Irlande. En hiver, les Guilvinistes et les Loctudistes fuient le mauvais temps et rejoignent la flottille côtière sur la "Grande Vasière" où ils travaillent par marées de 1 à 3 jours ; les bateaux de Saint-Guérolé restent sur la zone et pêchent le maquereau aux filets dérivants. La production de ces navires n'est pas commercialisée dans les ports bigoudens où les conditions de débarquement (les quais, les grues) et de stockage (halles à marée) sont très insuffisantes, mais à Concarneau surtout et à Lorient parfois, seuls ports de la région à posséder des criées.

Les navires de petite taille, de 20 à 25 tonneaux, pratiquent le chalutage côtier. Au Guilvinec, à Saint-Guérolé et à Loctudy, beaucoup d'entre eux arment à la sardine en été. Les mareyeurs, qui n'ont à leur disposition que les productions très fluctuantes de ces côtiers connaissent des difficultés à cause de l'irrégularité des apports, presque nuls en été, abondants en hiver.

### **3 - Naissance des flottilles hauturières**

A la demande des mareyeurs et de certains patrons, à partir de 1948, pour permettre l'accès du port aux hauturiers, le bassin du port du Guilvinec est creusé et des quais sont aménagés, une criée est construite en 1959. Les problèmes de stockage et de débarquement sont alors résolus, mais les premiers apports de la Mer Celtique se vendent à des cours très bas, car les mareyeurs bigoudens, habitués à traiter des produits frais n'ont pas de clients pour de la marchandise glacée depuis 10 jours. Les patrons guilvinistes reprennent donc la route de Concarneau à la saison de la langoustine. Cependant, en hiver, le poisson pêché au cours de marées de 2 à 3 jours, trouve facilement preneurs et les pêcheurs hauturiers se mettent à fréquenter régulièrement le port en cette saison. Ces débarquements hivernaux ne font qu'accroître le *déséquilibre saisonnier* car, en été la criée ne commercialise pratiquement que du thon et de la sardine.

Le syndicat des *mareyeurs* sous l'impulsion de M. Donnard, installé à Concarneau auparavant, crée l'*Armement Guilviniste* qui acquiert trois navires chargés de réaliser de courtes marées sur le plateau continental au sud du Pays Bigouden, afin de fournir la *criée du Guilvinec en poisson, toute l'année*;

Les productions de ces bateaux se vendent bien et une partie de la flottille guilviniste laisse la pêche de la langoustine pour celle du poisson au sud de la Bretagne.

A Saint-Guérolé, on assiste à la même époque, à une évolution différente. Depuis 1958, la pêche du maquereau n'est plus rentable. Plutôt que de rejoindre les autres bateaux bigoudens au sud du Cap Caval, les pêcheurs penmarchais, habitués à fréquenter la *Mer Celtique en hiver*, se mettent à y pratiquer la pêche au chalut en permanence. De nouveaux secteurs proches des abris irlandais sont prospectés. Certaines de ces zones sont encore aujourd'hui les lieux d'activité privilégiés des bateaux penmarchais, en hiver.

A Loctudy, jusqu'à la fin des années 1960, les pratiques hauturières n'évoluent pas.

## **B - LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES (fig. 7 à 10 pp. 27 et 28)**

Le développement des flottes sardinières et maquereautières est fortement lié à des paramètres économiques, sociologiques et biologiques, mais il a été facilité par l'implantation de structures portuaires adaptées.

### **1 - La création des ports de pêche bigoudens**

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, la région compte au moins 15 havres, répartis sur tout le littoral, entre la Torche en Plomeur, et Bénodet, dont 5 à Penmarch. Un seul mérite réellement le nom de port, celui de Loctudy, dont l'activité est directement liée à l'agriculture locale. Il est le seul à disposer d'un embarcadère. Les autres sont le plus souvent des lieux d'échouage, plus ou moins abrités. Lesconil, Le Guilvinec, l'Île-Tudy, Sainte-Marine et Bénodet sont installés dans des estuaires. Saint-Guérolé, Pors Carn, Saint-Pierre et Kérity sont situés au fond d'anses protégées des houles dominantes par quelques îlots rocheux.

PORT DU GUILVINEC EN 1988

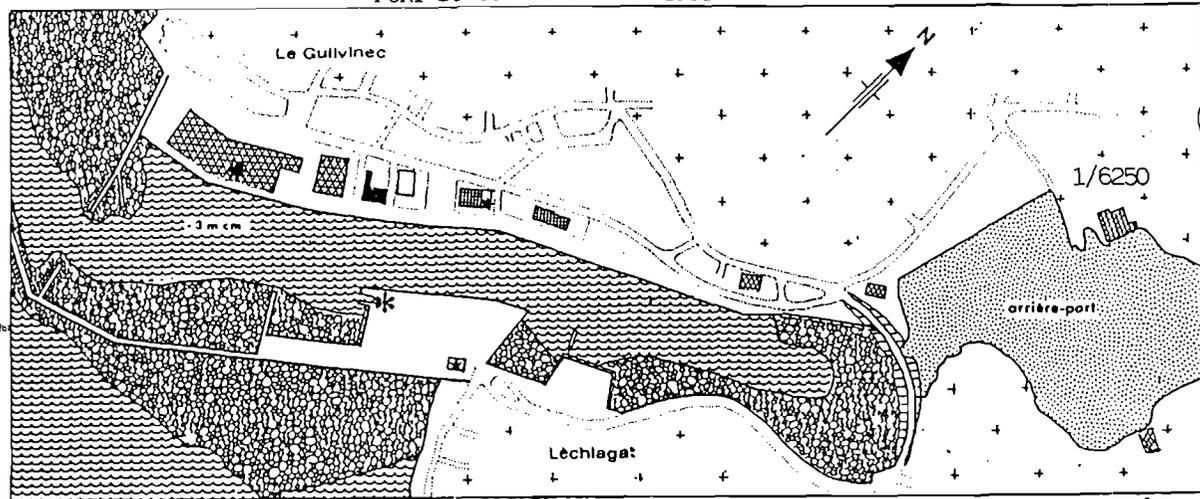


figure: 7

Légende:

- |                            |                                       |                          |                      |
|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------------|
| criée et magasins de marée | atelier de forge et mécanique marines | aire de carénage         | affleurement rocheux |
| hall de vente              | pile de stockage des huiles usées     | atelier pour le carénage | vaseuse              |
| coopérative                | chantier naval                        | cardon d'envrochement    | voies d'accès        |
| pont                       | élévateur                             | tétrapodes               | agglomération        |

PORT DE LOCTUDY EN 1988

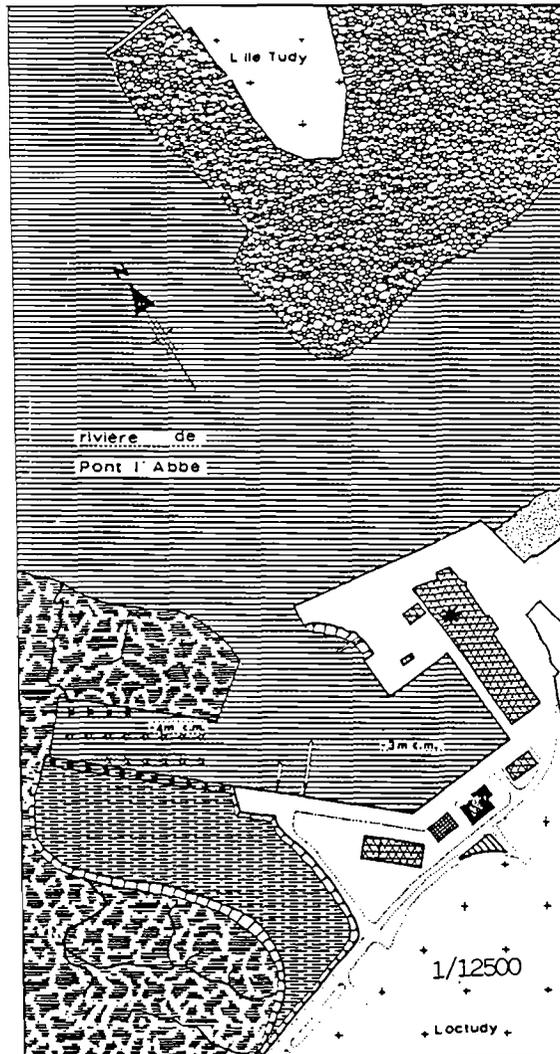


figure: 8

PORT DE SAINT-GUENOLE EN 1988

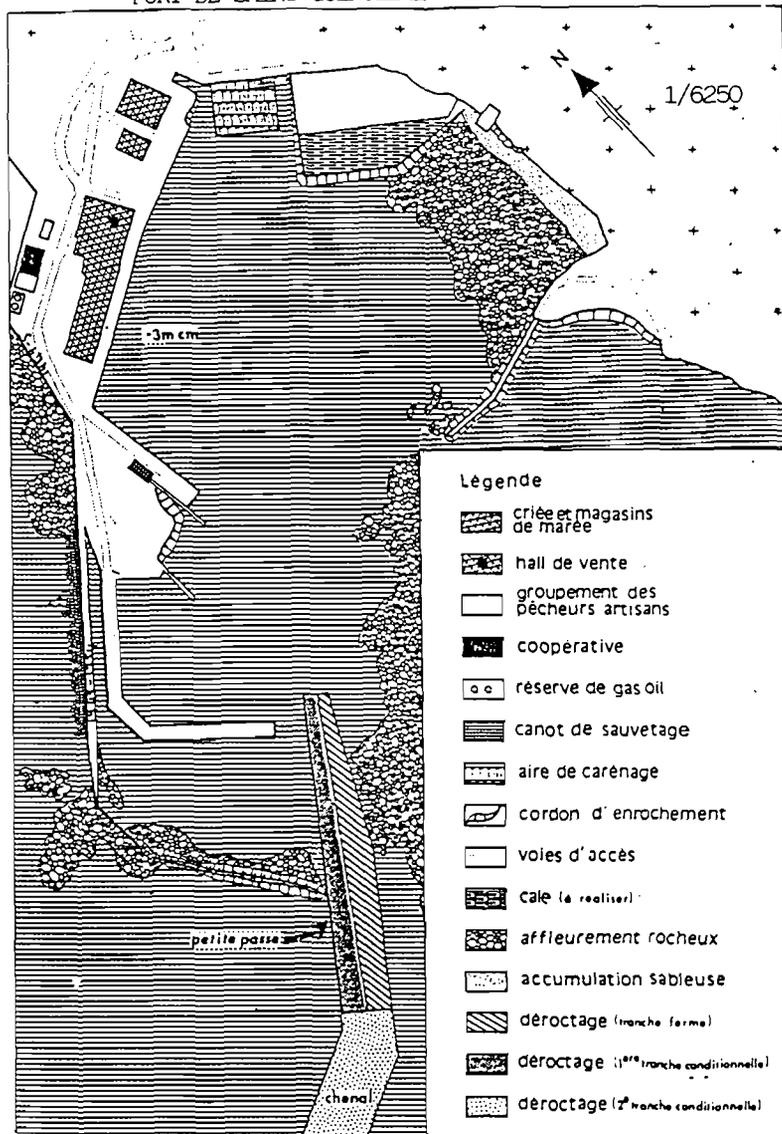


figure: 9

PORT DE LESCONIL EN 1988

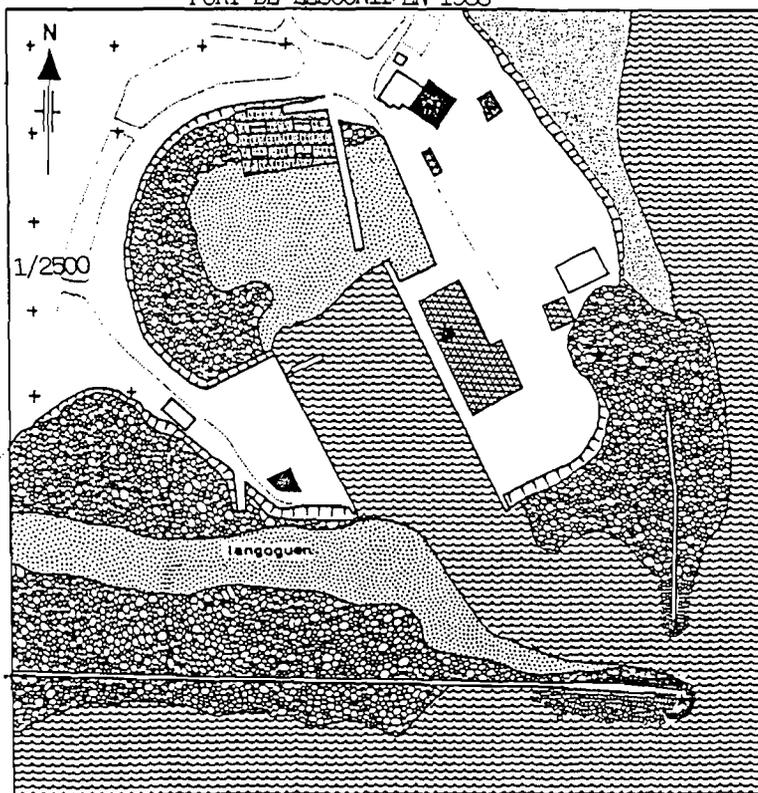


figure: 10

Ce n'est qu'à la fin du *XIXe siècle* que les premiers travaux sont réalisés : un fanal balise l'entrée du port du Guilvinec depuis 1868 ; une cale de débarquement y est construite en 1870 et prolongée en 1882, mais elle reste inabordable à basse mer. Comme la plupart des ports connaissent depuis les années 1850 de fortes affluences saisonnières, dès 1860, les municipalités demandent des aménagements, mais les financements d'Etat sont systématiquement refusés, car on ne croit pas au développement d'une industrie liée à la pêche dans la région où l'on mise plutôt sur l'agriculture et Loctudy a bénéficié de la construction d'un quai pour l'expédition de la pomme de terre dès 1847.

L'effort financier dans le domaine de la pêche se porte sur Concarneau et Douarnenez qui bénéficient d'importants aménagements. Les premiers travaux consentis concerneront *les conditions de débarquement* : en 1868 on construit un quai à l'Ile-Tudy ; en 1881 une cale, bâtie par les pêcheurs eux-mêmes l'année précédente, est améliorée à Kérity. C'est à cette époque que Saint-Guérolé voit se construire sa première cale alors que, comme nous l'avons vu, l'activité y est déjà importante.

La seconde tranche de travaux au *début du XXème siècle* concerne *l'amélioration des abris*. Ces ouvrages, plus importants et plus coûteux ont pu être réalisés grâce à l'augmentation substantielle des aides de l'Etat, mais les communes restent les principales promotrices ; aussi ne peuvent-elles pas soutenir les développements simultanés de plusieurs havres. Toutefois, à Penmarch, Kérity et Saint-Guérolé, croissent grâce à l'installation de friteries. La commune du Guilvinec, qui n'a été séparée de Plomeur que depuis huit ans, n'hésite pas à investir toutes ses ressources disponibles dans la construction d'un môle de protection en 1900. La construction en 1909 d'une digue de 90 m à l'ouest et en 1930 d'un môle de 415 m au sud, achèvent d'assurer aux navires qui fréquentent le port, un abri convenable. De la même façon, les conditions nautiques sont améliorées à Lesconil où une digue est construite entre 1907 et 1914 et à Kérity où l'on élève un brise-lame en 1932.

Pourtant , jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, les ports bigoudens ne bénéficient pas d'aménagements lourds. A marée basse, les accès sont difficiles, les déchargements pénibles. Lorsque le développement de la technique chalutière provoque la naissance d'une flotte hauturière et le gonflement sensible des apports, les navires délaissent leurs ports d'attache pour se rendre à Concarneau ou à Lorient où ils trouvent de meilleures conditions de manutention et des prix plus réguliers.

## 2 - L'adaptation des infrastructures aux besoins de la flottille

Pour éviter le déclin, les conditions d'accueil des flottilles chalutières doivent être améliorées et pour cela de gros travaux sont effectués à Saint-Guérolé et au Guilvinec.

En 1949, le barrage de la "Grande Passe" de Saint-Guérolé est entrepris afin d'assurer une meilleure protection du port, la "Petite Passe" et le bassin sont dragués pour permettre l'accès de navires au quai de 180 m de long qui est construit à la même époque. Un petit hangar à poisson est bâti en 1956.

Au Guilvinec, à partir de 1948, la construction d'un terre-plein qui s'appuie sur le môle Ouest datant de 1909, en avant du trait de côte est entreprise. Etape par étape, cet ouvrage s'étendra vers l'est pour atteindre aujourd'hui le fond de l'estuaire. Les remblais sont issus en partie du déroctage du bassin, ce qui permet l'accès des navires aux quais, quelles que soient les conditions de marée.

Ce terre-plein fournira, plus tard, l'espace nécessaire à la construction de la halle et des magasins de marée, des ateliers de forge, de la coopérative maritime, des magasins de fournitures. Maintenant que les conditions d'accès et de débarquement se sont considérablement améliorées, les pêcheurs et les mareyeurs demandent la construction d'une halle à marée qui facilitera la commercialisation de la production : la pêche de chaque navire est chargée sur une charrette à bras, vendue à la criée, puis livrée chez chaque acheteur. Il y a 19 ateliers de mareyage répartis dans tout Le Guilvinec.

*Elle sera construite en 1959 ce qui résoudra le problème de manutention* : la marchandise déposée par les pêcheurs est prise en charge par les ouvriers de criée après la vente et livrée dans les magasins de marée installés dans l'enceinte du marché. L'administration se charge de la gestion des échanges entre les mareyeurs et les pêcheurs. On peut penser que *cet ensemble aurait pu satisfaire les habitués des quatre ports*, particulièrement les hauturiers qui avaient l'habitude de fréquenter Concarneau et c'est peut-être pour inciter les pêcheurs à quitter leur port d'origine pour Le Guilvinec que rien n'est fait entre 1956 et 1961 à Loctudy, Lesconil et Saint-Guérolé. Mais peu de navires étrangers au Guilvinec s'y rendent régulièrement, les hauturiers de Saint-Guérolé et de Loctudy continuent à vendre leur pêche à Concarneau.

Lesconil et Loctudy, dont les flottes respectives étaient les moins riches au début des années 1950, avaient obtenu grâce à la pression de leurs municipalités la construction d'une cale de 55 m pour le premier et d'un quai de 160 m pour le second en 1955. Dans ces deux ports ainsi qu'à Saint-Guérolé on continue à réclamer les mêmes aménagements qu'au Guilvinec. Ainsi, en 1961, un épi de 250 m est édifié pour protéger l'entrée du port à Saint-Guérolé en 1962, 100 m de quai sont construits à Loctudy, 225 m de quai et deux terre-pleins, à Lesconil. La construction de *halles à marée* suivra : en 1965 pour Loctudy, en 1966 pour Lesconil et en 1968 pour Saint-Guérolé.

Dès cette époque, les quatre principaux ports bigoudens ont des capacités de commercialisation et des qualités nautiques proches de celles d'aujourd'hui, même si depuis, les investissements et les travaux n'ont jamais cessé.

Les pêcheurs de Saint-Guérolé disposent de 700 m de quai d'une halle à marée réfrigérée, à pesée automatique et à manutention mécanisée, avec une salle de vente informatisée.

Le Guilvinec est pourvu de 900 m de quai, d'un élévateur à bateau de 225 tonnes, d'une halle de 6 200 m<sup>2</sup> qui devrait être informatisée et réfrigérée prochainement.

A Loctudy, il y a 900 m de quai et une halle de 5 400 m<sup>2</sup>.

Lesconil, le plus petit des quatre ports n'a qu'une flotte côtière, mais son bassin a été récemment élargi et creusé et il devrait pouvoir recevoir des navires plus gros.

Bénodet, Sainte-Marine, l'Île-Tudy, Kérity, Saint-Pierre qui n'ont bénéficié que de peu d'investissements ont progressivement été désertés.

Les infrastructures installées dans les quatre principaux ports ont assuré leur prospérité, chacun gardant son originalité propre. Cette originalité était déjà remarquable au début des années 1960, elle était due à une spécialisation qui allait s'accroître par la suite. Dès cette époque, certains navires sont conçus pour la pêche hauturière, d'autres pour le chalutage côtier. Jusqu'à aujourd'hui, l'importance de ces deux ensembles fluctue au gré des changements des régimes d'aide ou de préservation des ressources.

### III - L'ENCADREMENT DES FLOTTILLES

#### A - INFLUENCE DU REGIME D'AIDE SUR LA COMPOSITION DES FLOTTILLES

Le nombre total des chalutiers bigoudens progresse jusqu'en 1970. A cette date, ils sont 338 à être inscrits dans le quartier maritime. Cependant l'évolution n'est pas identique dans chaque port (fig 11, p. 33). Au Guilvinec et à Saint-Guénolé le nombre de navires diminue depuis 1960, alors qu'à Lesconil et Loctudy, la progression se poursuit pendant dix ans.

##### 1 - Jusqu'en 1960 : le financement est assuré par des capitaux régionaux

Le volume des prêts accordés par le Crédit Maritime est limité. En 1956, la caisse locale n'a avancé que 261 500 F pour aider à la construction de 4 des 18 chalutiers qui ont été mis en chantier cette année-là. La majeure partie des bateaux bigoudens sont armés grâce à des associations de quirataires ; ce qui explique sans doute pourquoi ce sont dans des côtiers, aux coûts plus modestes, que sont investis leurs capitaux. Ainsi la flotte côtière se développe plus vite que la flotte hauturière : il y a au Guilvinec 120 côtiers pour 15 hauturiers.

##### 2 - A partir de 1961 : le volume des prêts accordés par la caisse locale du Crédit Maritime croît

Le gonflement du volume des prêts accordés par la caisse locale du Crédit Maritime pendant les années 1960 est spectaculaire.

764 500 F	( 2 028 250 F 1986)	prêtés en 1961
4 912 100 F	(22 303 658 F 1986)	prêtés en 1968
6 259 657 F	(25 351 610 F 1986)	prêtés en 1970

Le nombre de navires hauturiers augmente car les jeunes patrons intéressés par les bons résultats obtenus par les premières unités de pêche au large, profitent de l'opportunité qui leur est offerte par le Crédit Maritime qui accorde des prêts en plus grand nombre.

La construction de navires de grande taille est pourtant freinée par le plafonnement à 250 000 F des prêts individuels consentis aux investisseurs de la pêche artisanale et l'autofinancement minimum obligatoire de 15 % du prix total du navire. L'accès aux prêts du Crédit

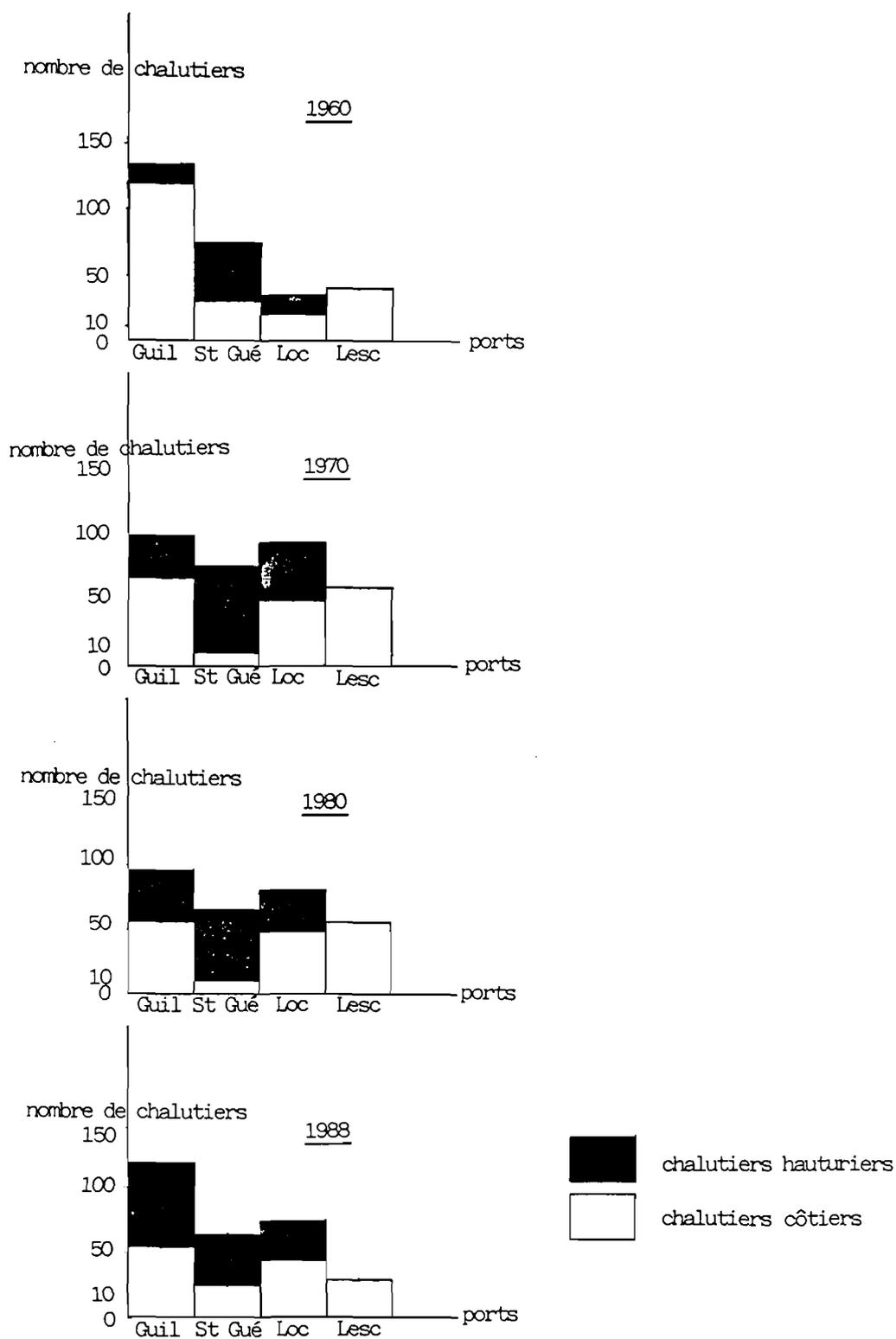


figure 11: Situation des flottilles chalutières des principaux ports bigoudens en 1960,1970,1980,et 1988

sources :Monographies des Affaires Maritimes

Maritime n'exclut pas le recours aux quirataires et les partenaires financiers ne manquent pas, tant que les résultats de la pêche sont bons, ce qui est le cas jusqu'en 1967. Mais, à partir de 1968, la pêche va connaître une récession qui durera 5 ans environ. La production chalutière guilviniste tombe de 10 000 tonnes en 1967, à moins de 8 000 tonnes en 1969 ; de plus les sociétés de quirataires ont perdu leurs avantages fiscaux depuis 1965. Aussi, *au début des années 1970*, on assiste à un *désengagement des investisseurs étrangers au milieu de la pêche* et à une diminution de la flottille hauturière.

### **3 - En 1971 : un nouveau régime d'aide à la pêche a été mis en place**

Les armateurs potentiels peuvent bénéficier d'une subvention nationale à hauteur de 6 % à 10 %. Les prêts accordés peuvent représenter 85 % de l'investissement après déduction des 10 % de prime. Mais en 1974, l'augmentation des coûts de construction et la hausse du prix du carburant provoqués par le premier choc pétrolier n'incitent pas à la mise en chantier de nouvelles unités pendant la deuxième moitié de la décennie 1970. Le rapport entre le nombre des côtiers et celui des hauturiers reste le même dans les ports bigoudens.

### **4 - Dans les années 1980 : le nombre d'unités se stabilise**

Au *Guilvinec*, le nombre de *hauturiers* augmente sensiblement pour dépasser le nombre de côtiers. Depuis 1974, le régime d'aide à la construction pour la pêche artisanale s'est encore amélioré. Les subventions nationales peuvent atteindre 25 % du montant global du coût du navire et les prêts accordés par le Crédit Maritime ou la Caisse de Contrôle du Crédit Coopératif, 90 % après déduction des 25 % de prime. L'investisseur peut aussi recevoir une aide régionale. En 1983, l'aide nationale accordée par l'Etat tombe à 20 % mais des aides européennes peuvent être octroyées. Tout cela favorise le renouvellement de la flottille. Et comme les résultats obtenus par quelques armateurs hauturiers sont séduisants, la pêche au large attire de plus en plus de jeunes patrons, au détriment de la pêche côtière.

A *Saint-Guénolé*, la structure de la flottille n'a pas évolué depuis 1970.

A *Loctudy et Lesconil*, après une période de fort développement dans les années 1960, les flottilles déclinent à partir de 1970 et

surtout après 1980. Les navires anciens, surtout des côtiers, qui sortent de flotte ne sont pas remplacés.

Les différents régimes d'aide à la construction ont souvent été mis en place en même temps que des mesures visant à préserver les ressources halieutiques. Depuis 15 ans, et particulièrement ces dernières années, la nécessité d'une gestion rationnelle des stocks par le contrôle de l'effort de pêche s'est imposée et a affecté l'évolution des flottilles bigoudènes.

## **B - INFLUENCE DES POLITIQUES DE PRESERVATION DES RESSOURCES SUR L'EVOLUTION DE LA FLOTTILLE**

La conférence de Mexico, en 1975, a marqué un tournant dans la politique mondiale des pêches. Les pays signataires ont étendu leurs zones économiques exclusives à 200 milles, en s'appropriant les ressources qu'elles contiennent.

A partir de 1982, année de la parution des lois ratifiant les accords de 1975, un certain nombre de décrets d'encadrement visant à limiter l'effort de pêche des pays membres de la Communauté vinrent compléter les mesures techniques de préservation déjà instaurées dans le courant des années 1970 et au début des années 1980 (fixation des maillages, totaux admissibles de captures, quotas par espèces et par pays). Ainsi, un premier *Plan d'Orientation Pluriannuel (POP)* fut instauré en 1983. Il avait pour but de provoquer une *réduction des capacités de pêche européennes* et particulièrement de la flotte française. Cette réglementation toucha le secteur industriel, mais pas la flottille bigoudène qui était arrivée à un état de grande vétusté en 1980, et qui connut à cette époque un fort taux de renouvellement.

*Le second POP* couvrant la période 1987-1991 est plus durement ressenti. Il vise à réduire de 5 % en puissance la flotte des pays membres de la C.E.E. Le gouvernement français et le Comité Central des Pêches Maritimes ont dû prendre des mesures d'accompagnement au POP pour atteindre les objectifs assignés par la Commission de Bruxelles. Depuis, toute entrée en service d'un navire est soumise à *l'obtention d'un Permis de Mise en Exploitation (P.M.E.)* Aucun kilowatt supplémentaire ne doit entrer en flotte. Un entrepreneur potentiel doit pouvoir éliminer une quantité suffisante de kilowatts pour être autorisé à construire un nouveau navire.

Le Pays Bigouden constitue la deuxième réserve de puissance en France en 1990, derrière Concarneau, avec 90 952 kw en activité (Affaires Maritimes). Cette situation a ses inconvénients car ce sont les plus grosses réserves de kilowatts qui doivent être touchées en priorité. Elle a aussi ses avantages : la flotte bigoudène pourrait bénéficier d'un bon renouvellement dans les années à venir, car il existe sur place un marché très actif des navires d'occasion susceptibles d'être détruits pour permettre la construction de nouvelles unités.

*Artificiellement, les bateaux anciens ont pris de la valeur* et un kilowatt se négociait début 91, 2 000 F environ (il faut disposer de 150 à 400 kw pour motoriser un chalutier). Une fois acquis, le navire doit rester en activité deux ans pour que sa puissance puisse être intégralement réutilisée dans la construction d'une nouvelle unité. Si la demande d'un nouveau PME est déposée avant, l'investisseur perd un tiers des kilowatts achetés. Ces conditions rendent *difficile l'accession des jeunes à la propriété* et favorisent les armements disposant d'une solide assise financière. Ainsi, depuis 1987, on assiste au regroupement en sociétés, des unités chalutières. En 1986, seul l'Armement Bigouden, constitué en société anonyme, possédait plusieurs navires. Aujourd'hui, l'Union des Armateurs Bigoudens (U.A.B.), créée en 1990, regroupe 5 armements et 13 unités de plus de 20 m.

Le *prochain POP* devrait probablement imposer une *diminution de près de 10 % de la puissance de la flotte communautaire*. Pour maintenir la flottille locale, on parle de créer des pools financiers dans les ports de la région, à l'initiative de mareyeurs, de patrons et des coopératives. Ils auraient pour but d'aider les jeunes investisseurs locaux à acquérir des kilowatts et d'éviter ainsi le pillage des réserves du Quartier Maritime.

Il est encore difficile de prévoir les conséquences sur ces réserves, du "*Plan Mellick*", paru en mars 1991, qui vise à réduire la puissance de pêche française de 100 000 kw en 9 mois, afin de l'amener au niveau exigé par le POP 1987/1991, avant que soient autorisées de nouvelles constructions. Le marché des navires d'occasion de bonne qualité pourrait se trouver conforté, mais la réforme des PME qui accompagne ce plan devrait provoquer la sortie de flotte de navires très anciens, qui ne valaient plus que par leur puissance théorique. La réduction doit, en principe, toucher en priorité la catégorie des navires de plus de 100 kw et vieux de plus de 10 ans. La flotte côtière bigoudène, où l'on trouve beaucoup de

chalutiers qui répondent à cette description (fig. 3, p. 9), est particulièrement visée. La flotte hauturière, plus récente est moins directement concernée.

En fait, 7 mois après son instauration, le "Plan Mellick", a entraîné dans le quartier maritime 44 demandes de cessation, dont 14 pour des chalutiers côtiers, les autres concernant des canots. 3 372 kw sont ainsi retirés de la flotte locale. On peut prévoir quelques sorties supplémentaires au début de l'hiver, lorsque les conditions climatiques rendront le travail plus difficile, mais globalement l'impact de ces mesures d'incitation au "déchirage" devrait être très limité dans la région (les chalutiers "déchirés" étant déjà très vétustes).

Le "Plan Mellick", comme les PME, n'est qu'une mesure technique d'accompagnement au deuxième POP. Il ne devrait pas gêner durablement le développement de la flotte bigoudène. Par contre, il doit préparer l'instauration d'un troisième POP, dès le début de 1992, qui prévoit une restriction importante de la force de pêche européenne. La classe des navires hauturiers bigoudens lancés entre 1980 et 1983, qui est la plus riche (fig. 3, p 9), la plus dynamique, et qui va arriver à l'âge de la réforme pendant cette période, pourrait alors voir son renouvellement gêné.

### **C - L'ETAT DES RESSOURCES**

L'instauration d'une politique de restriction de la capacité de pêche de la flotte européenne se justifie par *l'état alarmant de certains stocks*.

Les ressources exploitées par les chalutiers bigoudens, ne sont sans doute pas les plus menacées ; par exemple l'état des principaux stocks de Mer du Nord (le cabillaud, le lieu noir, l'églefin, le maquereau), inspire bien plus d'inquiétude, mais le tableau suivant (tab. 2, p. 38) montre qu'il y a aussi dans le Golfe de Gascogne et la Mer Celtique une inadéquation entre les capacités de capture et les ressources exploitables.

*La plupart des stocks sont dans un état préoccupant*, et quatre seulement sont sains : celui de cardine de Mer Celtique, celui de baudroie rousse, et ceux de langoustine. Les réserves de cardine du Golfe, de merlu, de morue, de raie sont surexploitées.

Les chercheurs de l'IFREMER estiment qu'une réduction de l'effort de pêche de 30 % à 40 % dans ces zones permettrait de réaliser un gain pondéral des captures de merlu de 4 % (et une

## ETAT DES STOCKS DES PRINCIPALES ESPECES PECHEES PAR LES BIGOUDENS

<u>ESPECE</u>	<u>STOCK</u>	<u>TENDANCE</u>	<u>OBSERVATIONS</u>
CARDINE DE MER CELTIQUE	SAIN	BAISSE	ESPECE ACCESSOIRE
CARDINE DU GOLFE	PREOCCUPANT	BAISSE	"
MERLU	PREOCCUPANT	STABLE	PROBLEME DE CAPTURE DE JUVENILES SUR LA GRANDE VASIERE
MORUE	PREOCCUPANT	FLUCTUANT	ESPECE CIBLE
BAUDROIE COMMUNE	PREOCCUPANT	BAISSE	"
BAUDROIE ROUSSE	SAIN	STABLE	"
RAIES DU GOLFE	PREOCCUPANT	BAISSE	NB DE CLASSES D'AGE DANGEREUSEMENT REDUIT
RAIES DE MER CELTIQUE	?	STABLE	ESPECES SENSIBLES-PECHE ACCESSOIRE
LANGOUSTINE DU GOLFE	SAIN	STABLE	CHRONIQUEMENT SUREXPLOITE
LANGOUSTINE DE MER CELTIQUE ET D'OUEST IRLANDE	SAIN	STABLE	ESPECE CIBLE

tableau: 2

sources:IFREMER (Lorient et La Rochelle) 1991

réduction de 25 % des rejets), une augmentation de 15 % des prises de baudroie commune (la principale variété de l'espèce), et d'atteindre une gestion équilibrée des stocks de cardine.

A l'inverse, le stock de langoustine de Mer Celtique pourrait supporter une augmentation de l'effort, consécutif à un transfert d'activité des chalutiers artisans spécialistes de la production de gadidés de cette même zone.

Le principal problème posé par la gestion des pêcheries exploitées par les Bigoudens réside dans leur caractère multispécifique. Chaque secteur est le lieu de pêche de plusieurs espèces pour lesquelles la sélectivité des engins varie et dont les niveaux admissibles d'exploitation et la taille minimale de capture diffèrent.

Episodiquement, des crises éclatent. C'est par exemple le cas, lorsque les quotas de morue ou de merlan, qui constituent d'importantes captures accessoires des langoustiniers de Mer Celtique sont atteints. Les pêcheurs admettent difficilement qu'il faille remettre à l'eau le poisson qu'ils ont pris ; d'autant plus que sa capacité de survie est nulle.

Mais les problèmes de gestion des pêcheries multispécifiques se posent avec beaucoup plus d'acuité sur la "Grande Vasière", exploitée par les chalutiers côtiers. Le substrat que l'on y rencontre convient particulièrement à la langoustine et au merlu. Les crustacés occupent un terrain très particulier. Ils se rencontrent dans les secteurs où le sédiment fin a suffisamment d'homogénéité pour leur permettre de creuser leurs terriers. Dans ces zones et surtout à leurs limites, on trouve les immatures de merlus. Les secteurs à gravier et à sable proches, sont les territoires de chasse des adultes. Ces deux stocks sont intimement mêlés et la capture de la langoustine entraîne dans certains secteurs des prises accessoires importantes de merlus juvéniles. La réglementation européenne prend en compte les difficultés que l'on rencontre pour épargner les poissons immatures. Lorsque le tonnage de langoustine est suffisant, l'armateur est autorisé à adapter un petit maillage sur son chalut (55 mm). Il faut pour cela que la production soit constituée de moins de 60 % d'espèces protégées par une taille marchande. Certains patrons profitent de cette autorisation pour axer leur effort sur la production d'immatures de merlus dont les prix, soutenus par la forte demande de quelques mareyeurs, atteignent des niveaux attractifs, sans tenir compte des pourcentages à respecter. Un chalut sélectif permettant de réduire le

niveau des captures accessoires a été mis au point, mais il n'a pas jusqu'ici été adopté par les pêcheurs concernés, car la plupart d'entre eux ne pourraient pas se passer des revenus fournis par les ventes de merlus juvéniles.

Influencée par l'état catastrophique des stocks de gadiformes des eaux septentrionales, la Commission Européenne doit proposer au Conseil des Ministres, d'instaurer de nouvelles mesures conservatoires. L'utilisation de mailles carrées, plus sélectives, dans les culs de chalut, l'embarquement d'un seul type d'engin à bord des navires, répondent bien à une meilleure gestion des pêcheries monospécifiques de gadidés. Mais cette réglementation n'aurait pas d'effet sur les ressources de Mer Celtique et du Golfe de Gascogne. Les juvéniles de baudroies, de raies, dans une moindre mesure de cardines, resteraient vulnérables malgré les modifications de maillage, à cause de leur morphologie.

L'interdiction d'embarquer différents types d'engins, pourrait entraver le bon fonctionnement des stratégies, surtout langoustinières.

Les différents régimes d'aide, les contraintes biologiques, la conjoncture économique ont, certes, influencé les fluctuations de la flottille bigoudène, mais l'ambition des jeunes patrons aiguisée par la réussite de leurs aînés, a été le moteur de son développement. Ce mécanisme pourrait s'arrêter momentanément de fonctionner à cause du troisième POP, les jeunes patrons n'ayant plus les moyens d'accéder à la barre des navires.

Comme les autres flottilles européennes, celle du Pays Bigouden va participer à l'effort de préservation des ressources, mais la diminution prévisible du nombre de navires, imposée par les instances européennes se fera-t-elle en fonction de l'état réel des stocks qu'elle exploite ou sera-t-elle comparable à celle imposée aux flottilles qui pêchent dans les eaux nord-européennes ? La réduction de la flotte du Quartier Maritime touchera-t-elle indifféremment tous les groupes de chalutiers ?

## CONCLUSION DE LA 1ère PARTIE

L'état des ressources, la volonté des instances européennes de réduire les capacités de production, ont provoqué l'interruption du développement de la flotte chalutière hauturière et ont freiné le renouvellement de la flottille côtière du Quartier Maritime du Guilvinec.

Cette crise n'est pas, comme nous l'avons vu, la première à laquelle il doive faire face. Dans le passé, les aléas de la pêche de la sardine et du maquereau, la crise économique du début des années 1930, la seconde guerre mondiale, les fluctuations du niveau des ressources ont aussi été l'occasion de mutations profondes, de changements de technique de pêche et d'espèces-cibles. A chacune de ces périodes, la flotte a fait preuve d'une bonne capacité d'adaptation aux modifications de l'environnement économique et technique. Grâce à ces évolutions successives, les Bigoudens ont appris à pêcher une grande variété d'espèces de qualité qui font la réputation du Quartier Maritime. Les difficultés que rencontre la pêche locale provoqueront peut être aussi, l'apparition de nouvelles spécialités.

---

**DEUXIEME PARTIE**

**METHODOLOGIE**

De nombreux travaux ont déjà été consacrés aux pêches bigoudènes. Les flottilles ont été observées sous différents angles : économique, social, historique, biologique.

Des études de rentabilité des armements ont été menées par J. Moriceau : "Le chalutier bigouden, caractéristiques et évolution" (Moriceau, 1987) ou par l'OBEMAR (Observatoire Economique Maritime) depuis 1985 "études économiques de la flottille bigoudène" (OBEMAR 1985-1991)

C. Vauclare et R. Chatain se sont penchés sur l'histoire du Quartier Maritime dans différents ouvrages : "Les pêches maritimes en Pays Bigouden, matériaux pour une contribution à l'histoire socio-économique des pêches" (Vauclare, 1985), "Guilvinec : histoire d'un Quartier Maritime" (Chatain, 1984).

Ce sont les études biologiques des stocks exploités par les navires bigoudens qui font l'objet du plus grand nombre de publications, dont la dernière, "Etat de la ressource exploitée par les flottilles de Bretagne-Sud - Méthodes d'étude, résultats", parue en 1990, est le compte rendu de l'activité du laboratoire "Ressources Halieutiques" de la station de l'IFREMER à Lorient. Une bonne part du travail de cette équipe de chercheurs est consacrée à l'observation des flottilles bigoudènes.

Mais, jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'étude de géographie consacrée à ce sujet. Les lieux d'activité de ces navires étaient, par exemple, mal connus. Pourtant, il est logique de penser que, tout dans un armement s'organise en fonction des secteurs de pêche, de leur éloignement, de la nature des fonds, de leur richesse. A partir de ce constat, on peut considérer qu'une *étude de l'occupation de l'espace halieutique permettrait d'envisager tous les aspects de ce secteur d'activité* : les caractéristiques techniques des armements (types de navires, de trains de pêche), les seuils de rentabilité, la charge de travail, le nombre de marins embarqués varient car, selon la zone exploitée, les chiffres d'affaires, les frais d'exploitation fluctuent.

L'étude de l'évolution de l'occupation de l'espace halieutique par les chalutiers est une démarche géographique, dont les multiples implications ouvrent un large panorama sur l'ensemble du secteur des pêches bigoudènes. Elle s'insère logiquement à la suite de travaux préliminaires : "Stratégie d'exploitation des zones de pêche d'un chalutier hauturier du Guilvinec" (Pichon, 1987) et "Stratégie

d'exploitation des zones de pêche des chalutiers côtiers du Guilvinec" (Pichon, 1988) qui avaient permis de mettre en évidence des sources de renseignements de valeur inégale, difficilement accessibles parfois, mais souvent très riches et encore inexploitées.

## **I - LES ETUDES PRELIMINAIRES**

### **A - "STRATEGIE D'EXPLOITATION DES ZONES DE PECHE D'UN CHALUTIER HAUTURIER DU GUILVINEC" (Pichon, 1987)**

La première étude concerne le mode d'exploitation des zones de pêches d'un chalutier hauturier du Guilvinec qui travaille dans les parages d'Ouessant et du sud-ouest de la Manche, pendant des marées de 15 jours. La baudroie, le lieu jaune, la raie, la lingue, le saint-pierre, constituent l'essentiel des tonnages mis à terre.

Ce travail a pu être mené grâce à une collaboration étroite avec le patron armateur. Celui-ci, entre 1971 et 1985 a tenu quotidiennement des carnets de bord, notant plusieurs positions géographiques du chalutier en pêche et différents paramètres influençant le choix du secteur d'activité (coefficients de marée, conditions météorologiques). Ces documents ont permis l'élaboration de cartes annuelles des zones fréquentées (fig. 88 et 89, p. 187). Les changements de secteur observés révèlent les variations de la stratégie de pêche. En examinant les chiffres d'affaires annuels réalisés par l'entreprise, j'ai pu comprendre que les causes de ces migrations sont toujours économiques ; elles correspondent à de moins bons résultats de l'armement. Elles s'accompagnent souvent d'aménagements techniques plus ou moins lourds à bord du bateau (modification du train de pêche, changement de chalut) car le matériel utilisé est adapté aux conditions topographiques de la zone exploitée. Le souci d'ajuster l'outil de production au secteur de pêche peut aller jusqu'au changement de navire lorsque, par exemple, le moteur est trop faible pour tracter le chalut dans les zones riches mais à fonds particulièrement tourmentés.

Cette étude a abouti à l'exploitation d'informations inédites mais strictement liées aux activités de l'armement observé. Cependant, *elle donne un aperçu de contraintes économiques et techniques auxquelles sont confrontés tous les armateurs artisans bigoudens.* Elle a surtout

montré qu'il existe d'autres gisements de renseignements que les sources classiques, officielles, administratives, qui permettent d'appréhender l'espace halieutique des navires de façon originale.

### **B - STRATEGIE D'EXPLOITATION DES ZONES DE PECHE DES CHALUTIERS COTIERS DU GUILVINEC (Pichon, 1989)**

La seconde étude, réalisée en 1988 a consisté en un travail de description des modes d'exploitation des zones de pêche des chalutiers côtiers guilvinistes. Elle concerne 46 bateaux dont 10 côtiers sortant entre 24 et 96 heures et 36 unités armées à la petite pêche, sortant pour moins de 24 heures. Il s'agit des chalutiers qui exploitent les zones de pêche les plus proches du port bigouden. Leur production est constituée d'espèces à grande valeur marchande, pêchées en faibles quantités (baudroie, merlu, langoustine) débarquées, le plus souvent, le jour de leur capture, sans avoir été glacées auparavant.

La cartographie de cet espace halieutique a été réalisée avec l'aide des patrons-pêcheurs et grâce à eux les secteurs de pêche de chaque navire ont été définis. Ainsi j'ai pu mettre en évidence l'existence de cinq classes de chalutiers travaillant sur la "Grande Vasière".

En observant les caractéristiques techniques (types de navires, de moteurs, de chaluts), humaines (âges des patrons, nombre de marins embarqués) et économiques (chiffres d'affaires réalisés) des armements, j'ai pu définir les facteurs qui déterminent les stratégies de pêche dans chaque classe. Certains armateurs choisissent leurs zones de pêche en fonction des moyens limités dont ils disposent : ce sont les secteurs les moins riches mais dont l'exploitation n'entraîne pas de charges de production importantes ; d'autres sélectionnent leurs lieux de pêche et adaptent leurs outils aux difficultés d'exploitation de la zone. Dans ce cas, les frais de production sont souvent importants, car les secteurs les plus riches sont aussi les plus éloignés, les plus difficiles à exploiter, les moins accessibles : les dépenses de carburant et en matériel sont élevées.

Quelle que soit la stratégie retenue, le patron doit réaliser l'effort de pêche maximum qu'autorisent les capacités techniques et humaines de son entreprise pour en assurer la rentabilité.

Aussi les mesures envisagées en vue de la préservation des ressources (utilisation de chaluts sélectifs, augmentation des

dimensions des maillages) sont difficilement acceptables pour les producteurs, car ces contraintes leur imposent un handicap qui peut faire échouer une stratégie conçue en un contexte précis à une époque antérieure, indépendamment de ces contingences.

Cette étude aura permis de réaliser la description des stratégies d'une part importante de la flotte bigoudène, car 35 % des chalutiers côtiers du Quartier Maritime sont basés au Guilvinec.

Ce travail préliminaire devra être repris afin que soit affinée la cartographie de la zone de pêche (les cartes toponymiques des zones côtière et hauturière sont les premières réalisations précises concernant la Mer Celtique et le Golfe de Gascogne). Il faudra observer comment les navires des autres ports s'intègrent dans les cinq classes établies et éventuellement en créer de nouvelles. Il faudra également réactualiser les chiffres. Cependant à ce point de mon travail, la méthode d'enquête est établie et je dispose d'un solide réseau d'informateurs, parmi les professionnels ; ils me fourniront une large part des connaissances empiriques qui permettront d'éclairer de manière originale, une analyse rationnelle des statistiques.

## **II - TYPOLOGIE DES STRATEGIES DES FLOTTILLES**

A chaque port correspond au moins une flotte de chalutiers dont les pratiques sont originales. L'histoire maritime du quartier et les productions différentes pour chaque flottille l'attestent, et on peut penser à l'examen des histogrammes de la figure 6 (p. 15), que de nouvelles catégories de navires pourraient être distinguées.

Dans le détail, il existe probablement autant de stratégies de pêche particulières que de bateaux. Mais pour réaliser une étude synthétique et faire apparaître l'essentiel de l'information en négligeant les nuances anecdotiques, il est nécessaire de *regrouper les armements ayant des comportements voisins*. Les études des secteurs d'activité et des productions, peuvent permettre ce classement et la mise en évidence des principaux modes de pêche rencontrés dans la région. Cette "typologie" a pour but "de faciliter l'analyse d'une réalité complexe. Elle permet d'ordonner et de regrouper des bateaux afin d'obtenir de véritables entités d'analyse représentant un type, une politique ou un comportement de pêche" (Biseau et Gondeaux, 1988, p. 287).

La méthode de typologie employée par les chercheurs de la station lorientaise de l'IFREMER, s'appuie sur les données de fréquentation par les navires, de vastes aires géographiques (la Mer Celtique est divisée en 6 secteurs) et des statistiques mensuelles de production par espèces.

J'ai choisi, pour ma part, *de regrouper les navires en fonction de leurs modes de travail*. Cette méthode impose des enquêtes systématiques car il est nécessaire de *connaître les zones d'activité de chaque chalutier*. Une fois les différents types de comportements isolés, *des études détaillées* pourront être entreprises. *Elles concerneront les conditions de développement des stratégies d'unités dont les pratiques sont représentatives de celles des autres membres des groupes ainsi formés et se fonderont sur la collecte de renseignements qu'il aurait été impossible de réunir et de traiter pour chaque armement bigouden*. Les statistiques de production ne servent pas directement à la classification des navires. Cependant l'homogénéité des mises à terre de chalutiers d'un même groupe, permettra de juger de la fiabilité de la typologie.

### **III - LES INFORMATIONS CONCERNANT LES ZONES DE PECHE**

Toutes les informations concernant les chalutiers bigoudens sont importantes pour mener à bien cette étude, mais seule la connaissance des zones de pêche de chaque unité est indispensable à l'organisation de la typologie. Pour y parvenir, on dispose de trois différents types de sources :

- les renseignements émanant des livres de bord européens,
- les renseignements émanant des livres de bord personnels des patrons,
- les renseignements recueillis lors des enquêtes à bord des navires.

#### **A - LES LIVRES DE BORD EUROPEENS**

##### **1 - Les renseignements émanant des livres de bord européens et leur utilisation**

Depuis le 1er avril 1985, les "logbooks" européens sont remplis par les patrons-pêcheurs. L'exemple suivant, extrait du livre de bord d'un chalutier du Guilvinec, reproduit les informations que l'on peut tirer de ce type de document.

**Navire X****Engin : chalut de fond - maillage : 94 mm - dimension : 40 m**

date	Nb Op. pêche	Tps pêche	Rect. statist.	Cabil. kg	Egief. kg	Merl. kg	Grond. kg	Encor. kg	Lingue kg	Baudr. kg	Card. kg	Merl. kg	Raie kg
18/01	4	20h	25E3	25	25	25		150	50	250	70		225
19/01	4	20h	25E3		6	6		175	25	225	90	5	220
20/01	4	20h	25E3	10	12	12		40		250	190	8	
21/01	4	20h	26E3	50	8	10	10	115	25	185	160	4	110
22/01	4	20h	26E3	4	15	20	10	140		375	340	6	250
23/01	4	20h	26E3	20	15	10	50	115	25	200	245	10	150
24/01	4	20h	26E3	25	20	15	10	35	50	300	90	20	350

Tableau 3

Jour après jour, le patron note : le type d'engin utilisé, le temps de pêche et le nombre de traits de chalut, la quantité de poisson produite, et la zone fréquentée. Ces documents sont précieux pour l'organisation d'une typologie fondée sur la fréquentation des zones de pêche, car ils sont les seuls à fournir des données synthétiques sur les secteurs exploités par tous les hauturiers. En ce qui concerne les côtiers, on ne dispose pas des mêmes sources de renseignements : la classification se fera à partir des enquêtes menées auprès des patrons.

J'ai pu me procurer, par l'intermédiaire de l'IFREMER, les données émanant de ces livres en 1988 et ainsi réaliser, pour chaque unité hauturière, une carte représentant les secteurs exploités cette année-là (fig. 12 à 21, pp 51 à 60).

La précision du temps de pêche par rectangle statistique permet de classer les secteurs d'activité selon leur importance pour le navire.

La première classe regroupe les rectangles qui couvrent les zones parcourues moins de 240 heures dans l'année. Cette période correspond approximativement au temps de pêche d'une marée d'un chalutier langoustinier en Mer Celtique. Ce groupe rassemble donc les lieux fréquentés exceptionnellement.

La catégorie suivante est celle des rectangles figurant les secteurs exploités entre 240 et 672 heures dans l'année. Ce sont souvent les zones fréquentées saisonnièrement : Porcupine (32 D6), l'ouest de la Petite Sole (25 E0), les Iles Arran (34 D9).

Les troisième et quatrième catégories, regroupant les lieux parcourus entre 672 et 1 680 heures et plus de 1 680 heures, sont les classes des secteurs fréquentés en priorité. La limite de 1 680 heures correspond approximativement à la moitié du temps de pêche annuel d'un chalutier langoustinier.

La comparaison des 117 cartes ainsi réalisées a permis la définition de 10 catégories de chalutiers. Les classes ont été définies à partir des secteurs exploités en 1988 et je n'ai pu répertorier que les chalutiers qui ont travaillé toute l'année. Les armements entrés en activité et ceux qui ont disparu pendant cette période n'ont pas été pris en compte. La typologie a été élaborée à partir d'un échantillon représentant 85 % de la flotte hauturière bigoudène. Le classement donne une image de la situation au 1er janvier 1989. Les évolutions stratégiques ultérieures, l'augmentation du nombre d'individus dans une classe, par exemple, ont été utilisées pour analyser cette situation. Chacune des cartes présentées aux 10 figures suivantes (fig. 12 à 21, pp. 50 à 59) *caractérise une classe de navires.*

La première catégorie (fig. 12, p. 50) est la plus fournie. Elle regroupe 24 navires. Leurs principaux secteurs d'activité, proches des ports bigoudens, sont concentrés en 24 E<sub>4</sub> ou en 24 E<sub>3</sub>. La zone exploitée par ces chalutiers est peu étendue ; elle est couverte par 6 rectangles environ.

Les secteurs fréquentés par les 6 unités de la deuxième classe (fig. 13, p. 51) sont proches de ceux exploités par les navires du groupe précédent. La zone couverte par 22 E<sub>5</sub> et 23 E<sub>4</sub> est parcourue en priorité. Les chalutiers appartenant à cette catégorie ont tendance à étendre leur zone de travail vers le sud (19 E<sub>6</sub>).

La troisième catégorie comprend 15 chalutiers. Leur zone d'activité est couverte principalement par les rectangles 26 E<sub>1</sub>, 26 E<sub>2</sub>, 26 E<sub>3</sub>.

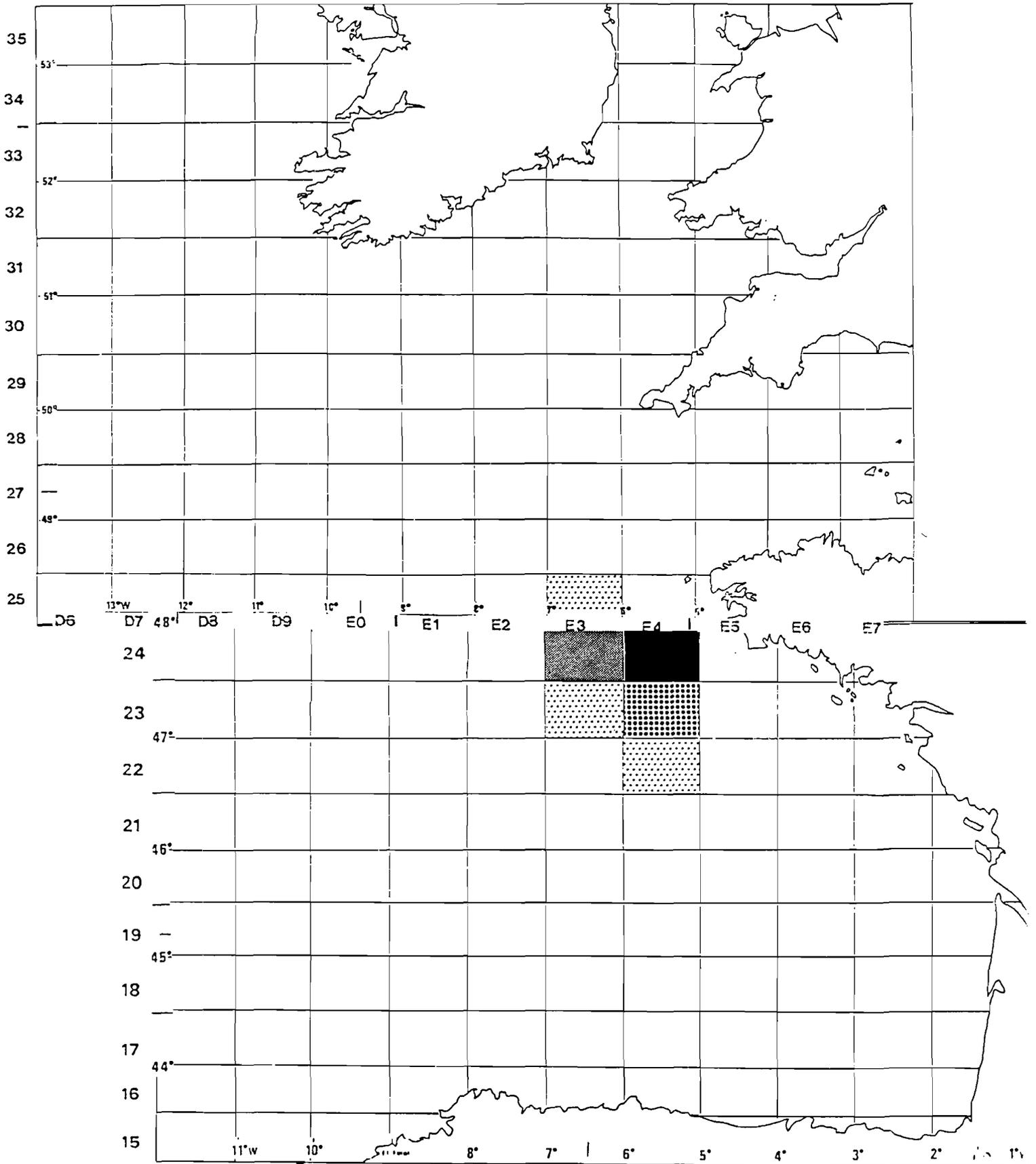
La zone d'activité principale des 5 chalutiers appartenant à la quatrième classe (fig. 15, p. 52), s'étend au sud du territoire de pêche des navires de la classe 4, et se situe dans les rectangles 25 E<sub>1</sub>, 25 E<sub>2</sub>, 25 E<sub>3</sub>).

8 chalutiers exploitent principalement les secteurs localisés en 26 E<sub>4</sub> (fig. 16, p. 53). La zone fréquentée par ces navires est assez réduite : elle comprend généralement 4 ou 5 rectangles, situés dans la *partie méridionale de l'entrée de la Manche.*

STRATEGIE 1

24 NAVIRES

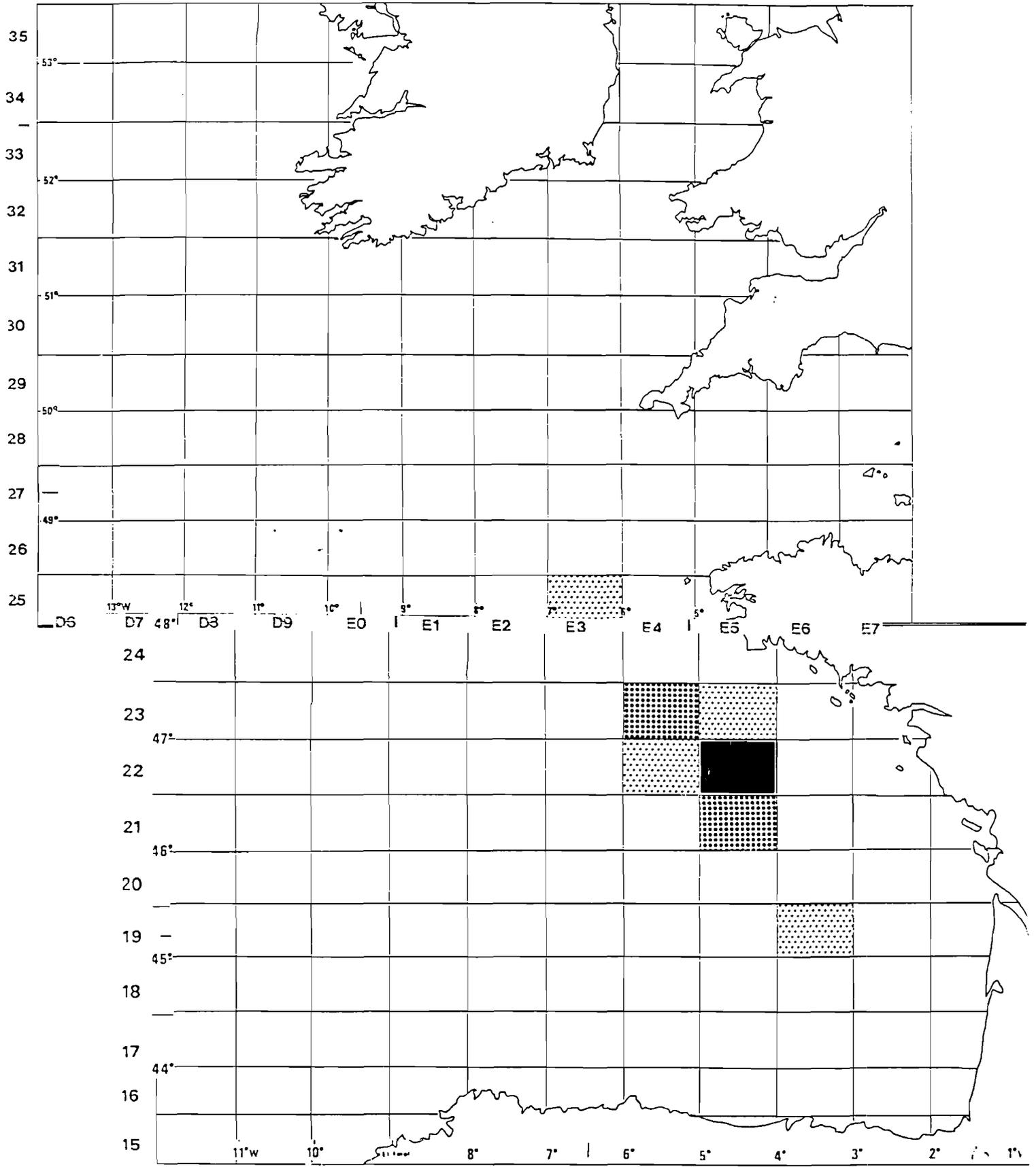
figure: 12



source: IFREMER 1989

-  secteur exploité par le navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

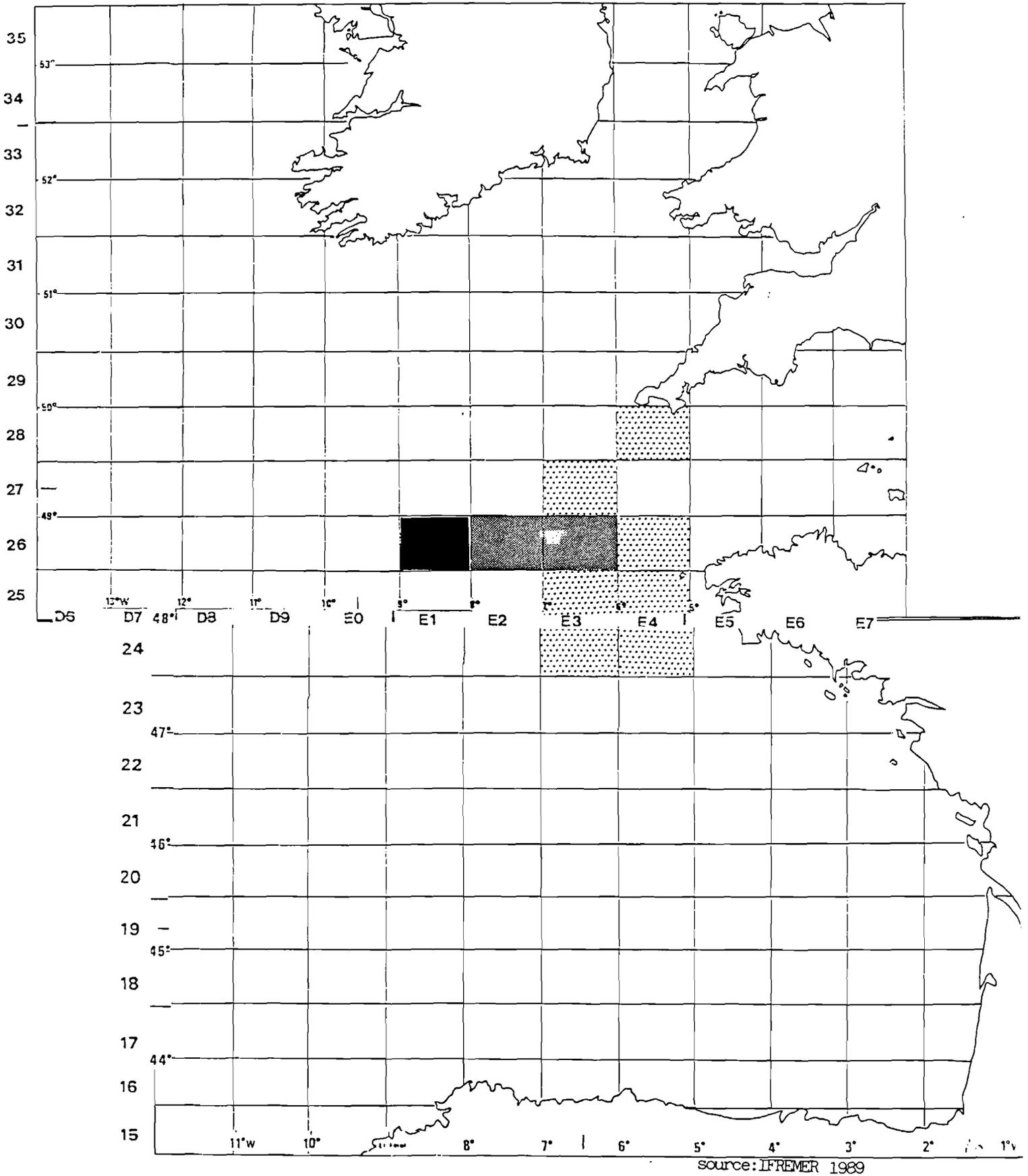
STRATEGIE 2 6 NAVIRES figure: 13



source: IFREMER 1989

-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

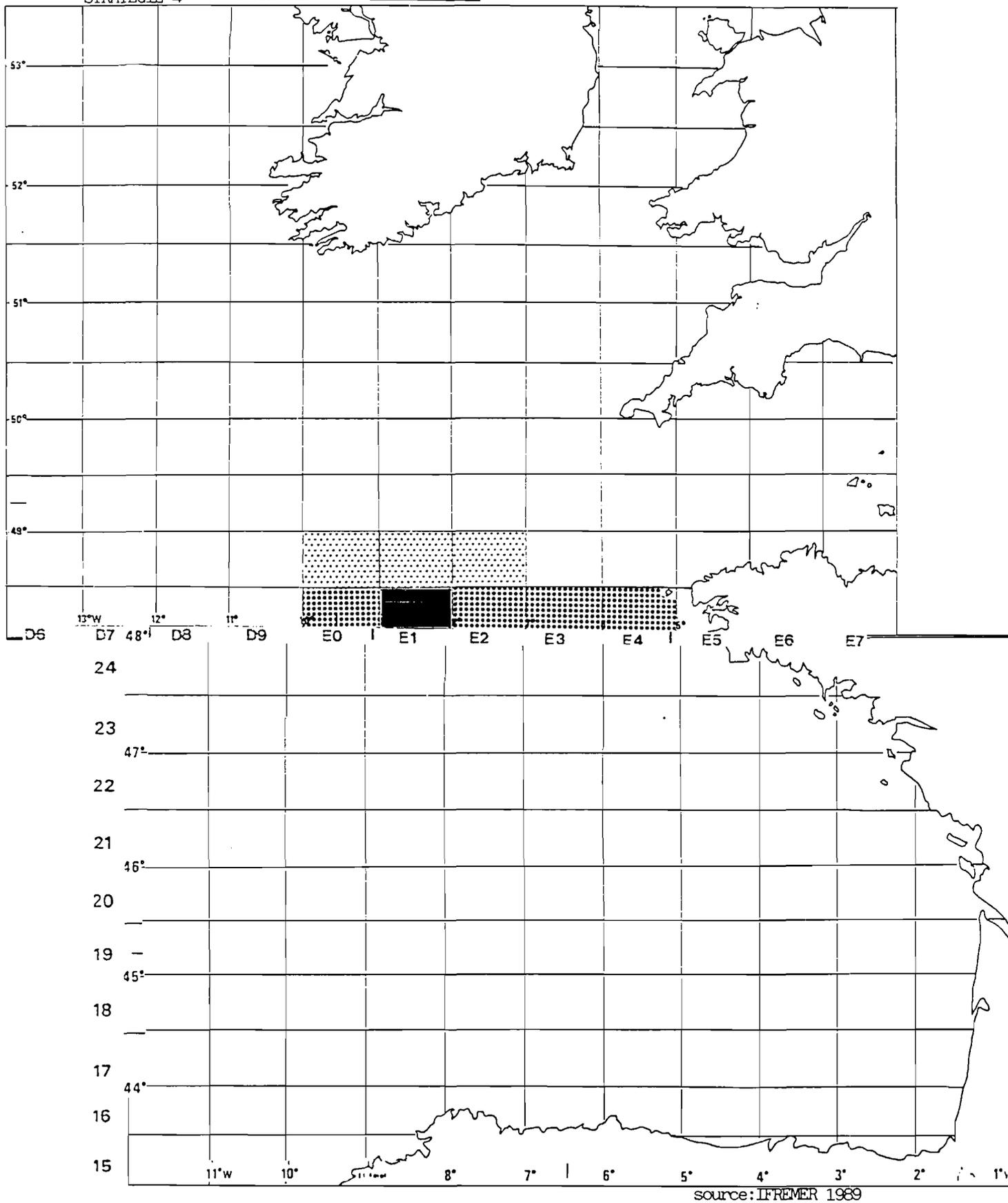
STRATEGIE 3 15 NAVIRES figure:14



source: IFREMER 1989

-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

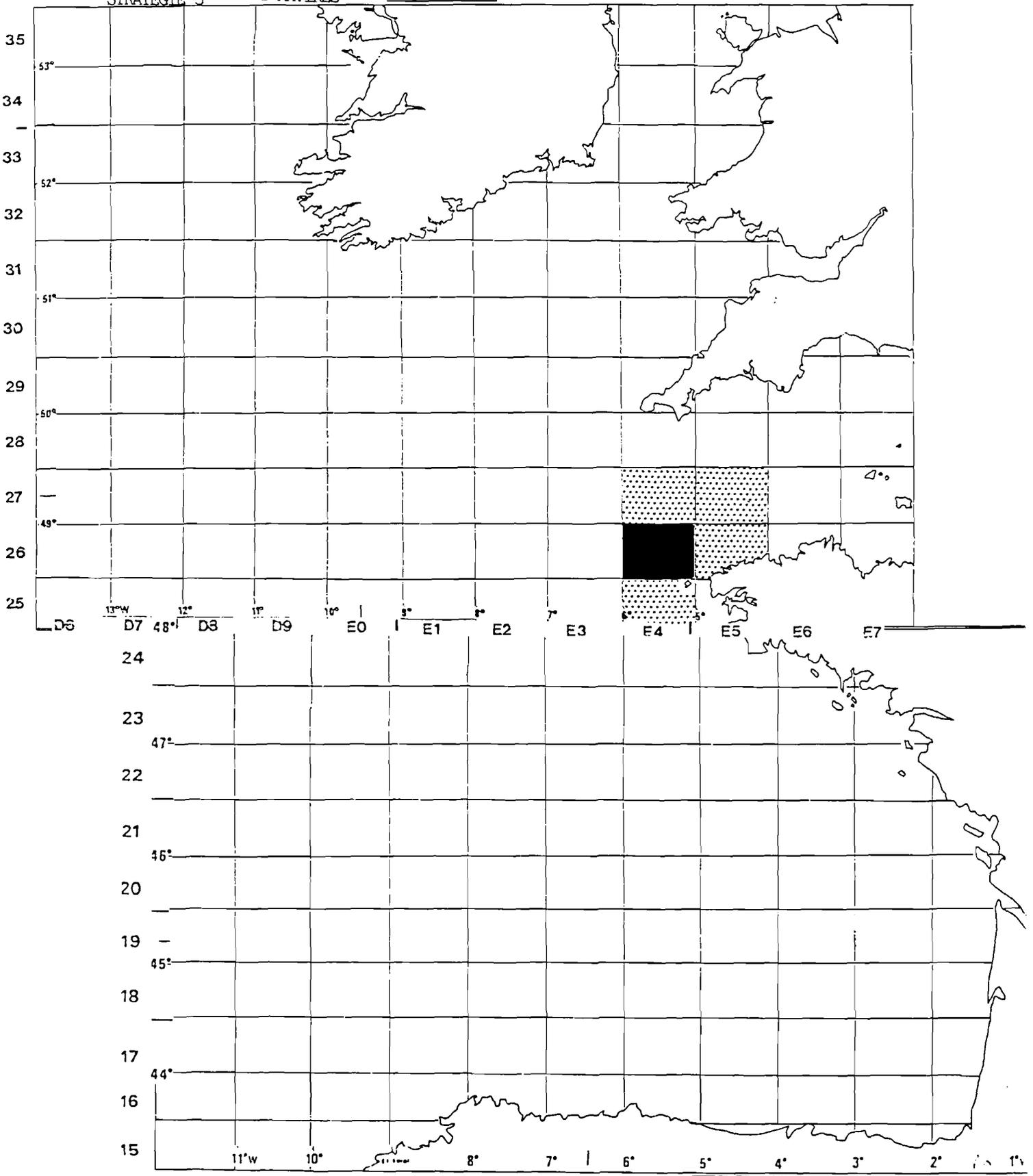
STRATEGIE 4 5 NAVIRES figure: 15



source: IFREMER 1989

-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

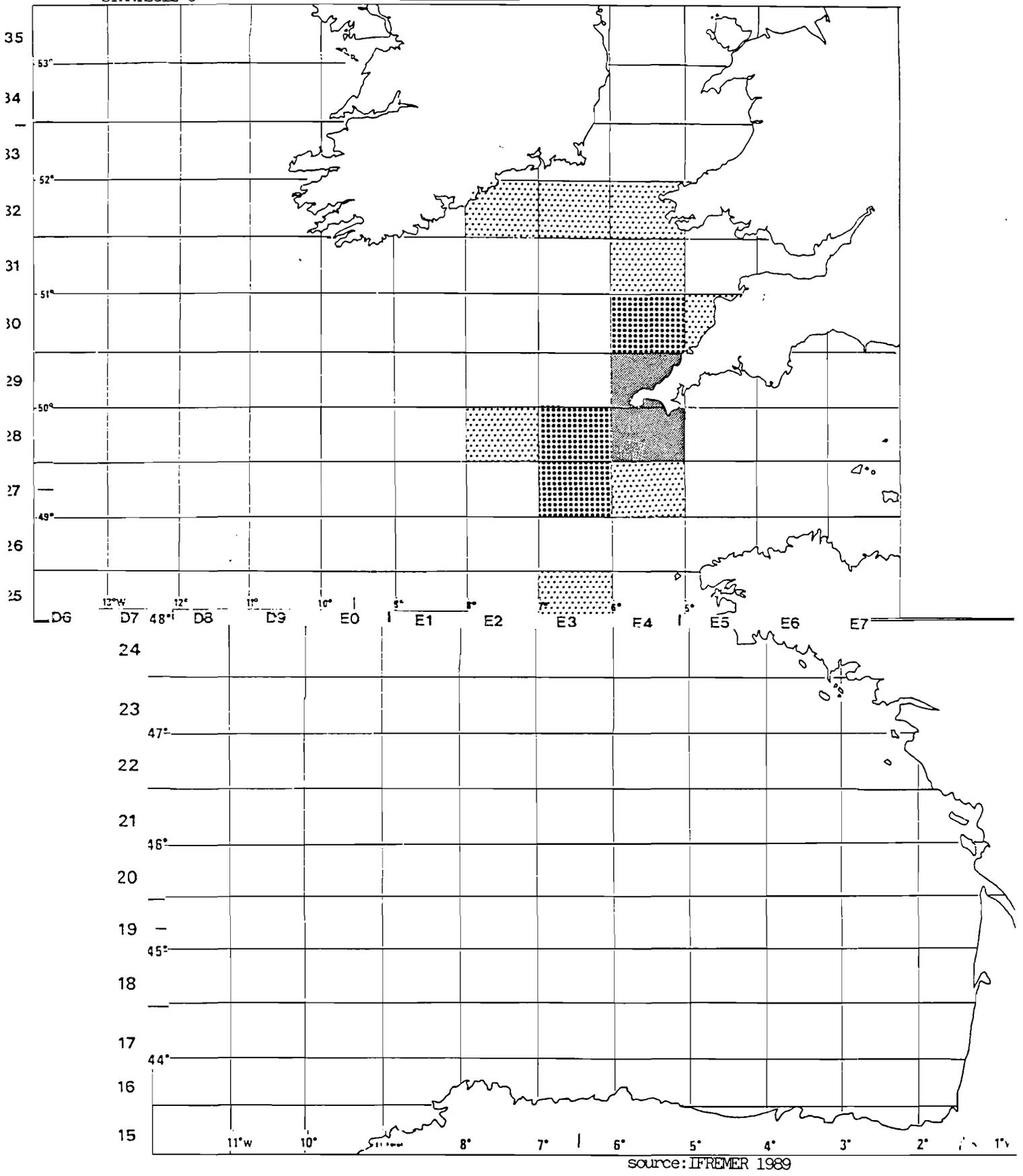
STRATEGIE 5 8 NAVIRES figure: 16



source: IFREMER 1989

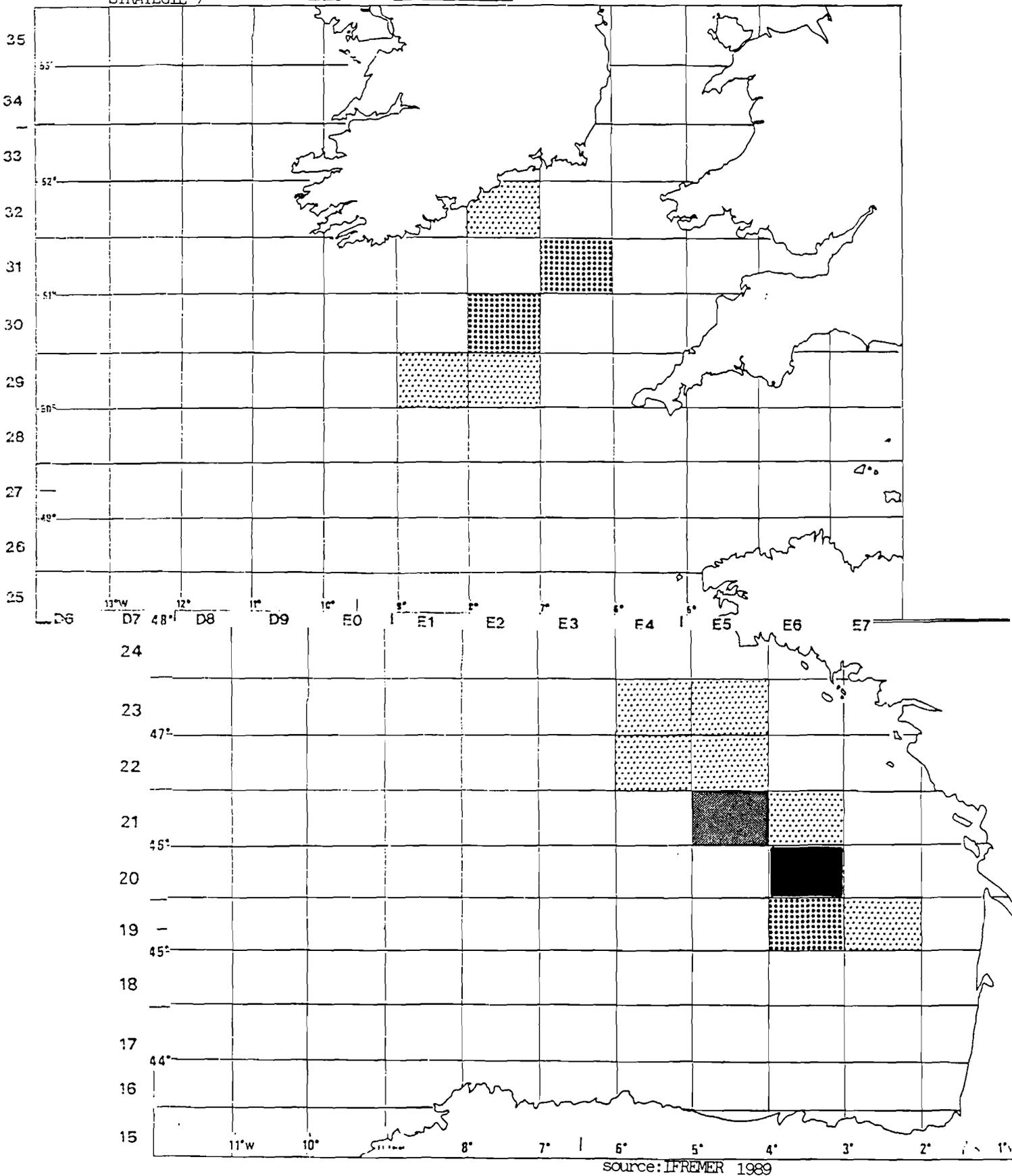
-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

STRATEGIE 6 14 NAVIRES figure: 17



-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

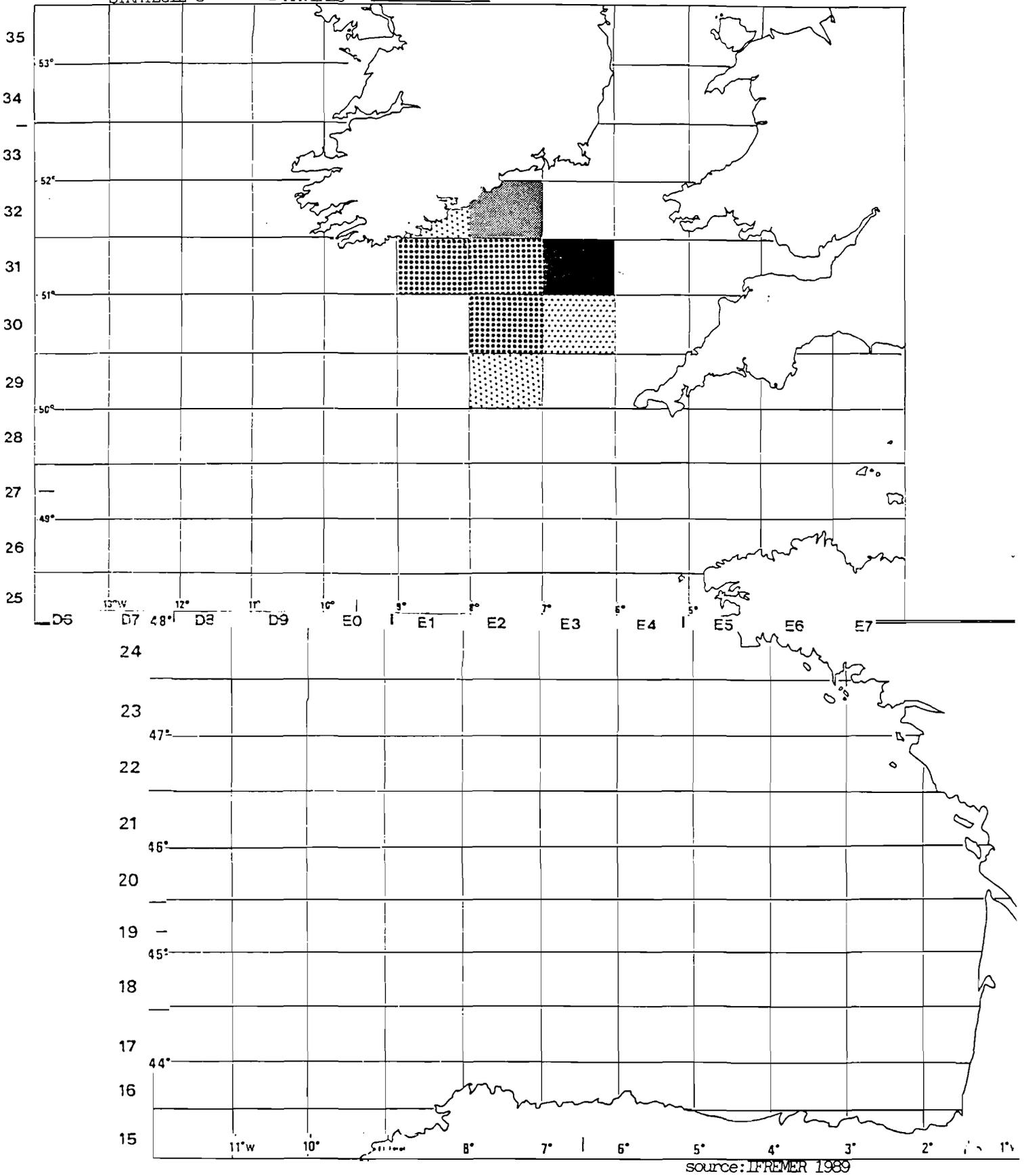
STRATEGIE 7 10 NAVIRES figure: 18



source: IFREMER 1989

-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

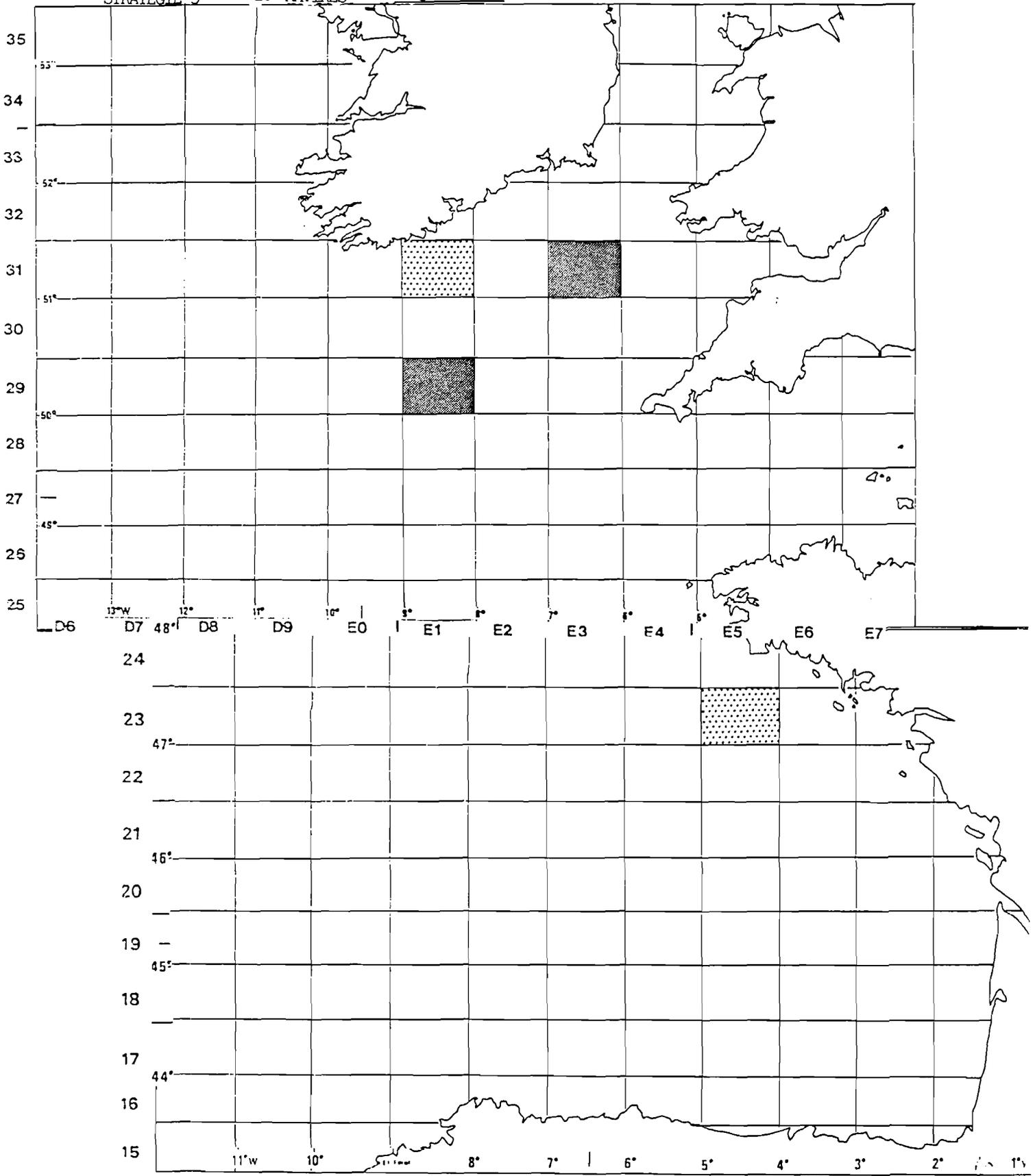
STRATEGIE 8 12 NAVIRES figure: 19



source: IFREMER 1989

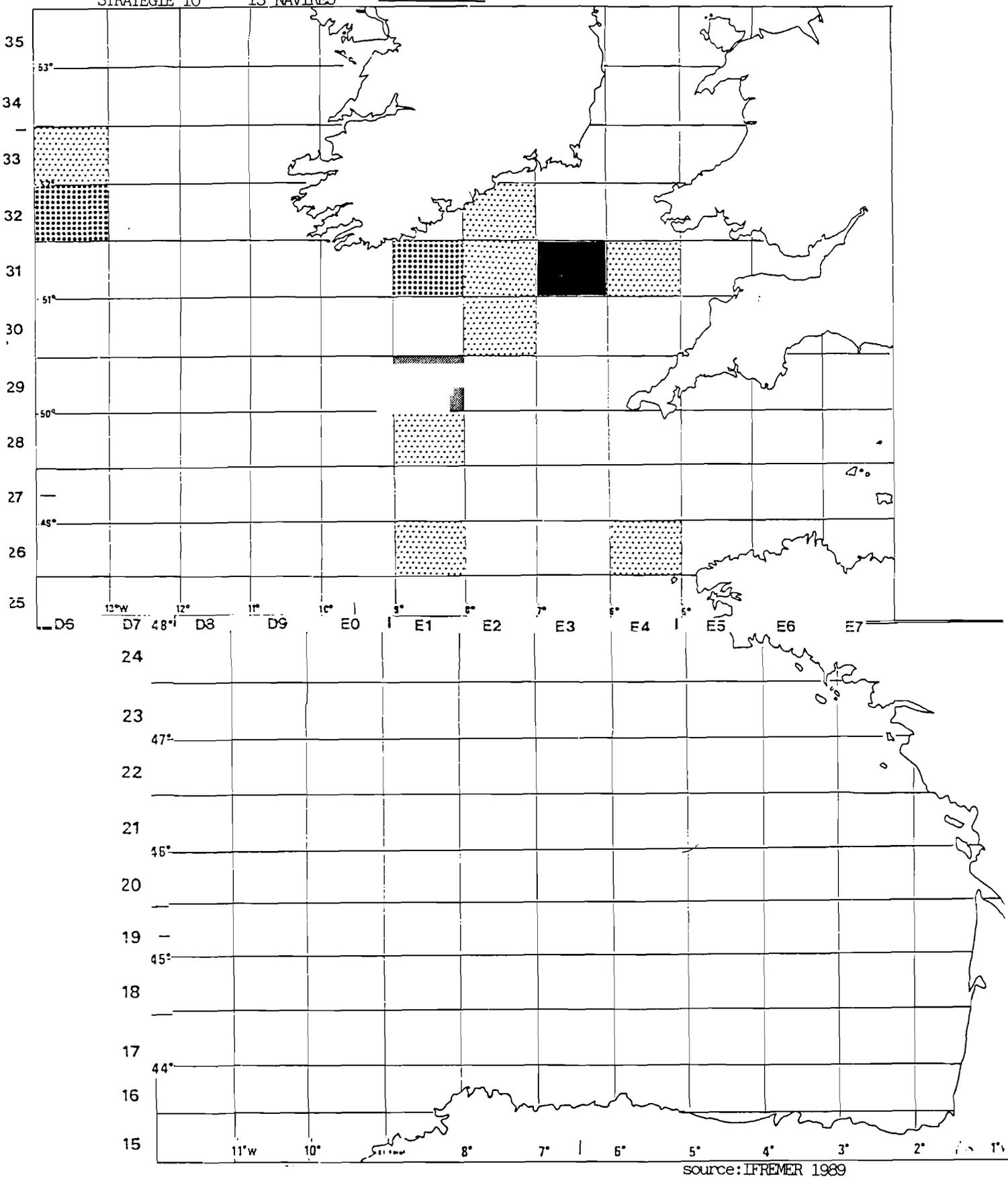
-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

STRATEGIE 9 10 NAVIRES figure: 20



source: IFREMER 1989

STRATEGIE 10 13 NAVIRES figure: 21



source: IFREMER 1989

-  secteur exploité par un navire moins de 240 heures
-  entre 240 et 672 heures
-  entre 672 et 1680 heures
-  plus de 1680 heures

Au contraire des navires de la classe précédente, les 14 unités de la septième classe (fig. 17, p. 55) ont une très large zone de pêche, comprise entre 49° et 52° de latitude et 5° et 9° de longitude. Toutefois, ces navires ont tendance à pêcher en priorité dans la zone couverte par *28 E4 et 30 E4*

Les lieux d'activité de 10 navires de la septième classe se caractérisent par l'existence de deux pôles d'activité éloignés l'un de l'autre. Le premier, qui occupe les navires la majeure partie de l'année, se situe dans le Golfe de Gascogne (*21 E5*), la seconde au centre de la Mer Celtique (*31 E3*) est moins fréquentée.

Trois autres classes ont pu être mises en évidence, celles des langoustiniers de la Mer Celtique. Toutefois, il existe peu de critères distinguant ces trois catégories l'une de l'autre, et *31 E3 constitue la principale zone de travail de l'ensemble de ces chalutiers.*

Pourtant, selon leur mode de pêche, les navires fréquentent assidûment des parages particuliers.

Ainsi, 12 navires ont fourni une grosse activité dans les secteurs côtiers de Sud-Irlande (fig. 19, p 57)) : *32 E2 et 31 E2.*

10 autres (fig. 20, p 58) ont une *activité concentrée en 31 E3 et 29 E1* avec peu de secteurs annexes.

Les 13 derniers exploitent la zone localisée dans les rectangles *31 E3 et 29 E1* et *aussi d'autres zones* : on note par exemple que 6 individus de cette classe fréquentent les secteurs situés à l'ouest de l'Irlande (*32 D6 et 33 D6*).

## **2 - Limites de cette source de renseignements :**

Les livres de bord européens n'existent sous leur forme actuelle que depuis 4 ans et demi. Cette période est trop courte pour permettre une observation de l'évolution des modes de pêche, car *l'origine de certains comportements remonte à plus de 30 ans.* De plus, ces documents ne sont remplis que par les patrons de navires hauturiers. Les commandants d'unités de petite pêche ne sont pas tenus, à ce jour, de remplir des livres de ce type.

A ces inconvénients majeurs, vient s'ajouter un manque de précision lié à l'échelle de la carte des eaux européennes qui sert de référence aux patrons pour situer leurs secteurs d'activité. Les zones matérialisées sur cette figure sont des rectangles de 1 degré de longitude et de 30 minutes de latitude et ce découpage à petite échelle, ne tient pas compte de la disposition réelle de lieux d'activité des chalutiers.

Heureusement, d'autres documents existent qui permettent de compléter les informations tirées des livres de bord européens.

A bord de la plupart des chalutiers hauturiers et sur quelques côtiers, *les patrons tiennent des livres personnels*, où ils font le rapport de leur activité.

## **B - VERIFICATION DE LA TYPOLOGIE DES CHALUTIERS HAUTURIERS**

### **1 - Présentation de la méthode de vérification**

Les modes de pêche, les différentes zones exploitées, ont été utilisés comme principales variables d'ordination des chalutiers hauturiers. Mais, la typologie organisée à partir du résultat de l'observation de cartes est-elle fiable ? Le concept : "mode de pêche", n'est-il pas trop abstrait pour permettre une analyse des stratégies ? A partir de ce constat, le raisonnement qui repose sur la typologie est-il cohérent ?

Le seul moyen de vérifier la valeur du classement effectué de manière empirique, est de "*recouper*" les résultats obtenus par une méthode d'ordination reconnue et synthétique (Biseau et Gondeaux, 1988). Pour que le croisement des résultats soit révélateur, les variables choisies pour cette autre classification sont différentes de celles retenues précédemment. Les navires ont été classés en fonction de leurs captures.

Plusieurs paramètres ont été pris en compte : la composition des débarquements, le chiffre d'affaires par espèce, la production par espèce et par heure de pêche. Le traitement par informatique a été effectué au laboratoire de "Ressources Halieutiques" de la station lorientaise de l'IFREMER.

L'IFREMER dispose du logiciel S.P.A.D. (Système Portable d'Analyse de Données) conçu par l'entreprise CISIA. Il permet trois traitements différents, adaptés à des types particuliers de variables.

L'A.F.C. (Analyse Factorielle des Correspondances) est employée pour traiter des variables numériques disparates, l'A.C.M. (Analyse des Correspondances Multiples) permet de traiter des données qualitatives et

l'A.C.P. (Analyse des Composantes Principales) est bien adaptée à l'étude de variables quantitatives ; c'est celle qui a été choisie pour l'élaboration d'une typologie basée sur les données de production de 1988.

103 navires hauturiers sont les "individus" qui seront comparés et regroupés en fonction de 30 variables de production. Cet échantillon ne représente pas l'ensemble de la flottille hauturière bigoudène, mais seulement l'ensemble des unités ayant fonctionné toute l'année 1989, et dont les données de production, issues des criées de la région, sont complètes. Ce groupe représente 83 % de l'ensemble de la flotte de chalutiers hauturiers inscrits aux Affaires Maritimes du Guilvinec dans le courant de l'année 1988.

Après un premier traitement permettant de déterminer quels paramètres prennent une part réelle dans le classement des bateaux, seuls les tonnages par heure de pêche de 10 espèces ont été choisis comme "variables actives". La Typologie est effectivement établie en fonction des tonnages de ces 10 espèces :

- tonnage par heure de pêche de la cardine
- du merlu
- de la morue
- du merlan
- du lieu jaune
- de la lingue franche
- de la baudroie
- de la raie fleurie
- de la langoustine
- des "divers"

Les 20 autres variables n'ont pas été totalement délaissées. Elles ne servent pas au classement mais sont utilisées comme "variables illustratives" ; dépourvues du rôle ordinateur, elles permettent éventuellement de décrire les classes créées grâce à la comparaison des "variables actives" caractérisant chaque individu, les "variables illustratives" sont :

- le chiffre d'affaires en francs
- le tonnage total par heure de pêche
- le prix moyen au kilo
- le tonnage par heure de pêche du lieu noir
- du chien

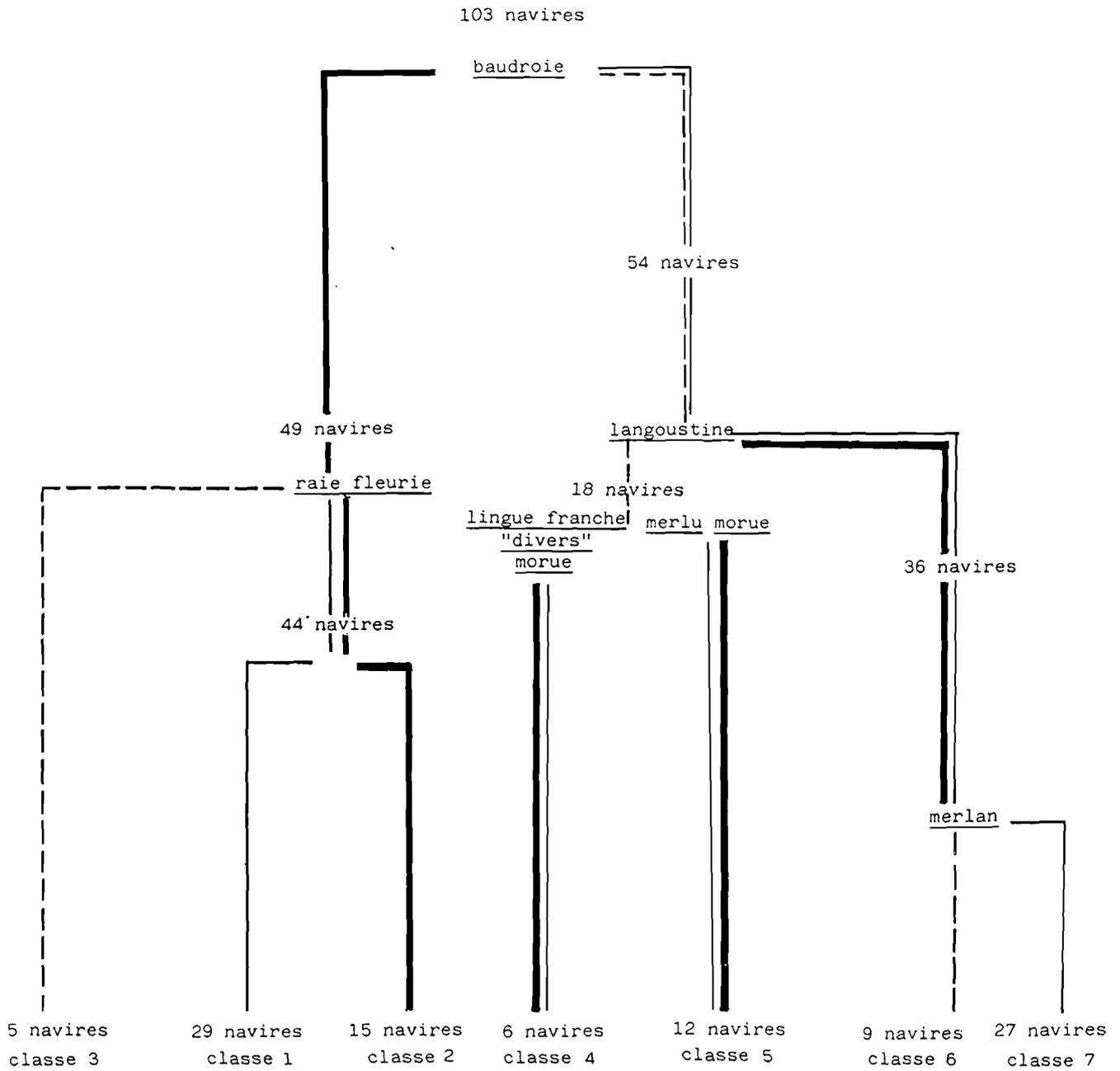
- le pourcentage du chiffre d'affaires de la cardine  
dans le chiffre d'affaires total
- du merlu
- de la morue
- du merlan
- du lieu jaune
- du lieu noir
- de la lingue
- de la baudroie
- du chien
- de la raie fleurie
- des divers
- le temps de pêche total en heures en 1988
- la puissance du navire en kilowatts
- l'âge du navire.

Le résultat graphique final de l'A.C.P. se présente sous la forme de projections de nuages de points sur des plans. On peut juger de la qualité du traitement grâce au pourcentage d'explication délivré par le premier graphe exposé dans le "plan I-II". Plus celui-ci est élevé, meilleure est l'analyse. Cet indice est délivré par le "pourcentage cumulé de la somme des valeurs propres du plan I-II". Dans le cas précis de cette étude, le "plan I-II" fournit 84 % de l'information délivrée par l'analyse, ce qui est très satisfaisant.

On repère la position de chaque navire, numérotés de 1 à 103, sur le graphe et celles des variables "actives" et "illustratives". On peut, de cette manière, distinguer les regroupements de chalutiers, et les variables qui expliquent les associations et les oppositions. Deux navires proches l'un de l'autre sur le graphe, et relativement éloignés du centre, sont comparables. Leur situation par rapport à celles des variables permet de comprendre leur rapprochement.

Le traitement ne s'arrête pas à ce stade. Un logiciel de classification permet un classement des navires en fonction des tonnages par heure de pêche des dix principales espèces. Les individus sont regroupés par étapes successives. La première variable, la plus influente, provoque la partition en deux de la population de 103 individus, la deuxième est utilisée dans un second temps pour faire apparaître une nouvelle catégorie, etc ... Grâce à cette procédure, 7 catégories sont créées (fig. 22, p. 64) et nettement discernables sur le graphe final (fig. 23, p. 66) Le codage des chalutiers de 1 à 103 permet de repérer les dix catégories créées par la méthode empirique de regroupement par modes de pêche,

SCHEMA DE CLASSIFICATION PAR L'ACP



légende: **—** forte production  
 — production moyenne  
 - - - production faible ou nulle

figure 22

et de les comparer à celles des 7 classes mises en évidence par l'A.C.P. On peut finalement juger de la concordance des résultats de ces deux procédures et de la cohérence de la typologie réalisée à partir de l'observation des cartes représentant les secteurs exploités en 1988.

## **2 - Interprétation des résultats**

Les classes 3, 4 et 5 sont en parfaite concordance avec les catégories de navires pêchant aux accores de la Petite Sole (stratégie 4), dans les parages d'Ouessant (stratégie 5), à proximité de la Cornouailles (stratégie 6). Cette correspondance parfaite s'explique par la grande originalité des zones exploitées et des productions mises à terre.

Les cinq producteurs des accores de la Petite Sole (stratégie 4), sont tous des navires guilvinistes, dont les zones de pêche principales sont situées entre le banc de la Chapelle et celui de la Petite Sole. Ces zones, dont le point le plus proche est situé à plus de 100 milles d'un abri, ne peuvent être fréquentées pendant la majeure partie de l'année que par des unités de fort tonnage. Les fonds francs sont propices à l'utilisation de chaluts irlandais ou jumeaux. Leur production est composée à plus de 50 % de baudroie, dont la capture atteint en moyenne 31 kg par heure de pêche.

Les six producteurs des parages d'Ouessant sont tous guilvinistes. Leur secteur d'activité est compris entre la bouée sud-ouest du rail d'Ouessant et l'entrée de la Manche. Les fonds exploités sont particulièrement accidentés et ne sont accessibles qu'aux plus grosses unités disposant d'un train de pêche adapté. Jusqu'en 1989, tous ces chalutiers étaient armés de chaluts "22 JQ" pesant plus de 3 tonnes. La production de ces navires est, elle aussi, originale : elle est composée à 40 % de "divers", comprenant par exemple, de forts pourcentages de saint-pierre, de sole, de turbot, et la valeur marchande de ces produits est élevée (leur P.M.K. atteint 15,71 F) et leurs tonnages par heure de pêche atteignent 30,5 kg.

Les productions et les modes de pêche des 13 unités de la classe 5, sont tout aussi originaux. Les zones d'activité principales sont bien localisées autour de la pointe de Cornouailles ; leurs chaluts sont tous des engins à moyenne ouverture verticale ; leurs captures sont composées à 20 % de morue. Chaque navire fournit à lui seul 2 % de l'ensemble de la production totale du quartier de cette espèce.

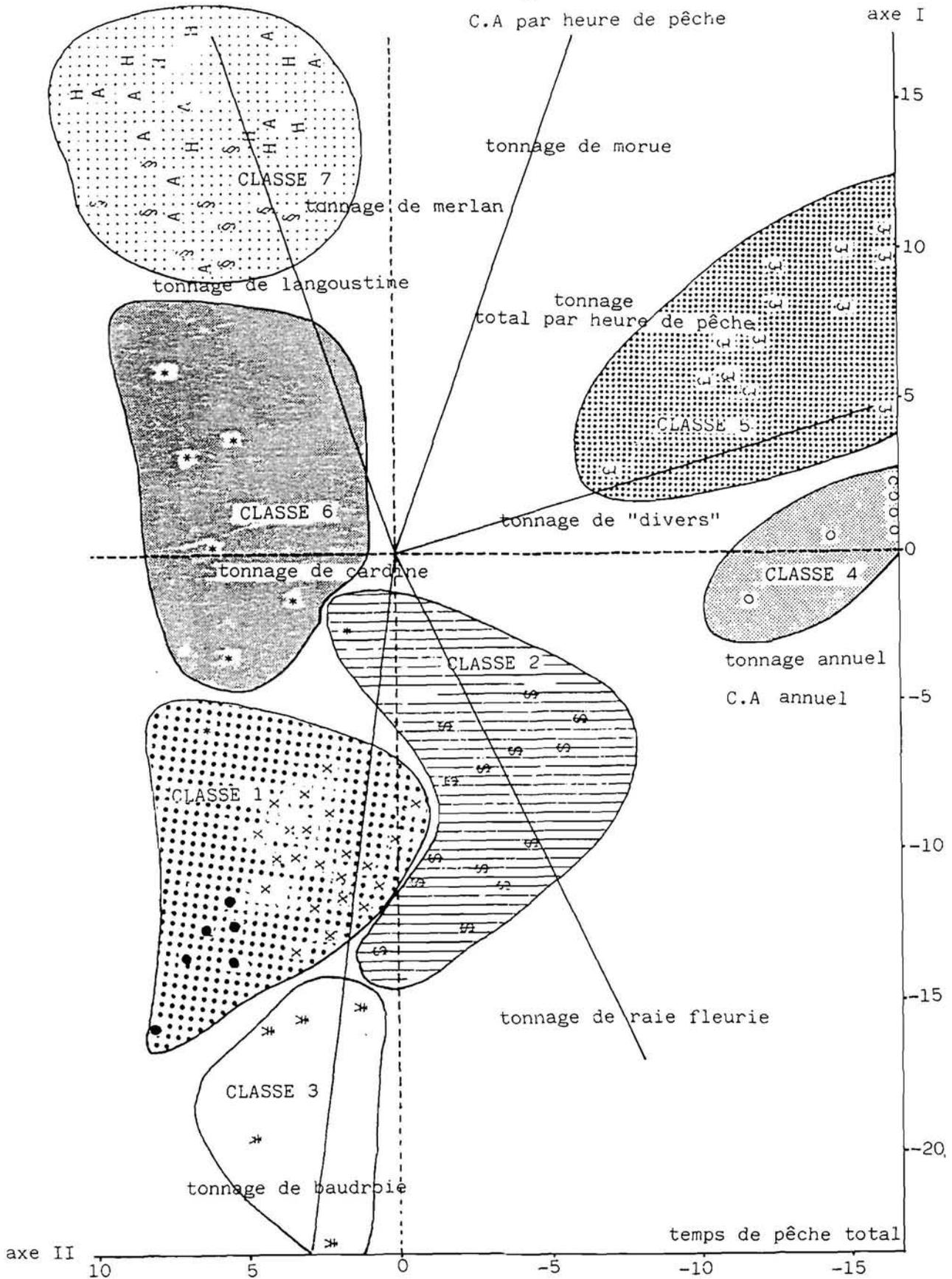


figure23: double projection des navires et des variables dans le plan I-II (inertie:84%)  
 ., \*, \$, £, o, x, A, H, §, ¥, ¢, navire. Ligne droite : direction d'une des principales variables actives

LEGENDE DU GRAPHE DE L'ACPclassement par l'ACP

	navires gros producteurs de baudroie
	navires producteurs de baudroie, de cardine, et de raie fleurie
	navires producteurs de langoustine, de cardine et de baudroie
	navires producteurs de langoustine et de merlan
	navires producteurs de baudroie et de raie fleurie
	navires producteurs de "divers"
	navires producteurs de "divers" et de morue

classement par les modes de pêche<sup>(1)</sup>

- navire pêchant aux accores du Golfe de Gascogne
- ⊗ navire pêchant sur les bancs de l'Ouest Bretagne
- \* navire "polyvalent" (Mer Celtique en été et Golfe de Gascogne en hiver)
- navire pêchant dans les parages d'Ouessant
- ◁ navire pêchant dans les parages de la Cornouailles
- × navire pêchant sur le Plateau Bigouden<sup>(2)</sup>
- ✱ navire pêchant aux accores de la Petite Sole
- ⊗ navire pêchant à Smalls, Labadie, et Jones
- ⊞ navire pêchant à Smalls, Kinsale, Ballycotton, et Minehead
- ◁ navire pêchant à Smalls, Labadie, Jones, et Porcupine

(1) voir fig. 24 p

(2) j'ai appelé la zone d'activité de certains chalutiers "Plateau Bigouden": il s'agit de la partie septentrionale du plateau continental du Golfe de Gascogne entre le "Trépied" et le "Poulailier"

Les classes 6 et 2 recouvrent presque exactement les catégories des pêcheurs "polyvalents" (stratégie 7) et celle des pêcheurs des bancs de l'Ouest-Bretagne (stratégie 3). Leurs modes de pêche sont caractéristiques, mais leurs productions sont moins spécifiques car elles se caractérisent par des associations particulières d'espèces (langoustine et baudroie pour les premiers, baudroie et raie fleurie pour les seconds).

Si tous les navires pratiquant le chalutage sur les bancs d'Ouest-Bretagne (stratégie 3) sont regroupés dans la classe 2, les producteurs de baudroie et de raie fleurie, deux navires "polyvalents" sont répertoriés en classe 1 et 2. Cela s'explique par la nature de leur mode de pêche, caractérisé par un changement total de stratégie en cours d'année : le Golfe de Gascogne est fréquenté pendant les mois d'hiver, les zones langoustinières de la Mer Celtique, en été. La durée de la campagne dans le Golfe a été plus longue pour ces deux navires que pour les autres chalutiers de la classe 6. Les parts de baudroie et de raie fleurie ont augmenté dans leurs tonnages annuels et celle de langoustine est insuffisante pour qu'ils soient classés dans la classe 6. Il est sans doute juste de ne pas tenir compte des résultats de l'A.C.P. pour répartir ces deux chalutiers. D'une année à l'autre, la tendance à prolonger la saison dans le Golfe en écourtant celle de la Mer Celtique, peut s'inverser, et les apports de baudroie et de raie fleurie faiblir, au profit des débarquements de langoustine ; ces unités retrouveraient alors la classe 6. Il y a peu de chance pour que les marées estivales en Mer Celtique soient supprimées, et que leurs places en classe 1 et 2 soient établies. Si ces mutations se produisent, elles doivent être observées sur plusieurs années pour que l'on puisse considérer qu'elles sont définitives. Ces chalutiers sont mieux caractérisés par leurs modes de pêche que par leurs productions.

La classe 1, des petits producteurs de baudroie, regroupe deux catégories définies par les modes de pêche. Mais on peut noter qu'il n'y a pas une répartition désordonnée des individus au sein du groupe 1. Les pêcheurs des accores du Golfe (stratégie 2) et ceux du Plateau Bigouden (stratégie 1) sont groupés par catégories au sein de la classe 1. Les chalutiers pêchant sur le Plateau Bigouden produisent plus de raie fleurie que les autres : 6,7 kg par heure, contre 4,7 kg par heure pour les chalutiers fréquentant les accores du Golfe qui sont, par contre, plus gros producteurs de baudroie (23 kg par heure pour 18,5 kg par heure)

Ces nuances sont insuffisantes pour que les navires soient classés séparément par l'A.C.P., mais ces groupes peuvent pourtant être distingués sur le graphe. Leurs modes de pêche permettent de mieux les dissocier : leurs zones de pêche, le matériel utilisé (navires, chaluts) sont particuliers.

On peut en outre, remarquer un regroupement des deux classes des pêcheurs d'accores : ce sont les groupes des plus gros producteurs de baudroie.

La classe 7 est celle qui pose le plus de problèmes. Les trois catégories de langoustiniers y sont regroupées, et les individus y sont dispersés sans ordre discernable. Les nuances entre les différentes productions des navires pratiquant les modes de pêche langoustiniers décrits plus loin, sont trop fines pour être prises en compte. Seuls les modes de pêche permettent de classer les langoustiniers en trois groupes. Mais, là encore, on ne peut distinguer un groupe d'un autre que par quelques nuances. Certaines zones sont communes à tous les navires (Smalls, "Galley", Labadie), le matériel est peu varié. Il n'existe peut-être qu'une stratégie langoustinière pratiquée selon trois options : les uns choisissant plutôt de travailler sur des fonds durs des secteurs côtiers irlandais, d'autres fréquentant les secteurs francs des zones traditionnelles et Porcupine, les derniers exploitant les mêmes parages avec des moyens plus limités.

Les différences très faibles entre les productions et les stratégies de ces navires rendent difficile toute classification. Pourtant des nuances existent et méritent d'être relevées.

Le bilan de la confrontation des deux systèmes de typologie est positif. On observe une bonne concordance des résultats. Si la méthode de classification par enquêtes semble plus fine (la classe 1 englobe trois catégories découvertes grâce à la méthode empirique), l'A.C.P. permet de visualiser d'importantes informations.

Les situations du chiffre d'affaires par heure de pêche et du temps de pêche total sont opposées sur le graphe ; à égale distance de ces deux variables descriptives, le chiffre d'affaires annuel et le tonnage annuel sont proches l'un de l'autre. Les navires fréquentant des zones à fort potentiel (les langoustiniers) ne peuvent pas les exploiter plus de 3 600 heures par an car elles sont très éloignées des ports d'attache. Les unités pêchant dans les secteurs moins riches (classe 2) ont la possibilité de les exploiter plus de 4 200 heures par an, ce qui compense la relative pauvreté de leur secteur d'activité. Les navires les mieux situés sur le graphe se trouvent à mi-distance de ces deux variables. Leurs zones de

pêche sont à la fois riches et relativement proches (classe 4), ce qui leur permet d'effectuer un effort prolongé et fructueux dans les parages qu'ils exploitent. Les stratégies doivent s'organiser en fonction de deux paramètres concernant les zones de pêche : leur accessibilité (éloignement et nature des fonds) et leur richesse.

Les conclusions qui découlent du traitement par l'A.C.P. sont donc doublement positives. D'une part, elles confortent les résultats de la typologie organisée à partir des modes de pêche, d'autre part elles permettent de synthétiser une série des renseignements sur les stratégies de pêche elles-mêmes.

## **C - LES LIVRES DE BORD PERSONNELS DES PATRONS**

### **1 - Présentation**

*Ces documents, tenus par les patrons pour leur propre compte constituent la source de renseignements la plus riche et la plus originale de cette étude. Ils sont les seuls à permettre la cartographie de l'ensemble des zones fréquentées par un armement pendant toute son existence, aussi longue soit-elle. Ils sont les seuls témoins de l'évolution des modes de pêche des navires. Grâce à eux, une cartographie fine des secteurs exploités à différentes époques par quelques navires représentatifs a pu être réalisée. Élément central de l'analyse, elle nous permet de mettre en relation les changements de zone avec des découvertes techniques, des facteurs économiques, sociologiques.*

Les livres de bord n'ont aucun caractère officiel, mais la plupart des patrons hauturiers en tiennent : ils leur servent d'aide-mémoire, de répertoire des captures réalisées et des zones fréquentées. D'une année à l'autre, ils les consultent pour savoir où et dans quelles conditions, ils ont travaillé. Les patrons y notent exclusivement les éléments qui leur semblent importants. *Aussi sont-ils confidentiels, difficilement accessibles et ne sont pas normalisés. Ils sont donc d'intérêt variable selon les navires.* Bien souvent, leur contenu se révèle très riche, mais il arrive, dans certains cas, que les indications qui y sont consignées soient inexploitablement car trop confuses ou trop épisodiques. Il est impossible d'obtenir les carnets de bord de tous les chalutiers bigoudens, mais grâce à la typologie décrite plus haut, j'ai pu obtenir des carnets de bord sur un échantillon représentatif de la flottille hauturière. Dans chaque classe, ainsi mise en évidence, un ou deux navires ont été sélectionnés pour la

qualité et la disponibilité des livres de bord personnels des patrons. Ces documents sont d'autant plus intéressants que les patrons qui les ont remplis sont expérimentés.

Plus la liste de carnets annuels est grande, plus les observations que l'on peut y faire sont nombreuses. Lorsque, dans certaines classes, je n'ai pas pu disposer de carnets anciens appartenant à des patrons encore en activité, j'ai fait appel à ceux de commandants retraités qui ont pratiqué le même métier.

Les carnets ainsi recueillis contiennent tous au moins le total des captures, *une position du navire pour chaque jour de pêche*. Certains sont plus riches et peuvent indiquer le coefficient de marée, les conditions météorologiques, la profondeur, le type de chalut utilisé et des indications sommaires sur la nature des fonds.

Les exemples suivants sont représentatifs des deux grands types de carnets recueillis.

Type I :	navire :	<b>Passereau</b> (Loctudy)
	"	- 29 mars 1972
		Le Bank
		7,5 lottes 4 divers 2 chaudraies
		- 30 mars 1972
		Le Parc à Ferrailles
		9 lottes 2 divers 3 chaudraies"
		etc

Sont notifiés : le nom de la zone (ou une position DECCA), et l'évaluation du total des captures par espèces pour la journée. L'unité de mesure est le nombre de paniers de 50 kg de contenance, qui servent au tri du poisson à bord des navires. La production est divisée en 2, 3, 4 ou 5 catégories selon les cas. Les caisses de chaudraie et de "divers" sont comptées séparément : la chaudraie qui comprend la baudroie, les raies, les squales, la lingue, le cabillaud, le lieu noir, est rangée en containers de 50 kg sous la criée ; le "divers", qui englobe toutes les autres espèces, en bacs de 20 kg. Il est important pour le patron de connaître sa production par catégories en nombre de caisses, car en fin de marée, il doit l'annoncer à l'administration de la halle à marée. La place qui lui sera réservée pour présenter sa pêche, dépend de cette déclaration. L'effectif et la composition du personnel engagé pour débarquer la production, peuvent varier car la chaudraie est généralement triée par des hommes, les "divers" par des femmes.

Souvent, le nombre de caisses de lotte (baudroie) est compté à part. Le patron surveille de près la production de cette espèce, car elle doit, dans certains cas, assurer 50 % du chiffre d'affaires du navire.

Pour la même raison, les pêcheurs du nord et du centre de la Mer Celtique comptent à part la pêche de langoustine. Parfois, on trouve d'autres catégories. Il s'agit, en général, de productions exceptionnelles (saint-pierre) ou saisonnières (seiche, encornet, morue).

La mention du secteur de pêche est quelquefois sommaire ("Nord-Shamrock", "Ouest-Ouessant"), mais elle est toujours plus intéressante que celle que l'on découvre dans les livres de bord "européens", car elle révèle "l'espace perçu" par les patrons, et leur superficie est toujours inférieure à celle des rectangles statistiques. Il est parfois difficile de délimiter ces zones aux contours souvent sinueux ; il est donc indispensable d'avoir recours à l'aide des patrons-pêcheurs pour décoder les données issues des livres de bord.

Type II navire : **Avel A Benn** (Le Guilvinec)

" 23 mars 1987

Le temps est assez dur

viré à 3h30	4 petits "divers" dont 1 plat (majorité de limande-sole) position D43 F3
viré à 8h30	23 lieux et 4 "divers" position D43.50 F12 <b>Bara Guiniz et Alcor</b> dans les mêmes parages vent d'ouest 20 à 25 noeuds - mer agitée
viré à 13h15	3 divers 1 chaudraie position D43 F20 descendu par le côté est de la "Hauteur Sud de Parsons"
viré à 17h45	4 divers (2 petits paniers de limande) 1/2 chaudraie position D43 F12
viré à 22h30	pêche nulle, mais insistons encore la nuit pour essayer de pêcher quelques lieux position D43 F3 "

Le patron note les positions en coordonnées DECCA des débuts et des fins de traits et donne parfois des indications sur le parcours suivi et sur ses motivations. Les captures sont comptées chaque fois que le chalut est remonté. Ce type de documents plus précis que les précédents, est rare.

## **2 - Le traitement des données**

Les données fournies par ces documents se prêtent à la cartographie des zones de pêche des navires dont ils proviennent, et selon la qualité de ces données, différents types de cartes peuvent être réalisés. Ces figures seront les principaux outils de l'analyse, sans elles la description des différents modes de pêche hauturiers n'aurait pas pu être réalisée. Pour pouvoir comparer les différentes stratégies, il faut mettre au point une technique de cartographie susceptible de s'appliquer à chaque document sélectionné. Il faut donc une méthode adaptée aux carnets les moins riches, ceux du type I.

Dans un premier temps, *une carte de localisation des secteurs cités dans les livres de bord doit être réalisée.*

### a) Réalisation de la carte de localisation des zones de pêche hauturière

La zone fréquentée par les navires hauturiers bigoudens est très étendue puisqu'elle couvre la Mer Celtique, le Golfe de Gascogne, la partie occidentale de la Manche, et quelques secteurs à l'ouest de l'Irlande. Cette vaste zone comprend un très grand nombre de lieux de pêche distincts les uns des autres, et individualisés par une riche toponymie. La localisation de tous ces lieux de pêche doit être réalisée sur la même figure qui servira de modèle à un fond de carte destiné à montrer les zones exploitées chaque année par les navires de toutes les classes qui doivent nécessairement être groupées sur une figure unique pour une bonne visualisation des différences. Cet impératif impose l'utilisation d'une petite échelle pour la réalisation de la carte de localisation des zones d'activité, ce qui implique l'abandon des zones trop petites ou fréquentées de façon épisodique, en marge de l'ensemble du territoire de pêche des Bigoudens. Le sud du Golfe de Gascogne, les parages de Chicken au nord de la Mer Celtique, les accores du plateau

continental entre la Petite Sole et Porcupine ne sont pas cartographiés pour cette raison. Cela explique aussi le recours à des encadrés annexes pour représenter les zones de l'ouest de l'Irlande.

Le fond de carte utilisé pour la localisation des secteurs d'activité, est un assemblage des cartes n° 02A ("Outer Grounds to the English Channel : South West of Ireland") n° 02B ("Outer Grounds to the English Channel : Scilly Islands and Ouessant to South Hake Grounds and Great Sole Bank"), n° 2675 ("English Channel"), n° 2649 ("western approach of the English Channel"), n° 017 B ("The Western coast of Ireland"), éditées en France par le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine) en 1985, 1986, 1978, 1979, et 1966. Il s'agit de cartes en coordonnées DECCA sur lesquelles les patrons-pêcheurs que j'ai interrogés ont pu reporter la position de leurs secteurs d'activité. Pour permettre une couverture complète de la zone, il a fallu rencontrer des pêcheurs de chaque groupe défini grâce aux cartes réalisées à partir des renseignements tirés des "Logbooks". Chaque carte du SHOM utilisée porte une partie des secteurs d'activité des Bigoudens, mais à des échelles différentes. Pour permettre leur assemblage, il a fallu les réduire selon des coefficients variables pour obtenir enfin une vue d'ensemble des eaux parcourues par les chalutiers à l'échelle 1/1 235 000 (en format 21-29,7 cm).

La plupart des secteurs représentés sur cette figure portent des noms. Certains sont bien connus (Parsons, Jones, Smalls), d'autres, plus énigmatiques ("Kerampao", "La Fontaine", "Le Poulailier", "Le Parc à Ferrailles"). L'origine de ces toponymes est variable.

Les noms officiels, comme Shamrock, Parsons ou Kaiser furent donnés aux principaux bancs de la Mer Celtique par les océanographes qui les étudièrent au XIXe siècle.

Les autres furent baptisés au fur et à mesure de leur découverte par les pêcheurs. A l'origine, les toponymes servaient à échanger des informations sans être compris d'éventuels concurrents, mais aujourd'hui, tous ces noms sont connus par l'ensemble des marins de la côte Atlantique. Ils évoquent la nature des fonds ("Têtes de Roches" ou "Banc Cailloux"), ou l'inventeur du secteur ("Trou à Marc" ou "Hauteur à Gilbert"). Souvent les espèces capturées servent à baptiser la zone ("Secteur à Grondins", "Circuit à Merlans"). La situation géographique est parfois évoquée : le secteur est localisé par rapport à un point remarquable ("Sud Lizard") à une profondeur ("Trou 126"), ou à une hyperbole DECCA ("44-45"). Les nombreuses épaves qui parsèment le

de la Mer Celtique ont servi aussi à la toponymie : au sud-ouest d'Ouessant, on a baptisé un secteur, "Gino" du nom du pétrolier qui y fit naufrage en 1979 ; le "Parc à Ferrailles" doit son nom aux nombreuses carcasses que l'on y trouve. Enfin, la forme des "trafics" ou des bancs que fréquentent les navires en pêche a inspiré la dénomination de certains secteurs (la "Poire", l'"Escalier", le "Haricot", le "Fer à Cheval", etc ...). L'étude toponymique des lieux de pêche peut s'avérer riche d'enseignements. Le secteur compris entre 48° et 49° de latitude et 8° et 9° de longitude, par exemple, a dû être exploité d'abord par des Concarnois, car "Kerampao" est le nom de l'un des quartiers de cette ville.

b) Les zones de pêche fréquentées par les navires de chaque classe

L'élaboration de la carte toponymique permet le décodage des carnets recueillis. Grâce à elle, on peut compter, année après année, le nombre de jours passés dans chaque zone par le navire, et *observer d'éventuels changements de secteur*. La précision du tonnage par jour de pêche peut donner une explication au déplacement. Ces données ne sont pas toujours disponibles dans les criées, car les statistiques de pêche par navire sont détruites au bout de 10 ans.

La représentation des captures au jour le jour n'a pas été réalisée, car dans la plupart des cas, elle aurait occasionné une surcharge inutile. Elles sont mentionnées dans le commentaire des figures.

Le nombre de jours passés dans les différents secteurs est symbolisé grâce à la technique des "cercles proportionnels".

Pour chaque navire représentant une classe, entre 10 et 30 cartes ont été réalisées, mais seules les figures marquant des étapes dans l'évolution des comportements de pêche sont produites dans cette étude.

*Dans la plupart des cas, les tonnages capturés indiqués chaque jour dans les carnets, permettent d'expliquer ces évolutions mais les moyens techniques de ces bouleversements ne sont généralement pas révélés dans les livres de bord. De plus, ces documents existent en trop petit nombre sur les côtiers pour être les seuls à servir à la description des stratégies de pêche des chalutiers de petite taille. Des enquêtes complémentaires s'imposent.*

---

\* parcours repérés et cartographiés suivis régulièrement par les navires.

Les mutations visibles grâce aux cartes réalisées à partir des carnets de "type I", sont très progressives, mais cette caractéristique n'est pas discernable sur ces figures. Les carnets de "type II" contiennent des renseignements beaucoup plus précis. Ils permettent une cartographie très fine des secteurs d'activité et l'observation en détail du processus de changement de zone de pêche qui est parfois nécessaire à la compréhension des stratégies.

La méthode a été mise au point en 1987, pour l'étude des zones de pêche du **Kerflous** (Pichon, 1987). Deux cartes produites à l'époque ont été réutilisées pour cette étude.

Le premier traitement consiste à reporter les trajets du navire en pêche sur une "carte DECCA". Celle qui a servi de référence pour la réalisation des cartes du **Kerflous** est la carte n° 02B, éditée en France par le SHOM.

Entre deux points figurant les positions de filage et de virage du chalut, j'ai tracé une courbe tenant compte des indications du patron (courants, vents, bathymétrie), et des notes éventuelles décrivant le parcours suivi pendant le trait. Ces premières réalisations comportent sans doute quelques approximations, car il est impossible de connaître à 500 m près une position précise du navire. Le résultat graphique de ce premier traitement n'est pas convenable du point de vue visuel. Chaque carte annuelle se présente sous la forme d'un enchevêtrement de courbes. On distingue mal les secteurs très fréquentés de ceux qui le sont moins. Un système plus satisfaisant de représentation a été mis au point. Sur les premières réalisations un quadrillage a été appliqué ; chaque carreau représentant une zone de 1 mille carré. En comptant les passages du navire par secteurs ainsi définis, et en lui attribuant un cercle plus ou moins grand en fonction de ce nombre, les principales zones de convergence des trajets du navire en pêche apparaissent nettement. Il s'agit des secteurs les plus fréquentés dans l'année. D'autres zones, moins exploitées sont néanmoins bien discernables. Leur importance pour la stratégie de pêche du navire est parfois considérable ; il s'agit, par exemple de chenaux secondaires qui sont explorés peu à peu et qui permettent le passage, en pêche, d'une zone à une autre. Ces secteurs, de petites superficies, n'apparaissent pas sur les cartes réalisées à partir des carnets de "type I", ils ne sont visibles que sur des figures à plus grande échelle. Mais les carnets de "type II" n'existent qu'en trop petite proportion, et il est impossible de s'en servir pour étudier l'ensemble de l'évolution des modes de pêche.

Aujourd'hui, de plus en plus de chalutiers sont équipés d'ordinateurs destinés en priorité à servir de traceurs de route. Ces appareils enregistrent les trafics des chalutiers, et couplés au LORAN, au DECCA, au TORAN ou au "GPS", ils permettent de surveiller la route du navire par rapport à la position des trafics cartographiés. Certains appareils sont conçus pour effectuer exclusivement ce travail, mais d'autres, plus puissants et plus souples sont capables d'accomplir d'autres tâches. On peut y utiliser un logiciel, mis au point par Info Bretagne Service, destiné à remplacer à moyen terme les carnets de bord. Cet outil peut s'avérer performant à la fois pour les pêcheurs et pour la réalisation d'études comparables à celle-ci. Les commandants, en faisant référence aux pêches passées, prendront en compte plus de paramètres pour choisir, au jour le jour, leur zone d'activité et les chercheurs disposeront d'une source de renseignements normalisés, rigoureuse, directement utilisable pour la cartographie. Mais, dans l'avenir comme maintenant, l'explication des cartes ne pourra être réalisée qu'avec le concours des patrons. L'étape qui suit la cartographie des zones d'activité des chalutiers hauturiers est la consultation des commandants pour avoir l'explication des changements de zone.

#### **D - LES ENQUETES**

Une étude centrée sur les modes et les comportements de pêche n'est pas envisageable sans *des contacts étroits avec les membres de la profession*. Les renseignements obtenus jusqu'ici, ont presque tous été recueillis grâce à la collaboration des pêcheurs : les carnets de bord et les indications sur la localisation des zones de pêche ont été confiés par les pêcheurs eux-mêmes, à la suite de nombreuses rencontres sur le terrain. Mais, malgré la quantité d'informations déjà recueillies, les connaissances sur les pêches côtières sont encore sommaires. *Il n'existe pas de document officiel permettant de connaître précisément les zones de pêche des chalutiers de petite taille, travaillant à proximité des ports bigoudens*. Ils ne sont pas tenus de remplir de "logbooks", et rares sont les patrons qui remplissent des carnets personnels. Les enquêtes sont le seul moyen de renseignement. Une méthodologie a déjà été mise au point grâce à l'étude des zones d'activité de la flottille de chalutiers côtiers du Guilvinec en 1988 (Pichon, 1988).

## 1 - La cartographie des zones côtières

Le point de départ de l'étude des modes de pêche côtiers est la cartographie de l'ensemble des zones exploitées. Comme pour la flottille hauturière, il faut d'abord *établir une carte toponymique afin de décoder les renseignements obtenus sur les lieux d'activité de chaque navire.*

Ces chalutiers n'ont pas la possibilité de s'éloigner de leur port d'attache car ils sortent pour moins de 16 heures. Les différents secteurs de la zone exploitée par les côtiers bigoudens ne sont pas indifféremment fréquentés par les chalutiers de tous les ports. A l'ouest de la zone, on observe surtout des chalutiers de Saint-Guérolé, à l'est des Glénan, il n'y a que des Loctudistes et des Lesconilois, la partie centrale est exploitée spécialement par des Guilvinistes et des Lesconilois. Les renseignements nécessaires à l'établissement d'une carte des zones de pêche doivent être recherchés dans les quatre ports. J'ai pu obtenir les plans de pêche de chalutiers de Loctudy (2), de Lesconil (1), du Guilvinec (2), de Saint-Guérolé (1). Reportés sur une carte en coordonnées Toran, les trafics donnent une première idée de la localisation des lieux de pêche. Mais *l'essentiel consiste à repérer les limites de la zone chalutable*, et il est difficile de les déterminer de cette façon. J'ai donc eu recours à une autre technique. J'ai demandé à des patrons de côtiers de *schématiser leur propre secteur de pêche en figurant leurs limites et les parages inexploitable*s. Par recoupement avec les trafics dont les positions géographiques sont précises et pour la partie occidentale de la zone, avec la carte sédimentologique "Pont-Croix", établie sous la direction de A. Saint-Requier en 1969 et publiée par le B.R.G.M. (Bureau des Recherches Géologiques et Minières), qui révèle précisément les positions des parages rocheux (inexploitable)s, j'ai pu établir une carte toponymique du secteur exploité par les côtiers bigoudens (fig. 28, p 96). Des secteurs très localisés, exploités par un nombre limité de navires et que les patrons tiennent à garder secrets, n'ont pas été représentés car je n'ai pas pu obtenir de renseignements précis sur leur localisation. Cet inconvénient n'est pas trop préjudiciable car ces parages ne représentent qu'une faible part de la superficie totale exploitée et les navires qui les fréquentent sont très minoritaires.

## 2 - Moyens d'analyse des modes de pêche côtiers

Pour permettre une analyse synthétique des différents comportements des pêcheurs côtiers, il faut réaliser une typologie comparable à celle qui a permis de classer les navires hauturiers, fondée sur les différences de zones de pêche. Mais, comme je l'ai déjà dit, il n'existe pas de source écrite officielle de renseignements fiables. Seules des enquêtes peuvent permettre de connaître les lieux d'activité de chaque côtier bigouden. Les patrons-pêcheurs sont bien sûr les plus aptes à fournir des informations sur leur secteur d'activité, mais étant en mer toute la semaine, ils sont souvent difficiles à joindre et mal disposés à subir de longs entretiens lorsqu'ils sont à terre. Aussi, des enquêtes complémentaires sont indispensables. Les techniciens de l'IFREMER, basés à Loctudy, au Guilvinec et à Saint-Guérolé sont capables de fournir des informations, même confidentielles sur l'activité des chalutiers. Les patrons-pêcheurs récemment retraités, disponibles, très expérimentés, souvent heureux de parler de leur métier, ont fourni de précieux renseignements, particulièrement sur les différentes étapes de l'exploitation de la zone septentrionale de la "Grande Vasière", sur la nature des fonds, sur l'apparition des modes de pêche, remplaçant ainsi les carnets de bord personnels, presque inexistantes sur les côtiers.

La typologie des chalutiers côtiers est réalisée sans plus de recherches, tant les comportements sont contrastés. *Les zones de pêche de tous les navires sont localisées directement*, sans l'intermédiaire de "logbooks". La fréquentation d'un type particulier de zone détermine l'appartenance à une classe : une catégorie de navires est définie par l'exploitation des fonds durs d'"Ar Vein" ou de "Karreg Jean" ; une autre par celle des secteurs francs du large ("Mez ar Vein", le "Sud-Est de Karreg Jean") ; une troisième par la fréquentation exclusive des zones proches et franches (le "Petit Banc", "Les Sables", ou les "Courreaux des Glénan").

L'élaboration de cette typologie semble suivre une méthode moins rigoureuse que celle des chalutiers hauturiers ; à la différence de celle-ci, la technique de classement des côtiers ne repose pas sur l'observation d'une situation ponctuelle mais sur *l'étude des habitudes de pêche* ; elle est donc peut-être plus fiable.

En plus des renseignements obtenus grâce à des méthodes de recherche bien définies ("logbooks", carnets de bord personnels, enquêtes systématiques), mon étude repose sur des contacts fréquents

avec les professionnels bigoudens. Nombre de renseignements ont été obtenus lors d'entretiens informels sur les quais ou à bord des navires.

Les campagnes de pêche que j'ai effectuées sur les chalutiers hauturiers et côtiers, m'ont permis de mieux comprendre le rôle de chacun à bord, d'appréhender l'influence de l'encadrement sociologique sur les décisions prises par le patron. J'espère aussi que ces contacts et ces marées, s'ils ne m'ont pas toujours apporté d'informations essentielles, m'auront permis de donner à cette étude un ton particulier, de transmettre une "réalité de terrain".

#### **IV - LES INFORMATIONS CONCERNANT LES ENTREPRISES ET LES PRODUCTIONS**

L'exploitation des chalutiers bigoudens se fait dans le cadre d'entreprises artisanales car la majorité d'entre eux sont commandés par leurs propriétaires ; mais les moyens investis pour leur acquisition, pour leur fonctionnement sont ceux d'entreprises industrielles. Un navire de 22 m neuf coûte en moyenne 8 millions de francs, un train de pêche peut revenir à 120 000 F, la valeur moyenne d'un sondeur vidéo-couleur est de 50 000 F. Les armements sont guidés principalement par un souci de rentabilité, aussi chaque zone est-elle fréquentée par un type particulier de navires. Il est donc nécessaire de considérer les contraintes économiques, de connaître les conditions de rentabilité des armements et d'examiner les caractéristiques techniques des chalutiers appartenant à chaque classe. La mention de ces différents paramètres donne les conditions de mise en oeuvre de chaque stratégie et les résultats moyens que l'on peut escompter.

#### **A - LES DONNEES TECHNIQUES ET HUMAINES**

##### **1 - Les données techniques**

La taille des navires et leur force motrice doivent être adaptées aux zones de pêche choisies : les secteurs éloignés ne peuvent être fréquentés que par des navires de grande taille, et les fonds durs ne sont exploitables que par des chalutiers puissants. Ces particularités techniques doivent être aussi compatibles avec les revenus de

l'armement, car elles font varier les coûts de production. L'âge des navires et le type de matériel employé peuvent révéler le niveau de modernisme de la flottille pratiquant un type de pêche particulier et sa capacité de développement.

A partir des fichiers comprenant la liste nominative des navires, leur force motrice, leur taille, leur date de lancement, j'ai pu réaliser la description des chalutiers pratiquant chaque mode de pêche.

Les caractéristiques du train de pêche utilisé sont moins faciles à découvrir. Les patrons doivent théoriquement noter les références de l'engin utilisé à chaque trait sur leur "logbook", mais dans la plupart des cas, il n'est fait mention que des dimensions du chalut. Ces renseignements obtenus en même temps que ceux concernant les zones de pêche, doivent être complétés par des enquêtes sur le terrain pour déterminer précisément les caractéristiques des chaluts, mais ils ne sont souvent distincts les uns des autres que par quelques détails techniques que j'ai négligés pour ne répertorier que les grands types d'engins (chaluts "irlandais", "jumeaux", à "moyenne ouverture verticale ...") et essayer de juger de leur adaptation au type de pêche pratiquée, aux espèces-cibles.

## **2 - Les données humaines**

Les statistiques concernant les équipages ont été plus difficiles à obtenir, car les fichiers nominatifs des inscrits maritimes, protégés par la loi "Informatique et Liberté", sont gérés par les Affaires Maritimes. Pourtant, l'âge du patron, le nombre de marins embarqués sont des données qui apportent des informations sur l'avenir des stratégies de pêche observées, sur la nature du travail pratiqué. Lorsqu'un mode de pêche n'intéresse plus que des armateurs proches de la retraite, on peut penser qu'il n'a pas grand avenir. L'importance de l'équipage renseigne sur la masse du travail qu'imposent les différents comportements de pêche.

## **B - LES PRODUCTIONS**

Les données de production par navire m'ont aussi été révélées par les fichiers de la station lorientaise de l'IFREMER. Ces sources de renseignements comprennent, en particulier les tonnages des dix principales espèces produites dans la région pour chaque unité, ainsi que

les chiffres d'affaires annuels réalisés. Ces chiffres permettent surtout de juger de la qualité variable des productions : d'une classe à l'autre, le prix moyen au kilo d'une espèce varie parce que la qualité du glaçage fluctue, que la taille moyenne des produits diffère, ou que les apports sont irréguliers.

On peut mettre en relation les secteurs fréquentés et les productions réalisées en 1988 (pour les hauturiers), en 1990 (pour les côtiers). La comparaison des captures des navires permettent d'opérer des rapprochements entre les différentes classes, d'envisager ou d'exclure des changements de catégorie. Car en fréquentant un type particulier de secteur de pêche, les commandants espèrent produire un tonnage minimum dont ils connaissent à l'avance la composition approximative par espèces.

On peut ainsi, à l'observation détaillée des productions, envisager l'avenir de tel ou tel mode de pêche en fonction de l'évolution des stocks des principales espèces ciblées. Les informations biologiques nécessaires à cette analyse m'ont été fournies par le "Compte rendu d'activité du laboratoire "Ressources Halieutiques" de Lorient en 1989" (Charuau, 1990) qui propose un bilan du niveau d'exploitation des stocks de Mer Celtique et dans le Golfe de Gascogne.

### **C - LES BILANS COMPTABLES DES ENTREPRISES**

Les armements artisanaux sont des entreprises économiques ; ils ont donc des impératifs de rentabilité. L'âge moyen des navires, celui des patrons, les quantités produites par heure de pêche, les chiffres d'affaires, donnent de bons indices de la viabilité des modes de pêche pratiqués, mais seuls les bilans comptables peuvent permettre de rendre compte de l'état de santé des armements et des stratégies qu'ils ont adoptées. Hélas ces documents sont hors de portée, car trop confidentiels. Je n'ai pas eu la possibilité d'examiner les bilans de tous les chalutiers, mais seulement d'un échantillon de la flottille grâce à l'aimable collaboration de M. Andro, responsable d'Info Bretagne Services à Quimper. Cette entreprise réalise chaque année une "Analyse économique par types de métiers" (OBEMAR, 1985-1990). Pour mener à bien ce travail, I.B.S. dispose des bilans comptables d'un échantillon de navires, choisis pour leur taille, et le type de métier qu'ils pratiquent (langoustiniers et poissonniers, hauturiers, semi-hauturiers et côtiers).

Cette classification est différente de celle que j'ai réalisée et les catégories fondées sur les différents comportements de pêche sont inégalement représentées par cet échantillon. Dans certaines classes, j'ai disposé des bilans de tous les navires, dans une autre, de celui d'un seul chalutier et donc dans ce cas d'une mauvaise représentation.

Plutôt que de produire les bilans complets par catégories, j'ai choisi, dans un souci de clarté, de ne faire figurer que quelques éléments de ces documents : le résultat d'exploitation, la part annuelle revenant à chaque homme, et les frais de matériel. Le résultat d'exploitation permet une comparaison des performances de navires techniquement différents, n'appartenant pas à la même classe. C'est la raison pour laquelle ces chiffres sont présentés hors frais financiers, les armements récents devant supporter des remboursements de capital et d'intérêts supérieurs aux entreprises anciennes. La part distribuée annuellement à chaque homme est le seul paramètre chiffré qui rend une stratégie plus attirante pour les marins. Les frais de matériel donnent une idée du dynamisme de l'armateur, de son désir d'optimiser son effort de pêche en utilisant un train de pêche performant.

**CONCLUSION DE LA 2ème PARTIE :  
LES FINALITES DE L'ETUDE**

L'utilisation de nouvelles sources de renseignements permet la réalisation de travaux encore jamais entrepris, qui doivent à la fois intéresser les professionnels qui m'ont permis de les réaliser, être utiles à l'aménagement de la flottille locale dans un contexte particulier de restriction imposée des capacités de production, et enfin servir aux scientifiques chargés de l'étude des pêcheries du Golfe de Gascogne et de la Mer Celtique.

Ainsi, en échange de leur aide précieuse, les pêcheurs ont obtenu des cartes toponymiques des zones de Mer Celtique et du Golfe de Gascogne qui les ont particulièrement intéressés. Outre la curiosité de découvrir la disposition, sur plan, de leurs zones d'activité, ces réalisations permettent à certains jeunes patrons de repérer les lieux de travail de leurs collègues, signalés aux vacances-radio.

Cette étude a aussi pour but la réalisation d'un *diagnostic de la viabilité des différents modes de pêche* observés, afin de permettre une bonne adaptation des politiques d'encadrement des flottilles et de gestion des ressources, au contexte local. L'expertise, pourra révéler l'existence de groupes de navires, pratiquant des stratégies dépassées. Ces classes de chalutiers, appelées à disparaître tôt au tard, pourraient subir sans grandes conséquences, les efforts de restriction des capacités de production. Les politiques de gestion des ressources n'occasionneraient ainsi aucun préjudice aux flottilles les plus dynamiques, sur lesquelles repose l'avenir économique et social du quartier maritime.

Les recherches entreprises pour cette étude doivent aussi apporter une contribution aux travaux déjà réalisés, ou en cours, concernant la gestion des pêcheries de Mer Celtique et du Golfe de Gascogne, dont les principaux spécialistes se trouvent au laboratoire "Ressources Halieutiques" de l'IFREMER. Leurs activités comportent :

- "Une analyse de tous les éléments pour une pêcherie donnée, par espèces, par flottilles et par zones.

- Une synthèse pour intégrer ces éléments dans une vision théorique de la pêcherie et en simuler le fonctionnement en prenant pour base leur agencement" (Charuau, 1990, p. 9).

La phase analytique comprend une approche classique des problèmes de gestion des ressources. Elle consiste, entre autres, en une évaluation des ressources et une fixation de TAC (Total Admissible de Captures).

La phase synthétique fait intervenir des *modèles bio-économiques pour simuler le fonctionnement des pêcheries qui exigent la définition de "métiers" caractérisés par le choix de stratégies particulières*, la division de la pêcherie en zones où s'exerce en priorité l'activité des flottilles, ciblant des groupes d'espèces, qu'il convient de déterminer.

*L'étude géographique de l'espace halieutique des chalutiers bigoudens pourrait contribuer à ce travail, à tous les niveaux. Elle pourrait, par exemple, apporter des éléments de réponse à certaines questions comme : "Pour apprécier l'impact de TAC, il faudra prévoir quelle sera la réaction des pêcheurs face à l'épuisement d'un quota sur une espèce ; la pêche continuera-t-elle au moins pour certains navires, au prix de rejets ?"* (Laurec, Biseau, Charuau, 1989, p. 10).

Cette étude pourrait surtout *servir à une meilleure définition des paramètres de "préférence" et d'"adhérence"*, utilisés dans les modèles bio-économiques. "L'adhérence traduit le poids des habitudes, du passé, et la préférence, la capacité à saisir les opportunités, l'ensemble de ces deux paramètres constituant les bases de la définition d'une stratégie de pêche" (Laurec, Biseau, Charuau, 1989, p. 27). Plus l'adhérence est forte, plus les changements de comportement de pêche des navires sont rares ; au contraire, plus la préférence est élevée et plus les chalutiers ont tendance à effectuer de fréquents changements stratégiques pour choisir les métiers les plus rémunérateurs. La description des comportements de pêche réalisée dans cette étude, se base sur plus de 20 ans d'histoire des stratégies bigoudènes ; elle devrait donc apporter de précieuses informations pour la détermination de ces paramètres.

*Cette étude doit enfin pouvoir servir de référence à quiconque voudrait se documenter sur le chalutage en Pays Bigouden.*

**TROISIEME PARTIE**

**L'ESPACE HALIEUTIQUE**  
**(présentation et technique d'exploitation)**

## **INTRODUCTION**

L'espace halieutique des chalutiers bigoudens comporte deux parties distinctes : celle des hauturiers qui ne fréquentent pas des zones proches de leur port d'attache, car les ressources y sont trop faibles pour en assurer la rentabilité, et celle des côtiers qui ne s'écartent qu'exceptionnellement à plus de 80 milles car ils ne disposent pas des capacités techniques suffisantes.

Cependant, les problèmes posés aux armements par l'exploitation de leurs lieux d'activité, sont souvent comparables du point de vue technique et humain.

### **I - PRESENTATION DES ZONES HAUTURIERE ET COTIERE**

#### **A - PRESENTATION TOPOGRAPHIQUE ET GEOMORPHOLOGIQUE DE LA ZONE EXPLOITEE PAR LES HAUTURIERS BIGOUDENS**

##### **1 - Présentation géographique**

La zone exploitée par la flottille hauturière bigoudène est une vaste aire de 275 000 km<sup>2</sup> comprenant : la Mer Celtique, la partie occidentale de la Manche, le nord du Golfe de Gascogne et quelques secteurs de l'Ouest-Irlande.

Elle s'étend vers l'ouest jusqu'à 200 milles du Cap Caval (fig. 24, p. 88). L'Ouest de la Petite Sole" est le secteur exploité par les Bigoudens, le plus éloigné d'un abri. "Toul Marie Louise", le "Potager", "Mez ar Vein", "Karreg Jean", sont à 4 heures de route des ports, les petits hauturiers y côtoient les chalutiers côtiers. Le Banc de Melville,



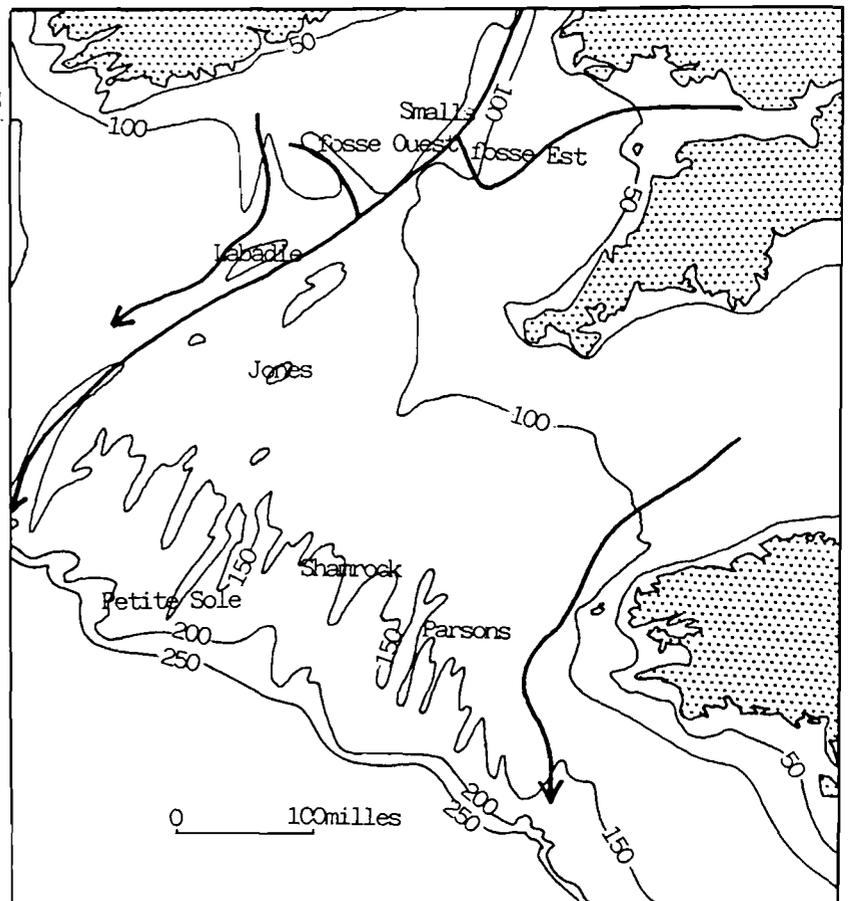
entre Jones Bank et la Petite Sole, est exploité essentiellement par des Concarnois. Les navires du quartier du Guilvinec ne s'y rendent qu'exceptionnellement. Plus au nord, on atteint "l'Ermitage", le point le plus méridional de la zone langoustinière de Mer Celtique, qui s'étend au nord-ouest jusqu'à "Galley" et "Baltimore" et au nord jusqu'à "Minehead". La fosse de Smalls limitée au nord-est par la "Bouée Radar", au nord-ouest par la "Hauteur Nord-Ouest de Smalls", au sud-ouest par la "Fosse Ouest de Smalls" et au sud-est par la "Grande Carcasse", constitue la seconde aire langoustinière de Mer Celtique. Les zones de l'Ouest-Irlande, Porcupine et les "Fosses des îles Arran", sont aussi exploitées pour la langoustine. "Tuskar", la "Chaloupe", l'"Ouest-Bishop", le "Sud-Newlin", la "Baie de Falmouth", la Manche, l'"Ouest de la Petite Sole", le "Sud du Trépied", sont les secteurs limitrophes de la grande zone poissonnière exploitée par les Bigoudens.

## 2 - Présentation topographique

La profondeur moyenne se situe entre 100 m et 200 m (fig. 25, p. 89). Le plateau continental descend en pente douce vers le sud-ouest jusqu'à un premier talus, d'une cinquantaine de mètres de commandement, limitant au sud les grands bancs de la Mer Celtique.

BATHYMETRIE DES ZONES EXPLOITEES PAR LES  
HAUTURIERS BIGOUDENS  
(d'après J.P.PINOT, 1969, p 36)

↪ vallées immergées  
figure 25



Plus vers le sud-ouest, on trouve une plaine comprise entre 150 m et 200 m de profondeur dont la frontière méridionale est l'accroissement du plateau continental. Les profondeurs maximum atteintes par les trains de pêche bigoudens, aux accroissements de la Mer Celtique, de l'Ouest-Irlande ou du nord du Golfe de Gascogne, sont voisines de 400 m. Au nord-est, à l'entrée de la Manche et au nord de la Cornouailles, la topographie est peu marquée : les chalutiers travaillent sur des terrains situés à environ 100 m de profondeur. Au centre de la Mer Celtique, quelques bancs dominent la plaine vallonnée au relief doux.

### **3 - Description géomorphologique**

*La géomorphologie explique les caractéristiques topographiques.* L'épaisseur de la couche sédimentaire meuble augmente vers le sud-ouest. Près des côtes, elle est souvent très faible : des chenaux comblés en partie de sables coquilliers, de galets et par endroits, de vases, traversent les zones rocheuses. Plus au large, la nappe sédimentaire est modelée par deux agents principaux : les grandes houles de nord-ouest, et les courants de jusant. Leur action est plus ou moins marquée selon les zones.

Les houles de nord-ouest n'atteignent que la partie sud-ouest de la Mer Celtique. Par frottement sur le fond, elles ont créé les grands bancs, perpendiculaires à leur course. Hauts de 50 m, larges d'une dizaine de kilomètres par endroits, ils sont longs de cinquante kilomètres. Les plaines en contrebas, sont couvertes d'éléments grossiers qui n'ont pas pu être pris en charge, ou qui sont tombés du plateau au nord-est. Le sommet de ces buttes est composé de sables coquilliers ou fins, facilement mis en mouvement.

Les courants de jusant agissent surtout dans la partie orientale de la zone, à l'entrée de la Manche, et dans une moindre mesure, à l'entrée du chenal de Bristol, au nord de la Cornouailles.

Dans ces parages, la couche de sédiments meubles est décapée et entraînée, en trains de ridins serrés vers le sud-ouest. Par endroits, la roche sous-jacente apparaît ; ailleurs seuls les éléments grossiers subsistent.

Le nord et le centre de la Mer Celtique, les accroissements du plateau continental, sont abrités de ces agents de modelage. Le relief, dans ces secteurs est hérité des formations émergées, datant des périodes glaciaires quaternaires. Le calme relatif qui y règne favorise la

NATURE DES FONDS EXPLOITÉS PAR LES HAUTURIERS BIGOUDENS

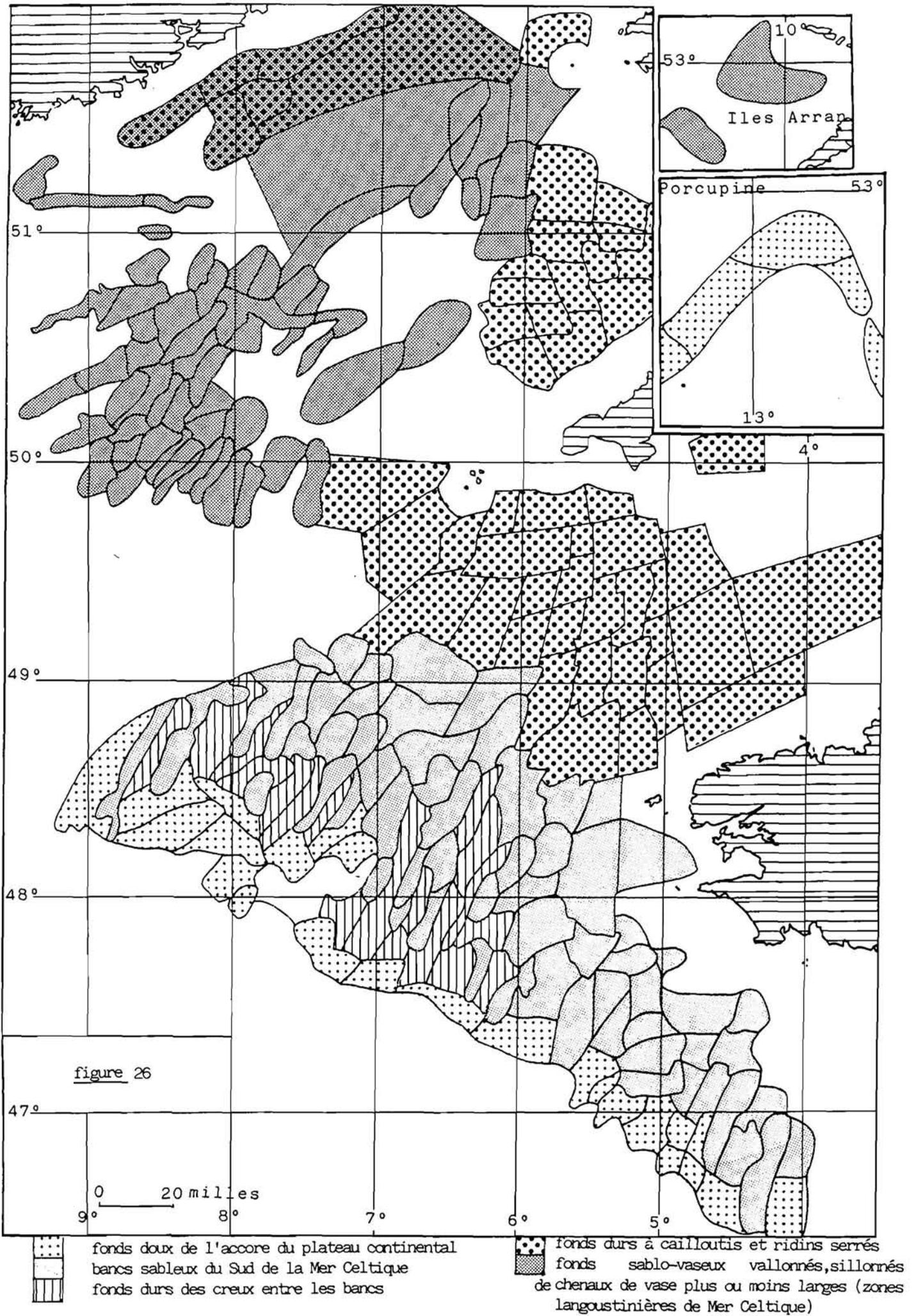


figure 26

fonds doux de l'accore du plateau continental  
 bancs sableux du Sud de la Mer Celtique  
 fonds durs des creux entre les bancs

fonds durs à cailloutis et ridins serrés  
 fonds sablo-vaseux vallonnés, sillonnés  
 de chenaux de vase plus ou moins larges (zones  
 langoustinières de Mer Celtique)

sédimentation des éléments fins terrigènes, qui se déposent dans les plaines et surtout dans les vallées.

Aux accidents naturels qui influencent les conditions de chalutage, viennent s'ajouter de nombreuses épaves qui gisent sur le fond : la zone est ouverte sur l'océan et reçoit les perturbations atlantiques en provenance de l'ouest et du sud-ouest. Elles ont été, dans le passé, la cause de nombreux naufrages. Le secteur a aussi été le théâtre de multiples combats navals pendant les siècles passés. Aujourd'hui, il arrive que certains des nombreux cargos qui traversent la zone à longueur d'année, y perdent une partie de leur cargaison. Les conteneurs, les ancres, les ferrailles diverses tombées à l'eau constituent autant d'obstacles supplémentaires, non répertoriés et très dangereux pour les trains de pêche.

Sur l'ensemble de la zone, on observe *une grande diversité de faciès topographiques et géomorphologiques et son corollaire : des conditions variables de chalutage*. On peut classer les secteurs de pêche en trois groupes distincts (fig. 27, p 93).

Réputés pour leurs difficultés d'exploitation, l'entrée de la Manche, le Chenal de Bristol, les secteurs côtiers de Sud-Irlande, le sud de la "Fosse Ouest de Smalls", n'ont pourtant pas les mêmes profils.

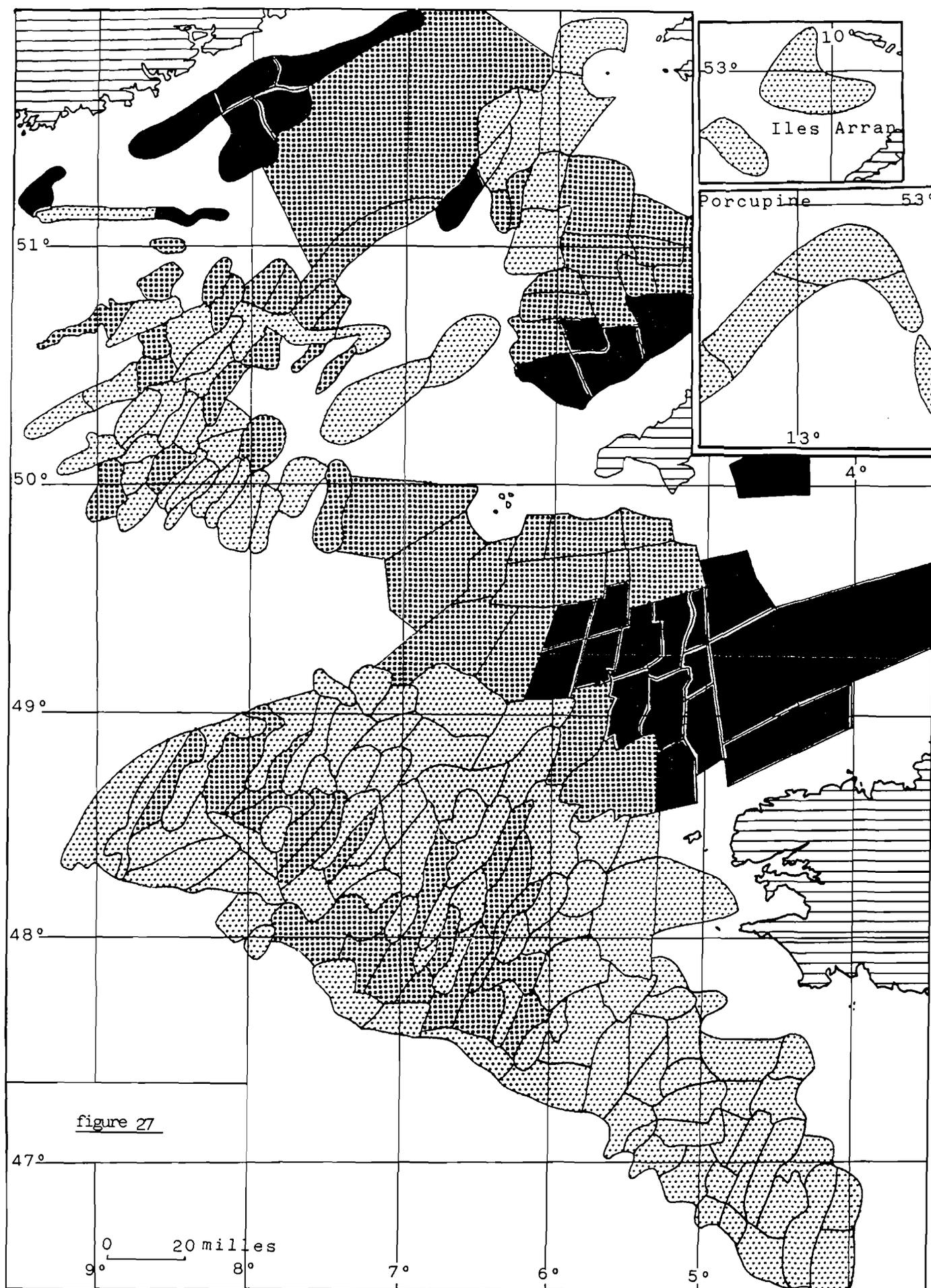
Les parages de la Cornouailles, de la "Fosse de l'île Vierge" ou de la "Bouée Nord-Est du Rail d'Ouessant", sont très mouvementés. Il n'existe pas, à l'intérieur de ces zones, de secteurs francs propices à l'utilisation de grands chaluts, ou de filets à petit maillage sur le ventre et les ailes. La pratique d'une pêche spécialisée dans les espèces benthiques est impossible. Les croches y sont nombreuses, les avaries fréquentes. L'exploitation de ces lieux d'activité nécessite une main d'oeuvre qualifiée et abondante, et une force motrice capable de tracter un train de pêche lourd sur un profil accidenté.

Au sud de l'Irlande, au sud de la "Fosse Ouest de Smalls", il est aussi difficile de chaluter, mais les conditions sont différentes.

Les secteurs fréquentés se présentent sous la forme de chenaux de vase. Lorsque le navire reste sur le trafic, le travail n'est pas particulièrement compliqué. Les chalutiers exploitent des biotopes à langoustine ; il s'agit de substrats vaseux relativement francs. Mais il est difficile de garder en permanence une position parfaite. Ces "vinajennou" (venelles en breton) sont si étroites qu'à certains endroits deux navires ne peuvent s'y croiser. Si le chalutier s'écarte de la route idéale, cela

## CONSEQUENCES DE LA NATURE DES FONDS SUR LES DIFFICULTES D'EXPLOITATION

## DES ZONES DE PECHE DES CHALUTIERS HAUTURIERS BIGOUDENS



J. Pichon 1989

- exploitation difficile
- exploitation assez difficile  
(la nature des fonds empêche l'usage de grands chaluts)
- zones franches

occasionne fatalement des avaries sur le chalut, car ces engins, conçus pour la pêche à la langoustine, sont composés de filets à petites mailles mal adaptés aux fonds caillouteux des interfluves. L'équipage des chalutiers fréquentant assidûment ces parages, doit être composé de marins expérimentés, capables de réparer le matériel de pêche rapidement et d'un patron très compétent ayant une bonne connaissance de ces chenaux.

Les bancs de l'Ouest-Bretagne, la majorité des secteurs entre Labadie et Jones, l'est de Smalls, l'accore du plateau continental sont réputés pour être francs. Il s'agit d'étendues sablo-vaseuses homogènes, dont la plupart des croches sont déjà répertoriées. Ces secteurs ont une topographie nettement marquée. Les isobathes resserrées permettent une bonne localisation des trafics. Ces zones sont surtout exploitées pour la pêche d'espèces benthiques (au nord, la langoustine, au sud, la baudroie). L'usage de grands chaluts est possible sur ces fonds doux.

La géomorphologie des secteurs dont "l'exploitation est assez difficile" (fig. 27, p.93) est très variable. Les parages de Labadie, durs à exploiter par les spécialistes de l'est de Smalls, sont francs pour les navires travaillant en Manche. La caractéristique commune à toutes ces zones, est l'usage exclusif de chaluts de petite ou moyenne dimensions.

## **B - PRESENTATION GEOGRAPHIQUE ET GEOMORPHOLOGIQUE DE LA ZONE EXPLOITEE PAR LES COTIERS BIGOUDENS**

### **1 - Présentation géographique (fig. 28, p 95)**

Les lieux de pêche des navires côtiers des ports bigoudens sont compris entre 3° 30' et 5° 10' de longitude et entre 47° 10' et 48° de latitude nord. Le secteur commence au-delà de la plateforme à écueils, au large des côtes bigoudènes et s'étend, au large des Glénan, jusqu'à 40 milles, à l'ouest de Penmarch, au sud et au sud-est de Lesconil.

La plupart des navires sortent pour la journée et disposent, dans le meilleur des cas, en été, de 18 heures pour se rendre sur les lieux de pêche, effectuer jusqu'à six traits de chalut et rentrer au Guilvinec, à Lesconil, à Saint Guénolé, à Loctudy, pour la vente qui a lieu entre 17 heures et 18 heures 30, sous les criées. En été, certains d'entre eux quittent le port vers 2 heures le matin, pour que leur chalut soit opérationnel juste avant le lever du jour, au moment où la langoustine sortie des terriers pour se nourrir, est la plus vulnérable. Ce sont donc



les horaires qui déterminent en partie l'accessibilité des zones de pêche : au-delà de quatre heures de route du port, la marée journalière n'est plus rentable. Cela implique que le nord-ouest de la zone est surtout exploité par les Penmarchais, l'ouest par les Guilvinistes et les Penmarchais, le sud, l'est et le sud-est par les Lesconilois et les Loctudistes. Les chalutiers côtiers qui exploitent des zones plus au large, situées au-delà des lieux de pêche traditionnels, peu distinctes de celles des hauturiers, partent pour des marées de plusieurs jours.

## 2 - Description géomorphologique

Le secteur est situé à une profondeur de 40 m en Baie d'Audierne et il descend jusqu'à - 130 m dans sa partie sud-ouest. Cette dénivellation témoigne de la diversité morphologique de cette partie septentrionale et occidentale de la "Grande Vasière". On peut y distinguer cinq ensembles.

- *L'avant-côte rocheuse* qui est orientée nord-ouest, sud-est et s'élargit vers l'est, domine une plaine sablo-vaseuse plus ou moins éloignée des côtes - proche de Saint-Guérolé éloignée de Loctudy. Ce secteur constitue la pêcherie de langoustine la plus accessible. Il est très étroit à l'ouest, au "Foulen" (l'entonnoir en breton) et s'élargit vers le sud-est sur le "Petit Banc", "Ar Zabben" (le banc de sable en breton), les "Crocs", le "Circuit 2 et 42". Il s'agit d'une vaste zone au relief doux, parsemée d'épaves et de roches franches, aux positions bien définies dont l'exploitation ne pose aucun problème.

- *Au nord-ouest de "Bigorn"* (le coquillage en breton), *au nord du "Trou de Vase"*, *au nord-est d'"Ar Zabben"*, *à l'est des Gléan*, les taux de pélite diminuent au point de rendre impossible la survie de la langoustine. Ces secteurs ne sont pas, pour autant, délaissés. A cause de leur proximité, ils servent souvent, par mauvais temps, de zone de repli aux navires les plus petits. Ils sont aussi utilisés par des chalutiers plus importants, à l'époque où la langoustine est rare.

Au sud-ouest de l'île de Sein, le "Cafarnao" constitue une zone secondaire de la pêche du poisson, que son éloignement et les conditions difficiles de fond réservent aux chalutiers côtiers puissants, armés de chaluts particuliers.

- *Le "Trou de l'Enfer"*, *le "Toul Don"*, *l'"Economique"*, *les "Petits Trous"* à l'ouest, *"Menez Kêi"*, *le "Vapeur 42"*, *le "Ratier"*, le

"Bouton", "Karreg Phare" à l'est, constituent des zones privilégiées de pêche de la langoustine. On y trouve, à l'aplomb des roches, dans les "flanken", de très forts taux de péliste (50 % à 80 %), d'où le nom breton de ces anses ("flank" signifie vase). Pour exploiter efficacement ces secteurs, les navires suivent des trafics très précis qui longent au plus près les roches limitrophes. Il existe de nombreux chenaux menant d'une anse à l'autre, souvent difficiles à suivre, dont l'exploitation demande une grande expérience et une très bonne connaissance du terrain. Seuls les chenaux principaux sont représentés sur la figure 28 (p 95). Certains patrons sont capables de passer directement de l'"Economique" au "Toul ar Ratig", du "Trou du Krap" au "Bouton", ou du "Toul E Bis" au "Raymond", sans utiliser un train de pêche adaptés aux fonds durs.

- Au sud, à l'ouest, au nord du "Toul Don" et au "Purgatoire", les taux de péliste diminuent, progressivement, la granulométrie devient moins homogène. Les pourcentages de galets et le nombre de croches augmentent jusqu'à rendre le chalutage difficile. Au sud du "Trou de l'Enfer", une zone de trous de vase, très riches en langoustine, de cordons de galets, de chicots rocheux tertiaires s'étale sur 40 milles. Vers le sud-est, on trouve à "Karreg Jean" et à la "Roche Nord", des fonds de même nature. Ces secteurs sont parcourus par de nombreux chenaux. Hors de ces passages l'exploitation de ces zones est presque impossible pour la plupart des bateaux. Les croches y sont si nombreuses qu'il est difficile de les repérer. D'un jour à l'autre, les conditions de chalutage peuvent varier : aux périodes d'engraissement de la vasière, succèdent des démaigrissements provoqués par les tempêtes et des obstacles jusqu'alors enfouis se trouvent libérés de leur couverture sédimentaire. L'exploitation de ces parages nécessite une force motrice importante et le recours à des trains de pêche adaptés.

- Au sud-ouest, s'étend un paysage de ridins, de rubans de sable peu marqués, de formes subaériennes héritées. Seules les vallées submergées, orientées nord-sud, ont des taux de péliste suffisants pour permettre le développement de la langoustine ("Cayenne"), mais les interfluves sont suffisamment riches en poisson pour justifier leur exploitation par les plus gros des chalutiers côtiers.

Qu'ils soient côtiers ou hauturiers, les chalutiers doivent adapter leurs moyens techniques à la nature des fonds et aux espèces qu'ils ciblent.

**C - LE COMPLEXE BIOGEOGRAPHIQUE EXPLOITE PAR LES  
CHALUTIERS BIGOUDENS ET LES SPECIALITES PORTUAIRES**

Si l'activité de pêche s'est développée dans la région, c'est en grande partie parce qu'il existait, à proximité, des stocks importants de poisson. La renaissance de cette industrie au XIXe siècle s'est produite grâce à la sardine et au maquereau ; plus tard, avant la seconde guerre mondiale, le chalut à panneaux a été introduit parce qu'il permettait d'exploiter efficacement les stocks de merlu de la "Grande Vasière", et la flotte hauturière a prospéré grâce à la richesse des eaux de la Mer Celtique et du Golfe de Gascogne.

Aujourd'hui encore, ces parages sont les zones privilégiées de capture de nombreuses espèces à forte valeur marchande.

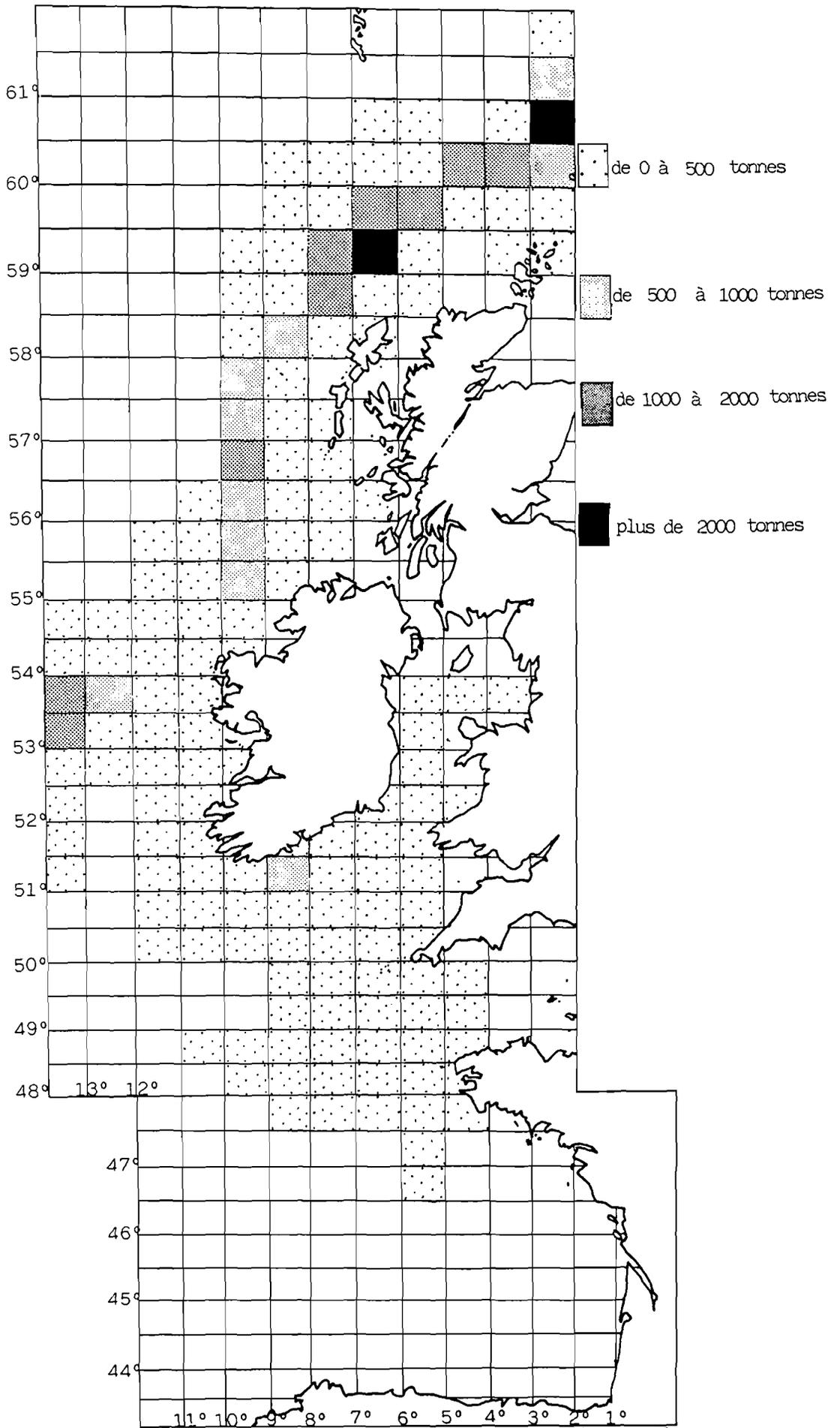
**1 - Le complexe biogéographique exploité par les Bigoudens`**

Il s'agit d'un complexe biogéographique particulier. C'est ici que sont pêchés les plus gros tonnages français de langoustine, de baudroie, de cardine, de sole, de merlu, de raie fleurie, de morue, qui sont les principales cibles des pêcheurs artisans. Par contre, d'autres espèces, comme le lieu noir, sont produites essentiellement au nord du 53ème parallèle, hors de cette zone (fig. 29, p`99).

Il n'y a pas de pêcherie chalutière monospécifique en Mer Celtique ou dans le Golfe, la plupart des espèces ciblées par les Bigoudens sont capturées en association, mais il existe quand même des secteurs favorables à la pêche de chacune d'elles.

- Au sud de la Mer Celtique, on observe les principales pêcheries de raie fleurie et de baudroie (fig. 30 et 31, pp 100 et 101).
- Les secteurs de production de la sole et du merlu sont bien concentrés dans le Golfe de Gascogne (fig. 32 et 33, pp 102 et 103).
- La morue se pêche à l'est et au centre de la Mer Celtique (fig. 34, p 104).
- La langoustine a deux principales zones de capture : l'une au centre de la Mer Celtique, l'autre au nord du Golfe de Gascogne ; et trois zones secondaires : à l'ouest de l'Irlande, à l'ouest de la Cornouailles, au sud du 47ème parallèle (fig. 35, p 106).
- Les principales zones de capture de la cardine sont situées sur les secteurs de pêche de la langoustine et de la baudroie (fig.36, p105).

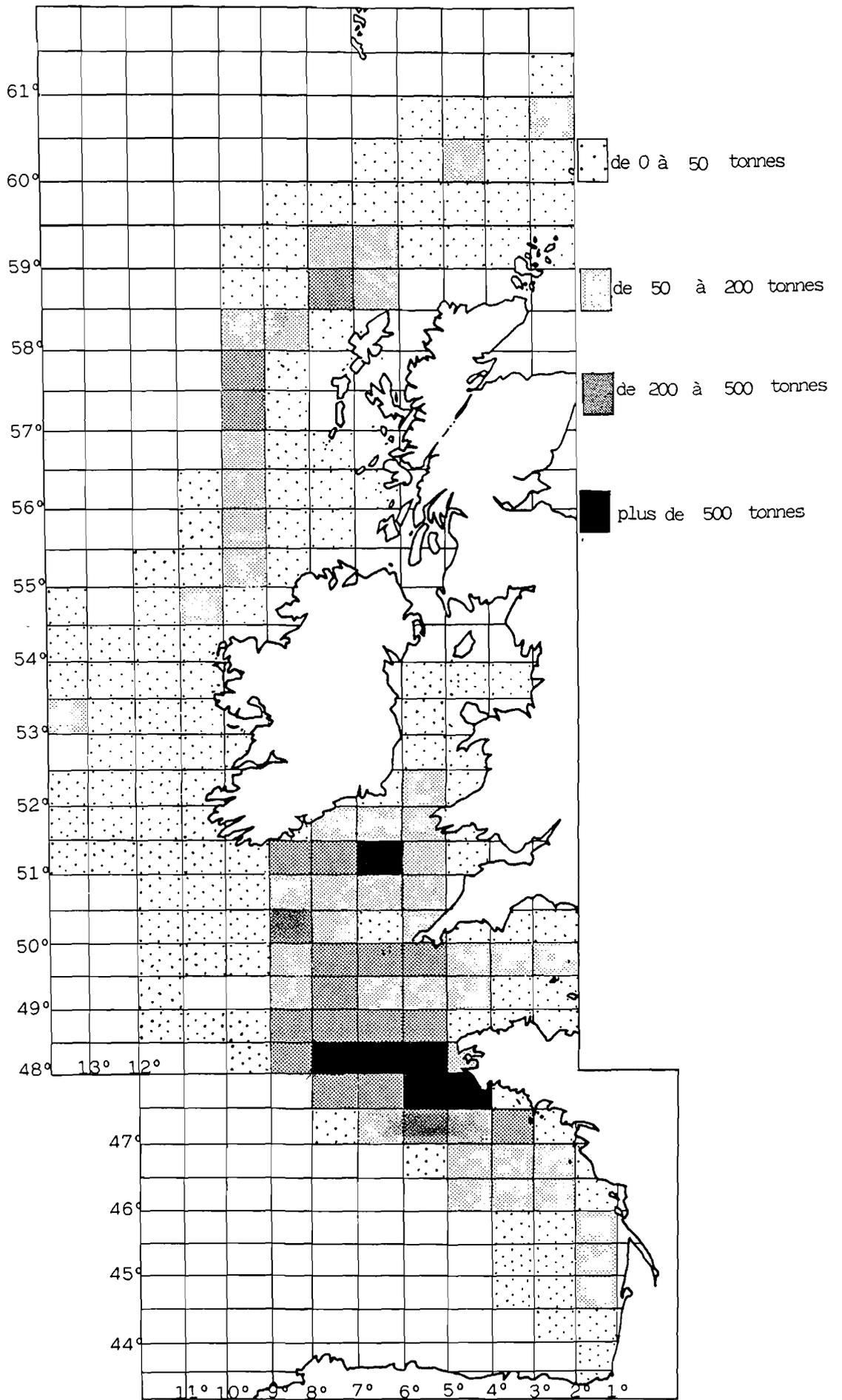
ZONES DES CAPTURES FRANCAISES DE LIEU NOIR EN ATLANTIQUE EN 1989

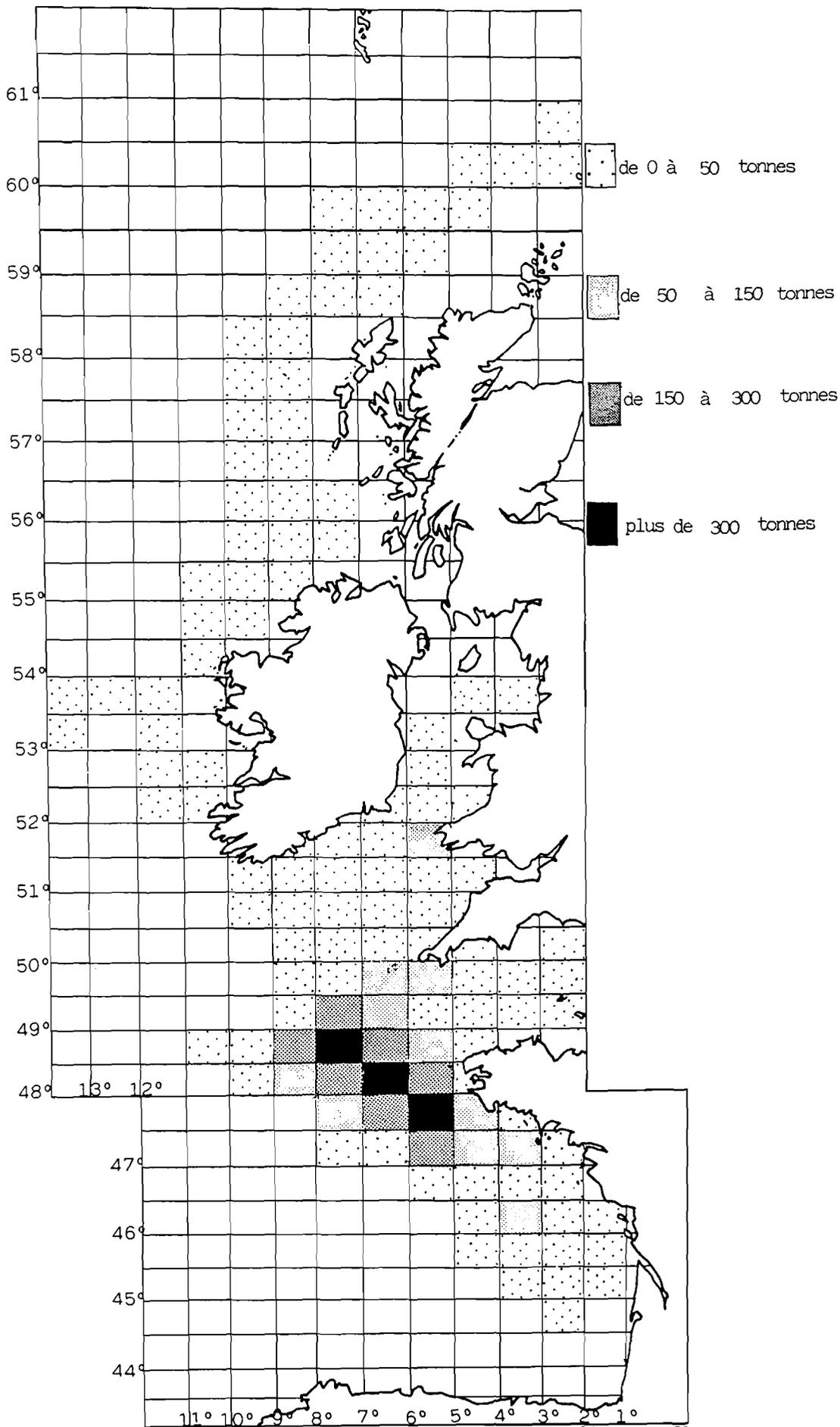


source: IFREMER 91

figure: 29

ZONES DES CAPTURES FRANCAISES DE BAUDROIE EN ATLANTIQUE EN 1989

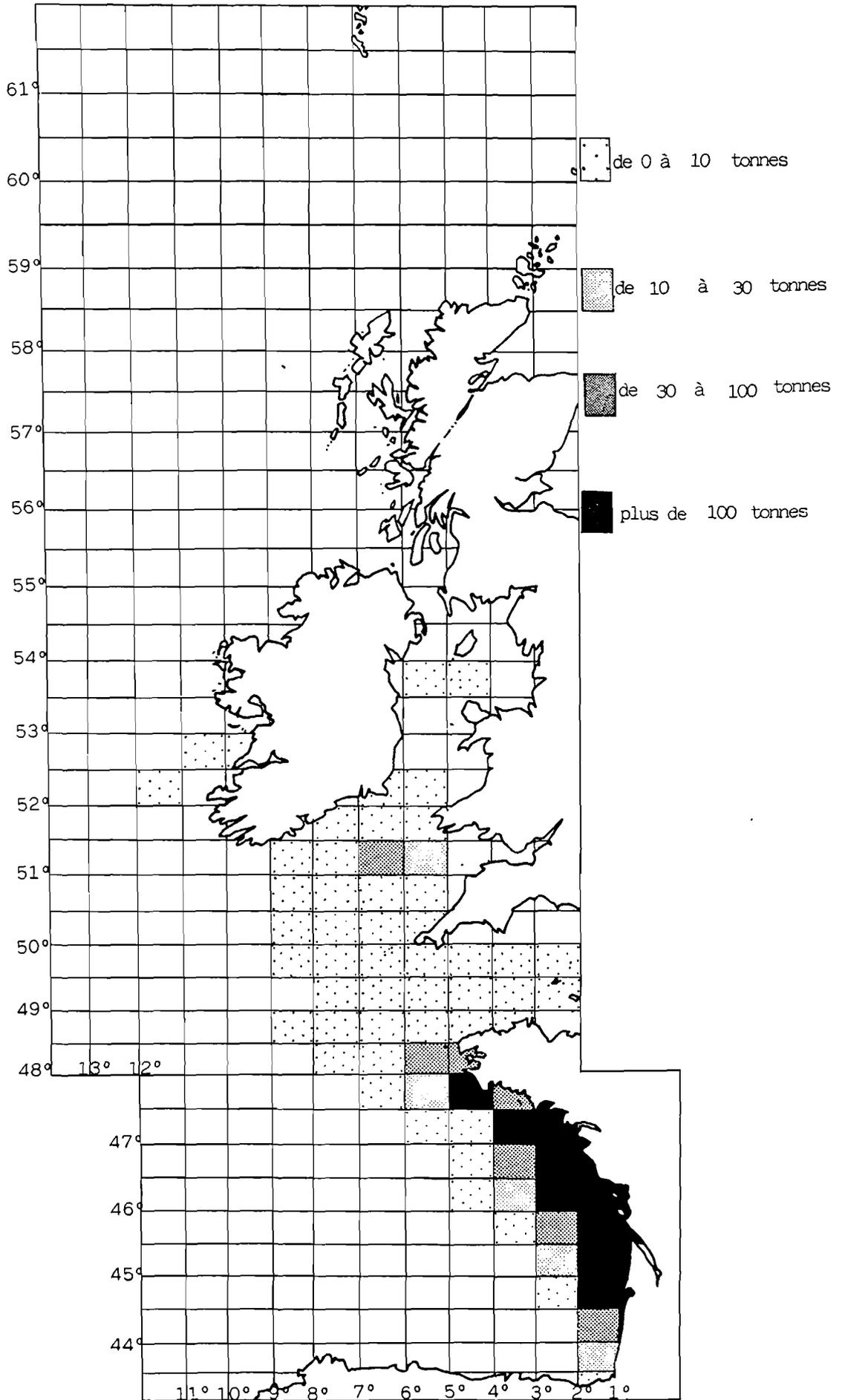




source: IFREMER 91

figure: 31

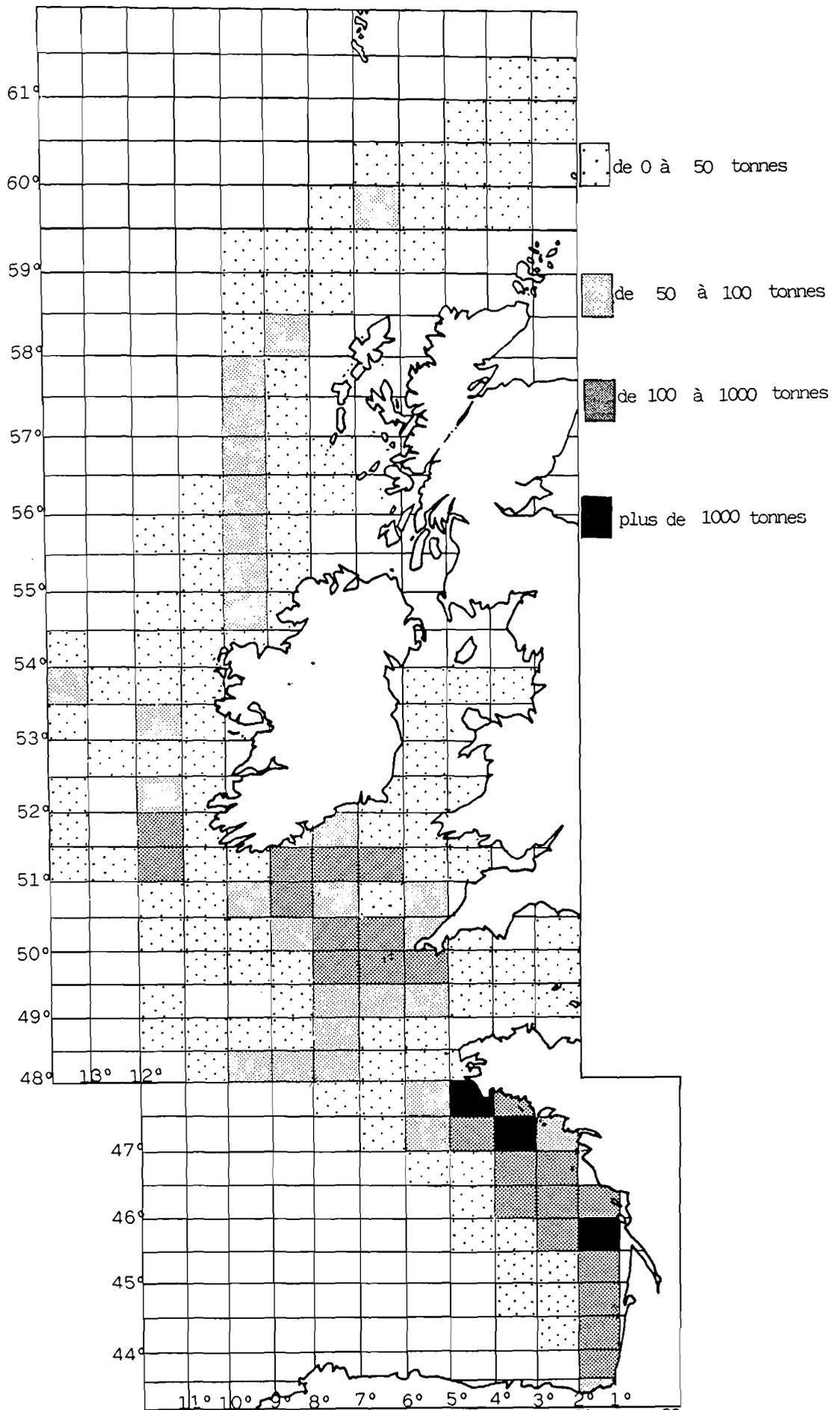
ZONES DES CAPTURES FRANCAISES DE SOLE EN ATLANTIQUE EN 1989



source: IFREMER 91

figure: 32

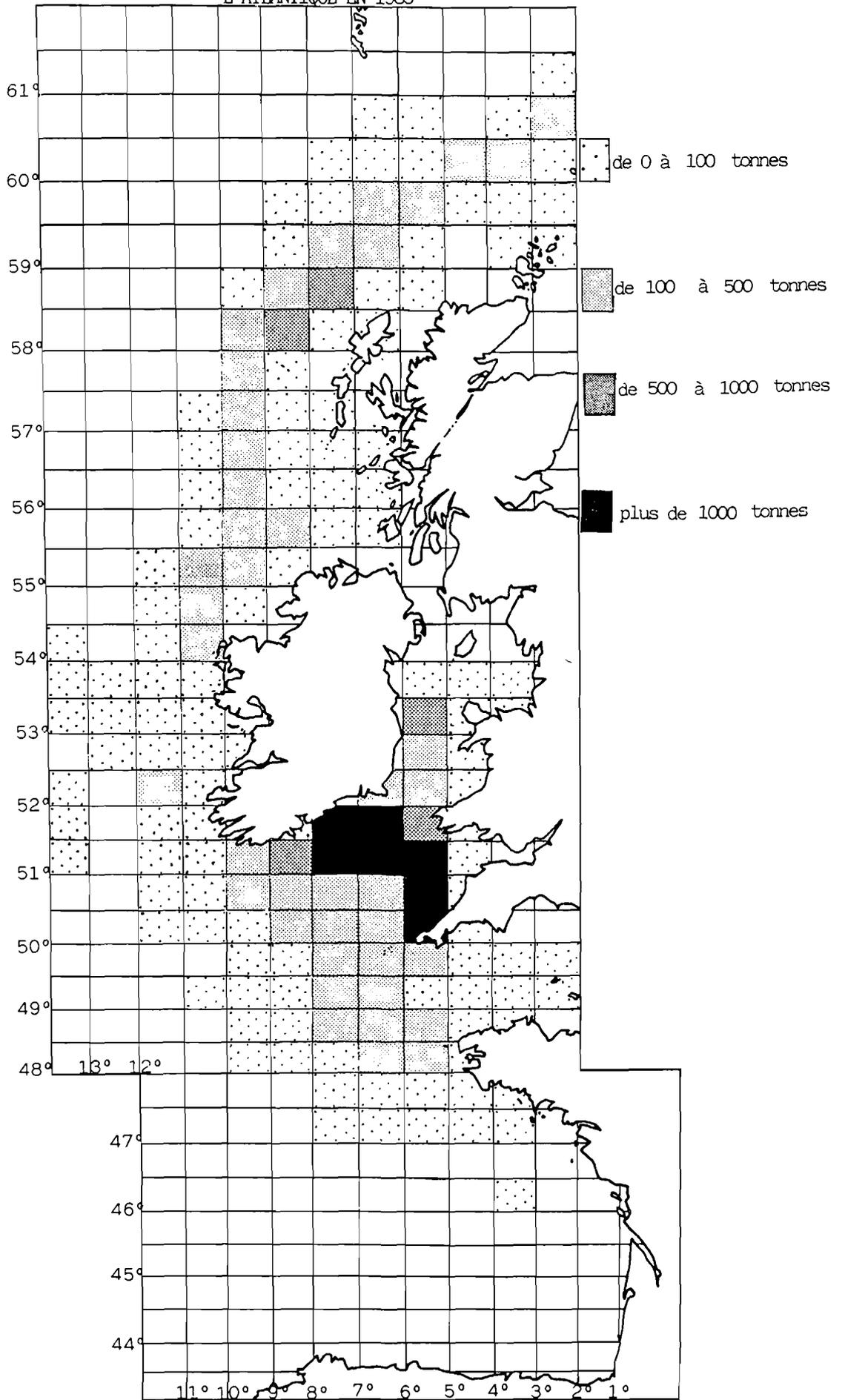
ZONES DES CAPTURES FRANCAISES DE MERLU EN ATLANTIQUE EN 1989



source: IFREMER 91

figure: 33

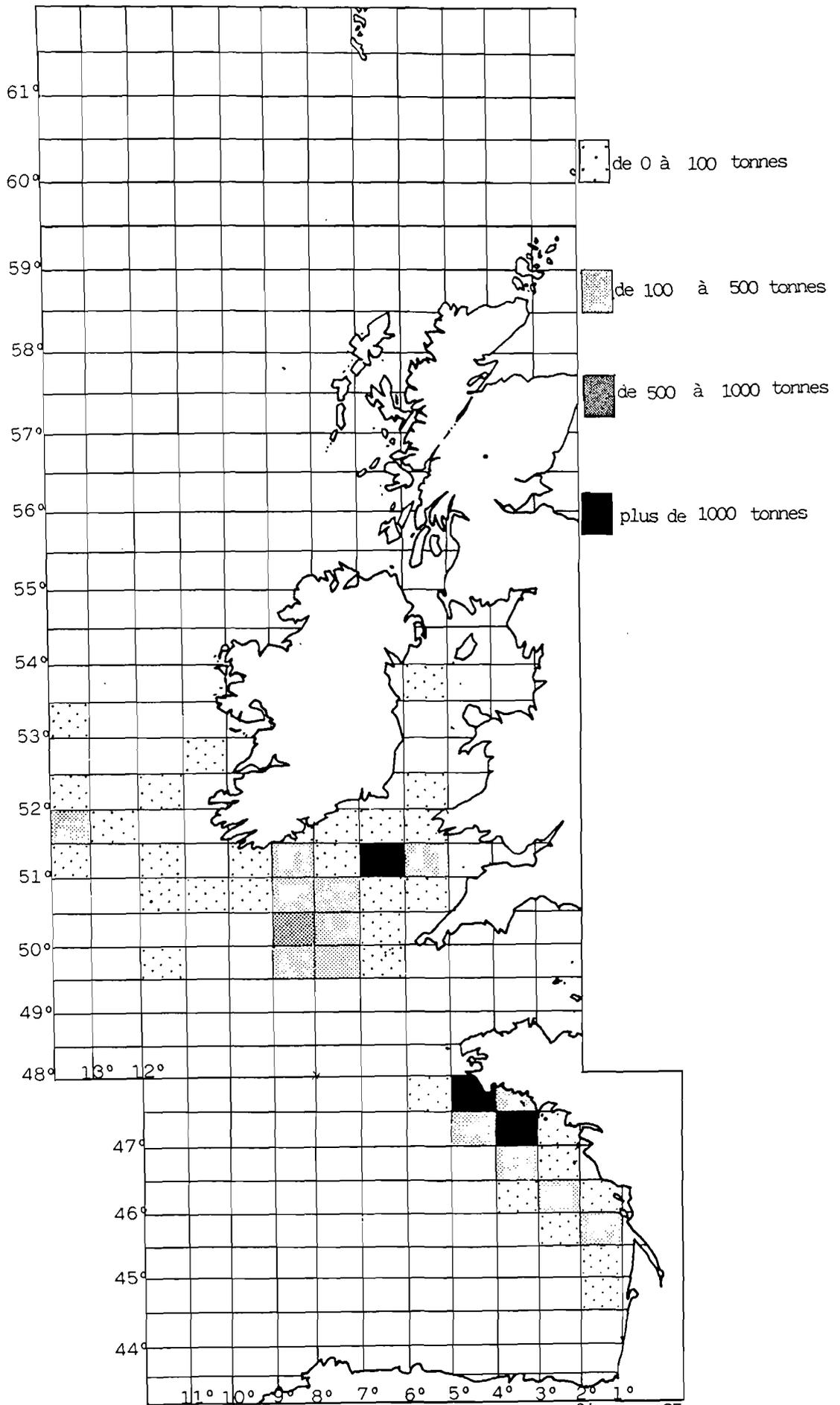
ZONES DES CAPTURES FRANÇAISES DE MORUE DANS LES EAUX COMMUNAUTAIRES DE L'ATLANTIQUE EN 1989



source: IFREMER 91

figure: 34

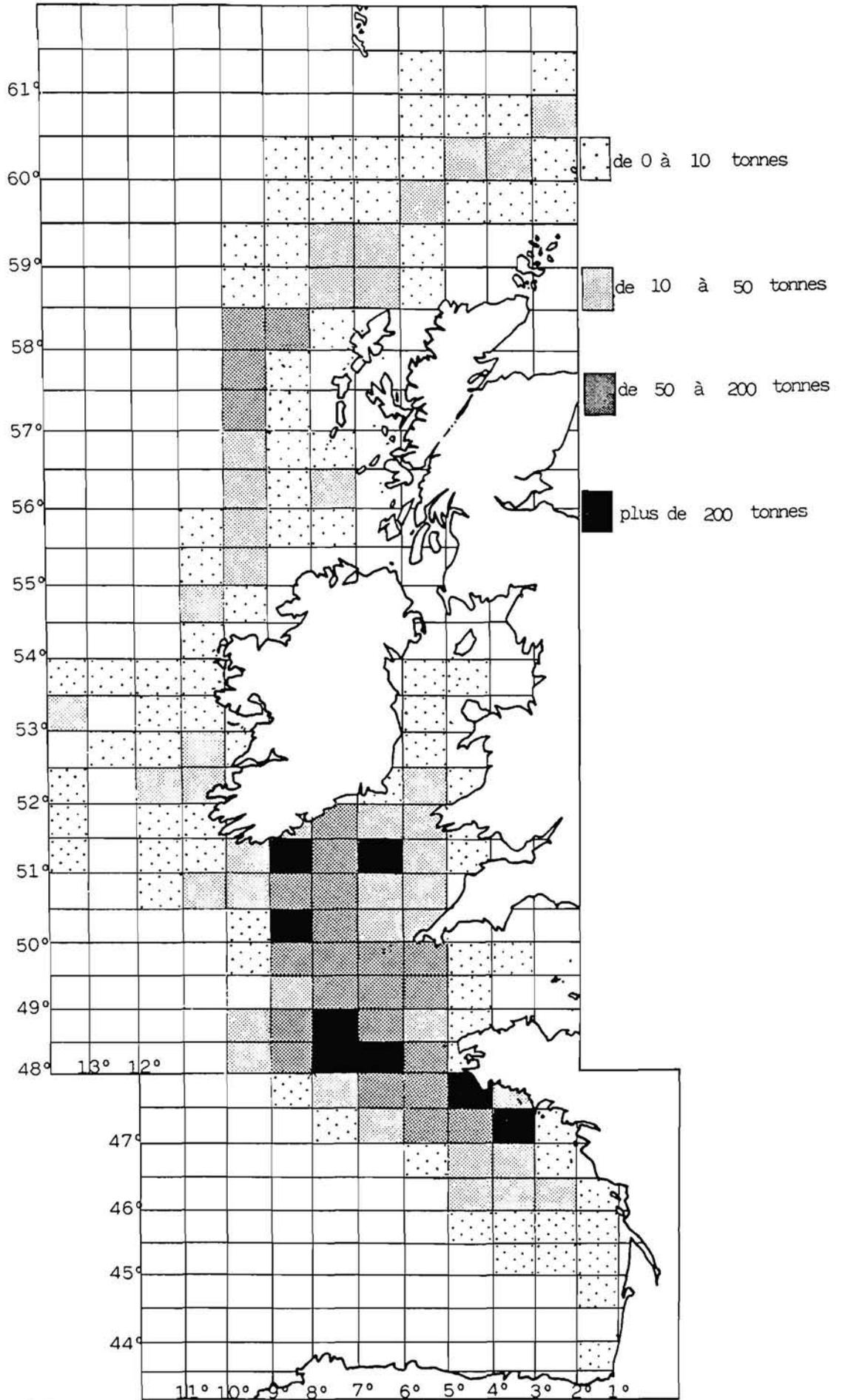
ZONES DES CAPTURES FRANCAISES DE LANGOUSTINE EN ATLANTIQUE EN 1989



source: IFREMER 91

figure: 35

ZONES DES CAPTURES FRANCAISES DE CARDINE EN ATLANTIQUE EN 1989



source: IFREMER 91

figure: 36

*Les associations "baudroie-raie" et "langoustine-morue", observées précédemment dans les statistiques portuaires du Guilvinec, d'une part, et de Saint-Guénolé et de Loctudy, d'autre part, s'expliquent par la proximité de leurs zones de production.*

Cela nous permet de penser que les zones fréquentées par les pêcheurs bigoudens varient selon leur port d'attache.

## **2 - Les spécialités portuaires**

Les figures 38 à 41 (pp 109 à 112) montrent que les principales régions d'activité des navires loctudistes et penmarchais se situent surtout au nord et au centre de la Mer Celtique, celle des guilvinistes au sud. Les navires de Lesconil, côtiers ou semi-hauturiers, ne s'éloignent pas de leur port d'attache. Il semble donc qu'il y ait une grande corrélation entre les zones de pêche fréquentées et les espèces capturées. *Il existe plusieurs flottilles chalutières en Pays Bigouden ayant des zones de pêche et des cibles différentes.* L'examen des productions et des zones de pêche des navires de chaque port permet la mise en évidence de quatre groupes distincts et originaux de chalutiers. Il semble que les zones fréquentées par les unités de chaque port sont spécifiques. Les cartes représentant les secteurs d'activité des navires des principaux ports français de l'Atlantique sont toutes différentes. Sur chacune de ces figures, on observe un pôle d'activité important à proximité du lieu de débarquement. Il s'agit surtout des zones de travail des petites unités côtières chalutières, ou pratiquant les petits métiers (casiers, filets, palangres, dragues). On peut y distinguer un lieu de pêche hauturier particulier.

- Le secteur compris entre 50° et 50° 30' de latitude et 6° et 8° de longitude est surtout fréquenté par les Douarnenistes (fig. 37, p 108).
- Celui situé entre 50° et 51° de latitude et 7° et 9° de longitude, constitue une zone prioritairement exploitée par les navires de Saint Guénolé (fig. 38, p 109).
- Les Guilvinistes concentrent leurs efforts dans le rectangle compris entre 5° et 9° de longitude, et 47°30' et 49° de latitude (fig. 39, p 110).

ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES DOUARNENISTES EN 1988

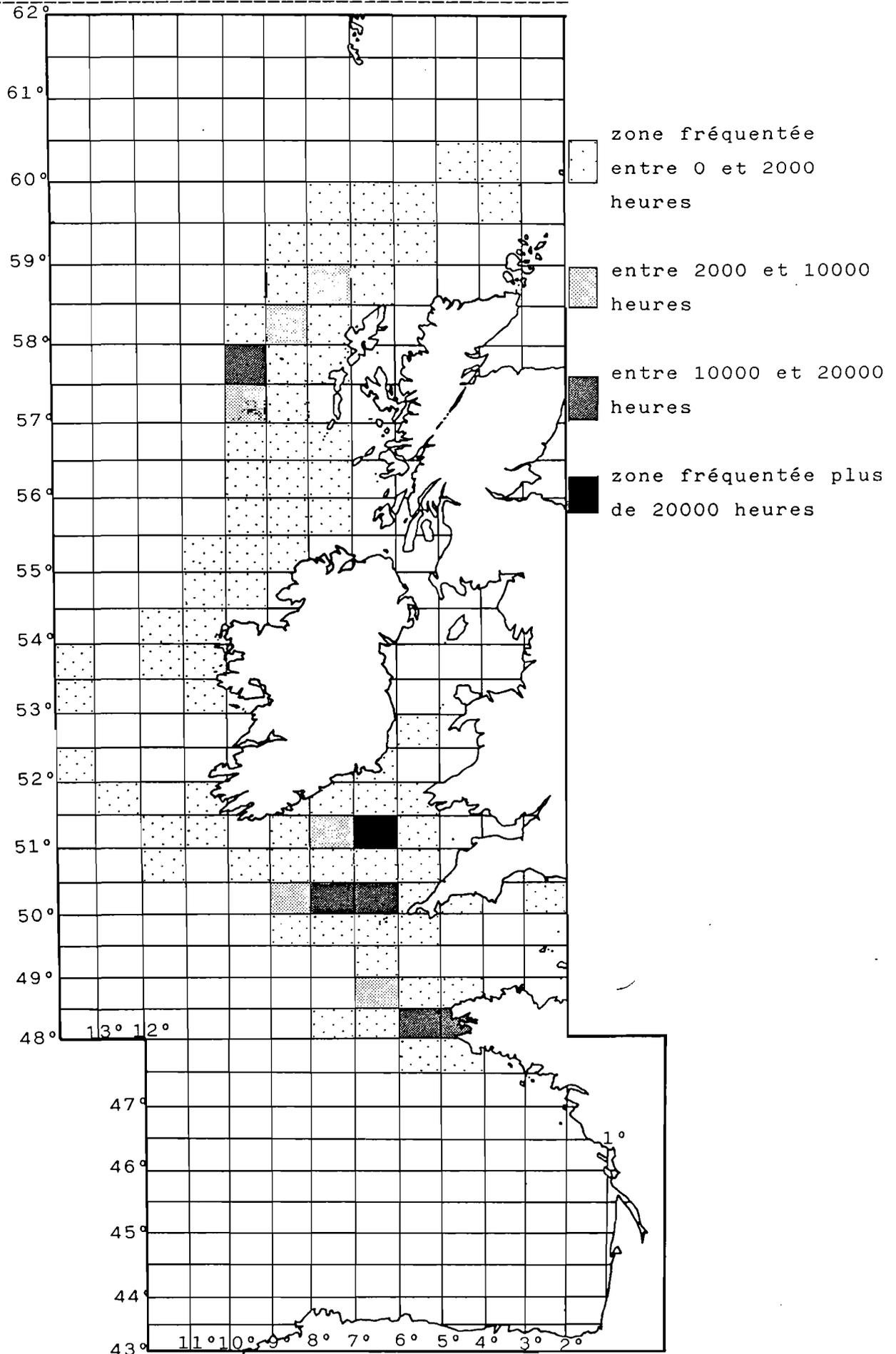
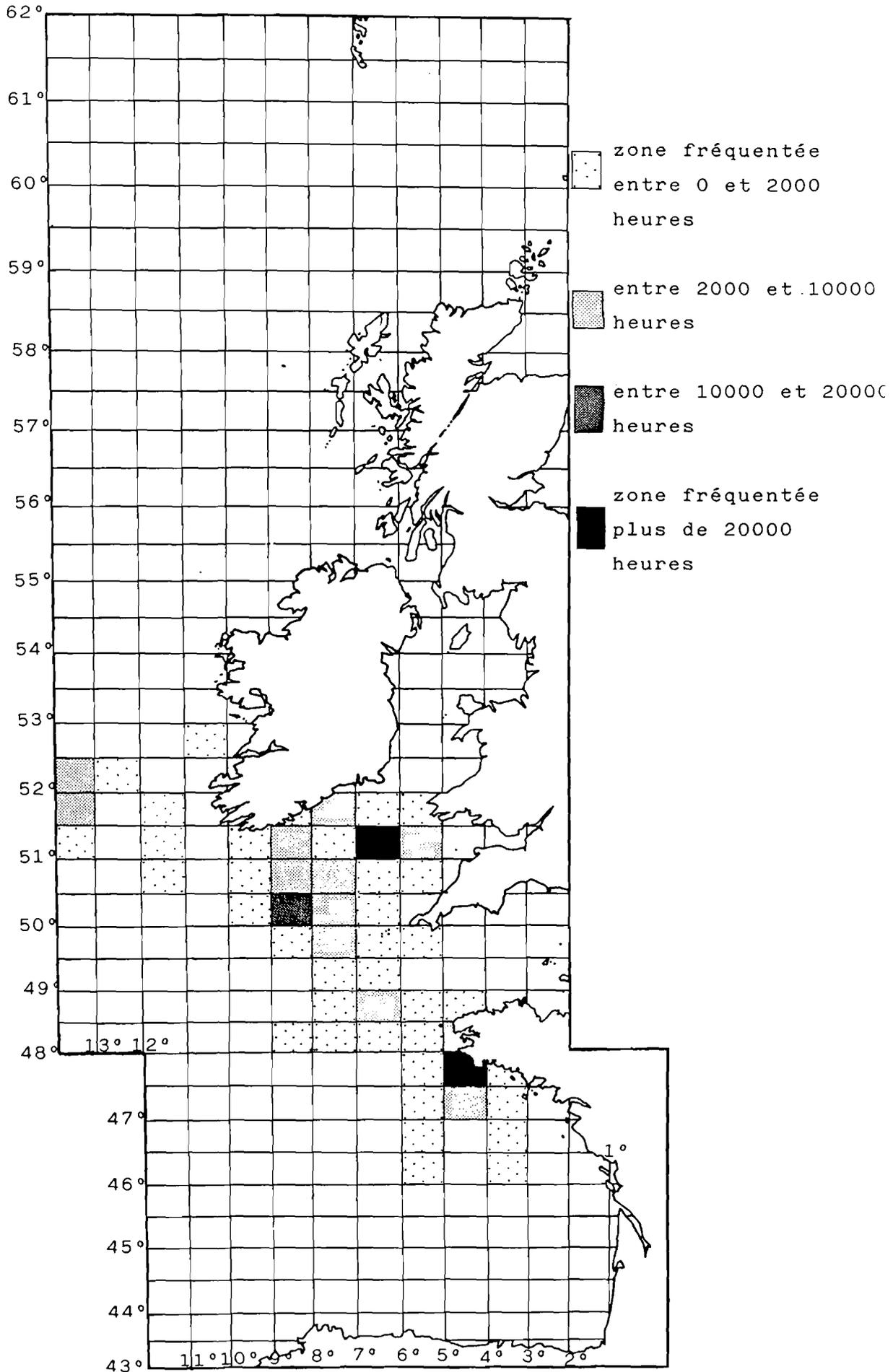


figure: 37

ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES DE St GUENOLE EN 1988



ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES GUILVINISTES EN 1988

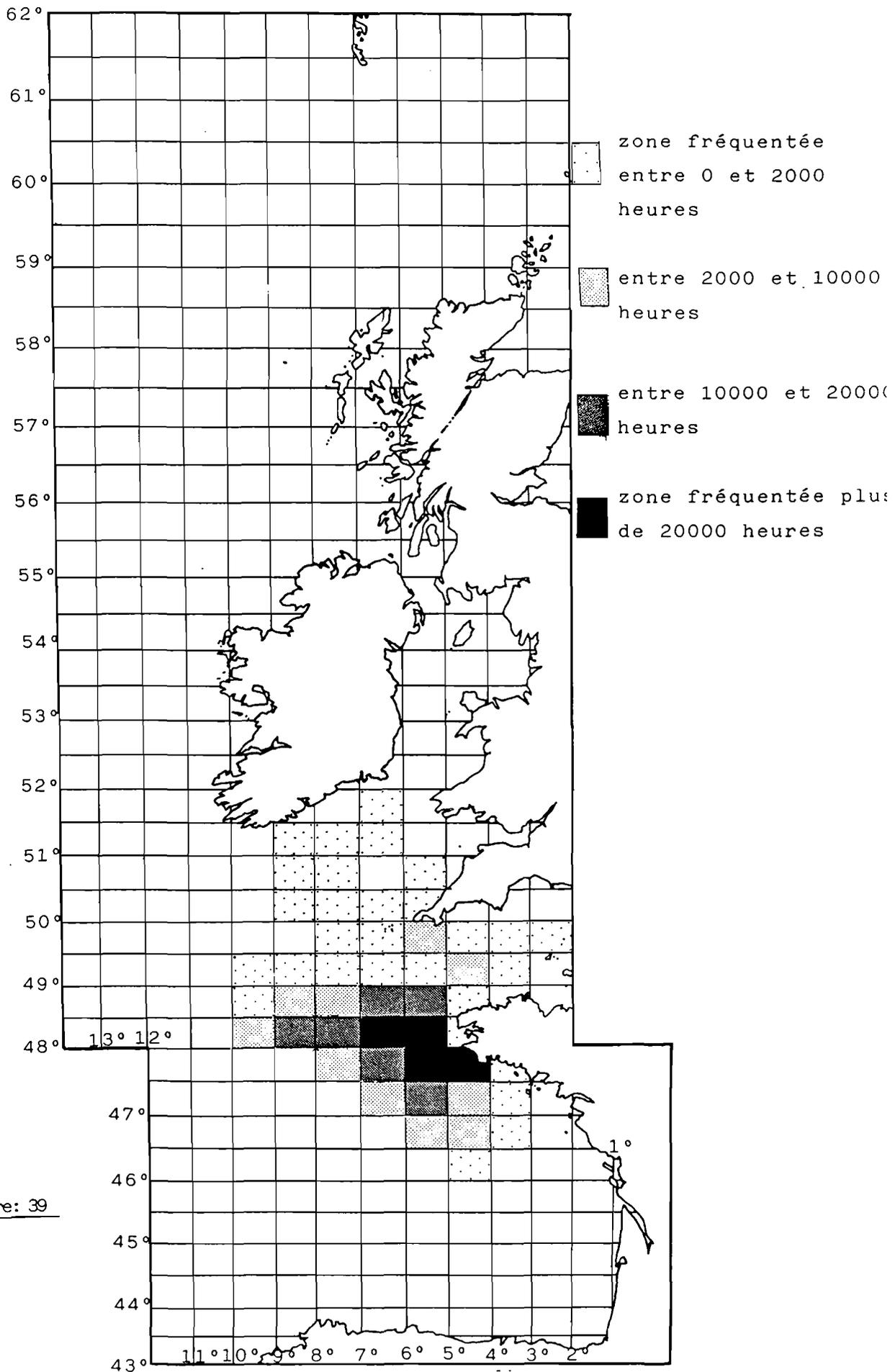
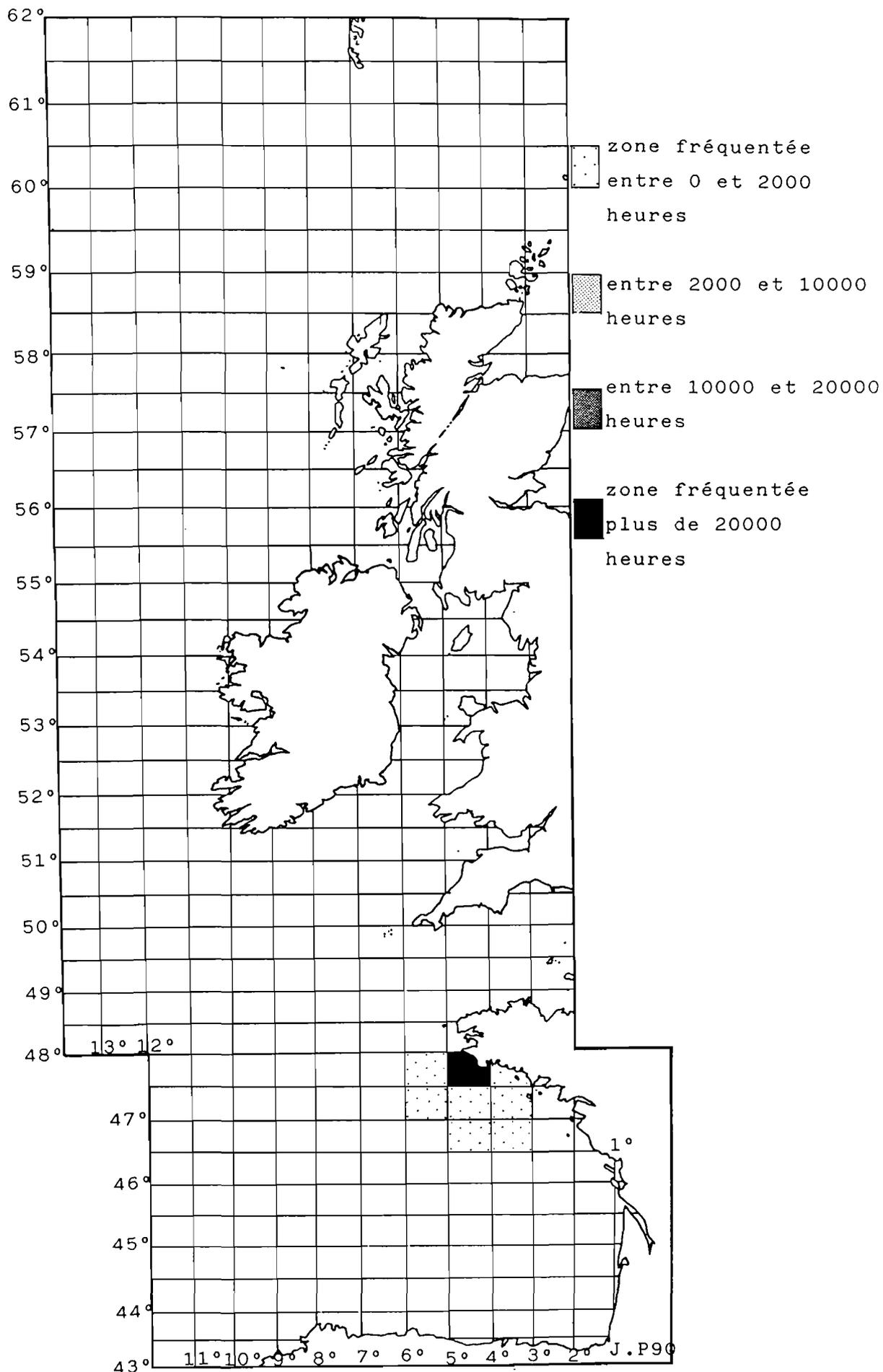
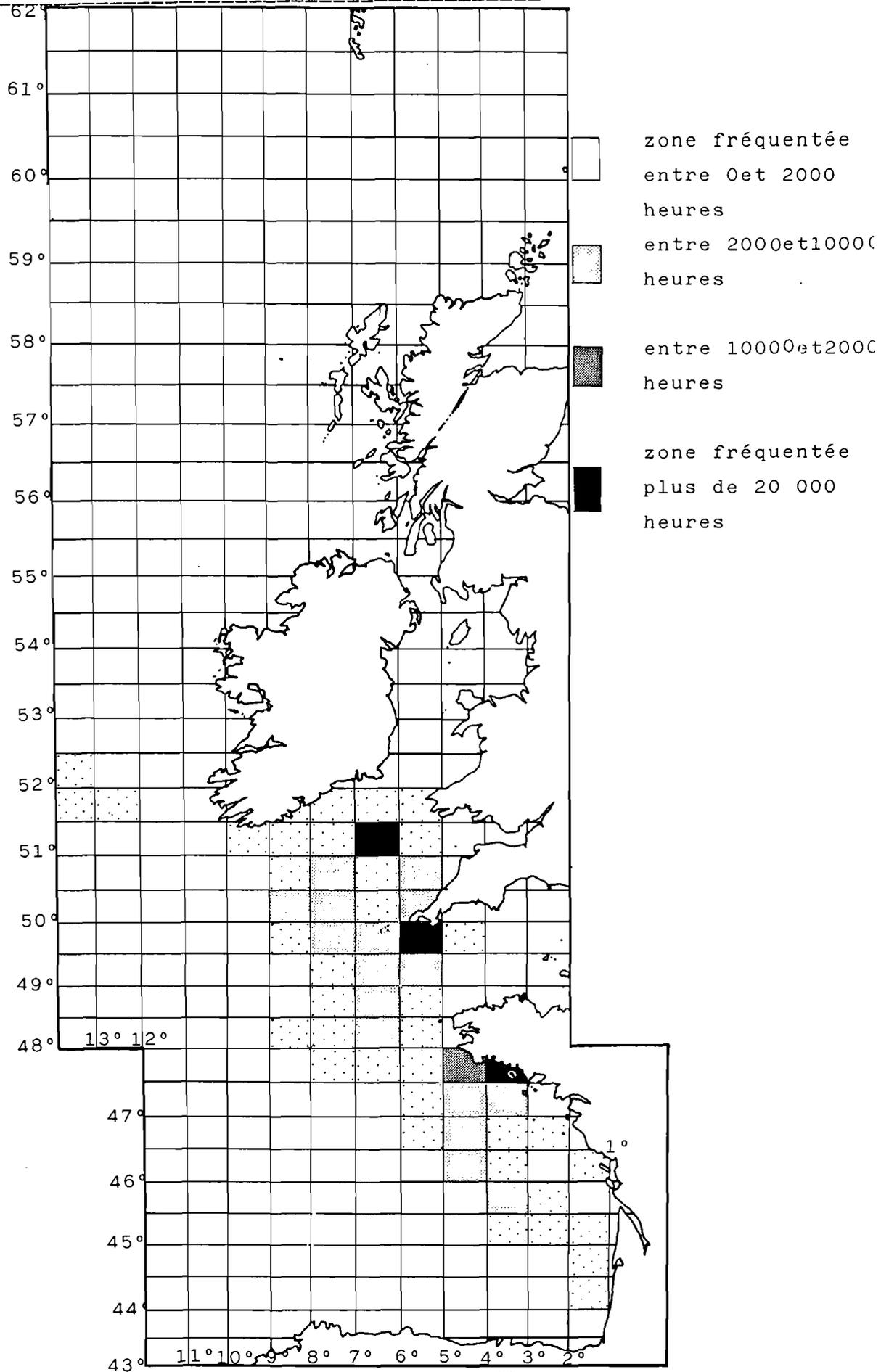


figure: 39

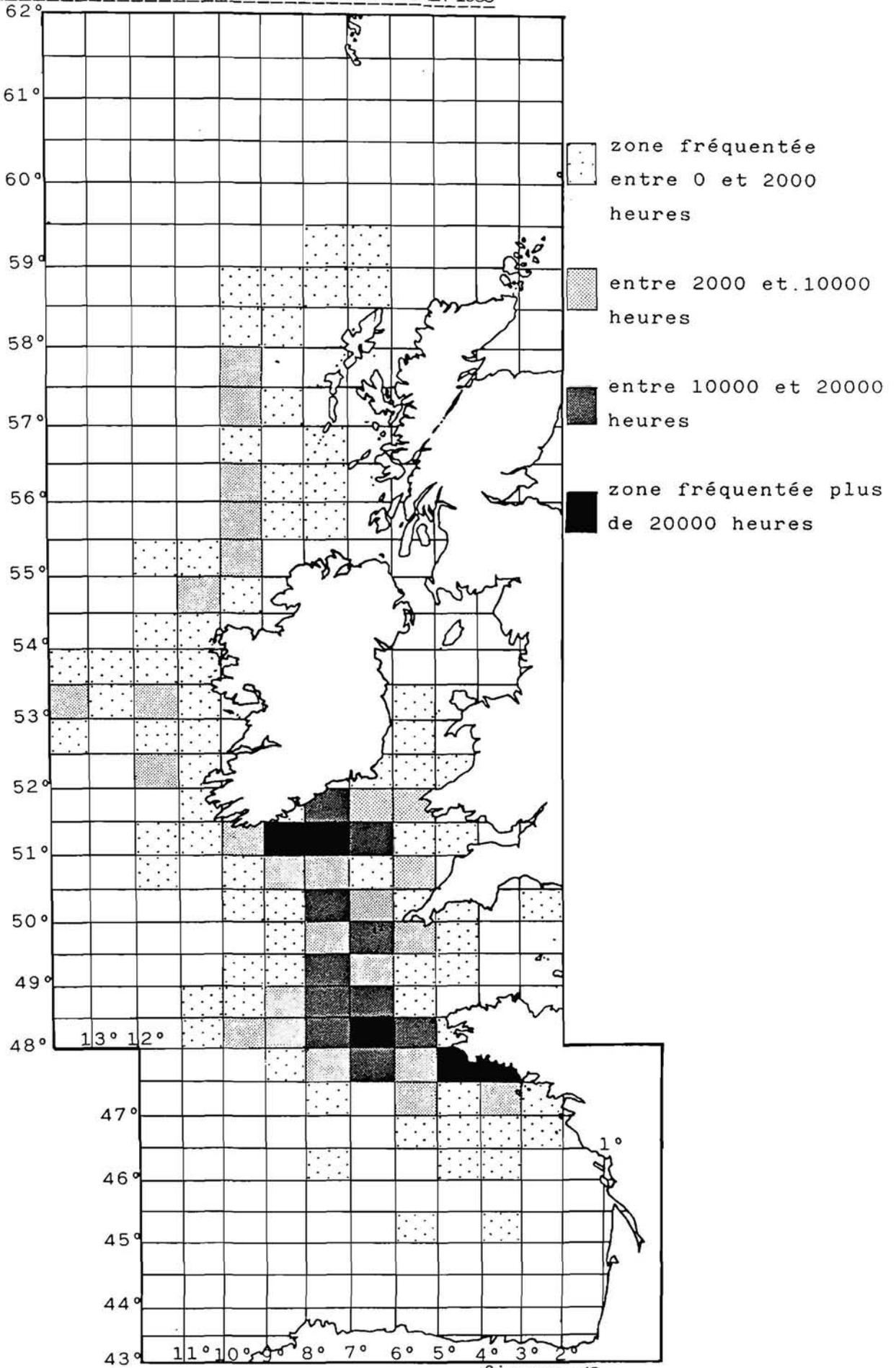
ZONES FREQUENTEEES PAR LES NAVIRES LESCONILOIS EN 1988



ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES LOCTUDISTES EN 1988



ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES CONCARNOIS EN 1988



## ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES LORIENTAIS EN 1988

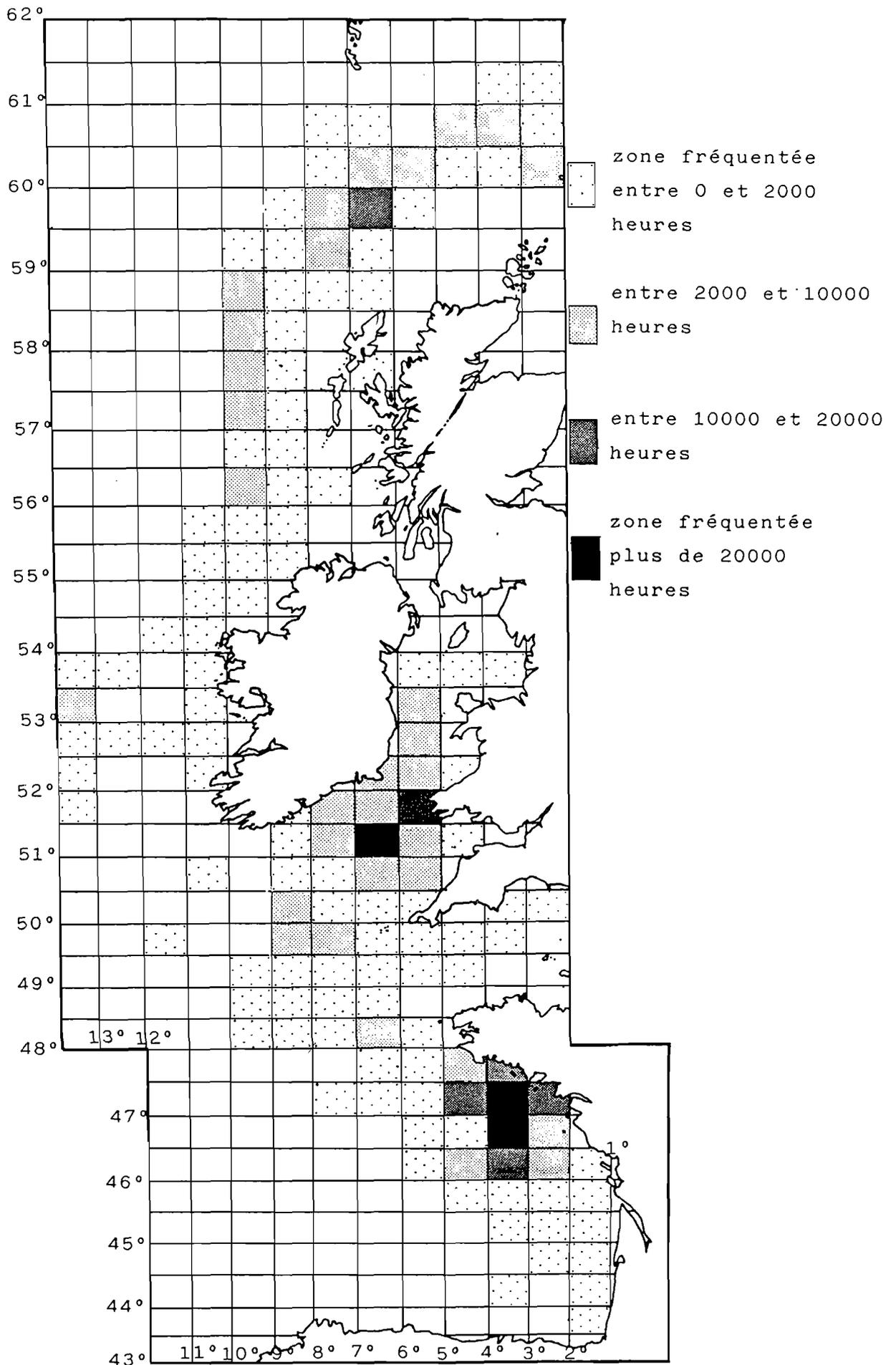
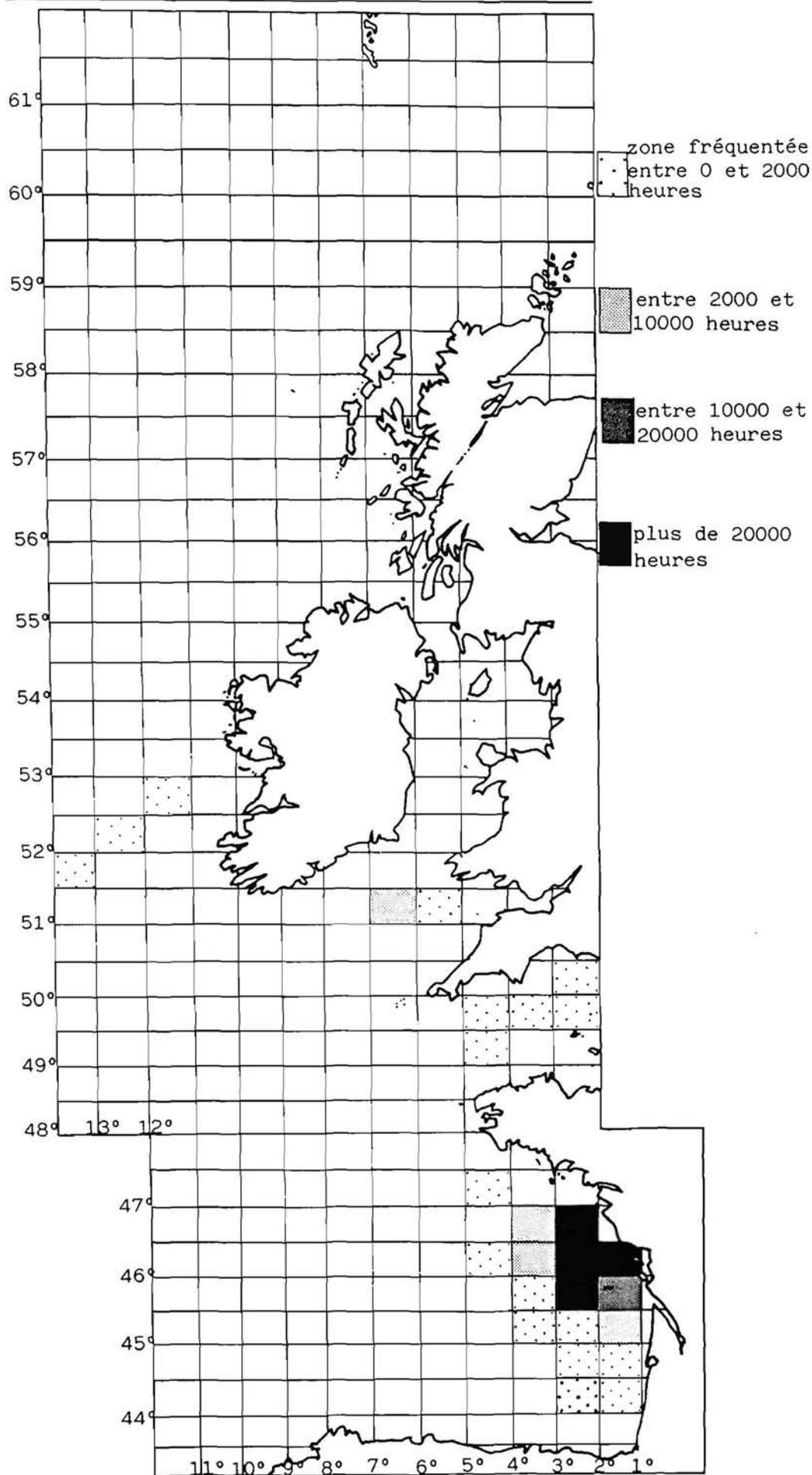


figure 43

## ZONES FREQUENTEES PAR LES NAVIRES SABLAIS EN 1988



source: fichier IFREMER 1988

figure: 44

- Les Loctudistes sont spécialistes des parages situés au sud de la Cornouailles (fig. 41, p 113).
- Les Concarnois sont présents sur l'ensemble de la Mer Celtique et en particulier dans la zone comprise entre 51° et 52° de latitude et 7° et 9° de longitude (fig. 42 p. 114).
- Les Lorientais fréquentent le nord de la Mer Celtique et le nord du Golfe de Gascogne (fig. 43 p 115).
- Les Sablais exploitent surtout la partie méridionale de cette zone (fig. 44, p 116).

## **II - LA TECHNIQUE D'EXPLOITATION ET LES EQUIPAGES**

### **A - LA TECHNIQUE DE PECHE**

Comme nous l'avons vu, le chalutage n'est pas la spécialité de toute la flottille bigoudène : *70 % des unités seulement le pratiquent*, mais il s'agit des plus gros navires, et ils fournissent 90 % des apports débarqués dans les ports de la région. Le chalut est la technique la plus employée et la plus efficace.

Chacun connaît le principe de fonctionnement de cet engin, désigné autrefois par le terme "art traînant". Il s'agit d'un filet de forme conique remorqué par 1 ou 2 navires. Les chaluts pélagiques - tirés en pleine eau - n'ont été utilisés qu'à titre expérimental. Des engins destinés à la pêche au thon germon sont embarqués chaque automne sur 4 navires de Saint-Guénolé depuis 1989. Cette pratique reste encore très marginale.

En Pays Bigouden, les chaluts de fond, destinés à la capture de la faune benthique et démersale, sont presque exclusivement utilisés. Selon la topographie des fonds exploités et les espèces ciblées, ils ont des caractéristiques très variables. Les engins utilisés témoignent des conditions de travail du navire, leurs particularités constituent de bons indices des stratégies de pêche adoptées ; et pour mieux les connaître, il est nécessaire de détailler rapidement les différentes parties constitutives d'un train de pêche. La description des principaux types de chaluts a été réalisée par Brabant et Nédelec en 1988. Je me bornerai donc, dans ce chapitre, à rappeler quelques notions qui aideront à cerner les spécialités des engins embarqués sur les navires bigoudens.

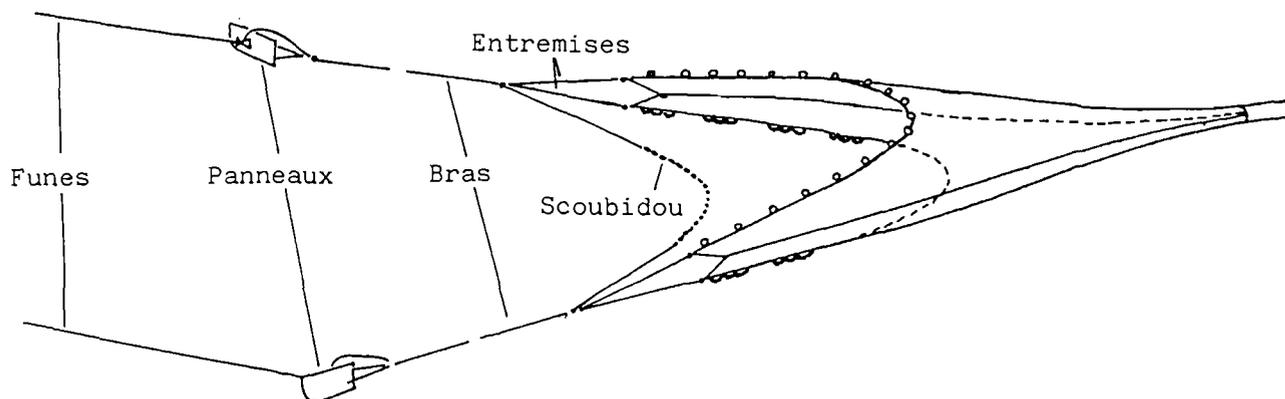


figure45:Position d'un chalut de fond en pêche

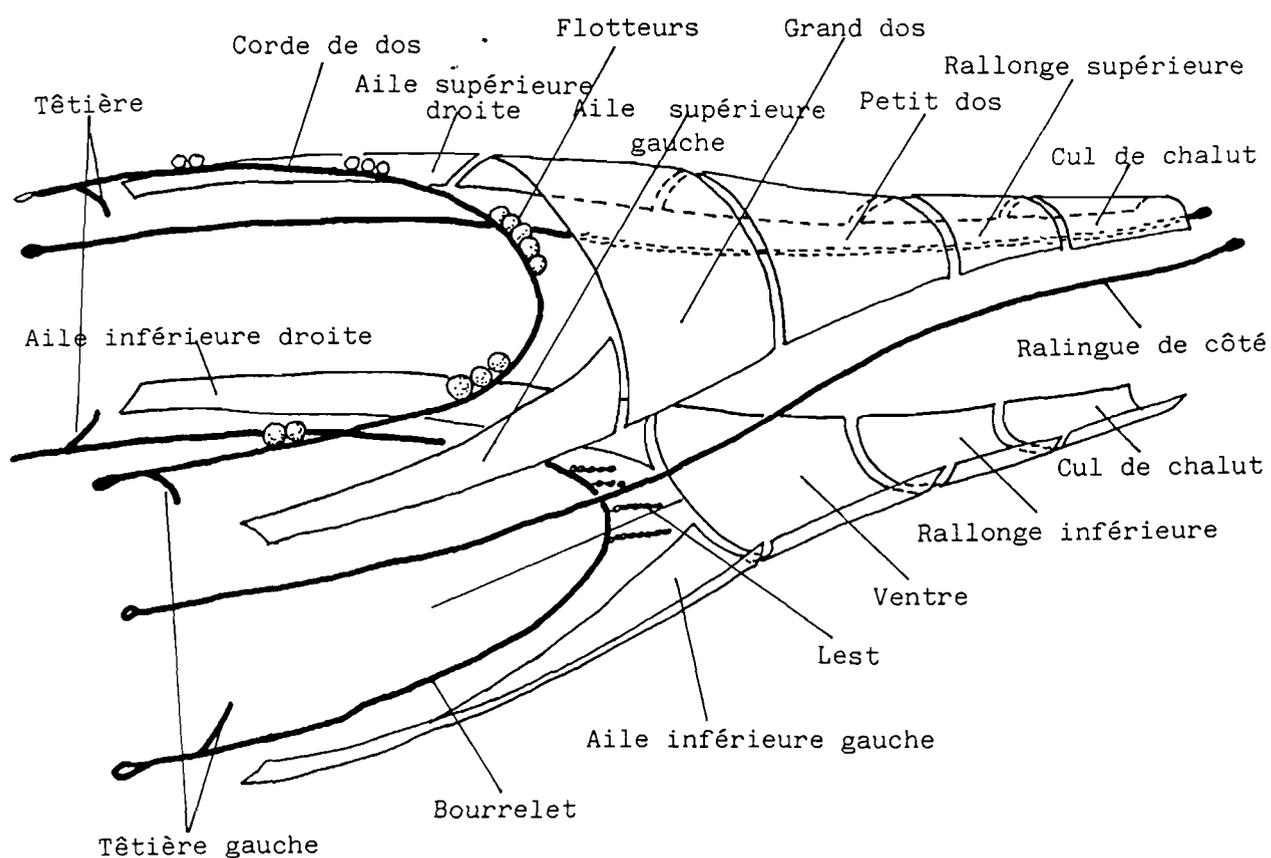


figure46: Pièces constitutives d'un chalut de fond à 2 faces

Les figures 45 et 46, p. 117 montrent schématiquement la position sur le fond d'un train de pêche, et les parties constitutives d'un chalut.

## **1 - Les éléments constituant le chalut**

### a) Les ailes, le dos, le ventre, le cul

Ce sont les différents éléments qui composent le filet :

- *Les ailes*, situées sur les côtés antérieurs du chalut, prolongent l'action des panneaux ; elles n'ont pas toujours un rôle direct dans la capture, mais elles contribuent à l'ouverture latérale de l'entrée du filet. Suivant les variétés de poisson ciblées, leur rôle sera plus ou moins important. Les espèces posées sur le fond (la langoustine, la sole, la baudroie, la cardine), ne fuient pas à l'approche du chalut, et les ailes contribuent directement à la pêche. Les engins destinés à cette production sont équipés d'ailes longues à petit maillage.

Les gadidés, effrayés par les panneaux, les bras, les entremises, puis les ailes, ont tendance à fuir vers le centre de la poche. Les ailes ne jouent alors qu'un rôle indirect dans la capture. Les engins conçus spécialement pour cette pêche sont pourvus d'ailes courtes à maillage important pour permettre une meilleure pénétration dans l'eau et une réparation rapide en cas d'avarie. Mais plus que le comportement des espèces devant le chalut, c'est la configuration du fond qui impose aux pêcheurs le choix d'un type d'ailes pour leur filet. Ainsi, les langoustiniers travaillant dans les secteurs accidentés équipent leur chalut d'ailes relativement courtes. L'utilisation d'engins de grande envergure leur est interdite sous peine d'avaries graves.

- *Le dos* (grand dos, petit dos, rallonge) correspond à la partie supérieure du filet, sa superficie est généralement plus grande que celle du ventre (carré de ventre, ventre, rallonge), la partie inférieure, ce qui facilite l'ouverture verticale du chalut, sans toutefois la provoquer.

- *Le cul* est la partie du filet dont le maillage est réglementé, car c'est dans ce véritable cul-de-sac que le poisson piégé s'entasse. La taille minimum tolérée pour les mailles des culs de chalut à langoustine est de 70 mm au nord du 48ème parallèle, et de

55 mm au sud. Sur les chaluts à poisson, le maillage réglementaire est de 80 mm au nord de cette latitude et de 65 mm au sud.

Le train de pêche remonté à bord, on largue le cul en libérant la corde qui le ferme (le raban de cul) et le poisson tombe sur le pont.

Toutes ces pièces sont cousues entre elles ou fixées sur les ralingues.

#### b) Les ralingues

Il s'agit de filins longitudinaux et transversaux à l'ouverture qui constituent le squelette du chalut. Leur rôle est d'empêcher la déformation du filet et de lui donner une certaine rigidité.

- *Les ralingues d'ouverture* : la corde de dos est fixée sur le dos du chalut et sur les ailes supérieures. Il s'agit d'un câble d'acier, lorsque l'engin est destiné à travailler dans des conditions difficiles, ou d'un cordage textile. La longueur de cette ralingue caractérise l'engin. On parlera d'un chalut de 22 m, de 40 m, etc. Les flotteurs destinés à soulever la partie supérieure du filet y sont attachés.

*Le bourrelet* est solidaire des ailes inférieures et du ventre. Il est généralement constitué d'un câble d'acier, sur lequel on enroule une corde textile pour le protéger. Lorsque l'engin doit être tracté sur des terrains accidentés, on fixe au bourrelet des rondelles de caoutchouc de diamètre variant en fonction de la topographie et de la puissance du navire. Le lest destiné à maintenir l'engin au fond y est arrimé.

- *Les ralingues longitudinales* : elles servent à l'assemblage du filet, les parties inférieures et supérieures du chalut y sont fixées.

#### c) Les flotteurs et le lest

- *Les flotteurs* soulèvent le dos du chalut. Leur nombre et leur disposition varient selon les espèces ciblées. Ainsi, les chaluts grésés pour la pêche à la langoustine, ne sont pas conçus pour avoir une ouverture verticale importante et ils comportent moins de flotteurs que ceux adaptés à la capture de poissons démersaux.

- *Le lest* est destiné à maintenir le bourrelet en contact avec le fond. Son action doit compenser celle des flotteurs : aussi les chaluts à poisson sont-ils généralement plus lestés que les engins conçus pour la

pêche à la langoustine qui ont moins de flotteurs. Le lestage est assuré par la fixation de chaînes sur le bourrelet et par des diabolos lorsque le chalut est tracté sur des fonds accidentés. Il s'agit de rondelles de caoutchouc lourd dont le diamètre maximum observé en Pays Bigouden atteint 35 cm. Leur forme de roue est étudiée pour permettre au chalut de passer les obstacles. Les diabolos équipent la partie centrale du bourrelet, au niveau du carré de ventre ; sur les ailes, les protections et le lest sont assurés par de la chaîne et des rondelles de diamètre inférieur.

## **2 - Le grément**

### a) Les funes, les entremises, les bras, le scoubidou

- *Les funes* sont les câbles de traction du train de pêche. Leur diamètre varie proportionnellement à la puissance du navire. Théoriquement, les chalutiers disposant de 300 cv de force motrice, devraient être équipés de funes de 13,5 mm de diamètre, ceux de 400 cv, de filins de 15,5 mm, ceux de 500 cv, de câbles de 16,5 mm, ceux de 700 cv, d'aussières de 18 mm. Dans les faits, on constate que les navires s'équipent de funes plus fortes. En Manche, les unités de 500 cv tractent leur chalut grâce à des filins de 22 mm dont la résistance à la rupture atteint 24,5 t. L'utilisation de câbles de fort diamètre s'explique par la fréquentation de fonds rudes, et par le coût élevé du matériel, mais elle s'avère dangereuse pour la sécurité des navires. En cas de croche brutale, le chalutier risque le chavirage.

La longueur de fune doit être proportionnelle à la profondeur (entre 3 et 5 fois supérieure) pour que l'équilibre du train de pêche soit respecté. La profondeur maximum accessible est limitée par la capacité de stockage des câbles à bord du navire. En Pays Bigouden, les chalutiers ne travaillent qu'exceptionnellement à plus de 500 m. Sur les terrains accidentés, la longueur de fune est réduite au minimum pour permettre un plus facile décollement du fond du chalut, en cas d'obstacle à franchir, par simple augmentation de la vitesse du navire.

*Les entremises et les bras* relient le chalut aux panneaux. Leur longueur et leur disposition varient selon les types de chalut et la nature des fonds.

- *Les entremises* sont fixées au point de traction du chalut et reliées aux bras. Lorsqu'elles sont longues, l'ouverture verticale est facilitée. Sur les terrains accidentés, un grément à fourches peut être utilisé : dans ce cas, l'entremise supérieure est reliée directement à la fune, en avant du panneau. La corde de dos est alors tirée vers le haut et l'engin passe mieux les obstacles qu'il rencontre.

- *Les bras ou pantoires*, relient les panneaux de chalut aux entremises. Leur longueur est comprise entre 30 m et 100 m, mais lorsque le profil du fond est irrégulier, ils sont raccourcis et parfois supprimés. Les entremises sont alors directement maillées à l'arrière des panneaux.

- *Le scoubidou ou racasseur* est une chaîne tendue entre les bras du chalut, qui traîne sur le fond à quelques mètres de l'ouverture. Elle racle le substrat pour "soulever" le poisson ensablé qui est happé ensuite par la gueule du filet. Employé à partir du début des années 1960 sur les navires bigoudens, le système a permis d'accroître les captures d'espèces benthiques (cardine, poisson plat, et surtout baudroie).

#### b) Les panneaux divergents

Situés à l'avant du chalut, ils assurent l'ouverture latérale de celui-ci et une bonne assise sur le fond du train de pêche. Leur taille, leur poids, leur forme sont variables suivant la puissance du bateau et les zones fréquentées, mais le principe de fonctionnement reste identique. Ils progressent devant le chalut, à parfois plus de 100 m de l'ouverture, obliques par rapport à la route du bateau ; leurs orientations opposées écartant les ailes du chalut l'une de l'autre.

En Pays Bigouden, on peut observer trois grands types de panneaux de chalut :

- *Les panneaux rectangulaires plans* : c'est le modèle le plus ancien, le plus simple, le plus répandu. Ils sont souvent composés de planches de bois enchâssées dans un encadrement métallique. Leur base est constituée d'une semelle d'acier dure, étudiée pour protéger l'engin de l'usure et pour le maintenir au fond. Leurs qualités hydrodynamiques sont médiocres. Leur progression sur le fond, crée des turbulences qui diminuent la force d'écartement, mais leur prix de revient est faible, ce qui les rend attractifs.

- *Les panneaux polyvalents* : il s'agit de panneaux ovales, cintrés, et fendus verticalement. Ces caractéristiques leur donnent de très bonnes aptitudes hydrodynamiques, et leur permettent de passer facilement sur les fonds durs. Mais ils sont réalisés en acier, leur conception est délicate, et leur prix est élevé.

- *Les panneaux en "V"* : ils sont constitués de deux plaques d'acier jointes qui font entre elles un angle de 150°. L'intérêt de ces panneaux vient de leur bon comportement sur les fonds accidentés. Après avoir franchi un obstacle, ils reprennent leur position initiale très rapidement ; par contre leur rendement hydrodynamique est faible et leur poids doit être supérieur, à surface égale, à celui d'autres types de panneaux.

La masse du panneau de chalut doit être compatible avec la puissance motrice du navire. On considère que son poids moyen doit être 1 kg par cv. Mais, suivant la nature des fonds, le patron du chalutier choisira d'augmenter ou de réduire le poids des planches : plus lourdes pour les fonds durs, plus légères en terrain mou. Le choix d'un type de panneaux se fera surtout en fonction de la force d'écartement recherchée. Les chalutiers qui travaillent dans des secteurs tourmentés ou par faible profondeur, utilisent une faible longueur de câble ; aussi l'angle entre les funes est fermé et la surface des panneaux doit être plus grande pour compenser ce handicap.

Les types de trains de pêche varient donc selon les zones fréquentées, les espèces ciblées, les caractéristiques techniques des navires. Aussi chaque chalutier est équipé d'un engin particulier. Mais souvent, seuls quelques détails peuvent permettre de distinguer les différences entre les trains de pêche utilisés dans un même secteur. Ainsi, on peut observer 3 grands types de chaluts à langoustine et 5 pour la pêche du poisson.

### **3 - Différents types de chaluts**

#### **a) Les chaluts à langoustine**

Les langoustiniers bigoudens utilisent trois grands types de chaluts, aussi bien sur les zones côtières de la "Grande Vasière" qu'en Mer Celtique.

- Le plus ancien de ces engins est le "*chalut bigouden 20 m PM (Petit modèle)*". Mis au point dans les années 1960, il équipe

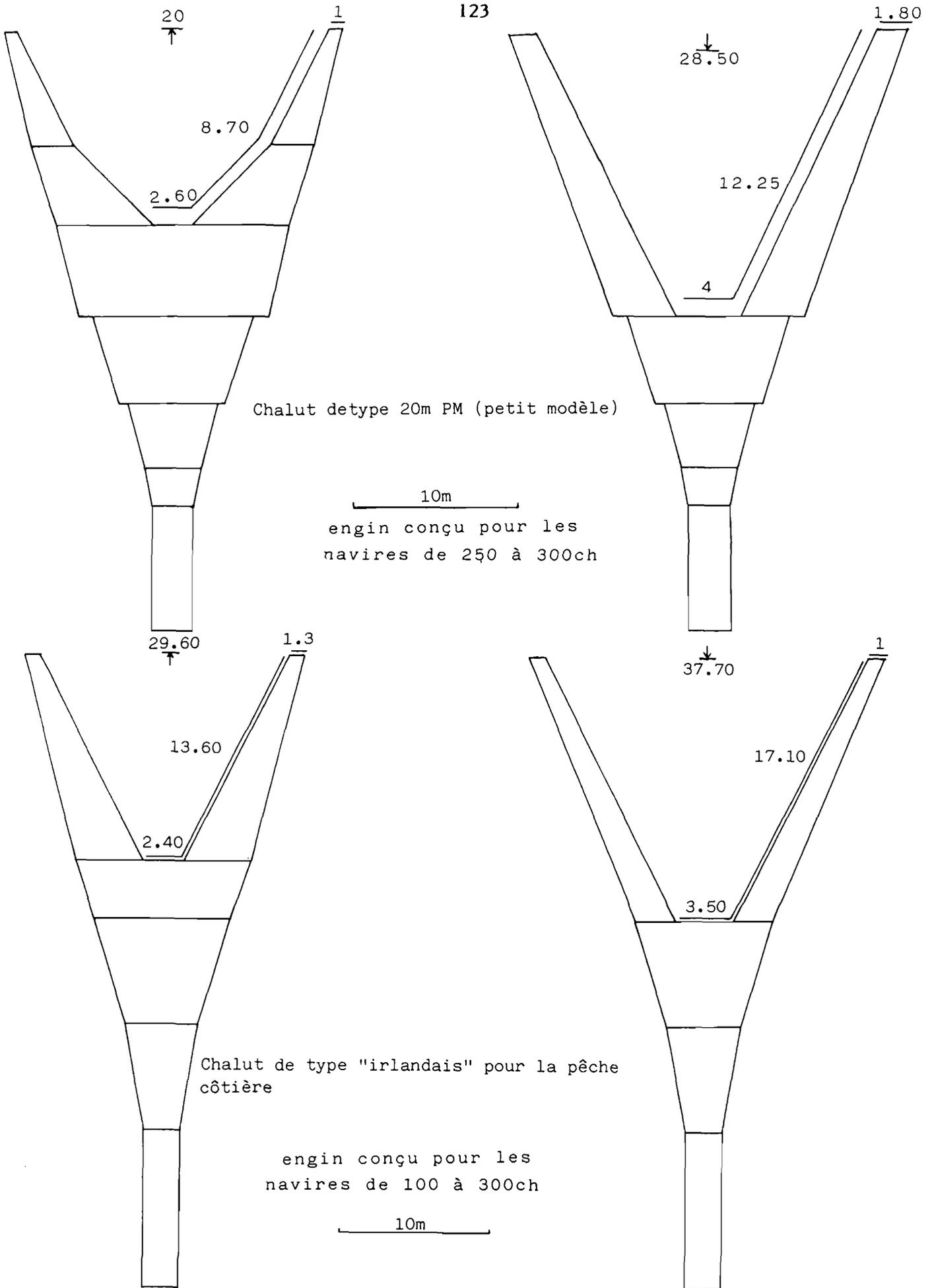
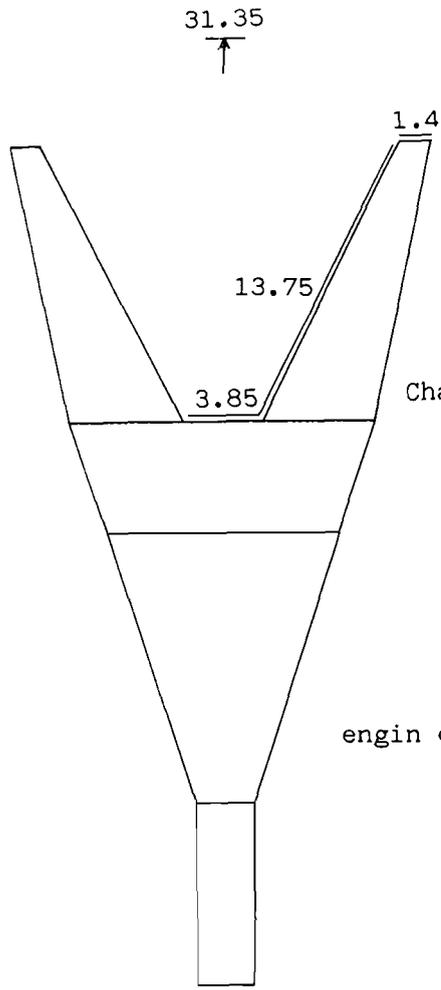


figure47:2 types de chaluts utilisés par des chalutiers côtiers bigoudens

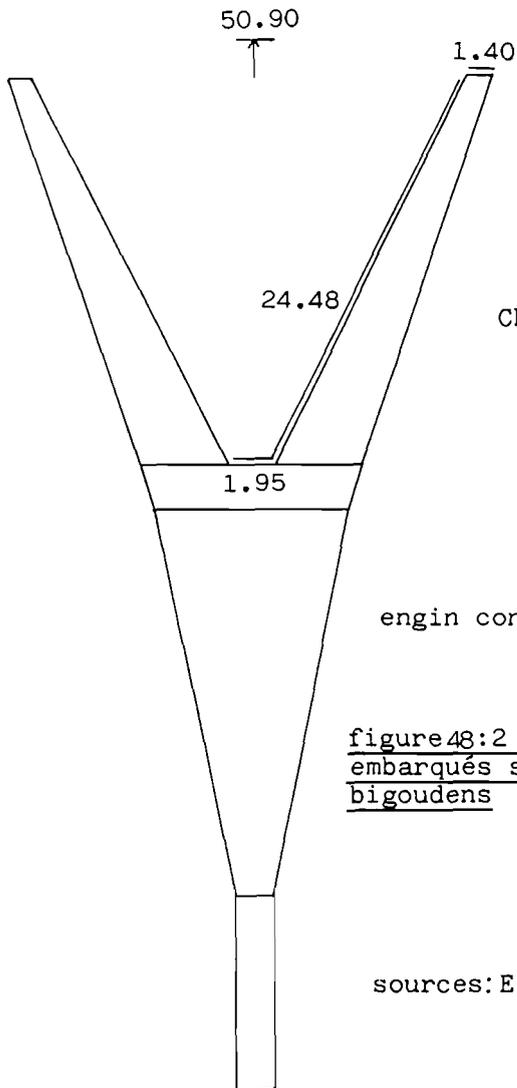
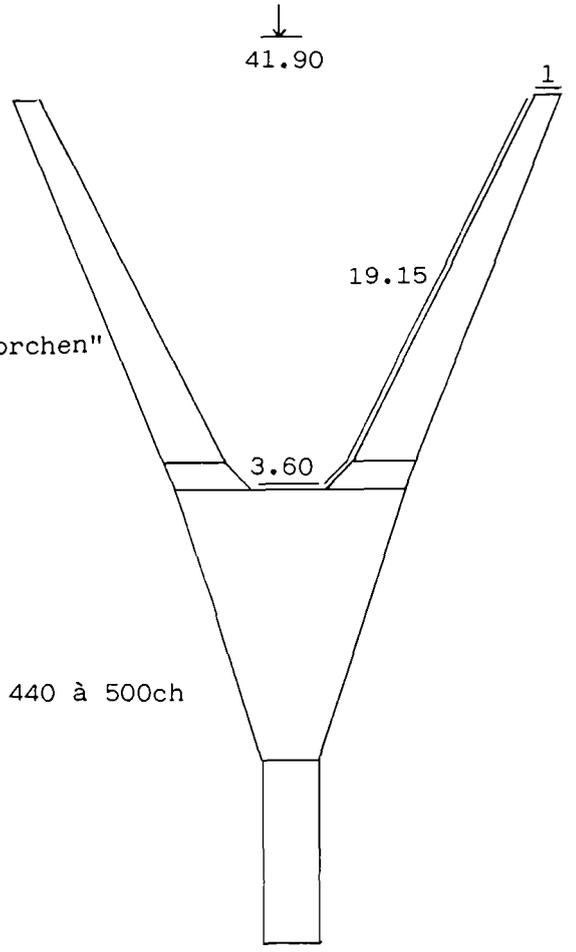
Ets Le Drézen Treffiagat et , Brabant et Nédélec,1988



Chalut de 31m de type "An Dorchen"

10m

engin conçu pour les navires de 440 à 500ch



Chalut irlandais de 51m

10m

engin conçu pour les navires de 400 à 440ch

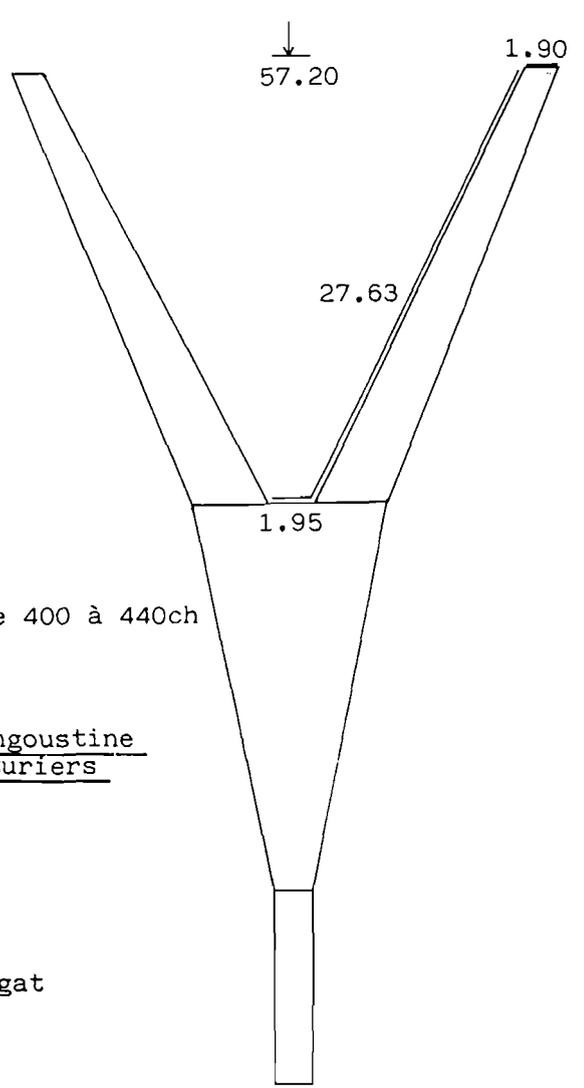


figure 48:2 types de chaluts à langoustine embarqués sur des chalutiers hauturiers bigoudens

sources: Ets Le Drézen , Tréffiagat

encore une grande part de la flottille côtière et un petit nombre de chalutiers hauturiers.

Les côtiers anciens ou de faible puissance motrice qui fréquentent les zones franches de la "Grande Vasière" utilisent habituellement la version représentée à la figure 47, p 123, ou des engins de même type mais de taille inférieure. On observe ainsi des "chaluts bigoudens" de 16 m et 18 m. Une chaîne et une corde sont enroulées autour du bourrelet pour assurer sa protection et le lest du filet.

D'autres côtiers utilisent le "20 m PM" ou une version élargie (le "22 m PM") dans les secteurs accidentés de la "Grande Vasière". Le bourrelet dans ce cas est mieux protégé : des rondelles de caoutchouc et des diabolos y sont enfilés. Le chalut est généralement fortement lesté, la corde du dos est souvent constituée d'un câble d'acier. Très maniable du fait de sa petite taille, cet engin permet aux pêcheurs d'accéder aux chenaux étroits et tortueux. De plus son carré de ventre est large de 4 m ce qui le rend assez efficace pour la capture du poisson. Ces caractéristiques sont aussi intéressantes pour quelques chalutiers hauturiers qui exploitent les secteurs côtiers de Sud-Irlande et qui l'ont adopté.

- Toutefois, le "20 m PM", n'est plus le chalut le plus employé par les langoustiniers bigoudens. Depuis la fin des années 1970, le *chalut irlandais*, un engin dérivé de la senne de fond irlandaise a tendance à le remplacer à bord des navires. A l'origine, il s'agissait d'un filet posé en cercle sur le fond et ramené manuellement vers le navire arrêté. Le poisson capturé dans le piège se concentre dans une poche, située au milieu du filet. Dans les années 1970, l'encerclement du poisson au fond est remplacé par la traction de l'engin par le navire. La senne est transformée en chalut, mais ses principaux caractères d'origine sont conservés. Les ailes qui remplacent maintenant le corps du filet restent très longues et constituent le principal élément pêchant de l'engin. Le centre du chalut, comme la poche de la senne de fond, est de petite dimension par rapport aux parties antérieures du filet, ; il ne joue qu'un rôle secondaire dans la capture, du fait de la petite taille du carré de ventre, et de la faiblesse de son ouverture verticale (1,5 m au maximum). Seuls les spécialistes d'espèces benthiques l'utilisent (langoustine, baudroie, cardine), mais il est aussi efficace pour la production de certains poissons

démersaux (merlan et morue) et il est volontiers utilisé pour augmenter les captures accessoires. Malgré ses grandes dimensions (en Pays Bigouden, on observe des chaluts irlandais de 35 m à 57 m), il peut être utilisé par des navires hauturiers et côtiers, de puissance motrice moyenne. Fabriqué en polyéthylène, il a un poids propre faible, et sa résistance à l'eau est diminuée par la petite taille du corps, la seule partie de l'engin à s'opposer directement à la traction du navire. La grande envergure et la grande dimension du filet le rendent très vulnérable aux croches et réservent son emploi à des zones au relief doux et régulier qui ne demandent pas d'efforts particuliers au navire, pour faire passer des obstacles au train de pêche. Pour la même raison, le chalut est généralement légèrement gréé. On ne l'équipe pas de diabolos ; il n'est pas lourdement lesté.

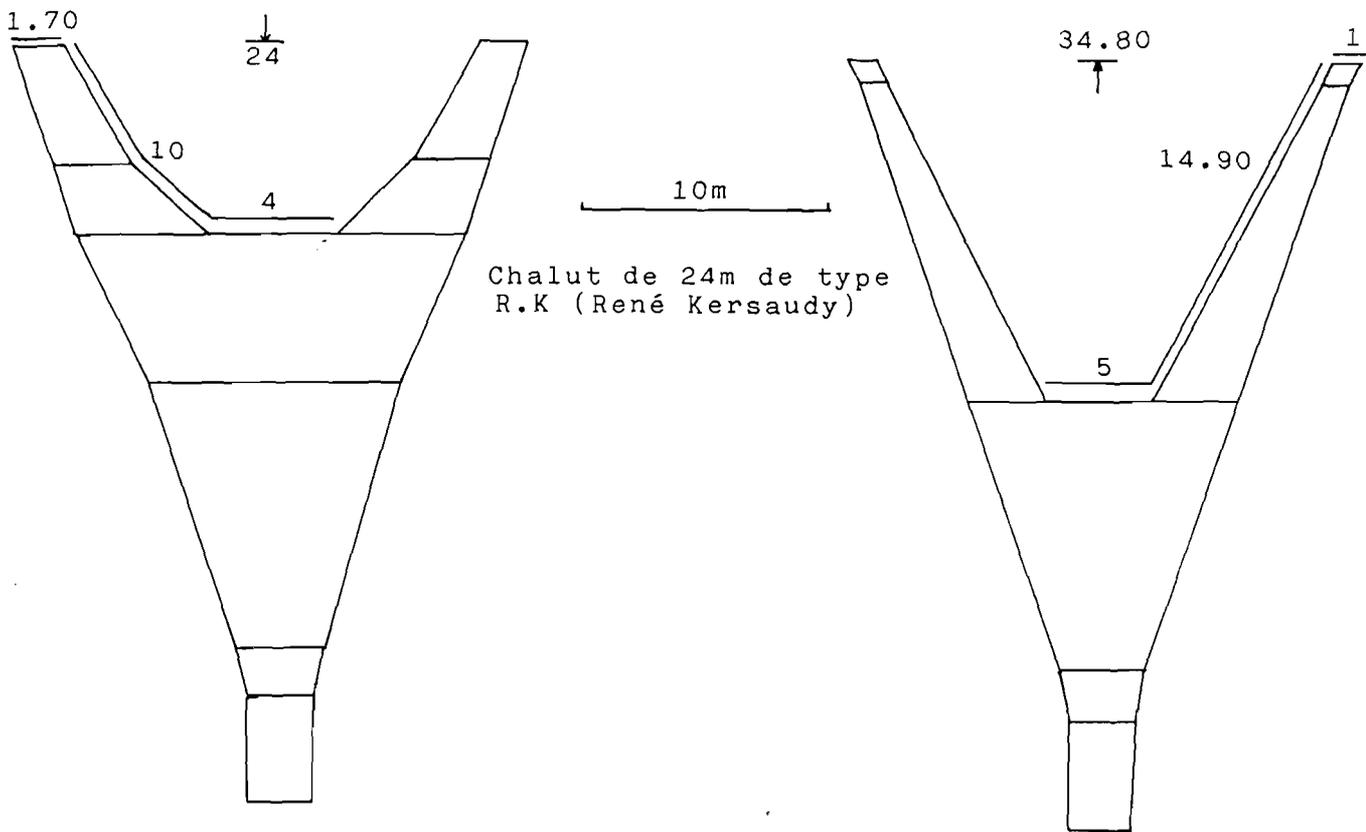
- Pour permettre l'accès à des secteurs plus tourmentés, le *chalut de type "irlandais élargi"* a été mis au point dans les années 1980. Il se distingue du chalut irlandais classique par la taille inférieure des ailes et par la plus grande dimension du corps du chalut, ce qui le rend plus performant pour la capture d'espèces démersales ; la surface balayée sur le fond reste suffisante pour la pêche de la langoustine (41,90 m de bourrelet pour le chalut de type "An Dorchen" - fig. 48, p 124). La grande surface de dos (54 m<sup>2</sup>) permet une bonne ouverture verticale (2,4 m au maximum). Son envergure, inférieure à celle d'un "irlandais classique" permet son utilisation sur des fonds durs, dans les chenaux côtiers de Sud-Irlande ; dans ce cas, le bourrelet est bien lesté et équipé de diabolos, et seuls les chalutiers puissants peuvent le tracter. Mais des chaluts de coupe comparable sont aussi utilisés par des côtiers de faible puissance sur les fonds doux de la "Grande Vasière". L'engin est alors choisi pour sa polyvalence : il est aussi performant pour la pêche du merlu que pour celle de la langoustine.

#### b) Les chaluts à poisson

De la Manche à la Petite Sole, de Trévoise aux accores du plateau continental breton, les zones de pêche du poisson et les espèces recherchées sont variées. Parmi les nombreux types de chaluts

embarqués sur les poissonniers bigoudens, les 5 modèles présentés aux figures (49), (50) et (51) (pp 128,129 et 131) sont ceux que l'on rencontre le plus souvent.

- *Les chaluts à baudroie* : la baudroie constitue la principale cible de la majorité des chalutiers poissonniers hauturiers bigoudens. Elle assure au moins la moitié du chiffre d'affaires de 60 % de cette flotte. Les chaluts embarqués sur ces navires sont donc particulièrement adaptés à la capture de ce poisson. Comme la langoustine, la baudroie est une espèce benthique, qui a un comportement passif à l'approche du filet et son taux de capture augmente avec la surface balayée sur le fond par les ailes du chalut. Cette particularité a incité beaucoup de pêcheurs à choisir des chaluts de type irlandais (fig. 49, p 128). Malgré une puissance motrice généralement supérieure à celle des langoustiniers, les poissonniers spécialistes de la pêche de la baudroie, tirent des engins plus petits (de 35 m à 40 m), car leur filet doit être bien lesté, équipé de diabolos, et tracté à bonne vitesse (3,5 noeuds), pour être performant. Mais, la nature des terrains fréquentés ne permet pas toujours l'utilisation de chaluts de grande envergure. Sur les fonds durs, le 24 m "RK" est employé (fig. 49, p 128). Il s'agit d'un engin dérivé du 34 m "RK", un chalut célèbre, mis au point par le fabricant, René Kersaudy, dans les années 1950 et employé pendant longtemps par les chalutiers semi-industriels lorientais et concarnois. Les ailes sont raccourcies pour permettre de passer les obstacles sans avarie ; l'ouverture verticale, le carré de ventre, sont plus importants que sur un irlandais, ce qui permet d'augmenter les captures accessoires de poisson "flottant" (lieu jaune, saint-pierre). Ces engins se rencontrent encore sur quelques chalutiers poissonniers, mais au milieu des années 1980, les navires spécialistes des zones situées à l'ouest du Banc de Parsons, ont commencé à s'équiper de "chaluts jumeaux" (fig. 50, p 129). Cette technique s'est développée au début de la décennie sur les chalutiers côtiers lorientais, pêcheurs de langoustine. Sur la plupart des unités guilvinistes, le grément à deux funes a été adopté car il est le seul compatible avec les treuils embarqués. L'installation d'une troisième bobine est indispensable à l'utilisation du grément à trois funes. Ce système a pour inconvénient de rendre complexes les manoeuvres de virage et



engins conçus pour des navires de 400 à 550ch

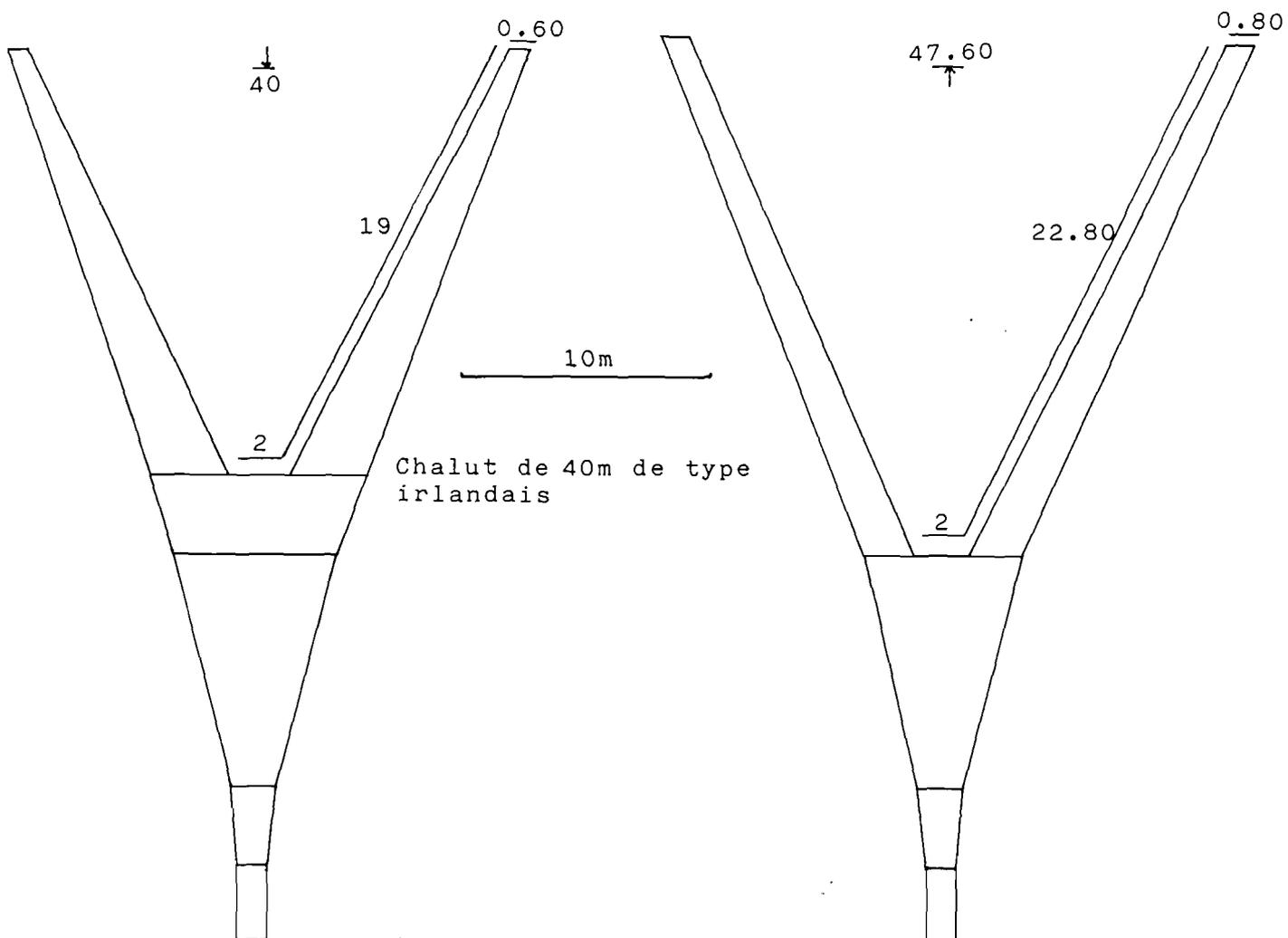


figure 49 : Chaluts utilisés dans la zone "Ouest-Bretagne"  
par des chalutiers hauturiers poissonniers bigoudens  
Ets Le Drézen, Tréffiagat

## Chaluts jumeaux de 25.15m

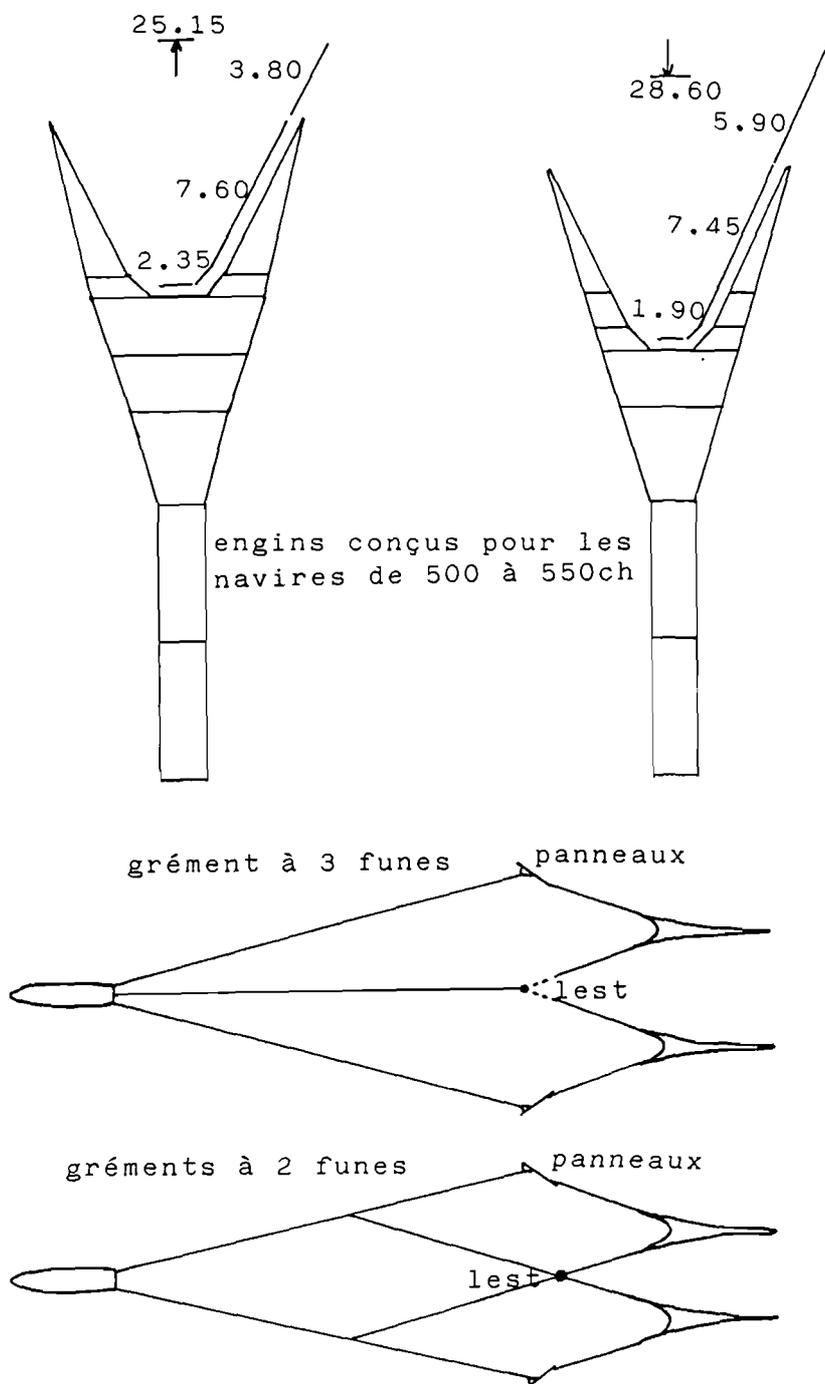


figure 50 : Chaluts utilisés par des chalutiers poissonniers hauturiers bigoudens en secteurs francs

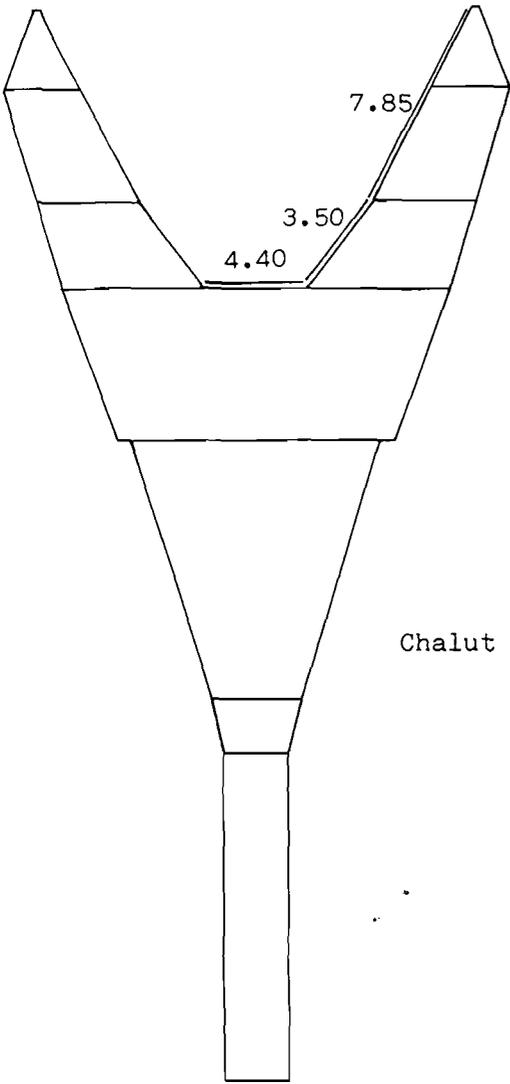
de filage du train de pêche, du fait de la présence des bras en patte d'oie, du lest, et des deux chaluts. Pourtant la technique tend à se généraliser, puisque aujourd'hui, ce type d'engin se rencontre aussi bien sur les grosses unités travaillant à la Petite Sole que sur les hauturiers de petite taille, sortant pour une semaine au sud-ouest de Penmarch. Les chaluts jumeaux remplacent avantageusement les chaluts irlandais. A surface de fil égale, ils permettent d'accroître la surface balayée sur le fond de 20 % à 25 %. On estime que pour un effort équivalent à celui d'un navire tirant un chalut irlandais, ils assurent au chalutier qui les a adoptés un gain de captures de baudroie et de cardine de 30 %. Ce caractère les rend très attrayants même si les prises de "divers" sont très faibles.

Mais, aussi efficaces qu'ils soient, à l'ouest, au sud et au sud-est de Parsons, les chaluts irlandais et jumeaux sont inutilisables au nord-est de ce banc. La nature particulièrement mouvementée des fonds dans ces zones occasionnerait des dommages trop importants aux filets. A l'entrée de la Manche, au nord de la Cornouailles, les engins à grande ouverture horizontale sont proscrits. On leur préfère des filets à petite envergure mais à grande ouverture verticale. Ces engins sont mieux adaptés à la topographie des secteurs de pêche car la surface de fil au contact du fond est réduite et le risque d'avarie limité. Ils sont aussi bien étudiés pour la capture de poissons démersaux dont les stocks sont beaucoup mieux représentés dans ces secteurs que ceux des espèces benthiques.

- *Les chaluts à poisson "flottant"* : les deux types de chaluts présentés à la figure (51) (p 131) sont les seuls utilisés par les navires spécialistes de la pêche d'espèces démersales, et ils ont les mêmes caractéristiques : ailes courtes, ouverture verticale supérieure à 2,5 m. Ils sont lourdement lestés et le maillage du carré de ventre est important (150 mm) pour limiter les avaries et permettre des réparations rapides. Toutefois, quelques détails liés aux conditions de leur mise au point les différencient :

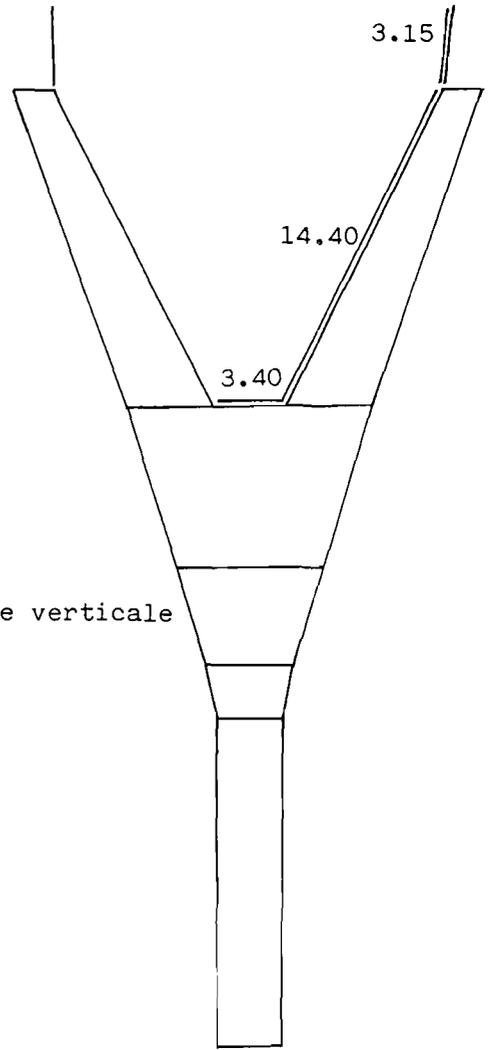
Le "*22 JQ*" (fig. 51, p 131) : ce chalut d'origine cherbourgeoise, a été importé au début des années 1970, par des patrons guilvinistes. Les équipages des premiers navires de ce port à fréquenter les parages d'Ouessant qui l'avaient adopté, l'ont peu à peu modifié pour l'adapter aux conditions de fond rencontrées dans ces zones. Les ailes ont été réduites, le maillage de la partie antérieure du filet, agrandi. Depuis 1975, année de la mise au

27.30  
↑



131

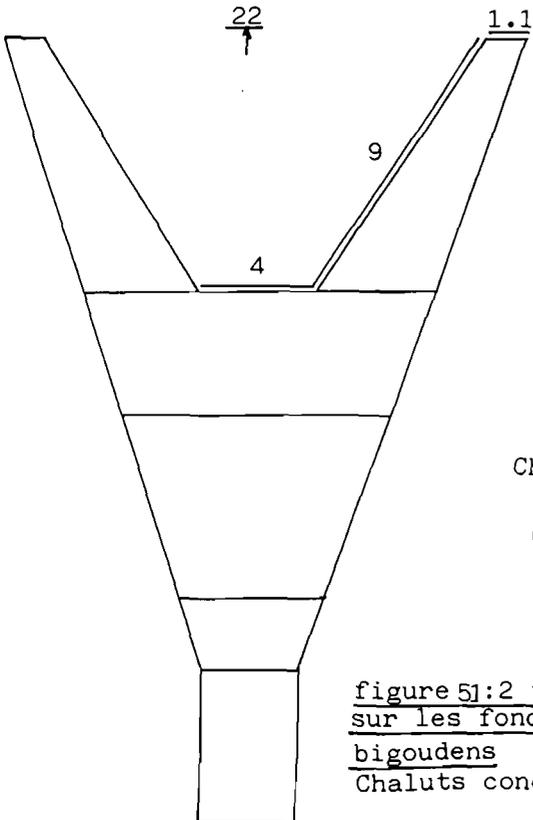
37.90  
↓



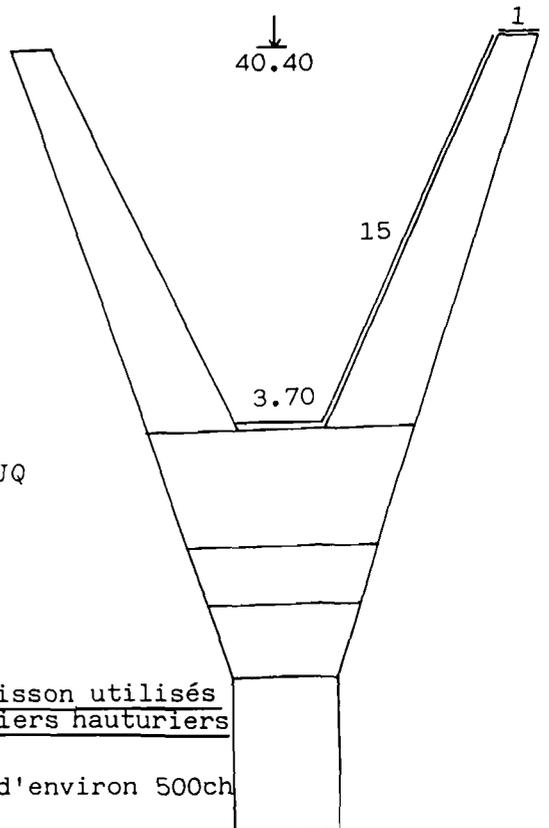
Chalut de 27m à moyenne ouverture verticale

10m

22  
↑



40.40  
↓



Chalut de 22m de type JQ

10m

figure 5j:2 types de chaluts à poisson utilisés sur les fonds durs par des chalutiers hauturiers bigoudens

Chaluts conçus pour des navires d'environ 500ch

Ets Le Drézen, Tréffiagat

point définitive du "22 JQ", le nombre des navires fréquentant ces lieux a augmenté, et jusqu'en 1989, il équipait toutes les unités de cette flotte, car il était le seul à avoir fait ses preuves dans ces secteurs. Mais son emploi est réservé à des unités bénéficiant d'une bonne réserve de puissance (supérieure à 380 kw) car il a un poids propre élevé, son grément est lourd et ses qualités hydrodynamiques sont mauvaises. Ces défauts sont la conséquence du caractère empirique de sa mise au point. On a voulu donner un carré de ventre important à l'engin pour augmenter les captures de poisson "flottant" sans allonger le corps du filet pour éviter de trop l'alourdir. Sa forme d'entonnoir très évasé diminue la capacité de filtrage, ce qui provoque un refoulement d'eau par la gueule et réduit le potentiel de capture. De plus, les ailes supérieures "toute patte" (rectilignes) se terminent verticalement, ce qui bride l'ouverture du filet. Certains corrigent ce défaut en adoptant un grément à fourches. L'ouverture du chalut est facilitée et cette technique augmente l'appétit de l'engin à franchir les obstacles.

*Les chaluts à moyenne ouverture verticale* (fig. 51, p 131) : ils sont utilisés depuis 1986 par les chalutiers loctudistes, habitués à travailler au sud et au nord de la Cornouailles. Sa mise au point, réalisée par la fabrique Le Drézen de Treffiat, fut moins empirique que celle du "22 JQ". Les inventeurs de ces chaluts ont pu s'inspirer des plans déjà existants et faire appel à des techniques de mise au point modernes comme l'utilisation de bassins d'essais. Les filets ainsi conçus conservent les atouts du "22 JQ" (superficie de dos supérieure à celle du ventre, ailes courtes, surface de fil limitée au contact du fond) et n'en ont pas les défauts. Les ailes supérieures ne sont pas montées "toute patte" et elles se terminent en pointe, l'ouverture verticale de la gueule est facilitée. Le filet est mieux profilé que le "22 JQ" et offre une moindre résistance à l'eau. De plus, les études sur plans, ont permis la mise au point de différents modèles de 23 m à 31 m. Si bien qu'à Loctudy, un bon nombre de chalutiers hauturiers ont pu choisir de se spécialiser dans la pêche de poissons démersaux, quelles que soient leurs caractéristiques techniques, ils trouvent à leur disposition un outil conçu pour travailler sur des fonds durs. Des navires de 290 kw peuvent se livrer à ce type de pêche qui, au Guilvinec, est pratiqué par des navires plus puissants. Depuis 1989, quelques Guilvinistes

pêchant dans les parages d'Ouessant ont adopté des chaluts à moyenne ouverture verticale, et il semble que ces filets leur donnent entière satisfaction ; on peut donc penser qu'ils auront bientôt remplacé le "22 JQ" pour tous les chalutiers spécialistes des espèces démersales.

Le choix judicieux d'un train de pêche adapté à la puissance du navire, au métier pratiqué, aux zones fréquentées est la première condition de la bonne marche d'un armement. Mais, pour assurer le bon fonctionnement du chalutier, cet équipement doit être complété par un appareillage électronique adapté.

#### **4 - L'appareillage électronique de repérage**

Avant la seconde guerre mondiale, les commandants ne disposaient que de peu de moyens pour retrouver leurs lieux de pêche. En vue des côtes, ils se servaient d'alignements d'amers, mais plus au large, les techniques de localisation étaient moins précises : au compas, le navire suivait un cap pour se rendre sur zone ; le temps de route permettait de respecter la distance à parcourir. Sur place, on sondait le fond à la "boule de sonde" pour s'assurer de la nature du substrat sous le navire. Cette méthode laissait une grande place à l'approximation ; les courants et les vents fluctuants font varier le temps de route. Il était donc très difficile de revenir plusieurs fois au même endroit, de repérer les croches et les secteurs riches.

En 1950, le consol fut installé sur les navires. Ce système de radio-navigation, mis au point pour l'aviation, rendit moins aléatoire la recherche des secteurs fréquentés et autorisa l'extension de la zone d'activité. Toutefois, le consol reste encore trop imprécis pour la pêche, car le commandant du navire ne connaît pas sa position qu'à 2 ou 3 milles près.

A partir de 1958, le DECCA commence à équiper les hauturiers bigoudens, au milieu des années 1960 il sera embarqué sur des côtiers. Ce système de repérage en mer par ondes hertziennes a été mis au point, à des fins militaires par les Britanniques en 1944. Il permet la réalisation d'une véritable cartographie des secteurs d'activité, car sa résolution atteint 80 m dans de bonnes conditions de réception. A partir de cette époque, les patrons établirent des plans de pêche sur lesquels furent consignées les croches dangereuses pour le train de pêche et les trajets favorables.

Le Decca reste aujourd'hui le système de radio-navigation le plus employé par les navires hauturiers. Seules les unités travaillant dans les parages de la Petite Sole, trop éloignés des émetteurs, ont dû adopter des systèmes de radio-navigation complémentaires : le Loran et l'Oméga, de 300 m de résolution environ.

Près des côtes, le Rana et le Toran, puis le Sylédis ont peu à peu remplacé le Decca car ils sont plus précis (10 m de résolution). Mais la faible portée de leur émetteur limite leur utilisation à l'exploitation de la "Grande Vasière".

Les conditions de travail des chalutiers sont telles aujourd'hui que ces appareils de repérage sont devenus presque aussi indispensables que le train de pêche lui-même. Toutefois, des progrès sont encore envisageables. La qualité des transmissions hertziennes fluctue beaucoup en fonction de la météorologie et des périodes de la journée. Ainsi, au lever du jour et au coucher du soleil, et, dans une moindre mesure la nuit et par temps de pluie, la réception des ondes se fait moins bien. Cela peut occasionner des erreurs d'estimation de la position du navire et, conséquemment, des avaries sur le chalut. Dans l'avenir, des systèmes tels que le GPS (Système de positionnement global) qui permet un repérage par satellite des navires remplaceront la radio-navigation classique. La précision du GPS est comparable à celle du Toran, mais il couvre l'ensemble du globe.

Les appareils de radio-navigation sont aujourd'hui les principaux outils de travail du patron à la passerelle, mais l'équipement électronique des navires ne se limite pas aux moyens de positionnement. Les sondeurs graphiques et vidéo détectent le poisson et définissent la nature des fonds ; les radars contribuent à la sécurité ; l'économètre et le pilote automatique contrôlent le bon fonctionnement du navire ; la V.H.F., la C.B., la B.L.U., la gonio, le brouilleur de communications permettent aux patrons d'échanger des informations avec leurs collègues et avec la terre. M. Camille Gouzien, directeur de l'Armement "Atlantique Pêches" et ancien patron, compare les passerelles des chalutiers "aux cockpits de Boeing, encombrés d'un fatras d'appareils parfois indispensables, souvent intéressants et quelquefois inutiles". Pourtant l'électronique ne supprime pas les aléas de la pêche. La plupart de ces instruments embarqués ont permis d'affiner les stratégies, de mieux repérer les croches. Néanmoins la valeur de l'équipage et le savoir-faire du patron restent les principaux garants de la réussite.

## **B - LES HOMMES**

En Pays Bigouden, la majeure partie des armements sont gérés artisanalement. Plus de 90 % des chalutiers bigoudens appartiennent à un seul armateur embarqué. Pour accéder plus facilement à la propriété, la plupart des promoteurs font construire leur bateau en copropriété avec une coopérative d'armement (le partage est généralement de 60 % pour le promoteur et de 40 % pour la coopérative) et rachètent progressivement la totalité des parts.

A la pêche industrielle, les navires sont souvent commandés par plusieurs patrons successifs. Salariés de l'entreprise, comme les autres membres de l'équipage, ils sont remplacés en cas d'échec.

Un chalutier artisanal est commandé par l'armateur lui-même, il est seul responsable des résultats de l'entreprise. Ses bénéfices sont souvent substantiels, mais la prise de risques financiers est importante. Un patron incompetent, ou sur lequel la malchance s'acharne, peut perdre son navire. Pour faire fructifier son entreprise, l'armateur artisanal ne peut compter que sur lui-même et sur un bon équipage.

### **1 - Le patron**

Pour pouvoir commander un chalutier, un patron a dû subir une solide formation : celle de lieutenant et de patron de pêche pour la pêche hauturière, celle de capitaine pour la pêche côtière, mais il apprend surtout son métier en mer. Jeune matelot, il s'habitue au maniement et au réglage du train de pêche, sur le pont, au contact de marins expérimentés. Plus tard, le brevet de lieutenant en poche, il est engagé comme second et a parfois l'occasion de prendre les commandes du navire au côté de son patron qui complète son instruction. Lorsqu'il est assez aguerri, le chalutier lui est confié pour des marées entières. Pendant ces suppléances, il parcourt les secteurs d'activité traditionnels de son patron, apprend à bien les connaître, et peut aussi se lancer dans l'exploration de nouveaux lieux de pêche. Ces marées de remplacement constituent la dernière étape de sa formation. Elles servent surtout à développer son "flair", car si les connaissances acquises lors de son éducation sont nécessaires au commandant, des aptitudes intuitives à découvrir les zones et les périodes de passage du poisson, que seule l'expérience pourra exercer, sont indispensables. Lors de sa formation, on aura pu lui apprendre à

choisir un train de pêche adapté aux espèces qu'il veut capturer, et aux fonds exploités ; on lui aura enseigné le maniement du navire, et quelques notions bien connues sur le comportement des espèces (la langoustine se pêche sur les hauteurs le matin, plus profond dans la journée ; par fort coefficient de marée, la pêche est moins bonne à Smalls, etc) mais seule son inspiration lui permettra de s'adapter à toutes les conditions de pêche, et de réaliser de bons résultats en toutes circonstances. Le succès de ces campagnes, contribuera à lui forger une bonne réputation dans les ports de la région ; il pourra alors choisir, lorsqu'il aura investi dans la construction d'un navire, un équipage adapté au métier qu'il souhaite pratiquer et composé d'éléments performants.

## 2 - L'équipage

Les marins à la pêche artisanale sont intéressés aux chiffres d'affaires de l'armement ; ils ne sont pas salariés ; ils touchent une part du produit de la vente.

Après chaque campagne, la production est vendue sous criée. Les "frais communs" sont alors défalqués de la recette. Ils comprennent : les taxes de port et de criée, les frais de déchargement, la cotisation à l'organisation de producteurs, les taxes du "Comité Local des Pêches" et du "Comité Central des Pêches", les frais de carburant, de glace, de vivres, de radio.

Le reliquat est divisé en deux parts : celle de l'armement comprise entre 50 % et 60 % de la "vente nette" et celle de l'équipage qui est répartie entre les marins.

Chaque armement a son propre mode de partage, mais en général, chacun touche une paie proportionnelle à ses responsabilités. Prenons l'exemple d'un bilan réalisé après une marée moyenne d'un chalutier hauturier du Guilvinec.

Vente du 20/05/85 (14 jours de mer) :

- Total des ventes :	221 218,52 F
- Total des taxes de criée :	22 749,47 F
- Frais communs :	54 013, 72 F
- Net à partager :	144 455, 33 F
- Part de l'équipage (45 %) :	65 004,90 F
- Part de l'armement (55 %) :	79 450,43 F

## Détail des parts :

- Patron (en congé)	1 part	8 125,61 F
- Mécanicien	1,5 part	12 188,00 F
- Second	2 parts	16 251,00 F
- Bosco	1,25 part	10 157,00 F
- Bosco	1,25 part	10 157,00 F
- Matelot	1 part	8 125,61 F
- Matelot	1 part	8 125,61 F

Tableau 4 : Bilan d'une marée d'un chalutier hauturier

Sur ce bateau, les boscos touchent chacun 1,25 part. Ils sont chargés de diriger toutes les modifications du train de pêche ordonnées par le commandant, et de glacer le poisson. Ce sont des postes de confiance dont dépendent 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 à qui sont confiées ces charges n'ont aucun diplôme particulier mais ils ont généralement les plus expérimentés du bord.

Le mécanicien est responsable du moteur et de tout le matériel, mécanique, hydraulique et électronique. Il participe également au travail sur le pont. Selon la taille du navire sur lequel il est embarqué, son niveau de qualification doit être plus ou moins élevé. Il doit avoir le diplôme de chef mécanicien sur les chalutiers de 15 à 25 m propulsé par un moteur de plus de 300 kw. Le brevet de motoriste ou le PCM (Permis de Conduire les Moteurs) suffit sur les navires plus petits ou moins puissants.

Le second remplace le patron quand ce dernier est en congé. En temps normal, il occupe un poste de matelot ou de bosco. Il est titulaire du brevet de lieutenant de pêche, au minimum.

Les matelots et le mousse fournissent la main d'oeuvre pour les manoeuvres, les réparations à effectuer sur le chalut, l'étripage du poisson ou la cuisine.

Le commandant reste à la barre toute la journée, il ne la quitte que pour manger. Constamment, il surveille la route du navire et est à l'écoute des autres bateaux. La nuit, les hommes prennent le quart à tour de rôle et suivent les instructions qui leur sont laissées. Au moindre incident, le patron est réveillé ; il se lève également pour virer le chalut. Lui seul décide des secteurs qu'il va fréquenter compte tenu des résultats de sa pêche, des captures des concurrents, des conditions de fond, des intempéries, du courant.

Selon les chalutiers et pour un même nombre de marins embarqués, le produit net à partager varie ; aussi les patrons performants n'ont-ils aucun mal à recruter des hommes réputés pour leurs compétences. Les boscos seront choisis pour leurs qualités de ramendeurs ; les matelots, souvent plus jeunes, pour leur force physique ; le mécanicien pour ses compétences techniques ; le second devra déjà avoir reçu une bonne formation pour pouvoir prendre les commandes du navire très vite après son engagement.

Les critères techniques sont les principaux qui pèsent sur les décisions d'embauche du patron, mais ils ne sont pas les seuls. Il subit aussi la pression de son entourage, et souvent, il compte des membres de sa famille à bord de son navire. En dernier lieu, il est le seul à décider des embauches. Il compose son équipage en fonction de ses ambitions.

La répartition des tâches à bord varie d'un chalutier à l'autre car les équipages bigoudens comptent entre 2 et 7 hommes. Selon les types de navires, les Affaires Maritimes imposent un effectif minimum.

#### Effectif minimum par type de navire :

Catégorie	Longueur	Puissance	Effectif	Observations
1ère et 2ème	<25 m	160 kw < P < 300 kw	5	dont 1 motoriste
		>300 kw	5	dont 1 chef et 1 second mécanicien 1 second patron (lieutenant)
2ème 3ème	> 15 m		4	dont 1 motoriste
3ème	<15 m	<160 kw	3	dont 1 PCM (permis de conduire les moteurs)
3ème	<15 m	>160 kw	3	dont 1 motoriste
4ème	10 < L < 15 m	<160 kw	2	dont 1 PCM
		>160 kw	2	dont 1 motoriste

Tableau 5

- 4ème catégorie : navires devant limiter leur zone de travail à moins de 5 milles des eaux abritées du port de départ
- 3ème catégorie : navires devant limiter leur zone de travail à 20 milles de la terre la plus proche et à 100 milles des eaux abritées du port de départ.
- 2ème catégorie navires devant limiter leur zone de travail à moins de 200 milles d'un lieu sûr pour l'équipage, et moins de 600 milles entre le port de départ et le port d'arrivée.
- 1ère catégorie toutes les mers.

(Affaires Maritimes, 1990)

Mais la composition d'un équipage relève surtout d'un choix stratégique. Ainsi certains chalutiers de plus de 20 m sont armés par 7 marins, alors que la loi impose un effectif minimum de 5 hommes ; et il existe une flottille de petits côtiers employant deux hommes seulement. Ces patrons ont choisi deux stratégies économiques opposées. Les premiers cherchent à réaliser un chiffre d'affaires maximum et doivent pour y parvenir faire appel à une main d'oeuvre abondante. Les seconds tâchent de réduire leurs frais d'exploitation. Ils fréquentent des zones franches, utilisent peu de matériel, mais produisent peu et pour que leur entreprise soit rentable, ils doivent employer une main d'oeuvre réduite. Entre ces deux types de comportement, il existe de nombreux stades intermédiaires. Certains patrons de côtiers, par exemple, peuvent opter pour une stratégie "productiviste" en employant 4 marins.

Mais il doit toujours y avoir une adéquation entre les résultats de l'armement et les moyens humains mis en oeuvre. Même le navire le plus productif du quartier n'est pas à l'abri de quelques mauvaises campagnes et cela peut lui causer de graves préjudices. Les marins qualifiés qui forment son équipage le quitteront pour un autre. A cause de ses mauvais résultats, le patron ne trouvera à embaucher que des marins moins réputés, moins qualifiés ou moins sérieux pour former une nouvelle équipe. Il devra tenir compte de la moindre valeur de ses hommes pour choisir ses zones de pêche et son matériel. Il ira travailler dans des secteurs plus francs, souvent plus pauvres, avec un train de pêche moins sophistiqué, souvent moins performant. Pour

compenser le manque à gagner imputable aux nouvelles conditions de travail, il s'efforcera de réduire ses frais d'exploitation. Il freinera ses dépenses liées à l'entretien du navire et aux achats de matériel au détriment de la production.

Inversement, un patron de chalutier qui a choisi d'exploiter des secteurs francs pour limiter les coûts d'exploitation de son entreprise, ne pourra pas changer de tactique en allant parcourir des zones plus accidentées. Si la charge de travail augmente, les marins sont vite débordés, car l'équipage réduit n'a pas été composé pour parer à des avaries répétées du train de pêche. Le chiffre d'affaires et la paie augmentent, mais cette compensation est insuffisante et, très souvent, les marins changent de navire, préférant négliger un salaire élevé pour de meilleures conditions de travail. Les contrats de travail ne sont pas encore généralement répandus et si le patron peut sans entraves licencier un membre de l'équipage, les marins n'ont pas à déposer de préavis pour quitter l'armement.

### **III - LA TACTIQUE DE PECHE**

La stratégie de pêche élaborée par un armateur commande la politique générale de l'entreprise. Le choix du navire, du matériel, de la zone de pêche, des membres de l'équipage, relève de décisions stratégiques, prises pour une très longue période. Moins spectaculaires, les options tactiques prises au jour le jour, affectent aussi les résultats du navire. Elles concernent essentiellement la sélection des secteurs d'activité quotidiens et le réglage du train de pêche. Elles sont influencées par les contraintes liées au milieu, par le comportement des espèces ciblées, par les captures réalisées à chaque trait par le bateau et les unités voisines, et par les relations que le patron entretient avec ses confrères.

#### **A - L'EXEMPLE D'UNE MAREE SUR L'AVEL A BENN**

J'ai pu me rendre compte de ces choix tactiques que le commandant doit faire constamment lors des marées que j'ai effectuées. J'ai suivi, par exemple, le travail de M. Berrou, patron de l'Avel A Benn, un chalutier de 21 m du Guilvinec, pendant une campagne en octobre 1990.

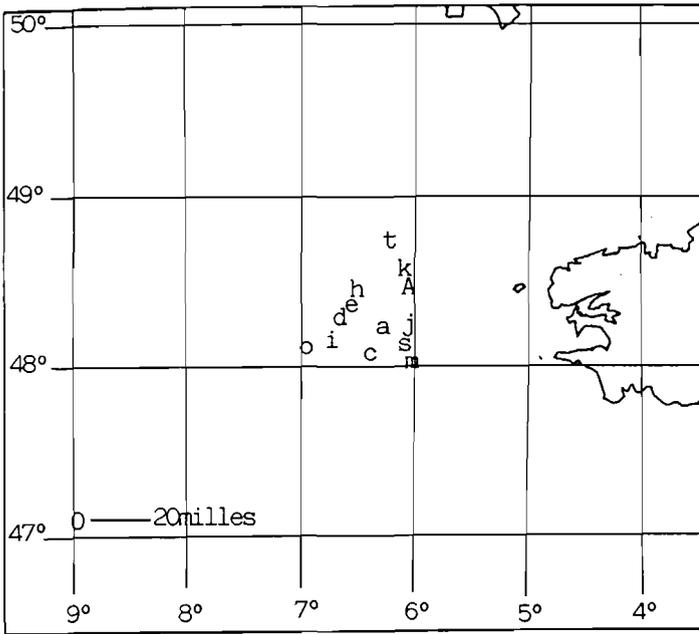


figure 52 :situation des navires le: 11/10

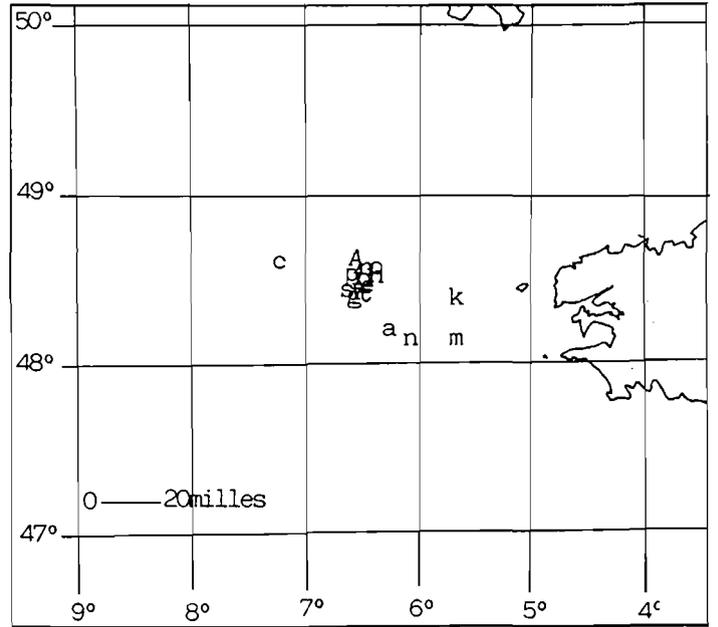


figure 53 :situation des navires le: 12/10

A: Avel A Benn a,b,c,d,e,f,g,h,i,j,k,l,m,n,o,p,q,r,s,t,u, positions des navires repérés depuis l'Avel A Benn

figure 54 :situation des navires le: 13/10

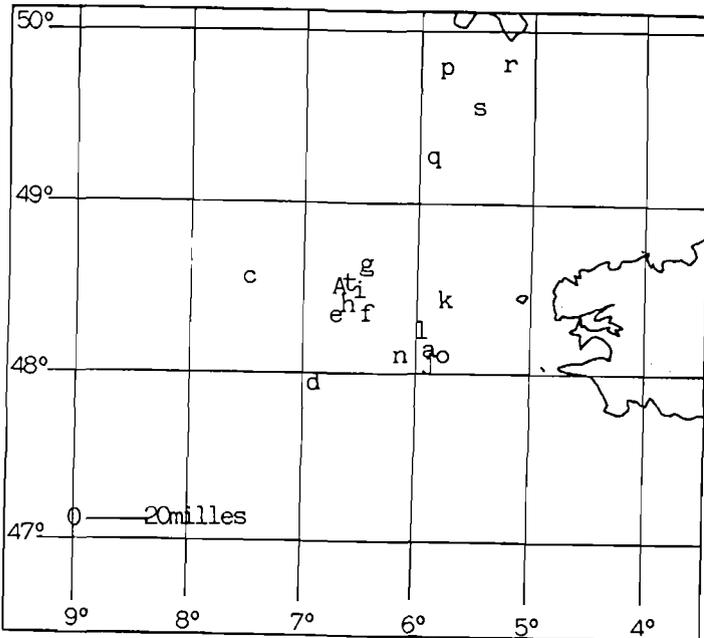
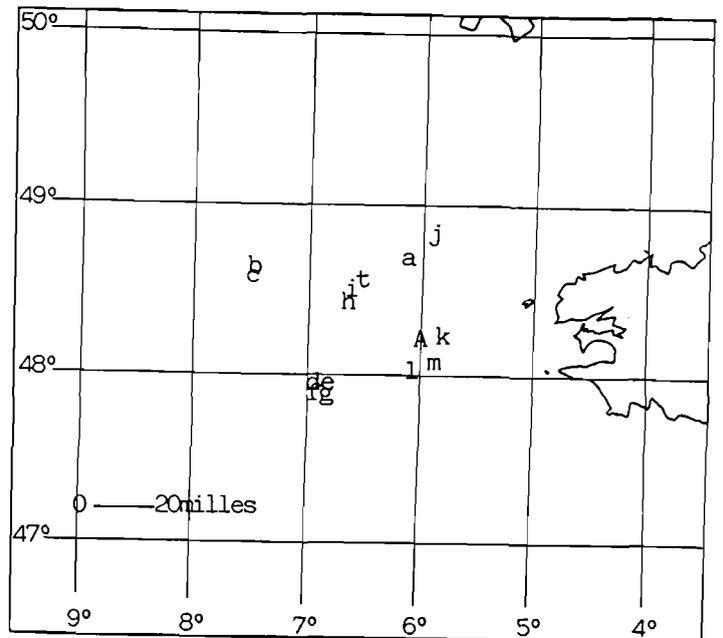


figure 55 :situation des navires le: 14/10



Ce navire a coutume de fréquenter les bancs du sud de la Mer Celtique, de la Petite Sole au "Triangle" (fig. 24 p. 88), comme 17 autres chalutiers guilvinistes et penmarchais. Cette flottille constitue un groupe assez conséquent pour que l'on puisse y observer les différents niveaux de relations existant entre les patrons bigoudens qui influencent leurs décisions tactiques. Les figures de 52 à 63 (pp 141 et 146), montrent les situations d'une quinzaine de navires, observés depuis l'Avel A Benn.

- Le bateau commence sa marée le *11 octobre*. Dès la sortie du port, le patron s'est mis en relation avec "o", avec qui il communique sur un canal VHF "privé". Cette pratique est interdite, mais elle est courante. Les commandants font aménager leurs postes pour qu'ils puissent émettre et recevoir sur deux ou trois fréquences particulières. Ainsi, ils peuvent parler en clair sans crainte d'être entendus par un tiers. L'Avel A Benn communique ainsi avec "o" et "u".

"o" travaille à Castor Bank et ne réalise pas de bonnes pêches. M. Berrou contacte alors le patron de "a" qui est à l'est de Parsons. Il n'a pas de canal privé commun avec le patron de "a", mais partage avec lui ainsi que les patrons de "c" et "u" un code qui leur permet d'échanger des informations sans être compris par des étrangers au groupe : là encore, les renseignements sont mauvais. Le commandant interroge alors le patron de "h". Dans ce cas il ne s'agit pas de rapports privilégiés, simplement d'échanges entre personnes ayant de bonnes relations. Il lui est répondu que les captures sur le banc de Parsons sont faibles.

M. Berrou décide alors de mettre en pêche au "Sud-Ouest de la Plateforme" (fig. 24, p 88), car les captures dans ce secteur, en automne, par petits coefficients de marée, sont souvent bonnes.

La journée rapportera 600 kg de poisson dont la moitié de baudroie, résultat jugé peu satisfaisant.

- Comme des rumeurs de bons rapports sont venues entre temps de Parsons, le patron décide d'embarquer le matériel et de s'y rendre. Ce comportement est celui de bon nombre de commandants, et le *12 octobre* (fig. 53, p 141), on note une très forte concentration de navires sur le banc, qui naviguent à vue, les uns derrière les autres, sur les mêmes trafics, "p", "q", "r" et "s" sont des navires de Loctudy, habitués à travailler autour de la Cornouailles ; ils ne descendent dans les parages de Parsons que

2 ou 3 fois par an, attirés par de grosses concentrations de chalutiers sur la zone. La pêche de l'Avel A Benn s'améliore légèrement : le tonnage total de la journée est toujours voisin de 600 kg, mais les captures sont composées à 75 % de baudroie. "h", "d" et "e" ont produit entre 400 kg et 900 kg de baudroie en 24 heures (les données sur les productions des navires émanent des "logbooks", et ont été recueillies après la campagne).

- *Le 13 octobre*, "p", "q", "r" et "s" sont déjà retournés dans leurs zones traditionnelles (fig.54, p 141). "c", "a", "n", "m" et "k" ne sont pas venus sur Parsons. Aucun de ces navires ne dispose de chaluts jumeaux, leur production de baudroie est généralement inférieure de 30 % à celles des unités qui en sont équipées et les captures de "divers" sont trop faibles pour être satisfaisantes pour ces chalutiers. "o" et "d" quittent aussi Parsons ; le premier doit se présenter à la vente, au Guilvinec le 15 octobre et se rapproche du port, le second ne se satisfait pas des résultats qu'il a obtenus et descend vers "Tronoën". Les conditions météorologiques se dégradent, les navires s'écartent les uns des autres pour pouvoir manoeuvrer plus facilement. Les résultats de la journée sont insuffisants : jusqu'à 18 heures, 340 kg ont été pêchés, le patron décide de changer de secteur.

- *Le 14 octobre*, le banc de Parsons et moins fréquenté : seul "h", "i" et "t" sont restés sur place. L'Avel A Benn a été renseigné sur de bonnes apparences au "Triangle" par "o" qui y a effectué les derniers traits de sa campagne et il s'y rend. "e", "f" et "g" sont descendus rejoindre "d" à "Tronoën". Ces quatre navires sont la propriété de patrons de la même famille et travaillent en étroite relation. Ils appartiennent au groupe des pêcheurs qui travaillent habituellement aux accores de la Petite Sole. "b" a rejoint "c" à Shamrock pour commencer sa campagne. "j" et "h" ont gagné le secteur qu'ils fréquentent à longueur d'année. Les résultats de la journée de l'Avel A Benn sont médiocres (800 kg de poisson dont 450 kg de baudroie), mais la pêche est faible partout : "d" a capturé 375 kg de baudroie, "k" 200 kg, si bien que la situation évolue très peu jusqu'au 17 octobre.

- *Le 17 octobre*, "u" commence une nouvelle marée à côté de l'Avel A Benn. "f", "d", "e", "g" sont au sud de Shamrock ; les résultats obtenus à "Tronoën" (500 kg de baudroie en moyenne) ne satisfont pas les patrons. "c" est passé de Shamrock à l'Ouest de la Petite Sole.

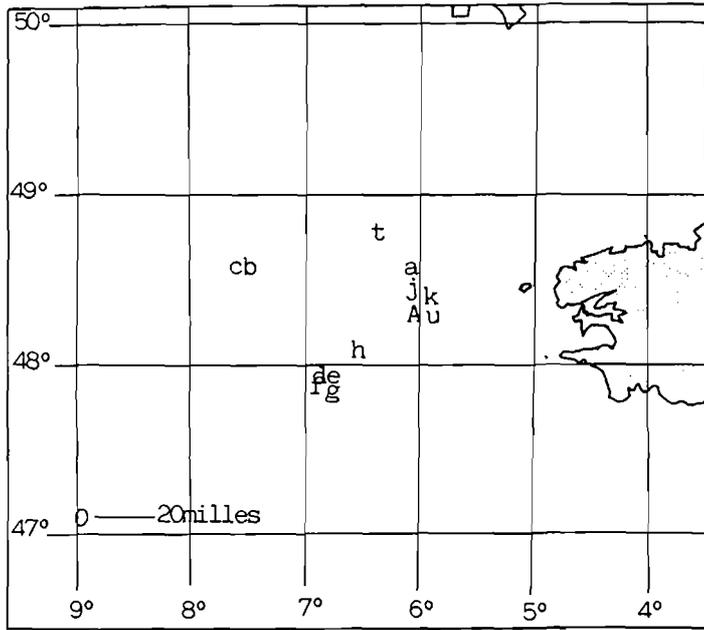


figure 56 :situation des navires le: 15/10

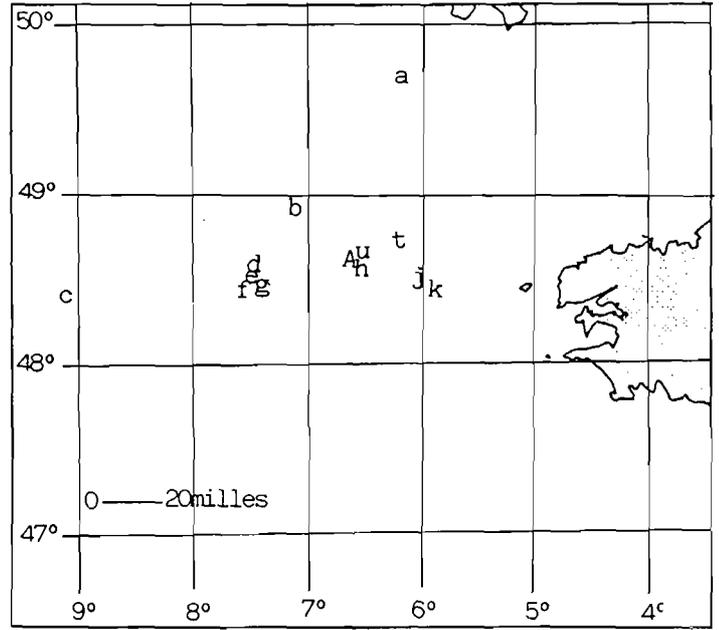


figure 57 :situation des navires le: 16/10

A:position de l'Avel A Benn.a,b,c,d,e,f,g,h,i,j,k,l,m,n,o,p,q,r,s,t,u,positions des navires repérés depuis l'Avel A Benn

figure 58:situation des navires le: 17/10

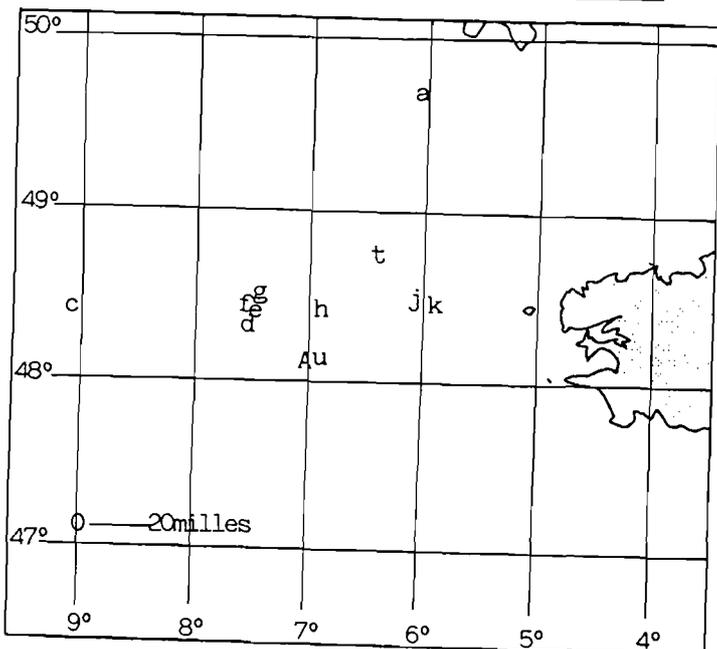
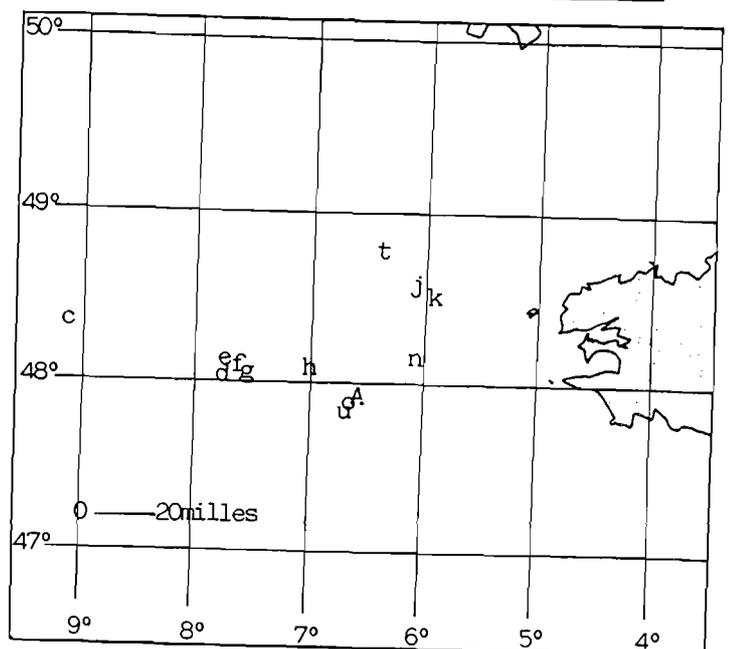


figure 59 :situation des navires le: 18/10



On observe ici trois types de comportements qui révèlent le désarroi des commandants confrontés au manque de poisson. L'un décide de fréquenter une zone très éloignée qui, d'habitude, n'est exploitée qu'en été ("c"), un autre ("a") essaie de travailler dans des lieux d'activité qu'il ne fréquente qu'une ou deux fois par an ; les derniers ("A" et "u") sont pris d'une grande agitation qui les mène du "Sud-Ouest de la Plateforme" le 15 octobre, à Parsons le 16, à Castor le 17, pour finir à Kaïser le 18. L'attitude de "j", "k", "t", "h", "e", "f", "d", et "g" qui restent sur place, ne signifie pas que ces navires réalisent de meilleures captures. "h" a produit seulement une moyenne de 300 kg de baudroie entre le 15 et le 18 octobre. Pendant la même période, l'Avel A Benn ("A") réussissait un tonnage moyen de baudroie de 350 kg.

- *Le 18 octobre*, "o" sort du port pour une nouvelle campagne, au moment où l'Avel A Benn et "u" virent leur premier trait à Kaïser (fig. 59, p 144) où la pêche semble bien meilleure et "o" est immédiatement averti par le canal privé de la V.H.F.

- *Le 19 octobre*, les 3 navires se trouvent ensemble à Kaïser. En travaillant de cette façon, ils peuvent régler au mieux leur méthode de pêche. La mise au point du train de pêche est plus facile, la localisation précise des concentrations de poisson, plus rapide.

La production est satisfaisante (1200 kg dont 900 de baudroie pour l'Avel A Benn). Le même jour, "h" a capturé 350 kg de baudroie seulement. Son patron a contacté celui de l'Avel A Benn pour connaître la situation à Kaïser mais il n'a pas obtenu d'information.

La flottille "d", "e", "f", "g" se disloque : "d" et "g" sont en fin de marée, ils sont remontés sur le banc de Parsons pour se rapprocher du Guilvinec ; "e" et "f" se sont rendus à la Chapelle, car la situation au "Sud de Shamrock" n'est plus intéressante (300 à 500 kg de baudroie par jour).

- "o", "u" et "A", remontent à Parsons le *21 octobre* car la pêche est moins bonne (450 kg de baudroie le 20 octobre pour l'Avel A Benn).

- *Le 22 octobre*, l'Avel A Benn se sépare de "o" et "u" pour se rapprocher du port où il doit vendre sa production le 24. Ces deux chalutiers n'ont pas terminé leur campagne et lorsqu'il sortira pour une nouvelle marée, le commandant de l'Avel A Benn pourra compter sur leurs patrons pour l'informer.

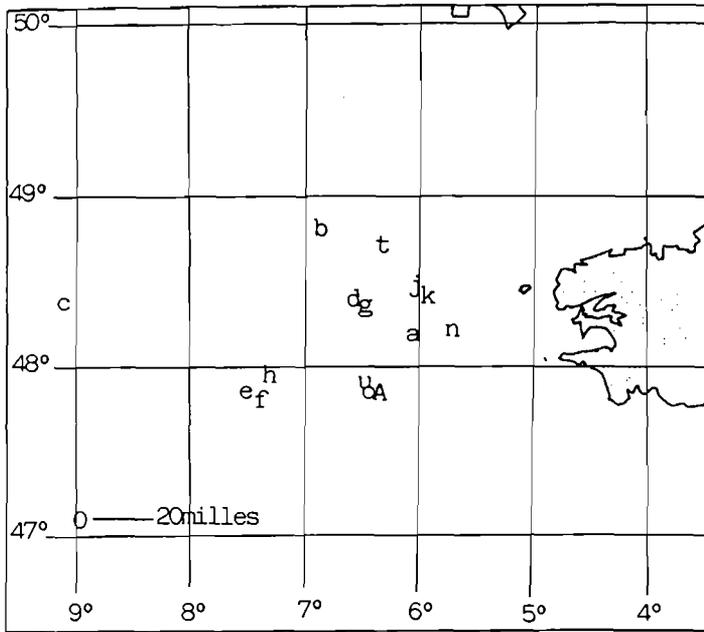


figure 60 : situation des navires le: 19/10

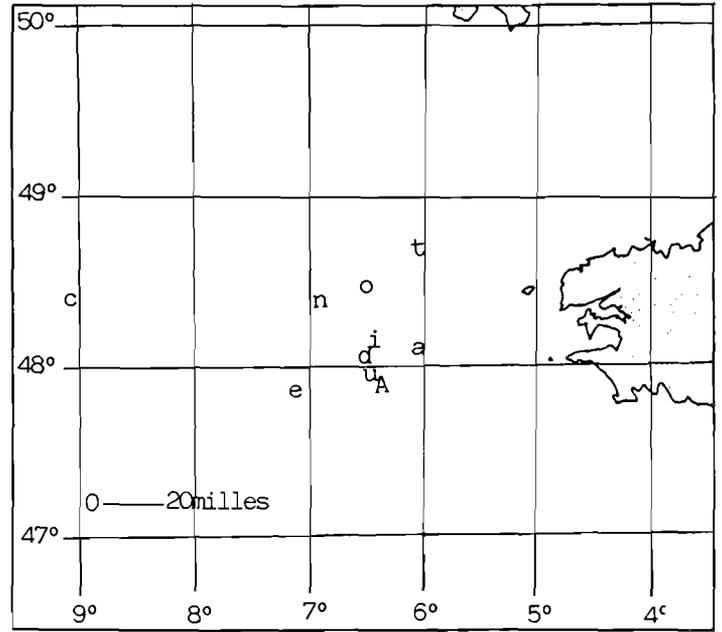


figure 61 : situation des navires le: 20/10

A: position de l'Avel A Benn. a,b,c,d,e,f,g,h,i,j,k,l,m,n,o,p,q,r,s,t,u, positions des navires repérés depuis l'Avel A Benn

figure 62 : situation des navires le: 21/10

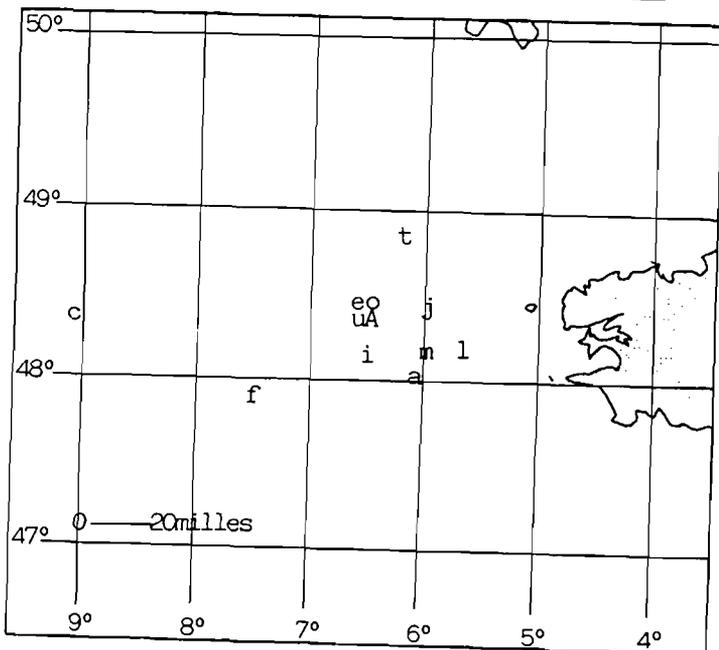
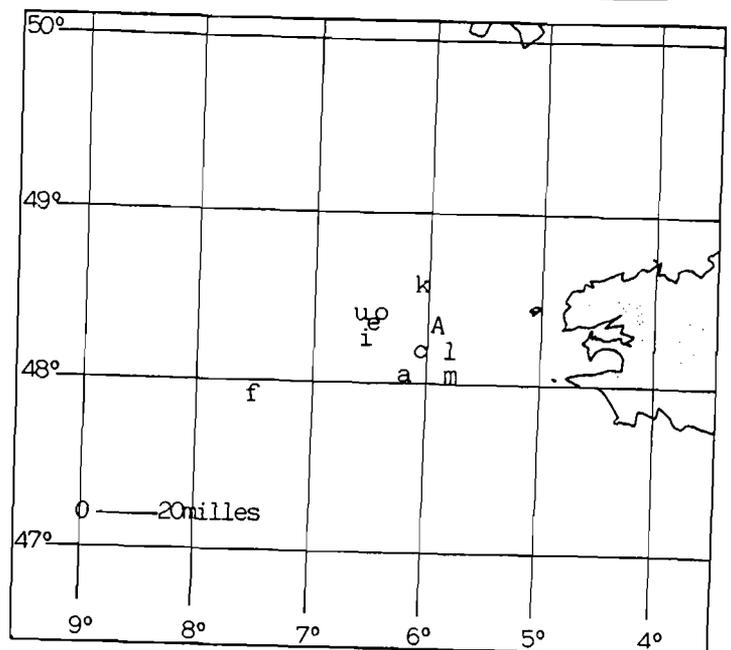


figure 63 : situation des navires le: 22/10



## B - IMPORTANCE DE L'ECHANGE D'INFORMATIONS

Ainsi, au cours de cette campagne, nous avons vu un commandant en relation avec ses collègues et communiquant avec eux de trois manières différentes selon le bateau auquel il s'adressait.

Ce sont dans les groupes dont les membres communiquent par *des canaux privés que l'on échange les informations les plus fiables*. Ils comprennent un nombre limité d'unités, *les commandants sont unis par des liens très forts*, ou familiaux, ou d'amitié. Ces ensembles bénéficient généralement d'une bonne longévité.

Les équipes de bateaux partageant *un code* sont souvent plus larges, *elles comprennent par exemple un patron expérimenté et ses anciens seconds*. Les informations échangées sont moins fiables et la durée de vie de ces groupes, plus brève : des brouilles surviennent plus facilement.

Ce sont *les informations en clair* qui sont évidemment *les moins fiables*, car selon le proverbe bigouden "celui qui pêche, met dans son panier" et lorsque l'on trouve le poisson, on a tendance à le cacher. Ainsi, le 11 octobre, le patron de "h" a répondu à M. Berrou que la pêche à Parsons était faible, alors que, on l'a su en fin de campagne, il pêchait 900 kg de baudroie au lieu des 300 annoncés. Et le 19 octobre, lorsqu'à son tour, il demande des renseignements sur la pêche à Kaiser, il lui est répondu évasivement.

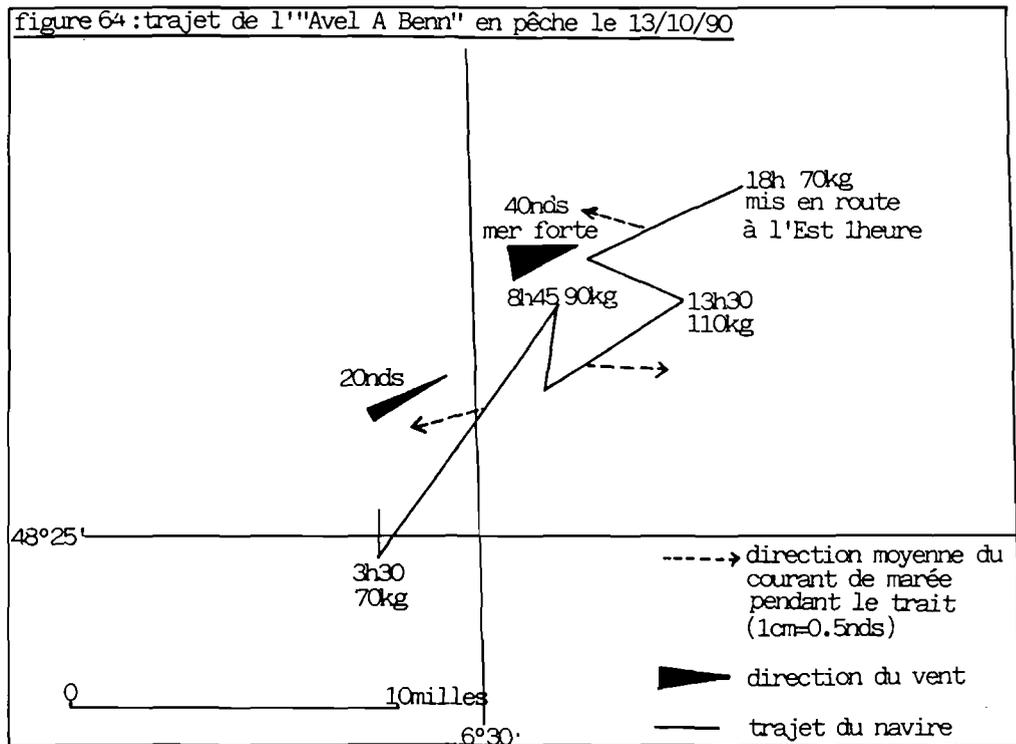
Les informations en clair ne sont pas fiables et cependant, la VHF n'est jamais arrêtée. Lorsqu'il ne communique pas avec des coéquipiers, le commandant du navire écoute la conversation des concurrents, ou discute avec eux, guettant l'indice, ou simplement l'intonation qui l'éclairera sur les pêches réalisées ailleurs.

## C - LES CONTRAINTES PHYSIQUES

La tactique de pêche est donc influencée par les informations reçues de ces diverses manières. Elle est également tributaire de contraintes physiques qui, elles aussi, participent au choix de la zone d'activité.

Pour travailler dans de bonnes conditions, le navire doit avancer à une vitesse relative voisine de trois noeuds. Pour ce faire, le patron tient compte des courants de marée, surtout par fort coefficient et de la direction du vent si le temps fraîchit.

Revenons à la journée de pêche de l'Avel A Benn du 13 octobre 1990.



Le 13 octobre 1990 (fig. 64, p 148), l'Avel A Benn a dû tenir compte des conditions météorologiques pour choisir sa route.

Malgré les courants de marée contraires le matin et le soir, le navire se dirige vers le nord-ouest, fuyant le coup de vent de sud-ouest. Le coefficient de marée de 45 autorise cette manoeuvre. Par vive eau, le sens du flot et celui du jusant influencent plus la route du bateau. Ici la bathymétrie aussi est négligée. Son influence est surtout prépondérante aux accores du plateau continental. En quelques centaines de mètres, on passe de 200 à 1000 mètres de profondeur. Pour que le train de pêche reste bien au contact du fond, les chalutiers évoluent perpendiculairement à la ligne de plus grande pente. Le patron choisit de suivre une "ligne de sonde" (une isobathe). Le sondeur sert alors plus au repérage que le Loran ou le Decca.

Les paramètres physiques ont souvent une influence directe sur la pêche. Il est, par exemple, communément admis que les captures sont plus faibles par "temps d'est". Le comportement des espèces ciblées influence aussi les tactiques de pêche. Les producteurs de langoustine et de baudroie sont particulièrement attentifs à respecter des notions bien connues. La langoustine se pêche surtout le matin, en général sur les hauteurs. Lorsque le soleil monte, il faut tâcher de pêcher à une plus grande profondeur. L'après-midi et la nuit, certains langoustiniers abandonnent ce type de pêche pour traquer le poisson car la langoustine est plus rare. Les producteurs spécialistes de la baudroie essaient d'accentuer leur effort pendant la nuit, période de "travail" de ce poisson.

Tous les armements observés pendant cette campagne ont adopté des stratégies voisines : certains fréquentent surtout les accores de la Petite Sole, d'autres sont des habitués des bancs de l'"Ouest-Bretagne". Les zones fréquentées pendant les mois de fin d'automne et d'hiver sont souvent voisines et la principale espèce ciblée est la baudroie. Mais si les chalutiers comme *l'Avel A Benn* peuvent se contenter de 500 kg de baudroie par jour - ils pêchent aussi de la cardine, de la raie fleurie et du "divers" -, les unités comme "d", "e", "f", ou "g", doivent en produire plus car ce poisson représente 70 % de leurs captures. Les différences de grément des chaluts expliquent ces nuances : "o", "u", "A" utilisent des diabolos devant le carré de ventre, ce qui les autorise à exploiter des secteurs légèrement plus durs que "d", "e", "f" ou "g". Cela se traduit par des comportements "en pêche" variables, selon que l'on appartient à l'une ou l'autre des classes.

Les ambitions des patrons qui travaillent surtout aux accores de la Petite Sole paraissent plus grandes : alors que le commandant de *l'Avel A Benn* se contente d'une production de 800 kg de poisson dont 500 de baudroie le 19 octobre ; "d" change de parages le 15 octobre bien qu'il ait capturé 600 kg de baudroie. Malgré la proximité des zones exploitées par ces deux navires, la ressemblance de leurs trains de pêche (tous deux sont équipés de chaluts jumeaux), les mêmes besoins financiers, leurs productions sont différentes : "d" a pêché 220 caisses de poisson, dont 130 de baudroie, 25 de raie, 17 de cardine, 48 de "divers" ; *l'Avel A Benn* a capturé seulement 100 caisses de baudroie mais 35 de raie, 35 de cardine et 70 de "divers". Les résultats des ventes brutes de ces deux unités sont très voisins malgré les différences de composition des captures : 210 000 F pour *l'Avel A Benn* et 200 000 F pour "d".

La tactique de pêche s'élabore au jour le jour, en fonction des contraintes du milieu, de l'inspiration du patron, des informations reçues ; mais elle s'inscrit toujours dans une stratégie d'ensemble. Placés dans les mêmes conditions, deux commandants choisiront des options tactiques différentes selon la stratégie qui les guide.

**QUATRIEME PARTIE**

**LES STRATEGIES HAUTURIERES**

## INTRODUCTION

L'étude de la tactique au jour le jour nous a montré qu'un bateau fait partie d'une flottille dont les patrons entretiennent à des niveaux différents des relations qui influencent leur comportement de pêche. On comprend que ces relations s'établissent d'abord entre parents, entre amis et plus généralement entre patrons du même port. S'il existe quelques exceptions, elles sont dues, par exemple, au fait qu'un commandant qui a appris son métier dans un autre port que le sien, continue à suivre le mode de pêche du bateau dont il était second, tout en gardant des rapports privilégiés avec son ancien patron.

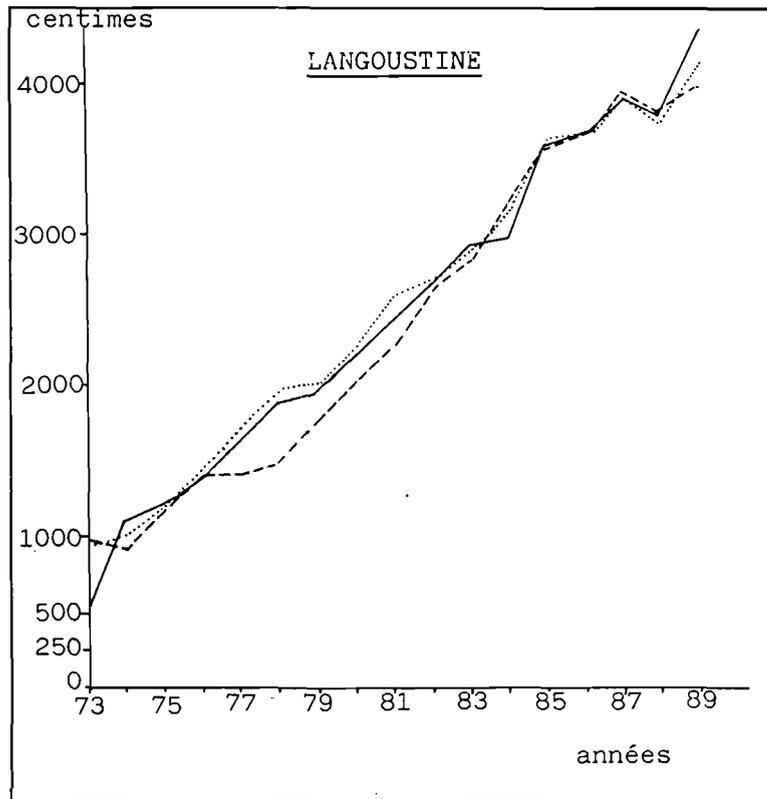
Par ailleurs, l'observation de la composition des mises à terre nous a déjà permis de constater que chaque port avait des productions spécifiques.

L'examen des figures 65 et 66 (p. 153) confirme cette idée.

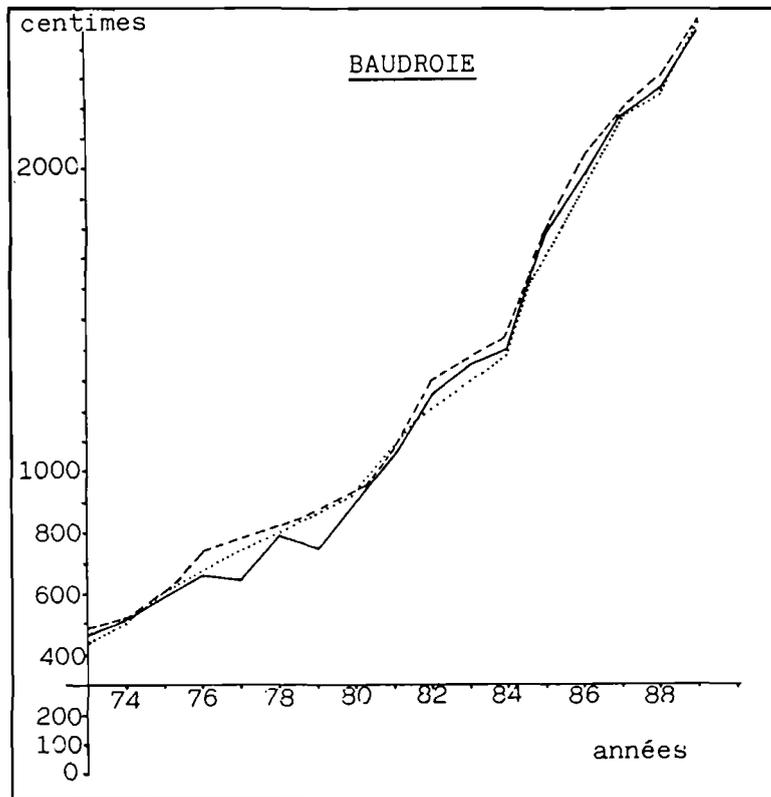
Les prix de vente de la langoustine glacée et de la baudroie, les deux principales espèces débarquées par les navires hauturiers en Pays Bigouden progressent parallèlement dans chaque criée jusqu'en 1984/1985. La langoustine se vend le moins bien au Guilvinec, par contre le prix de la baudroie y est plus élevé. A Saint-Guénolé, au contraire, la situation est inverse avec le prix le plus bas pour la baudroie et le plus élevé pour la langoustine. Ces différences peuvent étonner car les principales entreprises de mareyage disposent d'acheteurs dans tous les ports. Elles s'expliquent peut-être par une relative indépendance des succursales : les commandes ne passent pas par les "maisons mères", les clients s'adressant directement dans les ports réputés pour chaque espèce. Ceci explique que la plupart des navires spécialisés dans la pêche à la baudroie débarquent leur production au Guilvinec alors qu'il n'y a que deux unités langoustinières à y vendre épisodiquement leurs captures. A partir de 1984/1985, il y a moins de différences entre les cours pratiqués sous chaque criée, mais les traditions sont déjà fortement ancrées.

Tout ceci nous conduit à envisager, port par port, l'évolution des stratégies pratiquées par les navires de chaque flottille définie grâce aux cartes réalisées à partir de données issues des livres de bord européens.

EVOLUTIONS COMPAREES DES COURS A ST-GUENOLE, LOCTUDY, LE GUILVINEC  
DE LA LANGOUSTINE DU "NORD" ET DE LA BAUDROIE ENTRE 1973 ET 1989



St-Guénolé .....  
Loctudy —  
Le Guilvinec ---



figures: 65 , 66

sources: criées bigoudènes

## I - LES STRATEGIES LOCTUDISTES

### A - LES CHALUTIERS POLYVALENTS

Nous avons vu qu'en 1947, un premier chalutier bigouden s'est lancé dans l'exploitation de zones de la Mer Celtique. Suivant son exemple et jusqu'au début des années 1960, toutes les unités hauturières de Saint-Guérolé, du Guilvinec et de Loctudy y pratiquent la pêche de la langoustine à certaines périodes de l'année. En hiver, les mauvaises conditions météorologiques contraignent la plupart de ces navires à venir travailler sur la "Grande Vasière" bretonne, près des ports d'attache. Cette stratégie basée sur l'exploitation saisonnière des zones hauturières a presque disparu au Guilvinec et à Saint-Guérolé, mais elle est encore pratiquée à Loctudy.

La figure 67 (p. 155) montre les secteurs d'exploitation d'un **Chalutier Polyvalent** en 1971.

Elle est représentative des zones exploitées de manière traditionnelle jusqu'en 1975.

#### 1 - Les zones exploitées jusqu'en 1975 :

On distingue essentiellement trois pôles d'activité.

Les principales zones langoustinières sont concentrées de part et d'autre du 50ème parallèle, entre "San Guido" et la "Fosse Carcasse". Ces secteurs sont entièrement connus depuis 1960. Il s'agit essentiellement de *parages francs* (fig. 27, p 93) exceptée la "Fosse de Jones". Les parages de Smalls sont comparativement peu exploités. Seule la partie est, facile d'accès est fréquentée plus de 3 jours par an. On note, au "Sud du Loup", la présence du navire pendant 2 jours. A la fois proche de Newlin, le port de Cornouailles, et du banc de Jones, ces lieux de pêche servent de zone de repli pendant les coups de vent. Ce secteur très localisé est trop réduit pour permettre une exploitation plus importante. Il se révèle pourtant riche en poisson et particulièrement en gadidés.

Les "voyages" dans le "Nord", durent, en général, une dizaine de jours. Jusqu'en 1970, la marchandise débarquée au retour ne trouve pas facilement acquéreur sous les criées bigoudènes où les mareyeurs demandent des produits très frais, et les chalutiers langoustiniers doivent continuer à vendre leur production à Concarneau. Parfois, à la

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER POLYVALENT EN 1971

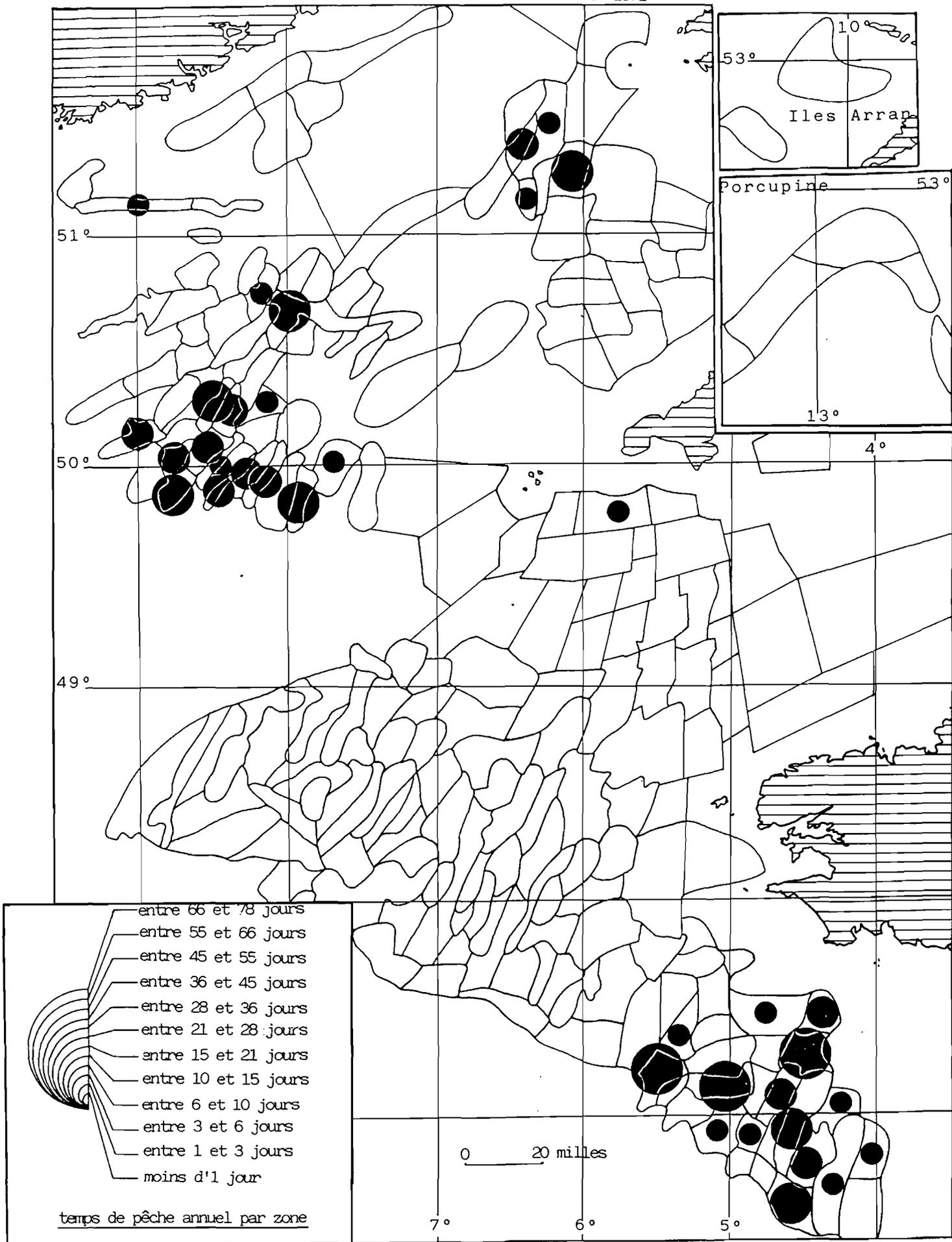


figure 67

demande des acheteurs, ils se rendent, pour alimenter le marché à Douarnenez où ces passages intermittents seront en partie responsables de l'essor de la pêche de la langoustine.

Malgré les difficultés de commercialisation en Pays Bigouden, les marées en Mer Celtique sont lucratives : jusqu'en 1970, à temps de pêche égal, on peut estimer qu'elles rapportaient 30 % de revenus de plus que les campagnes dans le Golfe.

Mais la flottille des **Chalutiers Polyvalents** est composée de navires de 18 mètres trop faibles pour pouvoir rester loin des abris en hiver. De plus, en cette saison, la productivité baisse nettement à cause du comportement des langoustines femelles qui s'envasent et ne sont plus accessibles. Aussi dès l'automne, le navire dont les zones de travail en 1971 sont présentées à la figure 67 (p 155) vient exploiter les secteurs du plateau continental au sud de la Bretagne. Les zones comme "Karreg Jean", "Mez ar Vein", "Cayenne" y sont parfaitement connues car elles sont à la limite des lieux d'activité des côtiers locaux en été. Comme pour ces derniers, depuis l'après-guerre, le merlu y est la principale cible. Les accores sont peu exploités, car cette espèce y est moins représentée que plus au nord. La proximité des ports de débarquement permet un raccourcissement des marées pour répondre aux exigences de qualité des mareyeurs. Les campagnes durent en moyenne 5 jours, jamais elles ne dépassent une semaine.

## 2 - Première évolution de la stratégie des Chalutiers Polyvalents (1973/1978)

La figure 68 (p. 157) représente les lieux de pêche d'un "**Chalutier Polyvalent**" en 1976. On observe deux pôles d'activité principaux, l'un aux environs du 50ème parallèle et l'autre plus au nord.

Smalls est exploité en priorité, particulièrement dans ses secteurs francs (la "Bouée Radar", l'"Est de Smalls", et le "Sud-Est de Smalls"). Parmi les zones moins accessibles, seuls le "Fer à Cheval", la "Fosse Est de Smalls" sont fréquentées entre 5 et 10 jours. Entre Jones et Labadie, les secteurs fréquentés sont les mêmes qu'en 1971, il s'agit encore des zones franches du sud de la pêcherie de langoustine.

On note que *le bateau ne travaille jamais dans le Golfe de Gascogne*. Il en est de même pour la plupart des **Chalutiers Polyvalents** de Loctudy et du Guilvinec. Pour expliquer cette mutation de la stratégie polyvalente, il suffit d'observer la figure 69 (p. 158) qui nous donne le nombre de coups de vent hivernaux entre 1959 et 1986 : elle

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER POLYVALENT EN 1976

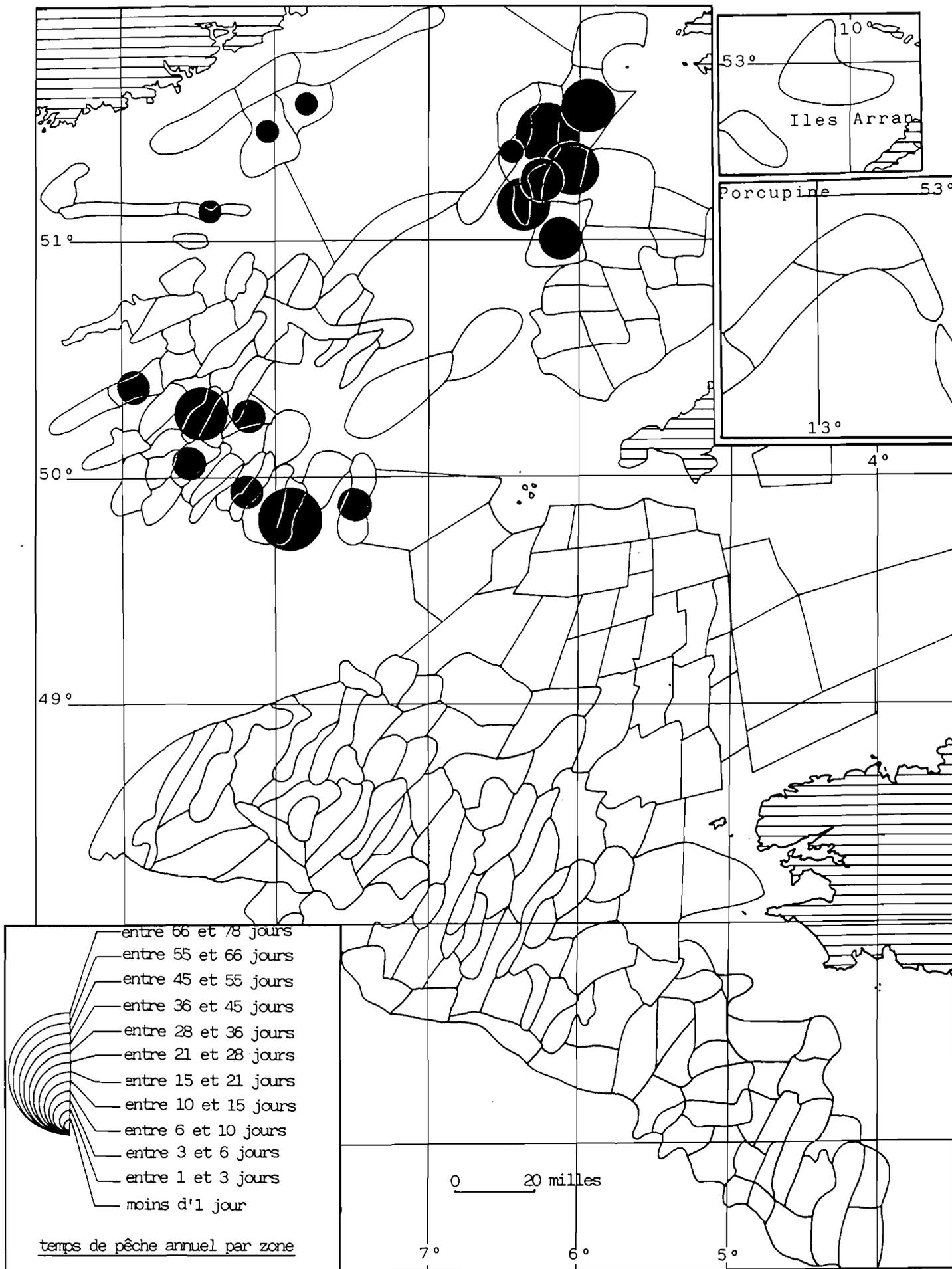


figure 68

NOMBRE DE COUPS DE VENT HIVERNAUX EN MER CELTIQUE DE 1959 A 1986  
(vitesses supérieures à 60Km/H en: 01,02,03,04,05,10,11,12)

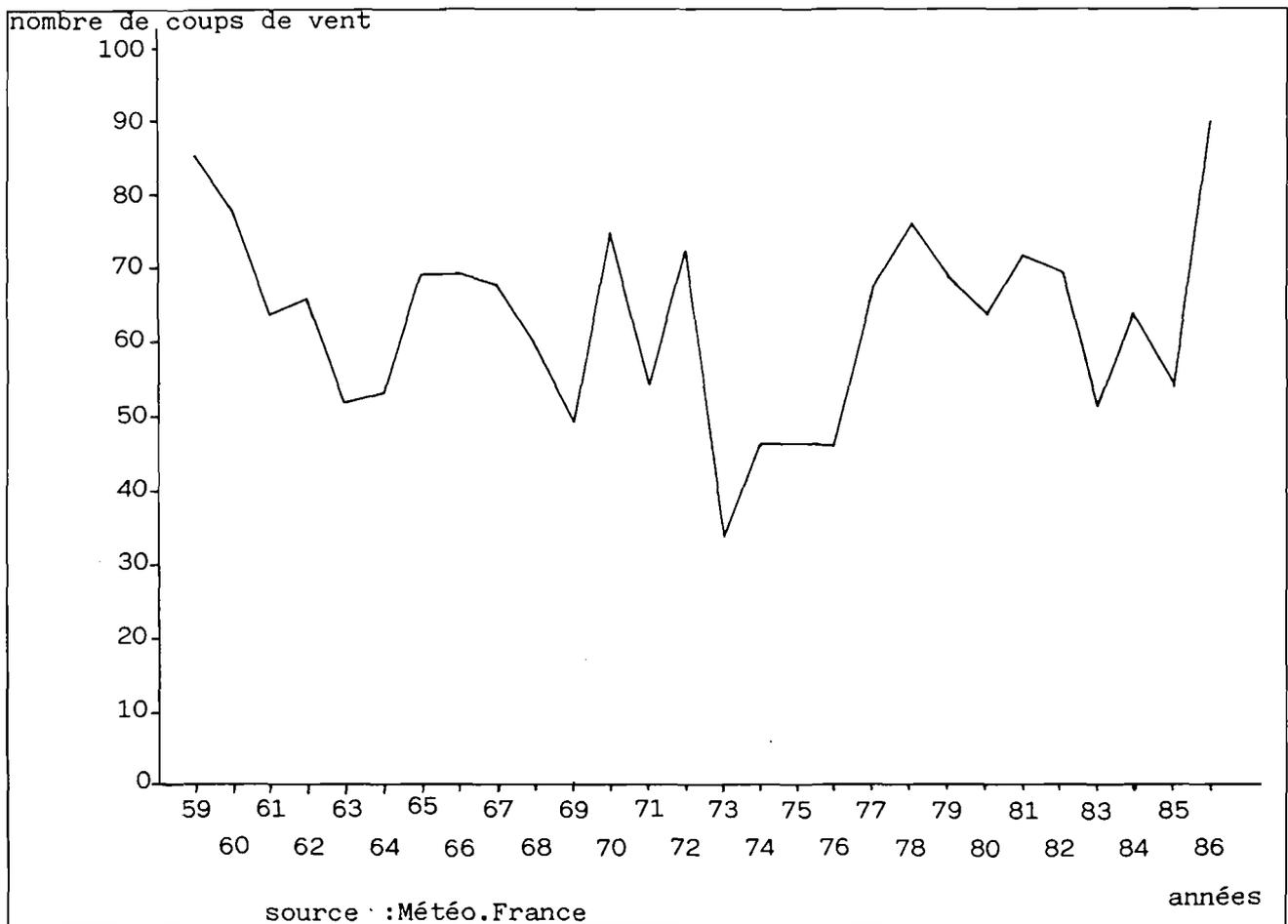


figure : 69

a été possible grâce à une baisse sensible du nombre de tempêtes entre 1973 et 1976. Ces conditions climatiques favorables ne permettent pourtant pas l'exploitation des secteurs langoustiniers traditionnels : les lieux de pêche de Jones et Labadie sont trop exposés aux grandes houles hivernales d'ouest. Ainsi s'explique l'augmentation relative de l'exploitation de Smalls, à l'abri de la côte sud de l'Irlande.

A ces raisons climatiques, viennent s'ajouter des causes économiques : le marché bigouden s'est beaucoup développé et la marchandise glacée se vend aussi bien sous les criées locales qu'à Concarneau. Le prix de la cardine en 1973 était de 4,03 F à Loctudy et de 4,01 F à Concarneau.

Lorsqu'en 1973 la baisse des apports du Golfe observée depuis 1970 se confirme (les tonnages bigoudens de merlu réalisés sur la "Grande Vasière", passent de 3 000 tonnes en 1971, à 2 600 tonnes en 1976 - sources : criées bigoudènes -), des patrons de **Chalutiers Polyvalents** n'hésitent pas à abandonner les secteurs du plateau continental au sud de la Bretagne, pour exploiter les zones langoustinières de la Mer Celtique.

Jusqu'en 1978, année qui marquera une nouvelle étape dans l'évolution des stratégies des **Chalutiers Polyvalents**, la part de la production langoustinière loctudiste, dans les captures nationales, ne cesse d'augmenter (fig. 72, p. 161 ).

### **3 - La stratégie des Chalutiers Polyvalents de 1978 à 1982**

La figure 70 (p. 160) représente les zones exploitées par un **Chalutier Polyvalent** en 1978. On y distingue 4 pôles d'activité.

A Smalls, les secteurs francs sont moins fréquentés qu'en 1976. Par contre, les parages aux fonds plus tourmentés, la "Fosse Est" et le sud-ouest de la "Fosse Ouest", sont parcourus pendant plus de 15 jours.

Entre Jones et Labadie, le navire a couvert une vaste zone : de l'"Ermitage", au nord du "Banc 95", son activité a été assez dispersée. Beaucoup de lieux n'ont été exploités qu'une journée. Ce comportement nous révèle que le patron, insatisfait, cherche à améliorer ses résultats. Il est de même pour l'exploitation des zones côtières ("Ballycotton") car, comme pour "Baltimore", le sud-ouest de Smalls ou la "Fosse de Jones" il s'agit de secteurs difficiles : le déclin de la productivité dans les zones traditionnelles oblige à une modification du mode de pêche. Les chalutiers viennent travailler sur des fonds tourmentés.

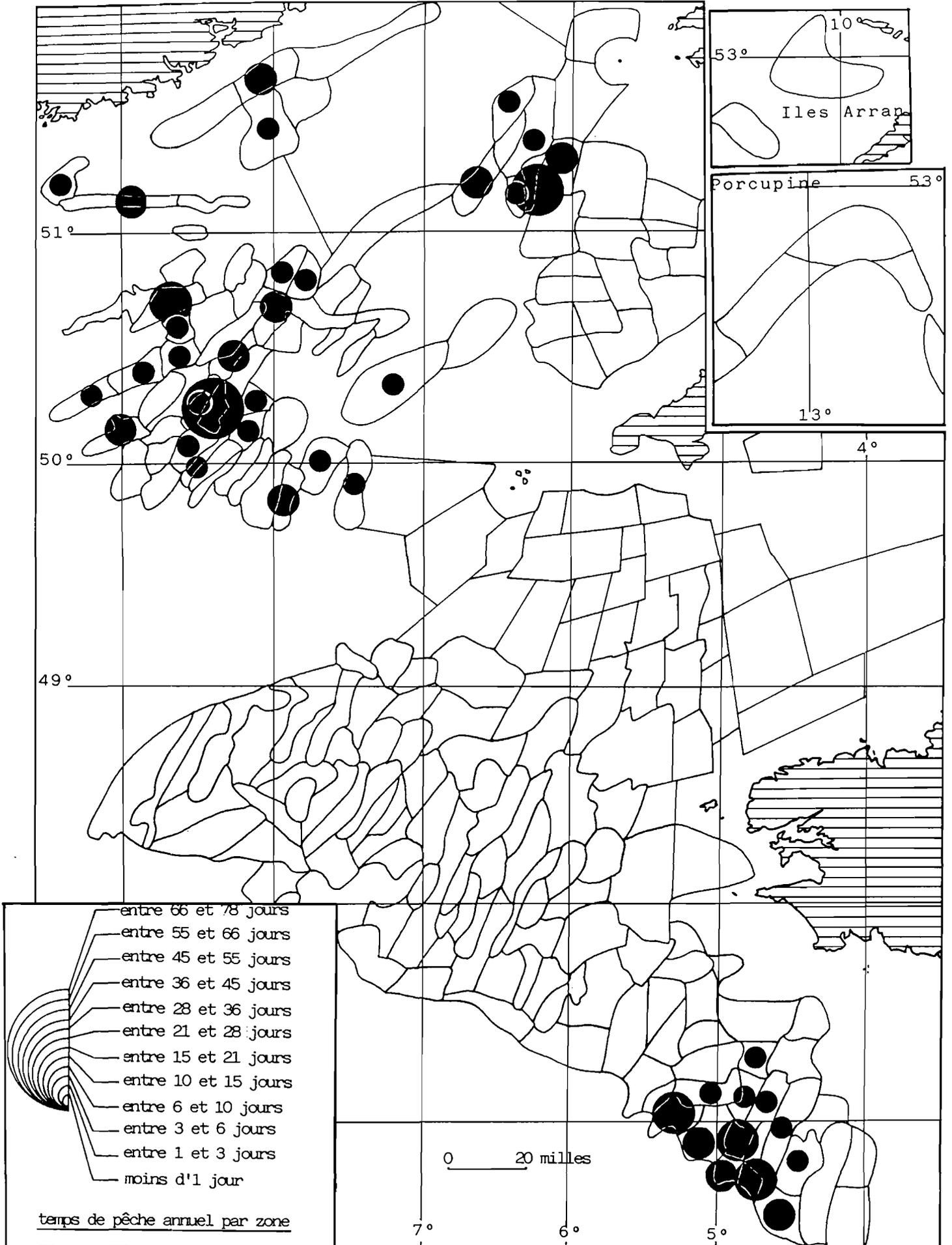
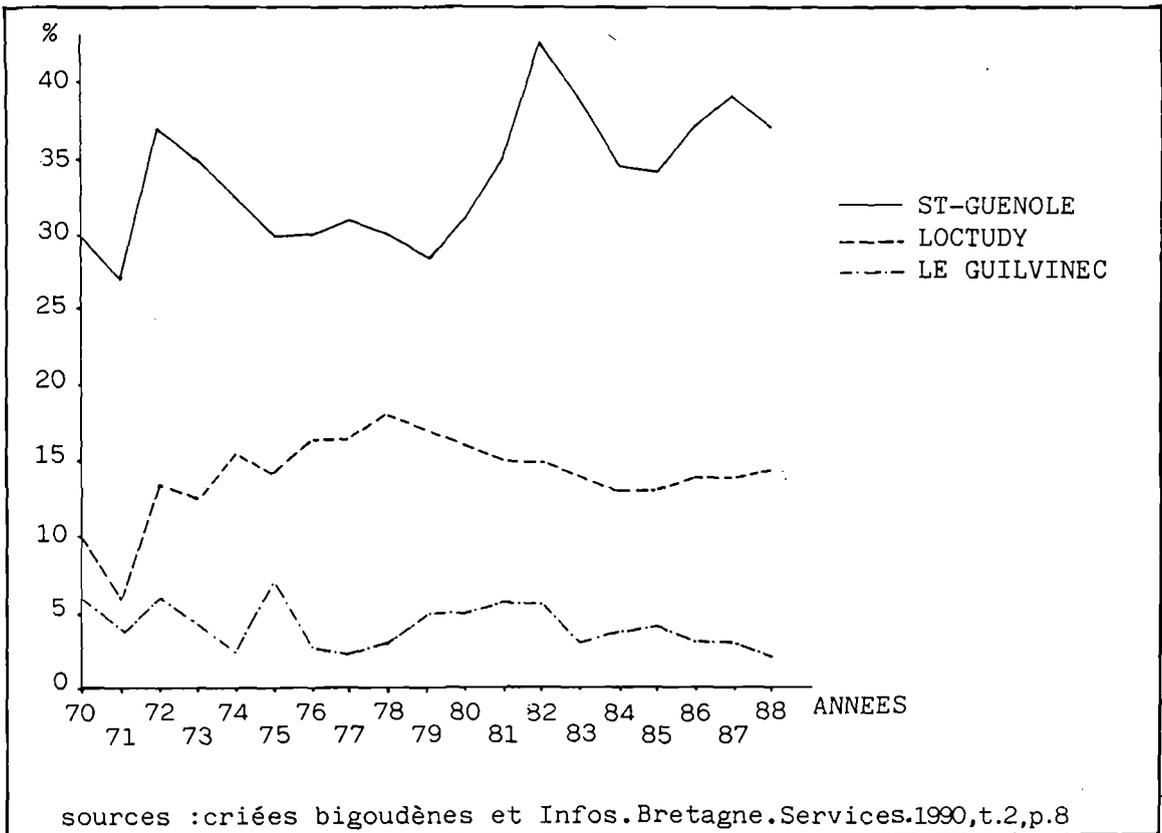
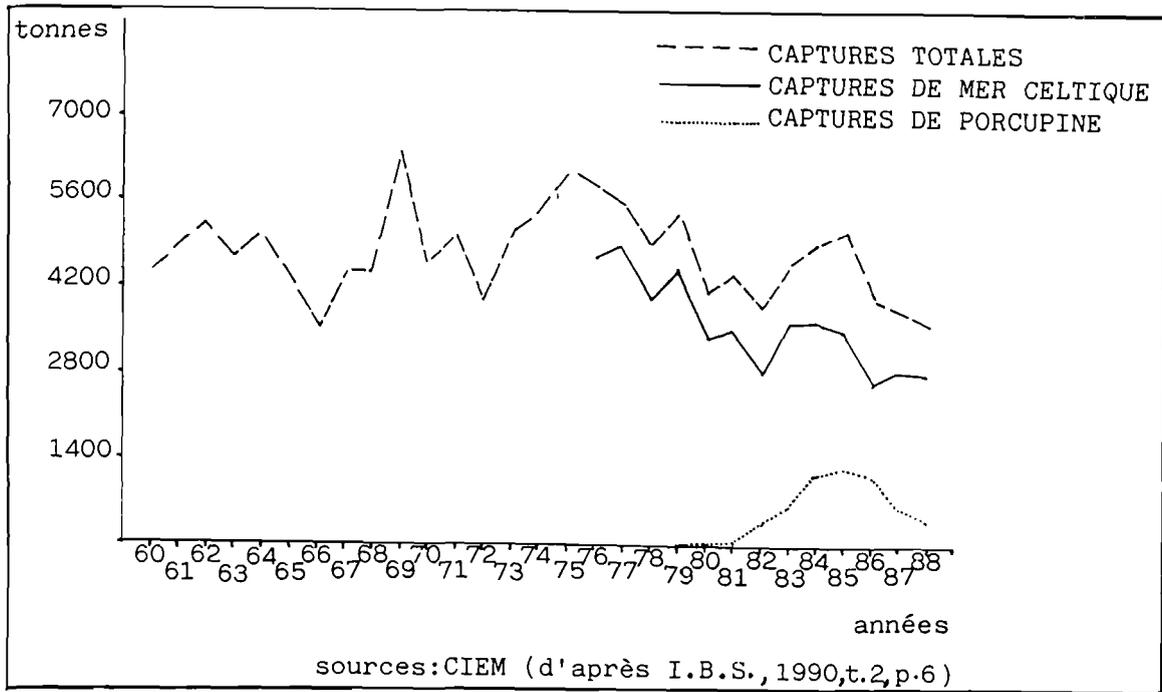


figure 70

EVOLUTION DES CAPTURES FRANCAISES DE LANGOUSTINE DU "NORD" ENTRE 1960 ET 1988



EVOLUTION DE LA PART DES NAVIRES DE ST-GUENOLE, LOCTUDY, DU GUILVINEC DANS LA PRODUCTION NATIONALE DE LANGOUSTINE DU "NORD" ENTRE 1970 ET 1988

figures: 71 et 72

On peut noter une reprise de l'activité au nord du Golfe de Gascogne. Les principaux secteurs fréquentés en 1971 sont, cette année-ci, délaissés au profit de pêcheries de l'accore du plateau continental au sud du Pays Bigouden.

Les raisons qui ont favorisé, vers 1973, l'abandon des parages du sud du Cap Caval, ont la même origine que celles qui provoquent le retour d'une partie de la flottille.

A partir de 1977, et jusqu'en 1982, le nombre de coups de vent hivernaux s'accroît (fig. 69, p. 158), rendant les conditions de travail en Mer Celtique, difficiles. De plus, les captures de langoustine faiblissent (fig. 71, p. 161) et les campagnes dans le "Nord" deviennent moins rentables. *Le retour dans le Golfe est rendu possible par l'augmentation du prix de la baudroie entre 1970 et 1980.* Pourtant, seule une minorité de **Chalutiers Polyvalents**, parmi les plus petits, réagit de cette façon. En 1978, sur les 30 langoustiniers loctudistes, 10 seulement pratiquent la pêche du poisson, dans le Golfe, en hiver. Les 20 autres ont adopté une stratégie langoustinière pure, comme les unités de Saint-Guérolé, que l'on observera en détail plus loin.

#### 4 - La stratégie des Chalutiers Polyvalents depuis 1982

Si l'on observe la figure qui représente les zones exploitées en 1982 par un **Chalutier Polyvalent** de Loctudy, on peut constater que la situation a évolué depuis 1978, mais qu'il n'y a pas eu de rupture de la stratégie. *Les marées dans le Golfe sont plus nombreuses.* Cela s'explique par l'augmentation sensible de la valeur de la baudroie par rapport à celle de la langoustine (fig. 78, p. 172). Le plateau continental est délaissé, car la ressource y est trop rare.

Dans le "Nord", l'activité se concentre sur l'axe : "Est-Labadie" - "Fosse de Jones". Il s'agit de zones assez tourmentées mais les secteurs réputés les plus durs, sont peu exploités. Les navires ne disposent, en général, que d'un type de chalut : un engin polyvalent, "irlandais de petite dimension" (35 m par exemple) bien adapté aux pêcheries des accores dans le Golfe et efficace pour la capture de la langoustine dans les secteurs assez riches (ce qui exclut le plus souvent les zones franches), mais dont les caractéristiques interdisent l'emploi sur les fonds durs. Ainsi la côte irlandaise est peu fréquentée et l'"Est de Smalls" n'est plus exploité.

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER POLYVALENT EN 1982

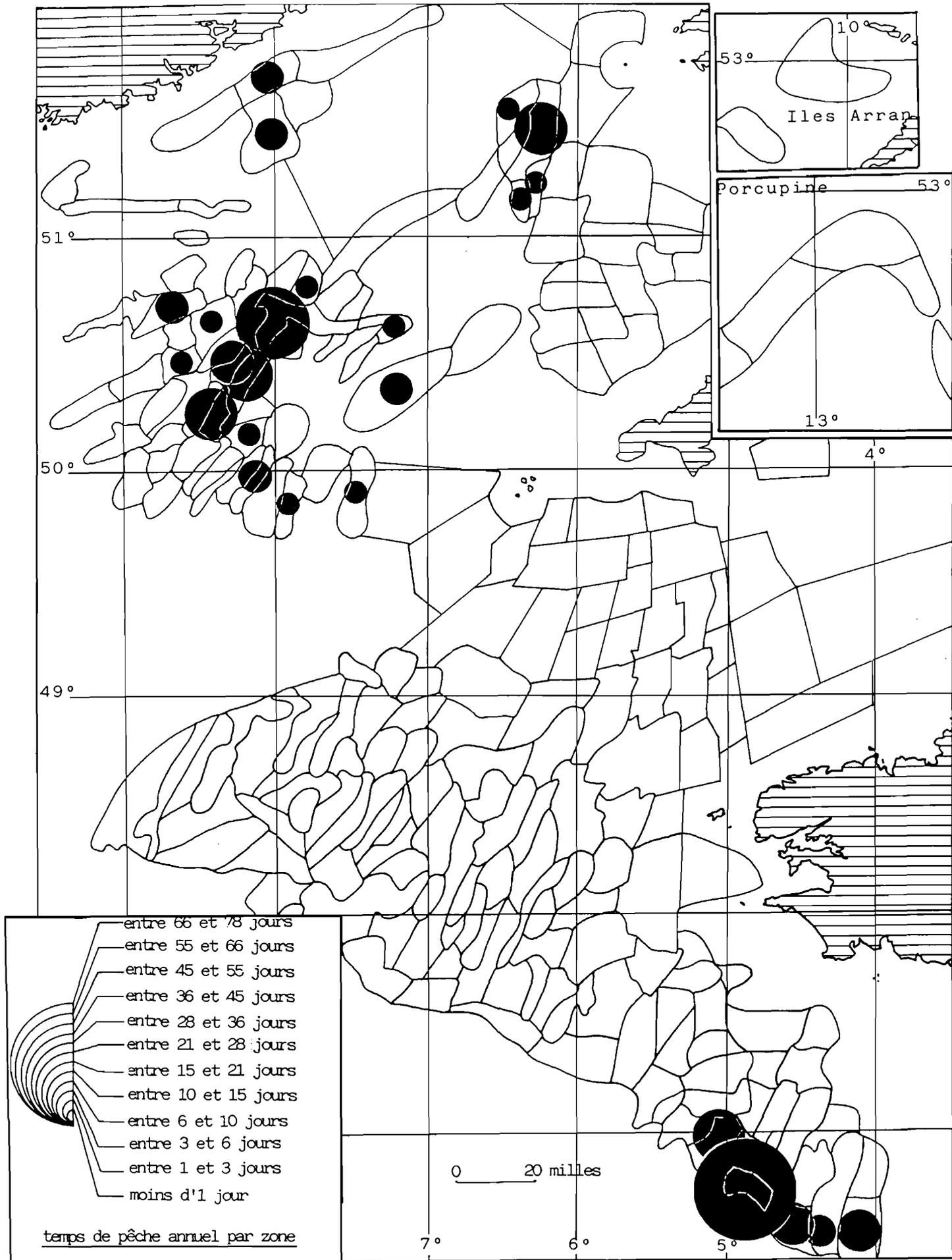


figure 73

L'évolution de la stratégie des **Chalutiers Polyvalents** se poursuit jusqu'en 1990. *La tendance des navires à prolonger leur saison dans le Golfe se confirme.* La zone s'étend de plus en plus vers le sud (en dehors des limites de la carte jusqu'à la latitude du Cap Breton) sur une bande étroite, au bord du talus continental, à une profondeur qui va de 200 m à 400 m.

## **B - LES SPECIALISTES DES ACCORES DU GOLFE DE GASCOGNE**

Ce mode de pêche est dérivé directement du précédent. Les secteurs exploités par les chalutiers le pratiquant sont les mêmes que ceux fréquentés par les **Chalutiers Polyvalents** en hiver.

La figure 74 (p. 165) présente les zones exploitées par un **Spécialiste des accores du Golfe de Gascogne** en 1989. Entre le 47ème et le 44ème parallèle (hors des limites de la carte), *le navire concentre son activité sur la bordure du plateau continental entre 200 et 400 m.*

Nous avons vu que depuis 1977, les premiers **Chalutiers Polyvalents** retournent dans le Golfe en hiver. Dès 1979, deux d'entre eux y travailleront en permanence, désertant la Mer Celtique. Leurs caractéristiques techniques (16 m pour l'un, 17 m pour l'autre) rendaient hasardeuses les expéditions dans le "Nord".

Les accores du Golfe étaient déjà exploités depuis longtemps, mais ces navires loctudistes furent les premiers à se consacrer exclusivement à cette pêcherie des accores.

L'adaptation de l'un de ces navires aux nouvelles conditions de travail est remarquable. De nouvelles bobines de treuil sont installées en 1981. Leur grande capacité permet, selon le patron, l'accès à des profondeurs de 600 m. En 1990, des chaluts jumeaux sont embarqués. Ces engins ont fait la preuve de leur efficacité dans la pêche de la baudroie depuis 1988, à la Petite Sole. L'abandon des zones langoustinières permet une adaptation plus fine de la technique aux biotopes des accores du Golfe et à la capture de la baudroie, la cible unique.

Cependant, à ce jour, deux navires sur six, seulement sont équipés de chaluts jumeaux.

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES ACCORES DU GOLFE DE GASCOGNE EN 1989

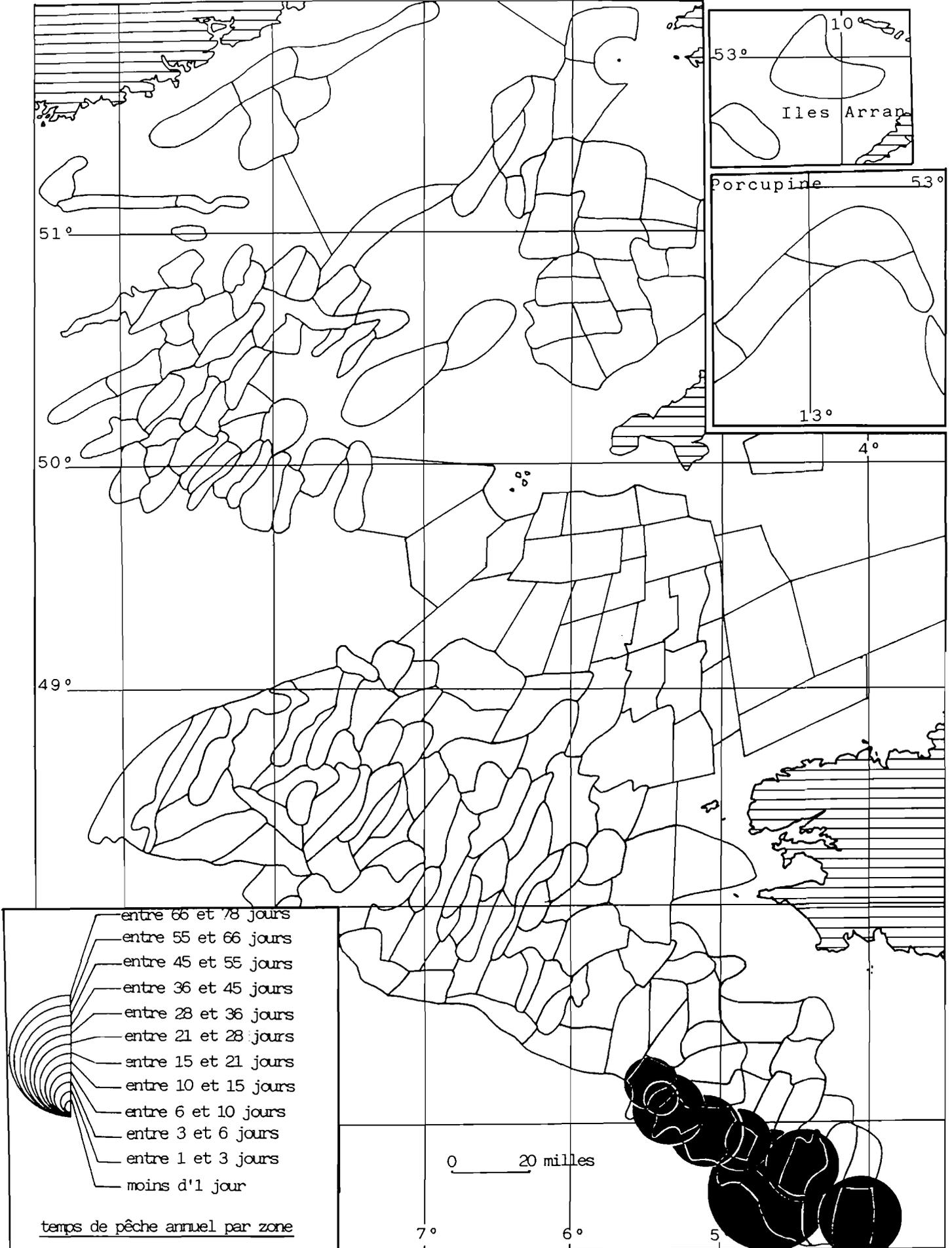


figure 74

## C - LES SPECIALISTES DES PARAGES DE LA CORNOUAILLES

Il s'agit du groupe *le plus original et le plus nombreux* (14 unités en 1989), du port de *Loctudy*. La stratégie qui guide les patrons de ces chalutiers a été élaborée récemment, puisque c'est en 1980 que fut mis en service le premier navire appartenant à cette catégorie, mais il faut rechercher les origines du développement de ce mode de pêche dans les années 1970.

### 1 - La fréquentation de "Sud-Lizard" au début des années 1980

La figure 75 (p. 167) nous présente les zones fréquentées par un "**Chalutier Polyvalent**" en 1972. En plus des secteurs traditionnellement exploités par ce type de chalutier (les parages de Jones Bank, et le nord du Golfe de Gascogne) le navire a passé 14 jours entre le mois d'octobre et le mois de novembre dans la zone "Sud-Ouest du Loup", "Sud-Bishop", "Sud-Ouest-Bishop". La pêche dans le Golfe est décevante et les conditions météorologiques ne permettent pas de travailler convenablement à Jones Bank. Le "Sud-Ouest du Loup" apparaît comme le seul secteur fréquentable. Cette zone est déjà connue des Bigoudens et l'hyperbole "C6" est réputée pour constituer un trafic praticable, mais les alentours sont méconnus.

Le tableau (6), ci-dessous, qui présente les résultats financiers du chalutier entre la fin septembre et le début novembre 1972, montre que le travail peut y être rentable.

Dates 1ère et dernière mise à l'eau du chalut	Nbre jours de pêche	Lieux de pêche	Chiffre d'affaires par jour de pêche
27 septembre 5 octobre	9	Jones-"Galley"	2 578 F
12 octobre 13 octobre	2	"Sud du Trépied" "Bank"	600 F
18 octobre 23 octobre	6	"S-O du Loup"	2 663 F
26 octobre 2 novembre	6	"S-O du Loup"	2 796 F

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER POLYVALENT EN 1972

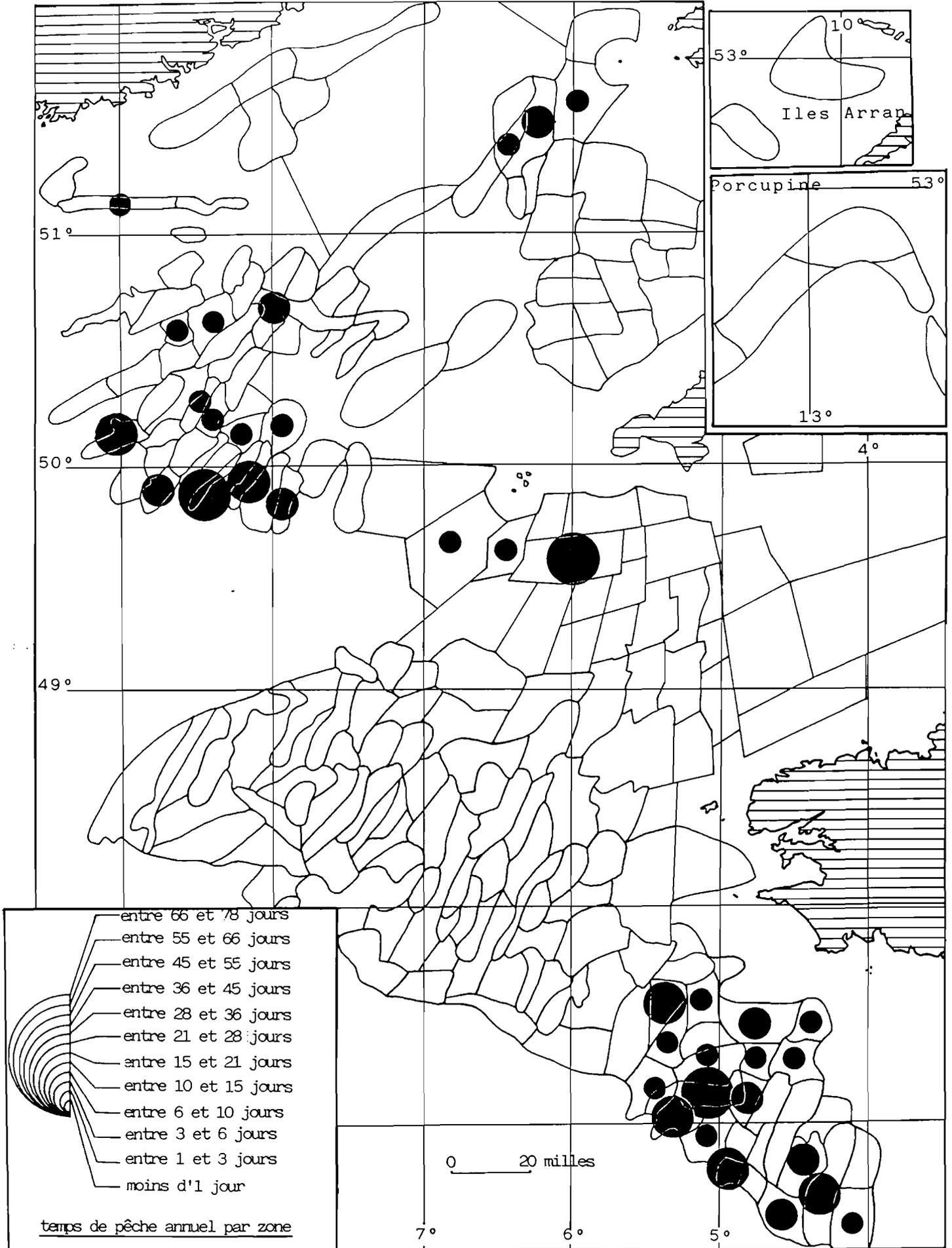


figure 75

On voit que les meilleurs résultats, pendant cette période sont obtenus au "Sud-Ouest du loup" et que le bilan des deux jours effectués dans le Golfe est catastrophique.

Aussi le 7 novembre, le navire repart au sud de la Cornouailles mais après deux jours de pêche, les cales ne contiennent encore que 18 caisses de poisson, ce qui est très faible. Comme la zone est mal connue, lorsque la pêche est mauvaise dans le petit secteur réputé exploitable, le patron ne peut que la quitter. C'est ce qu'il fait le 9 novembre : il se rend à Smalls, d'où, après trois traits, il est chassé par le mauvais temps. Il doit se réfugier à Midford Haven, et il ne peut en sortir que le 13 novembre. Il est alors temps de mettre le cap sur Loctudy, où il se présente à la vente le 15. Bilan : 2720 F pour 13 jours de campagne, ce qui est nettement insuffisant. L'exploitation hivernale du "Sud-Ouest du Loup", comporte donc à cette époque des risques financiers, car *la zone est trop exigüe* pour permettre des recherches si le poisson est absent et les secteurs langoustiniers proches sont souvent inexploitable à cause des conditions météorologiques.

## **2 - En 1976 : abandon du Golfe au profit du "Sud-Ouest du Loup"**

La figure 76 (p. 169) présente les zones exploitées par un **Chalutier Polyvalent** de Loctudy en 1976 : *près de la moitié du temps de pêche annuel a été consacrée à l'exploitation de cette zone* dont la connaissance a été étendue grâce à des informations émanant de chalutiers concarnois, habitués de ces parages. Elle comprend maintenant en plus du "Sud-Ouest du Loup", le "Circuit à Merlans", le "Vélodrome", le "Sud de Bishop", le "Sud-Ouest de Bishop".

*Au nord de la Cornouailles*, un autre chalutier de Loctudy, dont le patron ne tenait malheureusement pas de carnets de bord, *suit une démarche parallèle*. A partir du sud-est de Smalls, il étend peu à peu ses zones d'activité vers le sud, jusqu'à la limite des fonds durs (fig. 27, p. 93)

Cette évolution a des conséquences sur l'ensemble de la stratégie de pêche. Comme les autres navires de cette catégorie, le chalutier a délaissé les secteurs du Golfe de Gascogne, mais, à la différence de ses collègues, le patron n'a pas exploité les parages de Smalls plus que les autres années. On peut remarquer aussi qu'il a eu tendance à opter pour des secteurs à fonds durs ("Minehead", le côté est de "Galley", la "Fosse de Jones", les "Ardoises"). L'augmentation sensible du nombre de jours de pêche au "Sud-Ouest du Loup" explique cela : à cette

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER POLYVALENT EN 1976

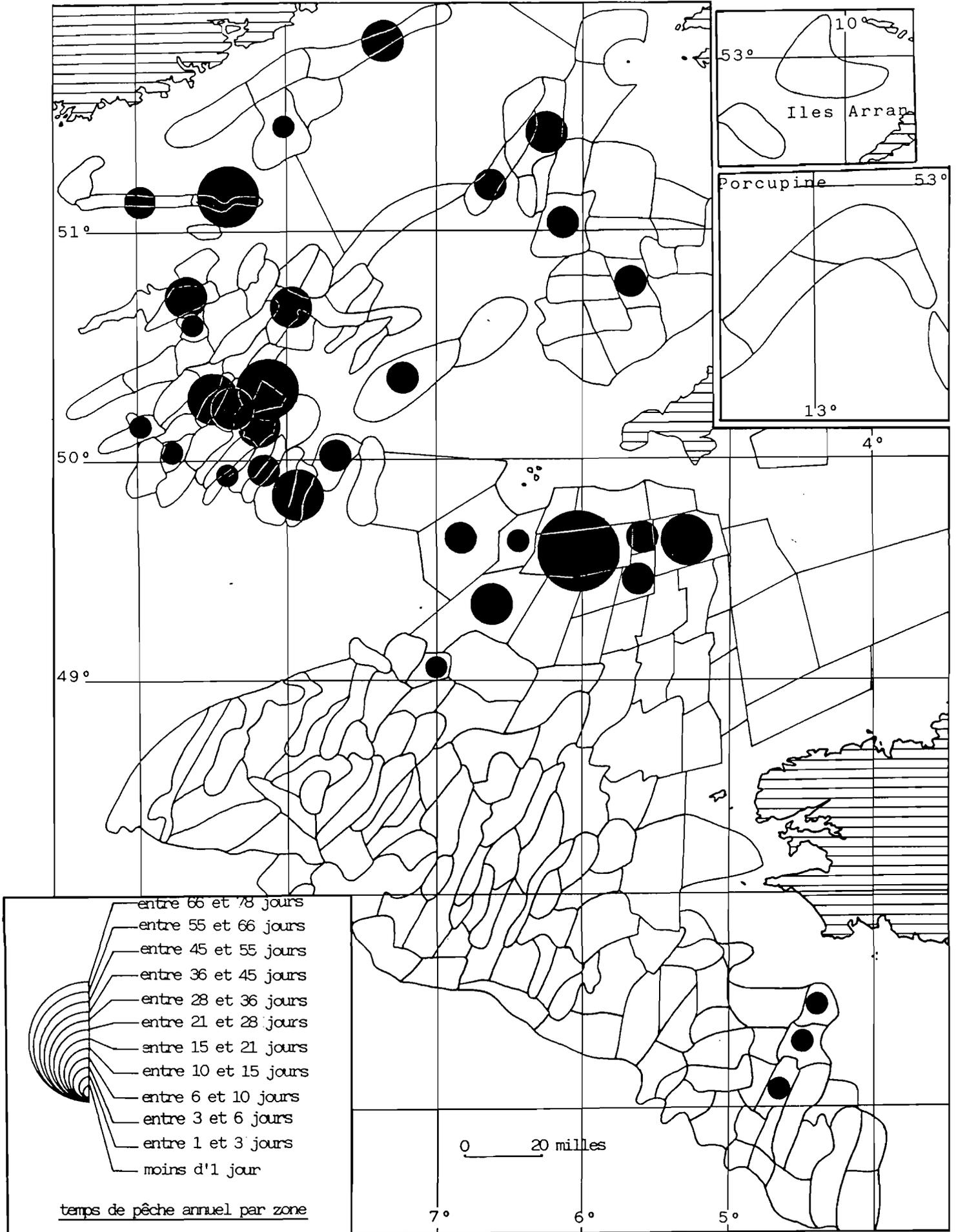


figure 76

époque il n'y a pas encore de chalutiers "pêche-arrière" en Pays Bigouden. La technique traditionnelle de traction rend difficile l'utilisation de deux chaluts différents et l'on ne peut remplacer un engin qu'au prix d'une longue manipulation car on ne dispose pas encore d'enrouleurs. On essaie donc d'adapter le train de pêche à tous les fonds que l'on exploite. Pour travailler au "Sud-Ouest du Loup", on doit utiliser un plus petit chalut (22 m au lieu de 35 m). Ces nouvelles caractéristiques rendent le train de pêche moins efficace sur les zones franches ; par contre, il devient moins vulnérable aux obstacles des secteurs langoustiniers de la côte irlandaise. On observe ici, à la fois, *une adaptation du train de pêche à de nouvelles conditions de travail, et une modification de la stratégie langoustinière traditionnelle liée à l'adoption de ce nouvel outil de production.*

### **3 - 1980 : naissance de la stratégie des Spécialistes des parages de la Cornouailles**

La figure 77 (p. 171) présente les zones exploitées par un **Spécialiste des parages de la Cornouailles** en 1982.

On remarque que *les secteurs langoustiniers ont été abandonnés.* Seul le côté est de Smalls a été fréquenté quelques jours avant Noël, époque pendant laquelle la langoustine se vend particulièrement bien.

L'activité du navire s'est concentrée sur le "Sud-Ouest du Loup". Tous les secteurs exploités par ce chalutier sont connus depuis quelques années. Le patron est l'ancien second du premier navire loctudiste à avoir travaillé dans ces parages.

Au début des années 1980, nombreux sont les jeunes armateurs loctudistes à avoir renoncé à la pêche à la langoustine, pour suivre cette stratégie. Sur 20 chalutiers lancés en 10 ans, 13 sont exploités selon ce mode de pêche.

*Cette désaffectation pour la pêche de la langoustine s'explique par l'évolution des prix : alors que les valeurs à la consommation du poisson frais et de la baudroie ont tendance à progresser nettement, celle de la langoustine stagne (fig. 78 p 172).*

### **4 - 1988 : la stratégie des "Spécialistes des parages de la Cornouailles" est solidement implantée**

La figure 79 (p.174 ) montre les zones exploitées par un navire de ce groupe en 1988. De nouvelles zones ont été explorées depuis 1982. Il s'agit de secteurs à fonds durs (fig. 27, p. 93), situés à la limite

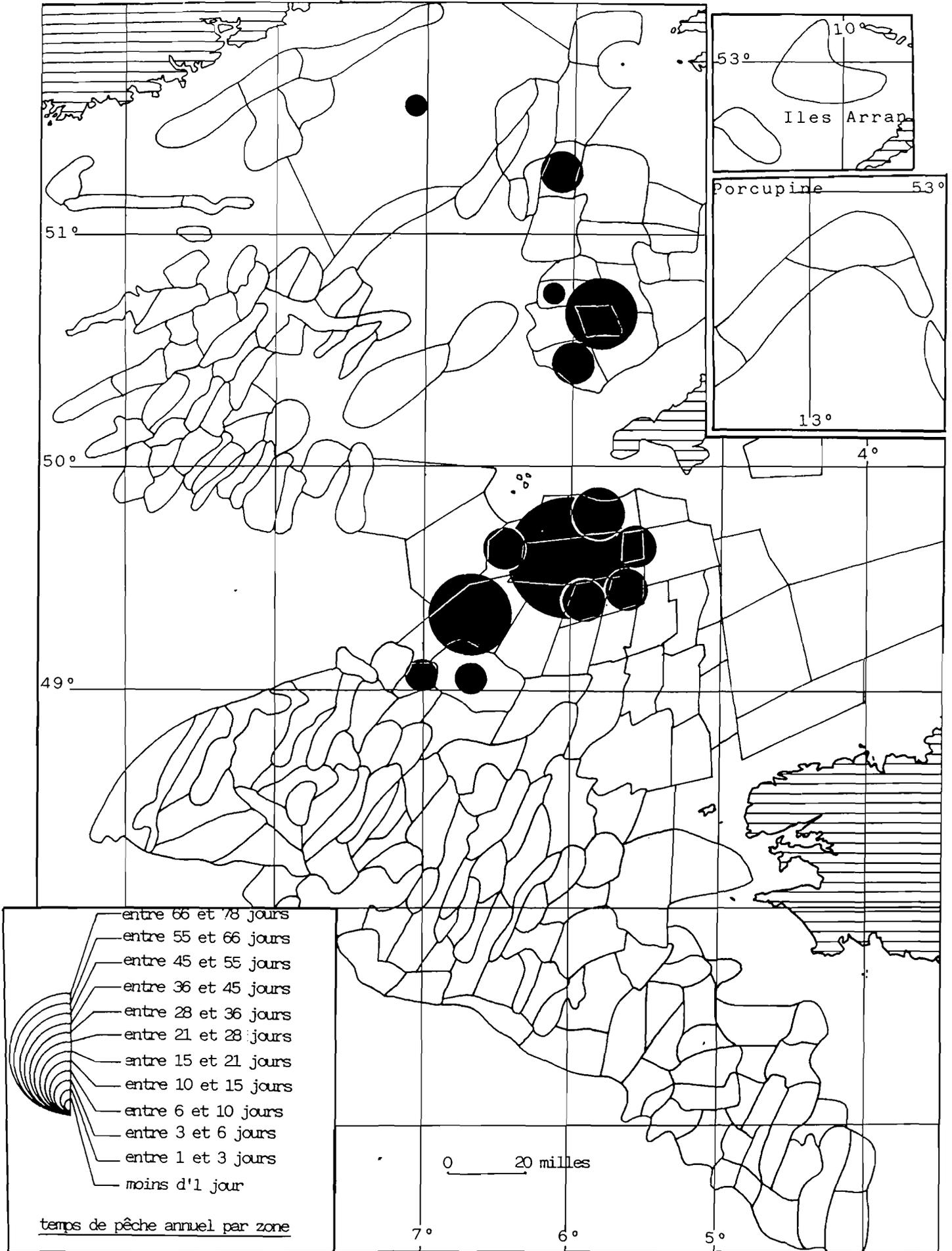


figure 77

EVOLUTION DES PRIX A LA CONSOMMATION EN REGION PARISIENNE DE 1980  
A 1989 DE LA BAUDROIE ,DE LA LANGOUSTINE ET DU POISSON FRAIS (en Francs constants 1980 )

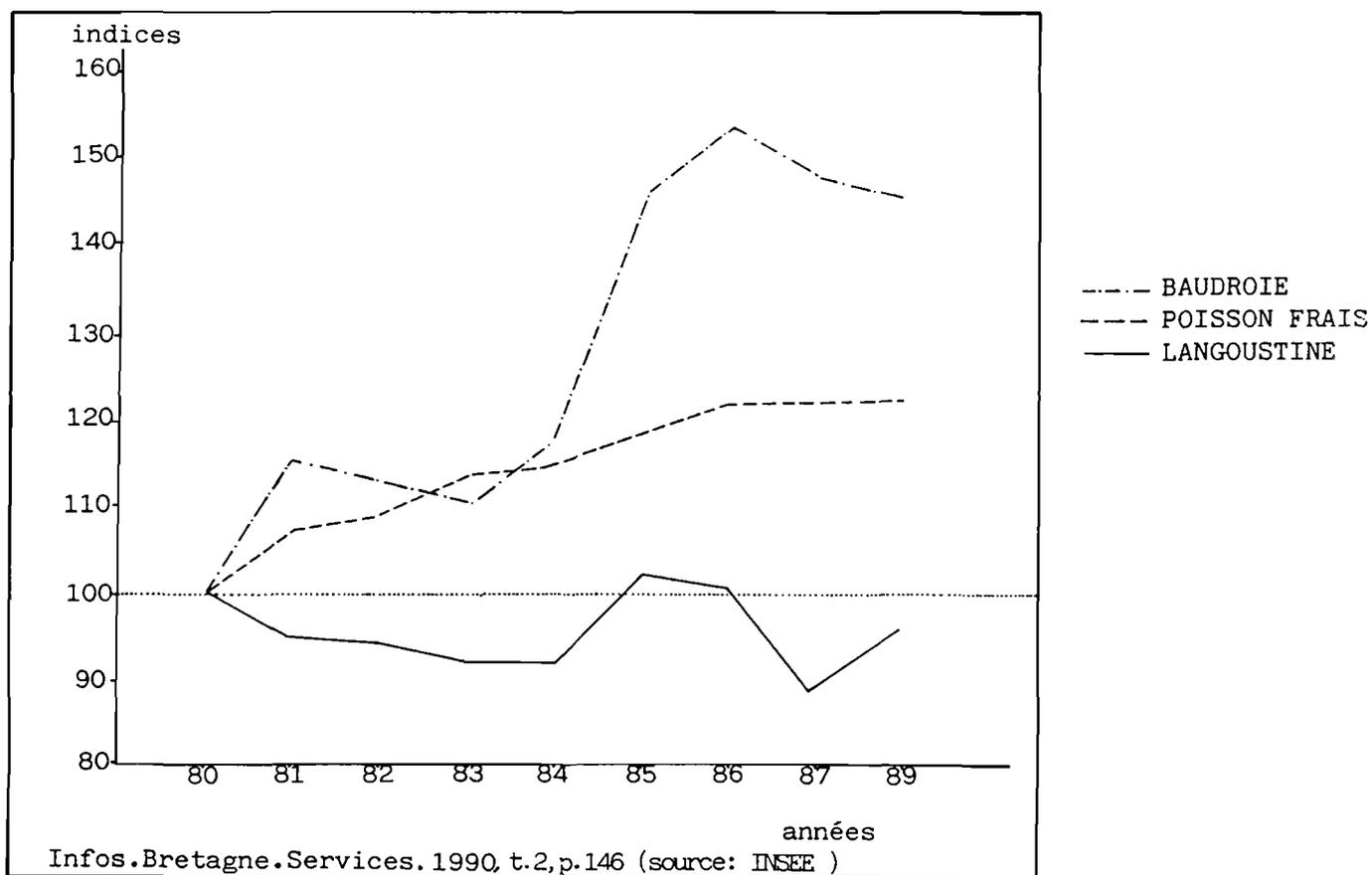


figure: 78

des eaux territoriales britanniques, au nord de la Cornouailles ou dans la baie de Falmouth. Plus au sud, il exploite aussi les lieux couverts par les hyperboles Decca "Danemark", au nord de "Jean Noël", et au "Sud-Est de Lizard". *Cette évolution a été favorisée par l'adoption de chaluts à moyenne ouverture verticale* (fig. 51, p. 131), bien adaptés au grément à fourches qui passent bien les obstacles et sont efficaces dans la capture de gadidés, spécialité des chalutiers de cette catégorie.

On peut observer aussi une *augmentation de la puissance moyenne des navires*, ce qui favorise cette exploitation : entre 1980 et 1985, les chalutiers étaient équipés de moteurs de 344 kw ; les navires lancés depuis ont une force motrice de 391 kw.

L'habitude d'effectuer quelques jours de pêche dans les zones langoustinières (Jones Bank), en fin d'année, n'a pas été abandonnée.

Le "Sud-Waterford" et "Tuskar" sont fréquentés en fin d'hiver et au printemps, pour leurs ressources en merlan et en morue.

En 20 ans, les stratégies loctudistes ont peu à peu évolué vers la production de poisson. Aujourd'hui, on compte encore dans ce port 8 langoustiniers et 7 **Chalutiers Polyvalents**, mais les chalutiers pratiquant des spécialités poissonnières sont maintenant légèrement plus nombreux (16 navires en 1990).

## II - LES STRATEGIES GUILVINISTES

Au Guilvinec, la tradition poissonnière est plus ancienne. Il n'existe plus qu'un **Chalutier Polyvalent** et deux langoustiniers y effectuent des passages épisodiques, et les stratégies poissonnières restent prépondérantes. Au contraire de ce qui s'est passé à Loctudy, l'abandon des spécialités langoustinières est le fruit de l'intervention de promoteurs étrangers au milieu des patrons-pêcheurs.

Jusqu'au début des années 1960, les chalutiers hauturiers du Guilvinec se comportent comme ceux de Loctudy. Ils partagent leur activité entre l'exploitation des zones langoustinières de Mer Celtique, et la pêche du merlu sur la "Grande Vasière" en hiver. Certains, en été, pratiquent la pêche au germon, à la ligne, comme la plupart des navires de Saint-Guérolé. Nous avons déjà évoqué les conséquences de cette stratégie sur la régularité des apports sous la nouvelle criée du Guilvinec.

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES PARAGES DE LA CORNOUAILLES EN 1988

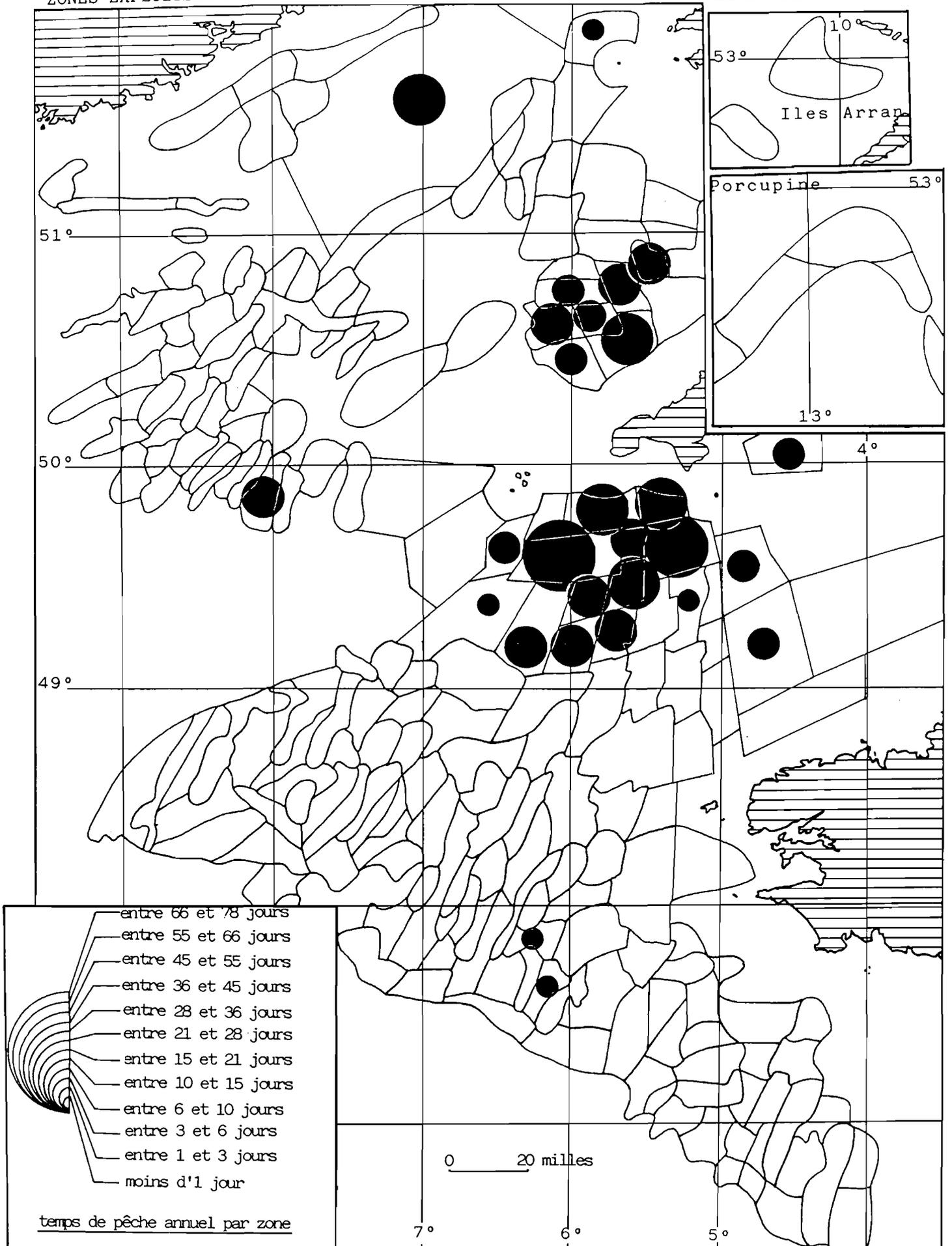


figure 79

L'activité des mareyeurs est perturbée, et celle des fournisseurs de matériel de pêche, des ateliers de mécanique, de réparation navale, l'est aussi, car à la belle saison, il n'y a plus de chalutiers hauturiers dans les ports bigoudens. *C'est donc plus pour dynamiser le secteur de la pêche dans la région, que pour gagner directement de l'argent, qu'une association de quirataires, sous l'impulsion d'un mareyeur de Concarneau, crée, au début des années 1960, l'Armement Guilviniste, puis l'Armement Bigouden qui compteront 11 navires de fort tonnage au début des années 1970. L'Armement Coopératif Finistérien, de Plouhinec, exploitera lui aussi, 5 chalutiers au Guilvinec.*

Après quelques essais à Melville et à Jones Bank, sur le modèle des stratégies poissonnières concarnoises, les patrons de ces nouvelles unités adoptent un mode de pêche original plus apte à satisfaire les quirataires ; *des mareyeurs qui demandent du poisson frais et des entrepreneurs d'amont qui ont besoin d'un trafic portuaire régulier,*

## **A - LA STRATEGIE DES SPECIALISTES DU PLATEAU BIGOUDEN**

### **1 - Une flottille semi-industrielle**

La figure 80 (p 176) nous montre les zones exploitées par un navire de l'Armement Guilviniste en 1972. Malgré sa taille (26 m), le chalutier fréquente des *secteurs proches des ports bigoudens*, dont certains sont aujourd'hui exploités quotidiennement par les côtiers de la région (le "Potager", "Mez ar Vein", etc ...). La principale espèce-cible, le merlu, se pêche principalement aux "Têtes de Roche", au nord des "Ridins" ou aux "Petites Moules". On exploite aussi beaucoup le "Poulailler" pour ses ressources en daurade et en saint-pierre.

*Pour mener à bien cette stratégie, on dépense, en matériel, sans compter. Les fournisseurs sont les propriétaires et, si l'armement est déficitaire, les quirataires pourront déduire les pertes de leurs impôts.*

Le patron n'est pas tributaire des risques financiers. Perdrait-il un chalut par marée, que personne ne lui en ferait le reproche, à condition qu'il pêche beaucoup, pour alimenter le marché.

Cette situation favorise une forte émulation entre les jeunes patrons. Il existe, à l'époque, plusieurs seconds potentiels sur chaque navire, tous aptes à remplacer le commandant et désireux de le faire.

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER DE L'ARMEMENT GUILVINISIE EN 1972

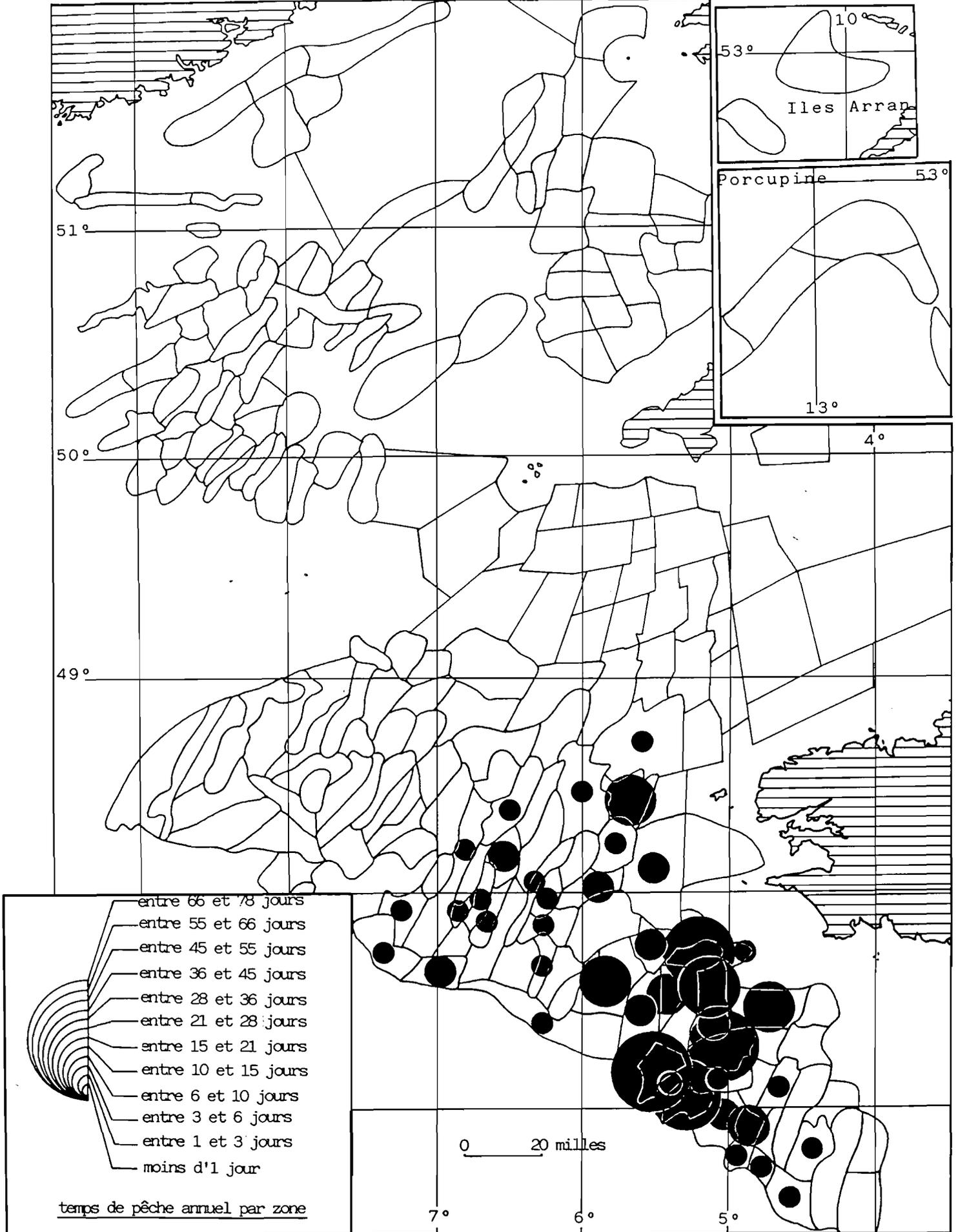


figure 80

## 2 - Apparition d'une flottille de hauturiers poissonniers de 18 m

Cette compétition conduit en 1967, à l'apparition d'une nouvelle flottille dans le port. Trois commandants quittent les armements semi-industriels pour faire construire leur propre bateau. Depuis 1961, il n'est plus aussi difficile d'obtenir un prêt du Crédit Maritime. Le volume accordé par la caisse locale en 1968 fut dix fois supérieur en francs constants à celui de 1961.

On construit à l'époque des chalutiers en bois de 18 m, du type de ceux utilisés pour la pêche de la langoustine du "Nord". Les comptes d'exploitation des chalutiers des armements étaient déficitaires une année sur deux et les jeunes patrons armateurs estimaient qu'il était inutile d'utiliser des navires de si fort tonnage pour exploiter des secteurs proches et relativement francs. Le choix d'unités plus petites devait permettre d'assurer leur rentabilité.

La figure 81 (p 178) nous montre les zones exploitées par un **Spécialiste du Plateau Bigouden** de 18 m, en 1970. On peut observer que ce navire travaille rigoureusement dans les mêmes secteurs que ceux exploités par le chalutier de l'Armement Guilviniste en 1972.

La figure 83 (p 179) nous montre qu'il existe encore en flotte aujourd'hui, 7 navires de ce type, lancés entre 1965 et 1970. Le nombre des mises en service d'unités de ce type décroît sensiblement depuis. Il semble donc que cette flottille n'ait pas bénéficié d'un bon taux de renouvellement.

## 3 - Le renouvellement de la flottille des 18 m - 20 m est freiné

A partir de 1972, les captures faiblissent sur le Plateau Bigouden (fig. 82, p. 179 -le chiffre d'affaires des navires de l'"Armement Bigouden"-) et les frais d'exploitation augmentent.

Trop petits pour pouvoir effectuer un changement de zone de pêche, comme l'ont fait des chalutiers de l'Armement Bigouden, ces navires sont trop gros et leur exploitation est trop coûteuse par rapport à leur production dans les zones proches.

Le nombre de lancements de ce type de chalutiers diminue lorsque la production baisse et que les charges en carburant augmentent (fig. 82, p. 179).

Cette analyse est basée sur l'observation des bilans financiers des navires de l'Armement Bigouden. Je n'ai pas pu disposer d'un échantillon plus large, pour l'observation des frais d'exploitation des

ZONES EXPLOITEES PAR UN CHALUTIER POISSONNIER DE 18M EN 1970

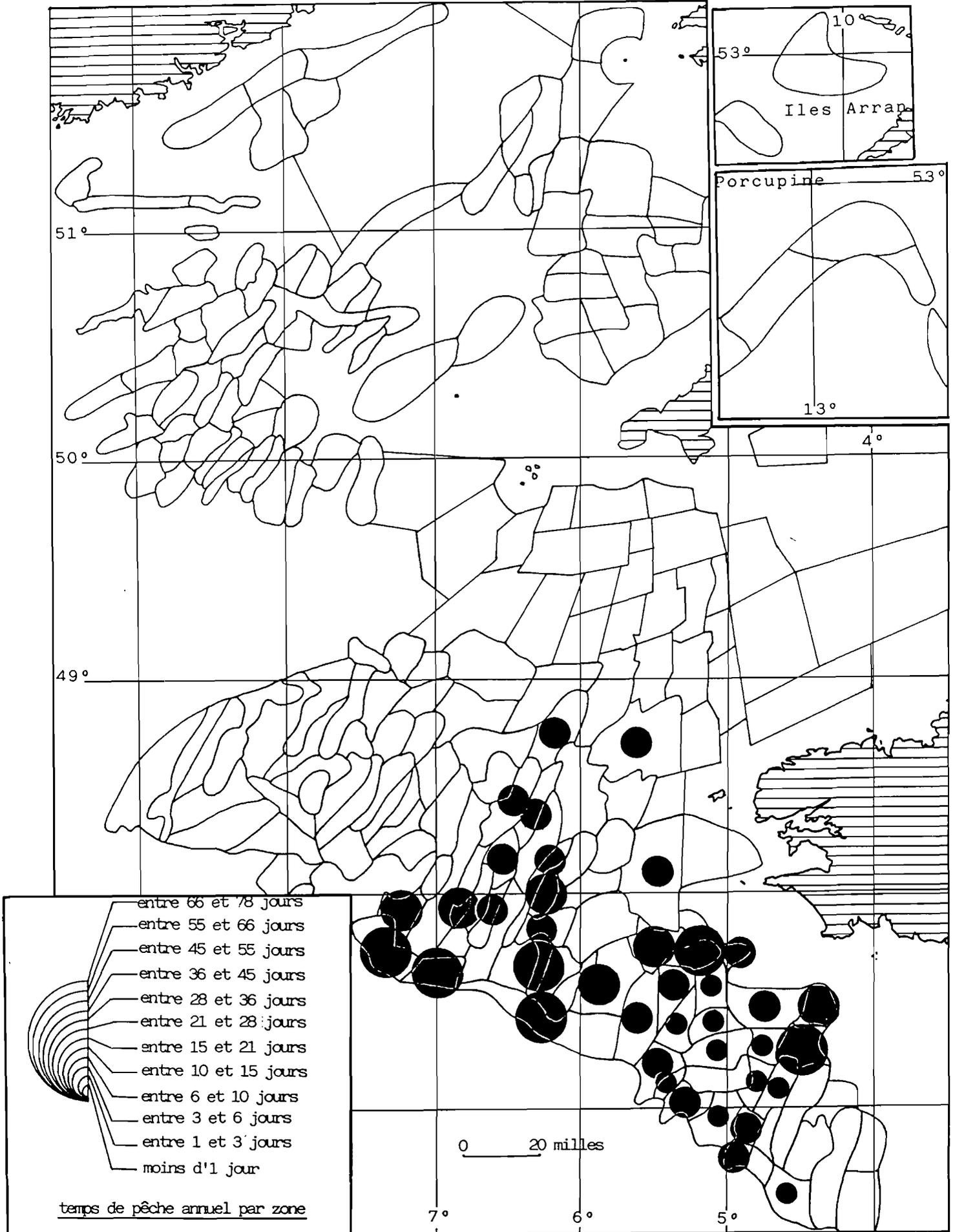
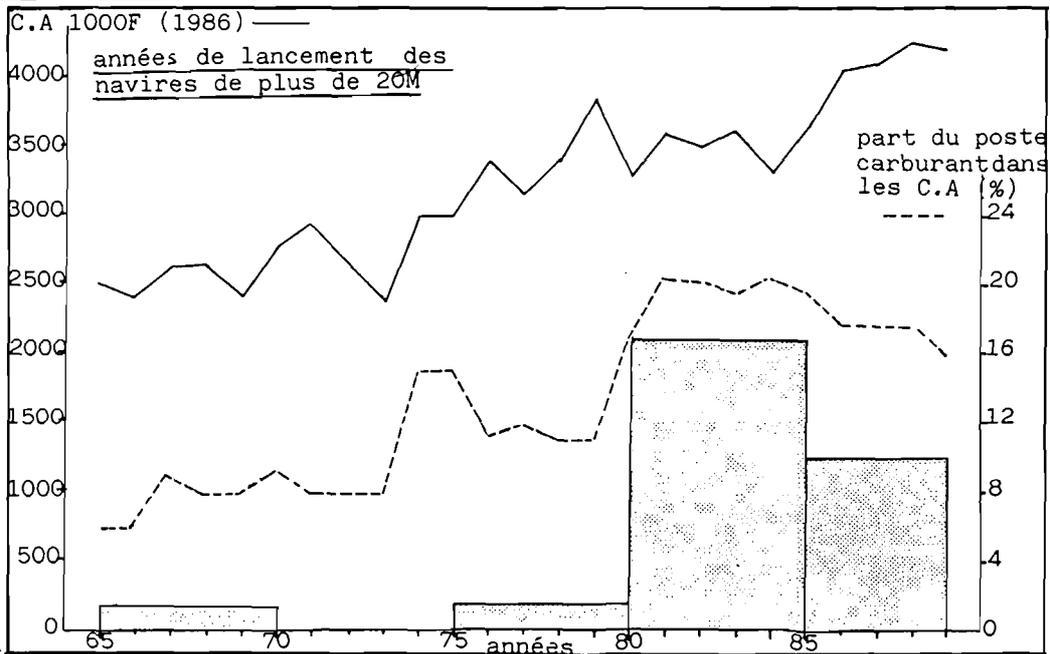
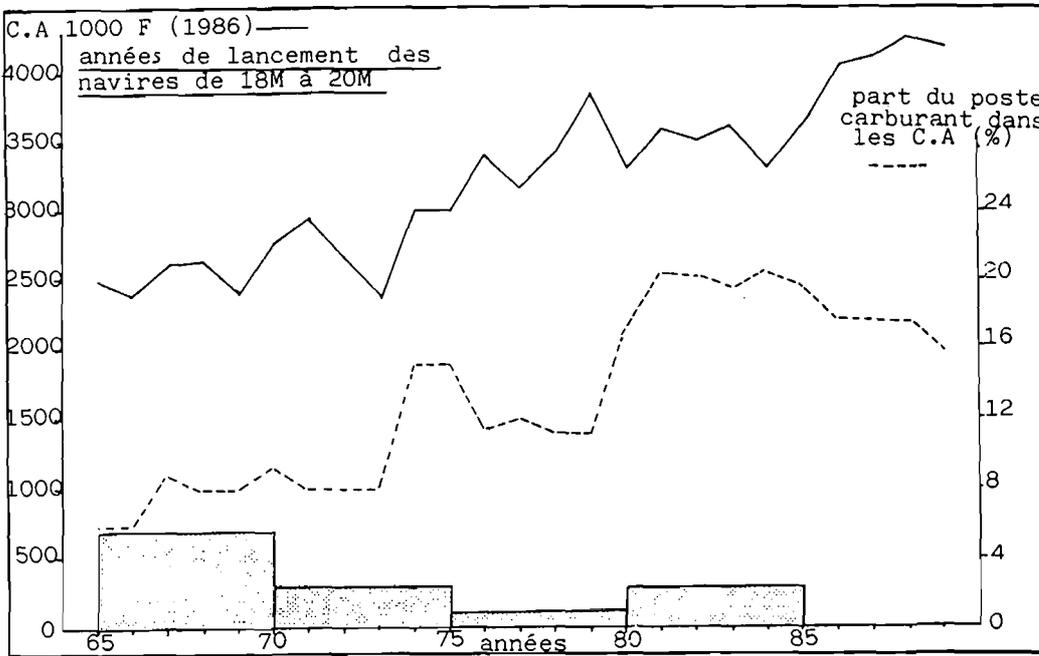
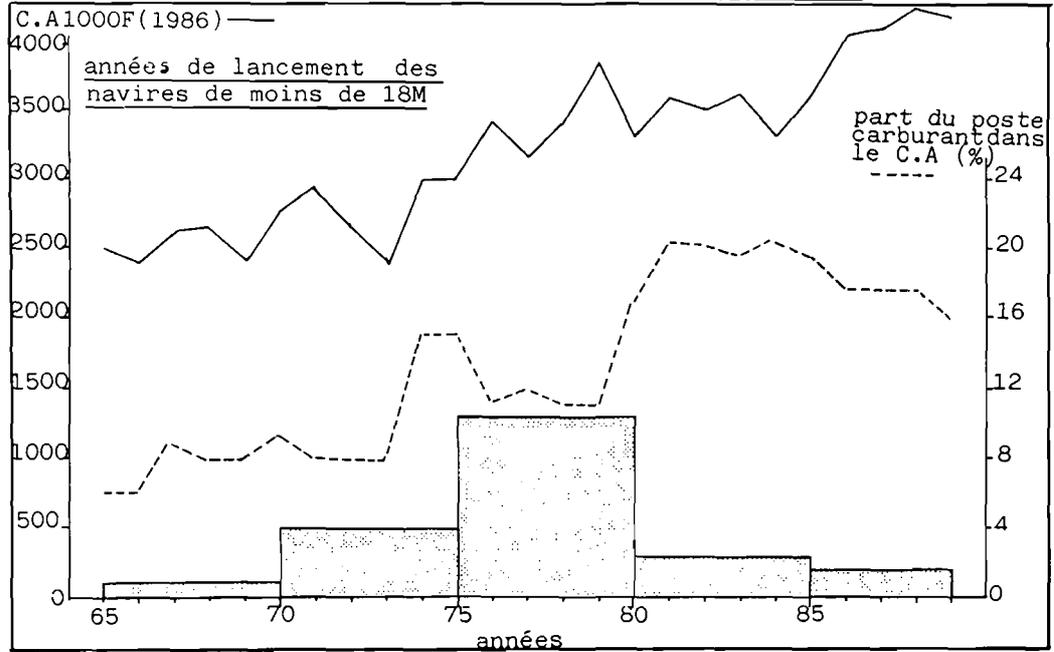


figure 81

ANNEES DE LANCEMENT DES NAVIRES POISSONNIERS BIGOUDENS ET EVOLUTION DES C.A ET DES FRAIS DE CARBURANT DES CHALUTIERS DE L' "ARMEMENT BIGOUDEN" DEPUIS 1965



figures : 82 , 83 et 84

navires depuis 1965. On peut toutefois penser que la part du poste carburant dans les chiffres d'affaires est sensiblement la même pour tous les navires (en 1990, elle varie selon les catégories de chalutiers entre 8,57 % et 10,29 % - source : Obemar -).

Cette situation entraîne une modification de la structure de la flottille des **Spécialistes du Plateau Bigouden**.

#### 4 - Apparition d'une flottille de hauturiers de moins de 18 m

On observe qu'il y a une majorité de navires de la catégorie des **Spécialistes du Plateau Bigouden**, mesurant moins de 18 m (fig. 82, p. 179), qui ont été lancés entre 1975 et 1980. Ces unités, plus petites, ont été conçues dans un souci d'économie. La figure 85 (p 181) nous présente les zones fréquentées par l'un de ces chalutiers en 1978. On observe une tendance à l'augmentation du nombre de jours passés dans les secteurs les plus éloignés, mais il n'y a pas eu d'exploration de nouvelles zones.

#### 5 - La flottille des "Spécialistes du Plateau Bigouden" vieillit

A partir de 1980, on note un nouvel accroissement du poste carburant et une nette diminution desancements des unités de moins de 18 m. Il semble que les causes en sont les mêmes que celles qui ont présidé à la diminution desancements de navires de 18 m à 20 m après 1970 : *la production réalisée est trop faible compte tenu des coûts d'exploitation.*

Dans le chapitre consacré à la pêche côtière, on observera que le mode d'exploitation de la zone située au sud du Cap Caval change à partir de 1980 : on y trouve, surtout en hiver, une flottille de chalutiers côtiers de 15 mètres, effectuant des marées de 3 à 5 jours. L'examen de la figure 86 (p. 182) le confirme. Elle montre les zones exploitées par un **Spécialiste du Plateau Bigouden** en 1988. Les zones de pêche sont plus concentrées qu'en 1978, car l'activité à l'est et au sud-est du "Poulailler" est nulle.

La stratégie suivie dans cette catégorie est la plus proche de celle des premiers poissonniers du Guilvinec. Ils effectuent des marées de dix jours environ, dans les zones hauturières proches. Les pionniers ont changé de mode de pêche dès 1973. La taille de leurs bateaux les y obligeait, tout en leur en donnant la possibilité. *Les capacités de faire évoluer la stratégie des petits navires sont limitées, ce qui explique le*

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DU PLATEAU BIGOUDEN EN 1978

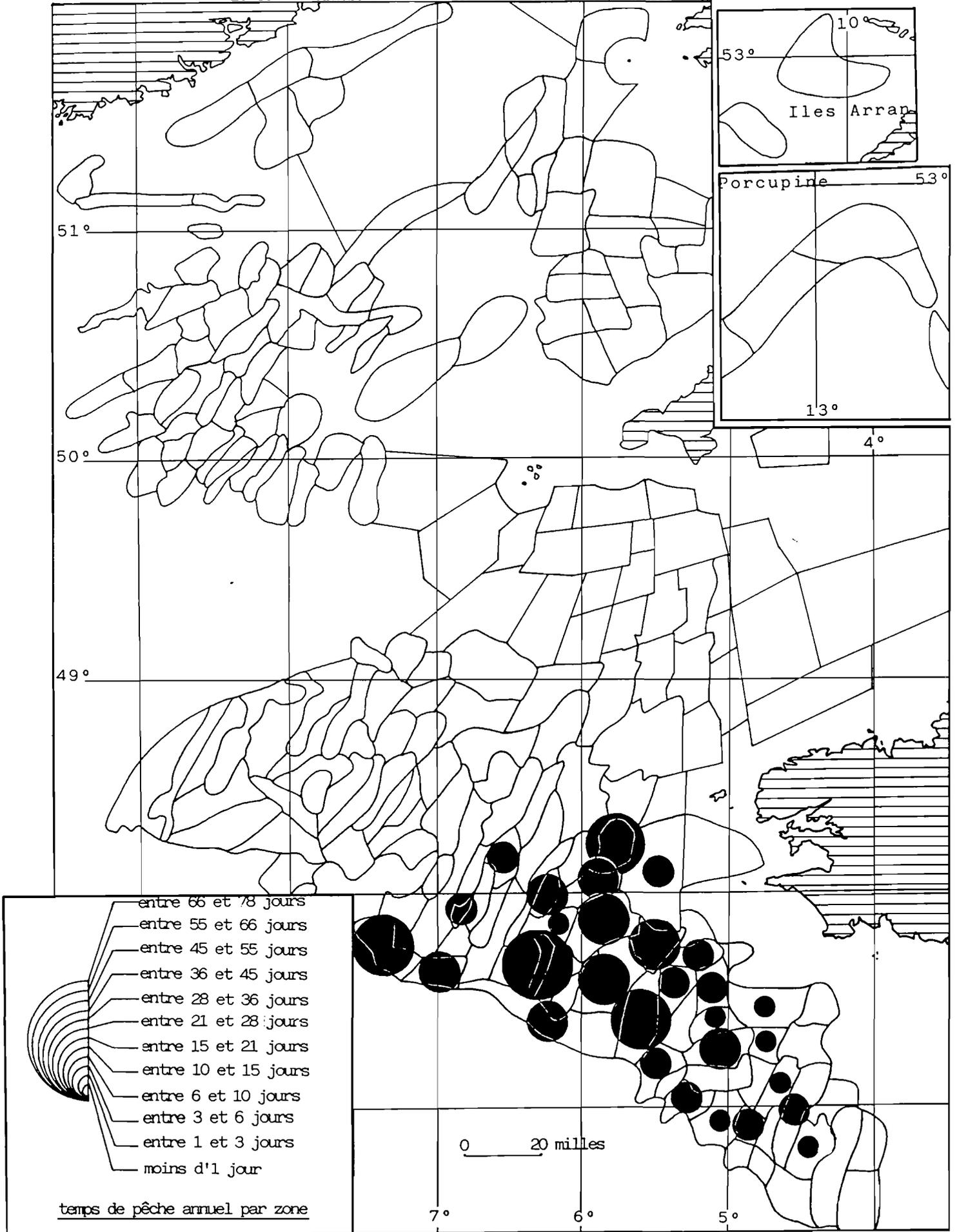


figure 85

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DU PLATEAU BIGOUDEN EN 1988

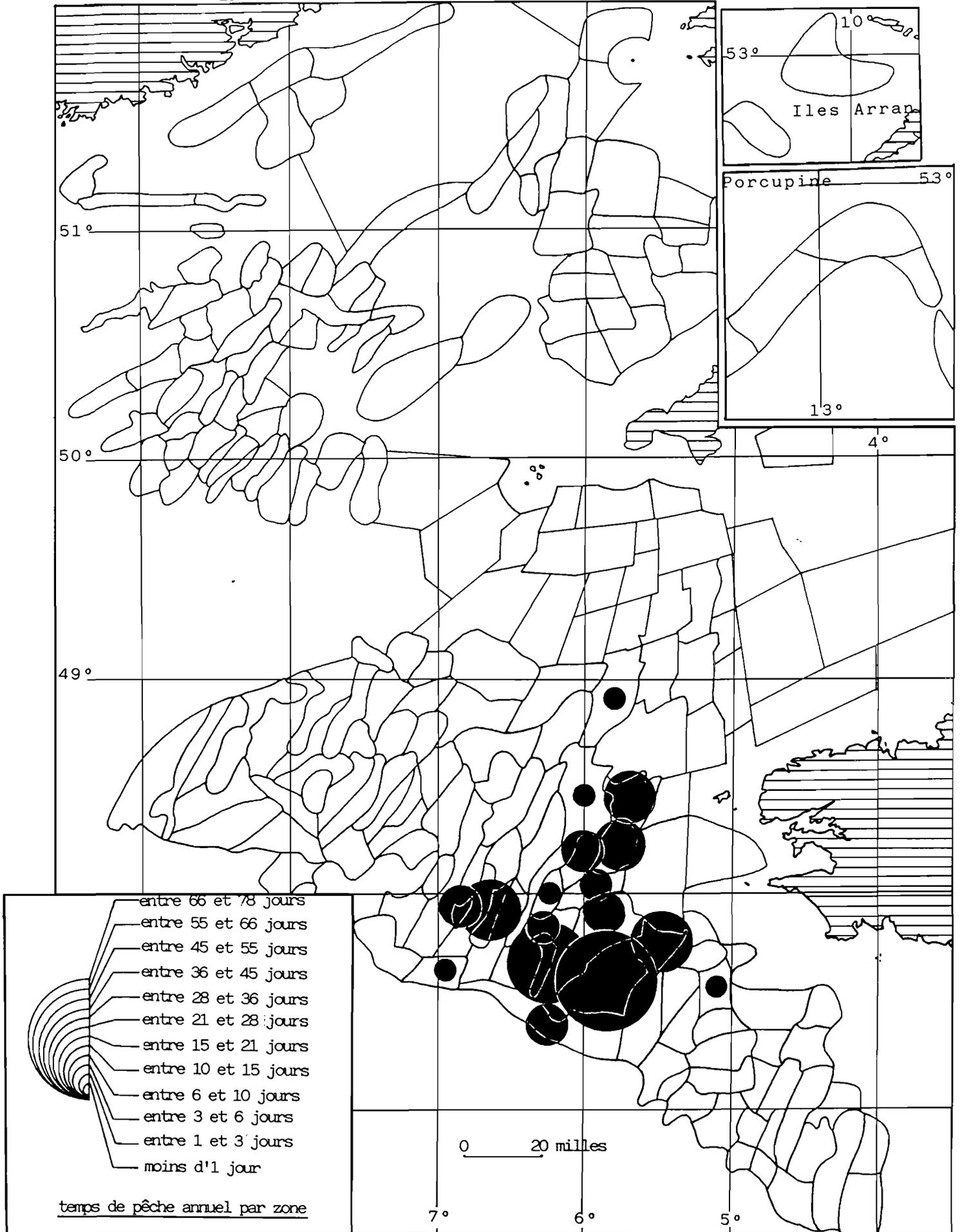


figure 86

*vieillessement de cette flottille. Les investisseurs, dans les années 1980, se sont orientés plutôt vers d'autres types de navires, pouvant pratiquer un mode de pêche plus souple, susceptible d'être modifié.*

Depuis 1973, trois nouvelles stratégies poissonnières sont apparues. Celle des **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** concerne en 1988, 16 navires dont 14 guilvinistes ; celle des **Spécialistes des parages d'Ouessant** est, semble-t-il, la plus rémunératrice, elle n'est pourtant pratiquée que par 9 chalutiers, tous basés au Guilvinec, en 1988. Plus récemment, au début des années 1980, un mode de pêche fondé sur l'exploitation des accores de la Petite Sole, est apparu. En 1988, 5 navires seulement le pratiquaient ; en 1990 cette catégorie regroupe 11 unités bigoudènes, toutes guilvinistes.

*Les années 1970-1975 apparaissent comme une période charnière : nous avons déjà remarqué que les **Chalutiers Polyvalents** avaient abandonné le Golfe et que les parages de la Cornouailles ont été explorés à cette époque. Au Guilvinec, on observe le départ des grosses unités vers les bancs de l'Ouest-Bretagne et l'entrée de la Manche. Ces changements s'expliquent par des raisons économiques.*

## **B - LES SPECIALISTES DES BANCs DE L'OUEST-BRETAGNE ET LES SPECIALISTES DES PARAGES D'OUESSANT**

A partir de 1972, les captures réalisées au sud du Pays Bigouden faiblissent au point de mettre en péril les armements (fig. 82, p 179). L'Armement Guilviniste est mis en liquidation, l'Armement Bigouden subit le désengagement d'une partie de ses quirataires et devient une S.A.R.L. Nous avons vu qu'à l'origine, la stratégie de ces entreprises n'était pas commandée par un souci de rentabilité mais par les exigences des entrepreneurs de la filière. Maintenant que le port reçoit toute l'année la production d'une trentaine de hauturiers, les sociétaires ne sont plus disposés à subir des pertes et ce, d'autant plus qu'ils ne bénéficient plus d'un régime fiscal avantageux. *Les armements doivent être rentables ou disparaître.*

*Heureusement, les mareyeurs ne sont plus aussi exigeants quant à la qualité des produits débarqués. Le tableau (7) suivant montre la situation des prix en francs constants 1986 de 4 espèces, sous la criée du Guilvinec en 1967 et 1973.*

**Prix en francs constants 1986**

	<b>1973</b>	<b>1967</b>
Merlu	19,85	22,20
Baudroie	15,85	15,68
Raie	9,44	6,16
Julienne	6,77	5,06

Tableau 7 - source : criée du Guilvinec

Les espèces bon marché comme la raie et la julienne (lingue franche) sont plus appréciées en 1973 qu'en 1967. Cette évolution ouvre des perspectives aux patrons de gros chalutiers.

Les bancs de l'Ouest-Bretagne, riches en raie fleurie, en baudroie, en gadidés mais pauvres en merlu, étaient peu fréquentés jusqu'en 1973. Leur exploitation devient rentable.

Les parages d'Ouessant aux fonds très durs sont moins attractifs. Un seul patron, qui vient d'acquérir un chalutier d'occasion dont le moteur est assez puissant se lance dans leur exploration et leur exploitation.

**1 - La stratégie des Spécialistes des parages d'Ouessant**

Jusqu'à la fin des années 1970, ce mode de pêche n'était guère pratiqué régulièrement que par 3 unités du Guilvinec. Cela peut paraître étonnant compte tenu des excellents résultats obtenus par ces chalutiers. En effet, ils ont produit, à eux seuls 11 % des tonnages débarqués au Guilvinec par 88 hauturiers et côtiers en 1979. Ce manque d'intérêt des armateurs bigoudens s'explique par les *très mauvaises conditions de travail rencontrées dans ces parages*.

On distingue trois périodes dans l'évolution de cette stratégie.

Entre 1973 et 1980, la zone est explorée ; entre 1980 et 1988 on observe une augmentation de la flottille sur la zone ; depuis 1988 ces parages sont abandonnés par certaines unités.

a) Entre 1973 et 1980

La figure 87 (p 186) nous montre les zones exploitées par le premier navire à avoir travaillé à l'ouest d'Ouessant ; c'était en 1973. Le propriétaire de ce chalutier était jusqu'alors le commandant du navire dont les lieux de pêche de 1972 sont montrés à la figure 80 (p. 169).

Le net changement de secteur de pêche que l'on observe entre ces deux années a été possible grâce à un changement de bateau. Le nouveau ayant une force motrice bien supérieure (380 kw au lieu de 305 kw), la "Plateforme", la "Bouée Sud-Ouest", la "Bouée d'Ar Men", qui constituent maintenant des lieux d'activité les plus importants, n'avaient pu être exploités que pendant 11 jours en 1972, à cause de ce manque de puissance. Les qualités techniques du nouveau navire et les bons résultats obtenus lors de ces campagnes expérimentales incitaient à poursuivre l'exploitation de ces parages comme le montre le tableau (8) suivant.

Dates des campagnes	Zones exploitées	Recettes par jour de pêche
08/01/72 - 14/01/72	"Poulailler"	5 000 F
17/01/72 - 21/01/72	Ouest-Ouessant	6 300 F
02/02/72 - 07/02/72	Ouest-Ouessant	5 500 F
10/02/72 - 14/02/72	Kaïser-Parsons	4 000 F
19/02/72 - 27/02/72	"Ridins" "Têtes de Roches"	3 500 F

Pourtant l'exploration du secteur n'a pu se faire qu'à partir de 1975, année de la mise au point d'un *chalut adapté aux fonds très mouvementés*, dont le plan est donné à la figure 51 (p. 131) et qui a équipé l'ensemble de la flottille des **Spécialistes des parages d'Ouessant** jusqu'en 1988.

Les figures 88 et 89 (p. 187) montrent, à grande échelle, les secteurs exploités par le chalutier en 1974 et 1975. En 1974, il fréquente surtout le nord-est de Parsons et le sud-est de la "Plateforme". Les zones couvertes par D4 et E3 sont peu exploitées : il s'agit des "Fonds Durs de la Plateforme" (fig. 24, p. 88). Le chalut utilisé à l'époque est trop fragile pour travailler dans ces parages, à cause de ses ailes assez longues et du petit maillage sur le ventre. En 1975, ces

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES PARAGES D'OUessant EN 1973

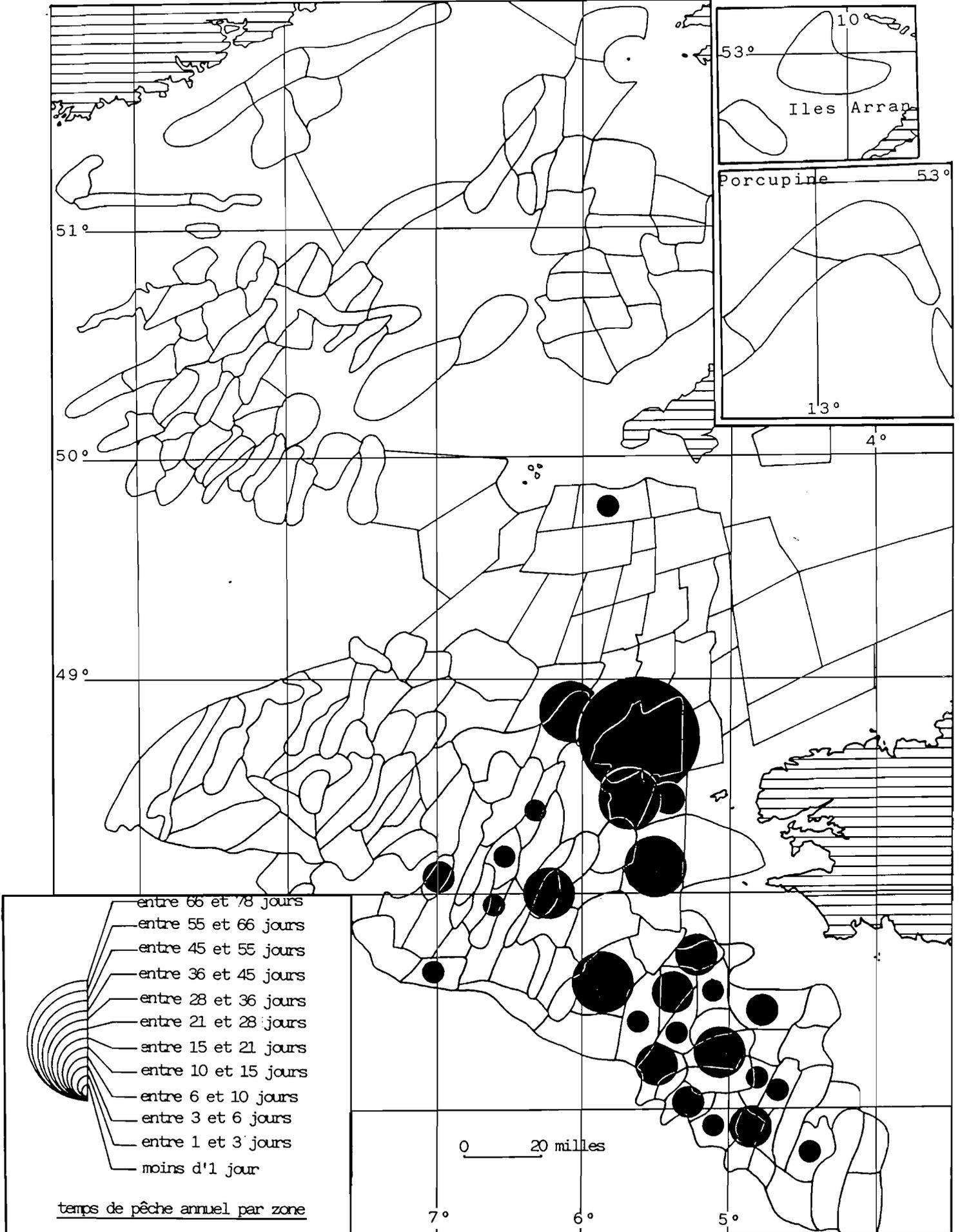
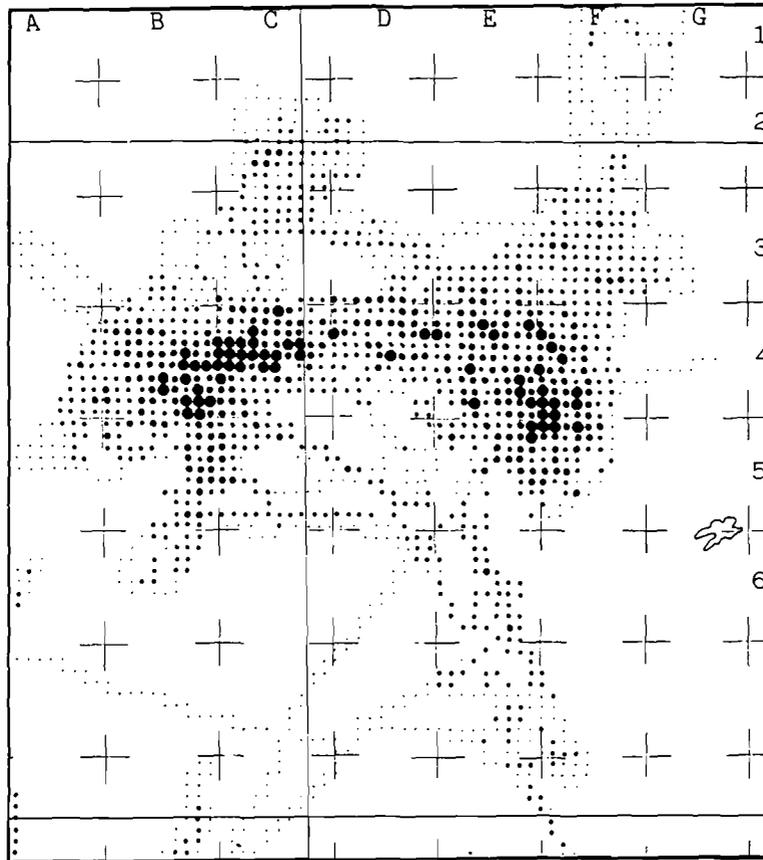


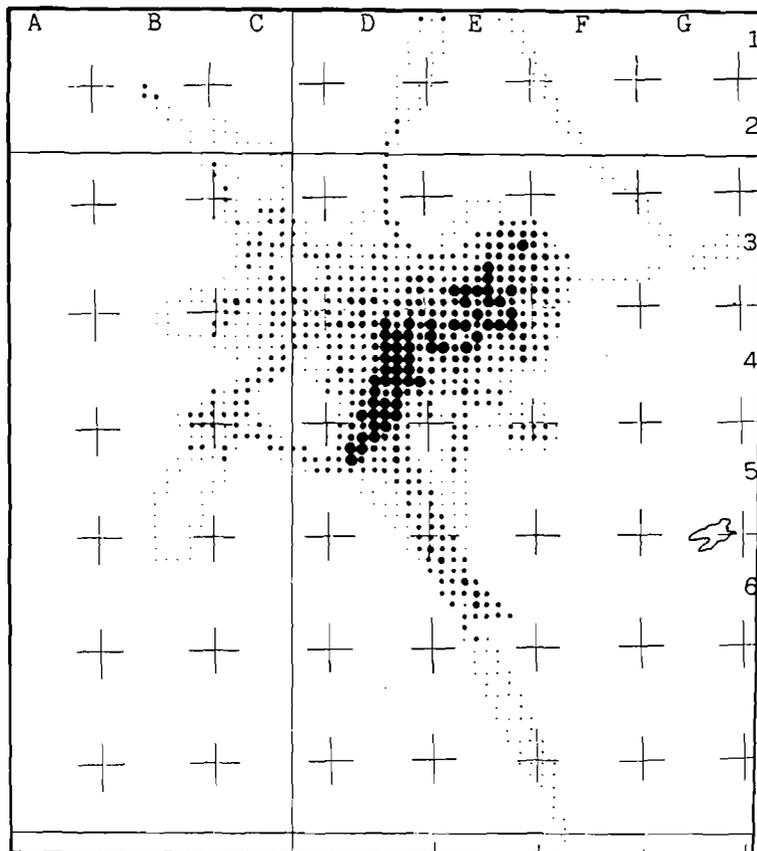
figure 87



1974

nombre de passages  
du chalutier en pêche  
par zone de 1 mille de côt.

- 1 ou 2
- 3 ou 4
- 5 ou 6
- 7 ou plus



1975

zones sont parcourues en priorité. Le nouveau train de pêche a permis la poursuite de l'exploration du secteur de la "Plateforme".

Jusqu'en 1980 (fig. 90, p. 189) peu de nouvelles zones sont prospectées. On note quand même une *extension des lieux de pêche vers le nord et vers l'est*. La "Bouée Nord-Est du Rail", le "Huit Bleu", "Jean Noël", ont été exploités pendant 40 jours environ, lorsque le *second a pris la barre du navire*.

Depuis 1973, la flottille des **Spécialistes des parages d'Ouessant** s'est peu à peu développée. En 1976, le pionnier est rejoint par un autre navire, qui bénéficie de son expérience, puis en 1979 par un troisième chalutier, commandé par son ancien second.

#### b) Entre 1980 et 1988

Les résultats de ces 3 navires incitent les jeunes lieutenants à y chercher un embarquement pour apprendre à travailler dans les parages d'Ouessant qui sont maintenant bien connus.

Entre 1979 et 1987, six seconds se succèdent à bord du premier chalutier alors qu'au cours des six années précédentes, le même lieutenant avait occupé cette fonction. Chacun d'entre eux, quitte, tour à tour, le bateau pour devenir patron, si bien qu'au début 1988 la catégorie compte 9 navires. Ces nouveaux armateurs bénéficient de l'expérience de leur ancien patron ; en échange, celui-ci reçoit d'eux des informations sur les zones orientales et septentrionales qu'ils ont explorées lors des marées où ils le remplaçaient. Ces indications lui permettent de faire face à une diminution de la ressource dans ses secteurs traditionnels : entre 1979 et 1981, le chiffre d'affaires par jour de mer en francs constants 1986, passe de 19 000 F à 15 000 F. La figure 91 (p. 190) qui montre les secteurs exploités en 1986, nous permet d'observer un déplacement sensible des zones de pêche vers le nord-est.

Si, en 1973, les parages de la "Plateforme" étaient difficiles à exploiter, ceux de la "Fosse de l'île Vierge", du "Huit Bleu", de "Jean Noël", le sont encore plus. Leur fréquentation nécessite de nouveaux moyens. En 1989, le "22 JQ", traditionnellement utilisé par les chalutiers de cette flottille, est peu à peu remplacé par les chaluts à moyenne ouverture verticale, qui s'adaptent mieux au grément à fourches. Les panneaux en bois sont remplacés par des panneaux métalliques en "V".

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES PARAGES D'OUessant EN 1980

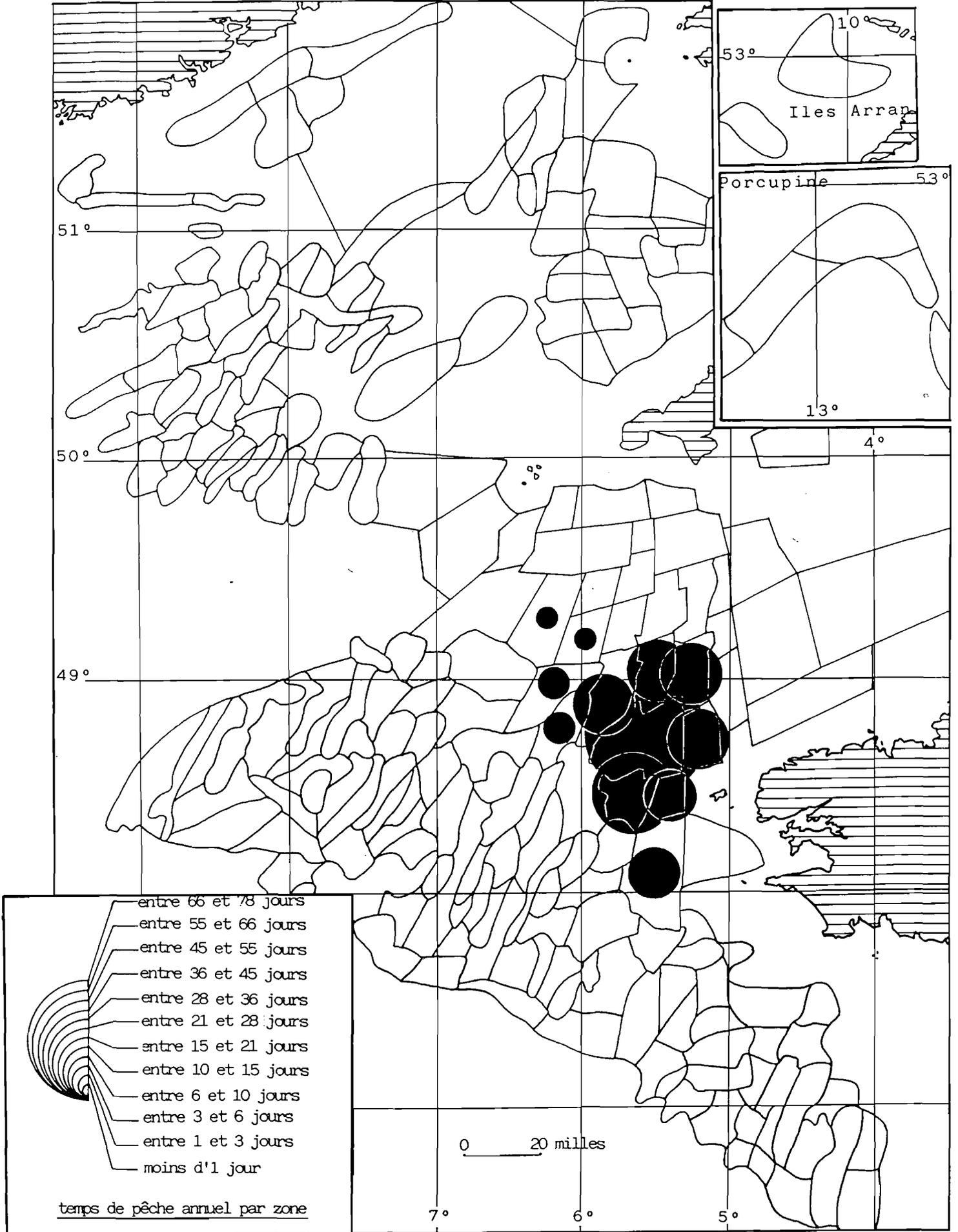


figure 90

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES PARAGES D'OUessant EN 1986

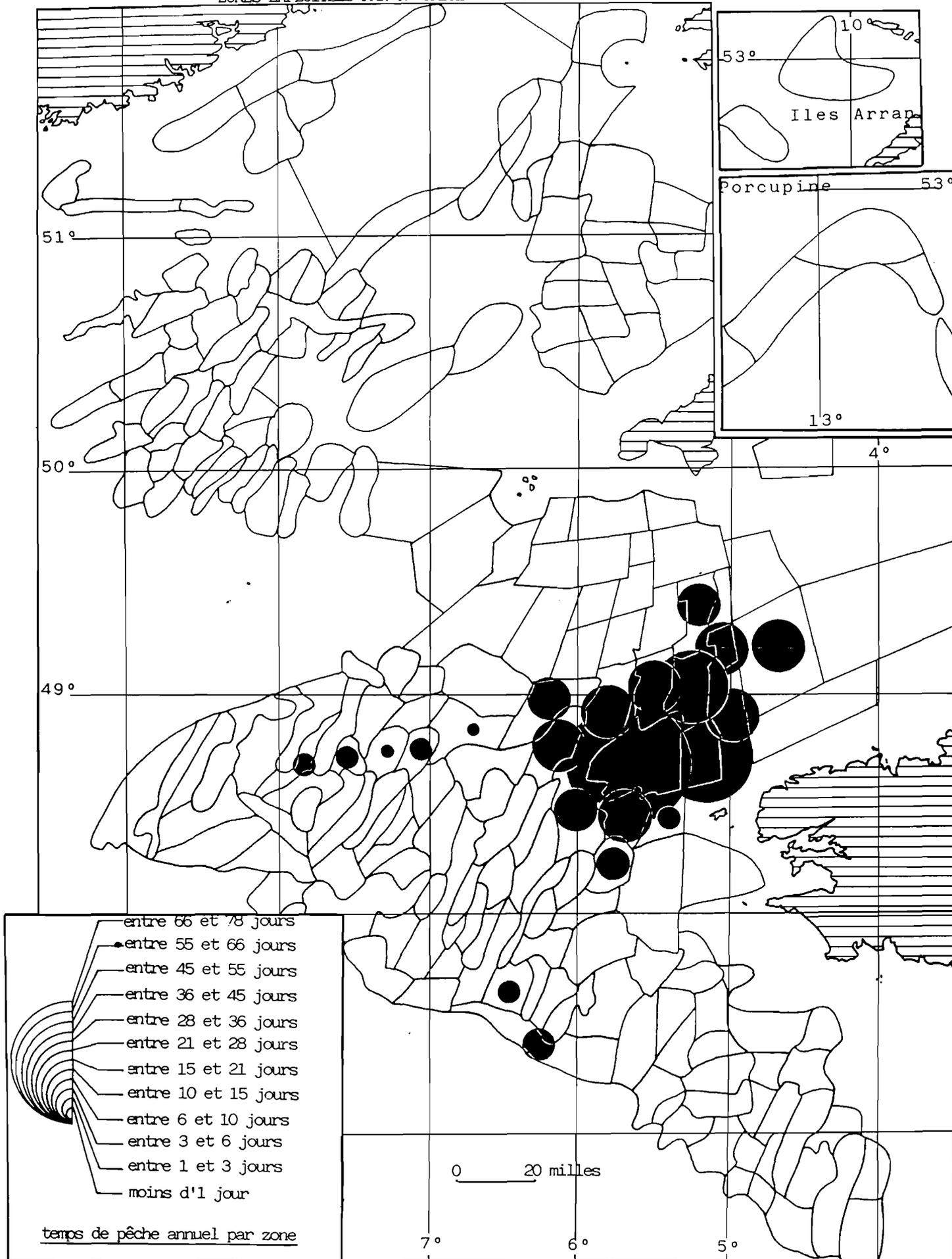


figure 91

Malgré ces progrès, depuis 1988, un bateau a abandonné ce mode de pêche et bien que son départ ait été compensé par une nouvelle arrivée, d'autres changements stratégiques sont prévus à partir de 1991. Cela s'explique par les conditions de travail rencontrées par les équipages de ces armements.

### c) Depuis 1988

Les frais de matériel ont atteint sur l'un de ces navires 400 000 F en 1989 (la moyenne de la catégorie étant de 233 000 F). Or les dépenses pour l'entretien des trains de pêche des chalutiers de l'échantillon sélectionné par l'Obemar sont comprises, dans les autres catégories, entre 15 000 F et 248 000 F. Ces chiffres nous permettent d'imaginer la *somme de travail* demandée aux membres des équipages : *dans ce cas elle est très lourde.*

A la fin des années 1980, la stratégie des **Spécialistes des accores de la Petite Sole**, qui était apparue au début de cette décennie, permet aux chalutiers qui l'ont adoptée de réaliser des chiffres d'affaires presque aussi élevés que ceux obtenus par les **Spécialistes des parages d'Ouessant**, dans des conditions de travail moins pénibles. L'armateur, qui a déjà changé de mode de pêche, était confronté à des problèmes de main d'oeuvre consécutifs à une série de mauvais résultats : l'équipage d'origine avait été remplacé par un autre, moins performant.

D'autres patrons suivront vraisemblablement son exemple car ils pourront trouver dans cette mutation des satisfactions : le train de pêche court moins de risques, les apports sont réguliers et finalement la pratique de ce mode de pêche est moins stressante pour eux.

Les équipages bénéficient de meilleures conditions de vie à bord, le temps de travail est moins long et la paie reste satisfaisante.

## **2 - La stratégie des Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne**

Au contraire de la stratégie précédente, qui a été élaborée par un pionnier et modifiée plus tard par ses anciens seconds, le mode pêche des **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne**, a été adopté, dès le départ en 1973, par une quinzaine d'armateurs, ayant chacun un comportement propre.

Aujourd'hui ce groupe de chalutiers comprend encore 15 unités, dont les habitudes de travail varient selon leurs caractéristiques. Il y a dans cette catégorie, des navires de 24 m propulsés par des moteurs

de 460 kw et des *unités de 21 m* avec des moteurs de 370 kw. Ils ont en commun l'habitude d'exploiter, presque exclusivement, les bancs de l'Ouest-Bretagne, entre la Petite Sole et le "Violon". Sur cette vaste aire géographique la flottille est généralement dispersée. Cependant on peut constater que les grosses unités travaillent indifféremment dans les zones éloignées ou sur les bancs de Parsons en hiver, tandis que les navires de plus petite taille ne fréquentent les bancs les plus à l'ouest qu'en été.

Les figures 92 et 93 (pp. 193 et 194) montrent les zones exploitées par deux navires de cette catégorie en 1986. Le premier (fig. 92, p. 193) est un bateau de 24 m qui ne fréquente plus guère l'"Est de Parsons" ; le second, un chalutier de 21 m, a travaillé moins de 40 jours à l'ouest de la longitude 7° (fig. 93, p. 194).

*Les secteurs de travail de ces deux navires sont connus depuis longtemps.* On se souvient qu'en 1973, Parsons, Kaïser et parfois même Shamrock étaient épisodiquement exploités. Les parages situés à l'ouest de Shamrock, ne furent prospectés par les Bigoudens qu'à partir de 1985, grâce à des informations données par des Concarnois, spécialistes de ces parages. Longtemps aléatoire à cause d'un manque de moyens de repérage, l'exploitation de ces lieux est aujourd'hui favorisée par l'adoption sur bien des navires du *système GPS*, aussi fiable à 400 milles des ports que près des côtes.

Si les zones d'activité de ces navires sont le plus souvent, géographiquement distinctes, elles sont topographiquement semblables : il s'agit de secteurs à fonds meubles, vallonnés, sur lesquels le chalutage est facile. On utilise sur tous les navires, le même type de matériel si bien que dans des conditions particulières, ces chalutiers fréquentent indifféremment les mêmes lieux : c'est le cas en été, lorsque les conditions météorologiques sont favorables, les plus petites unités rejoignent plus à l'ouest les plus gros navires dans les parages du "Banc 117" ou de la Petite Sole où les captures de baudroie sont souvent importantes. C'est le cas aussi, en hiver de décembre à mars, à la saison de la seiche, quand tous les navires exploitent le banc de Parsons, le banc du Kaïser, ou le "Nord-Est de Parsons".

S'il n'y a pas eu de changement spectaculaire de zone de pêche jusqu'à nos jours, la stratégie a cependant évolué : à la fin des années 1970 et au début des années 1980, la technique de pêche par l'arrière se développe dans la flottille hauturière. Non seulement elle améliore les conditions de sécurité de l'équipage mais *elle permet aussi l'utilisation de chaluts irlandais à longues ailes, particulièrement*

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES BANCS DE L'OUEST BRETAGNE DE 24M EN 1986

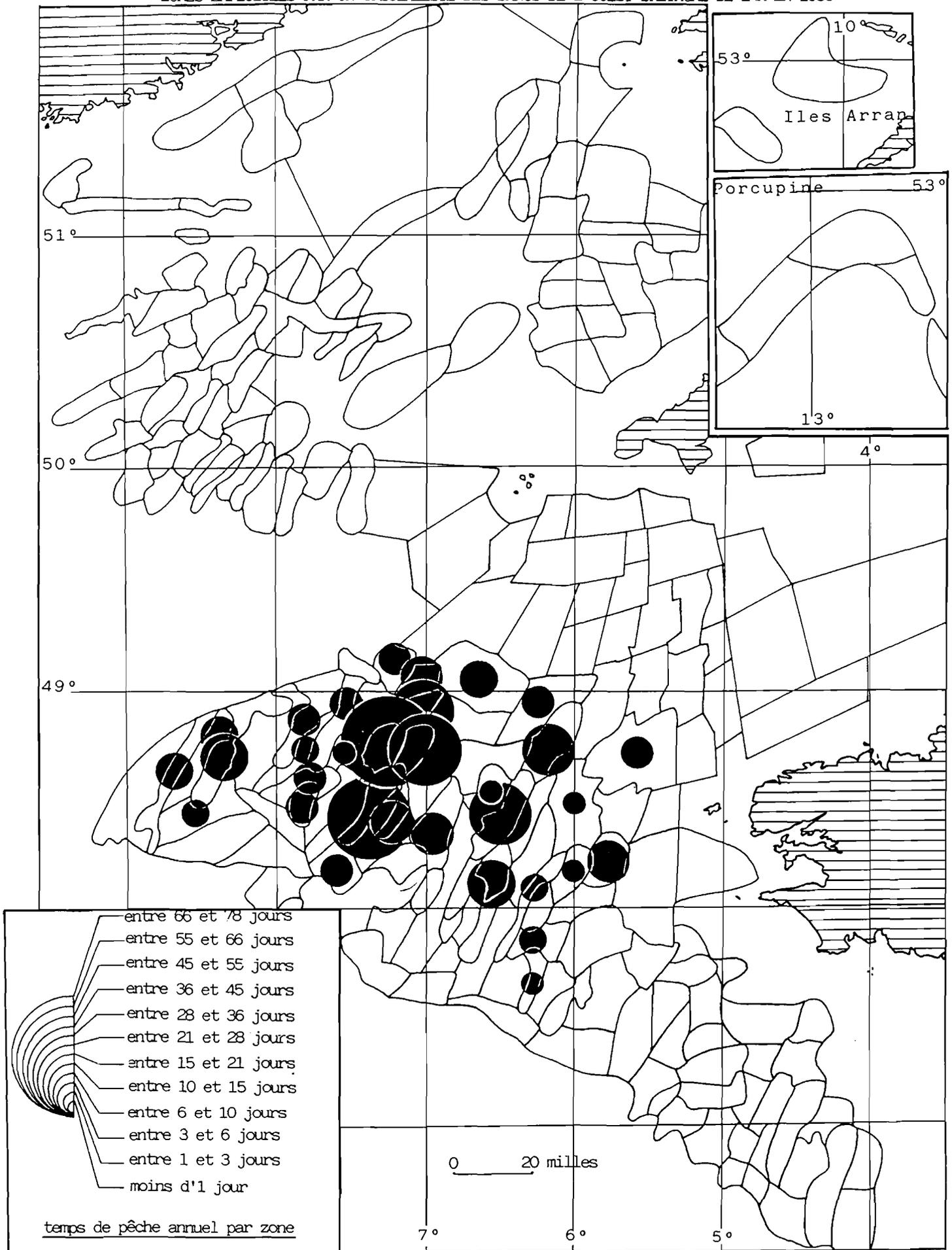


figure 92

ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES BANCS DE L'OUEST BRETAGNE DE 21M EN 1986

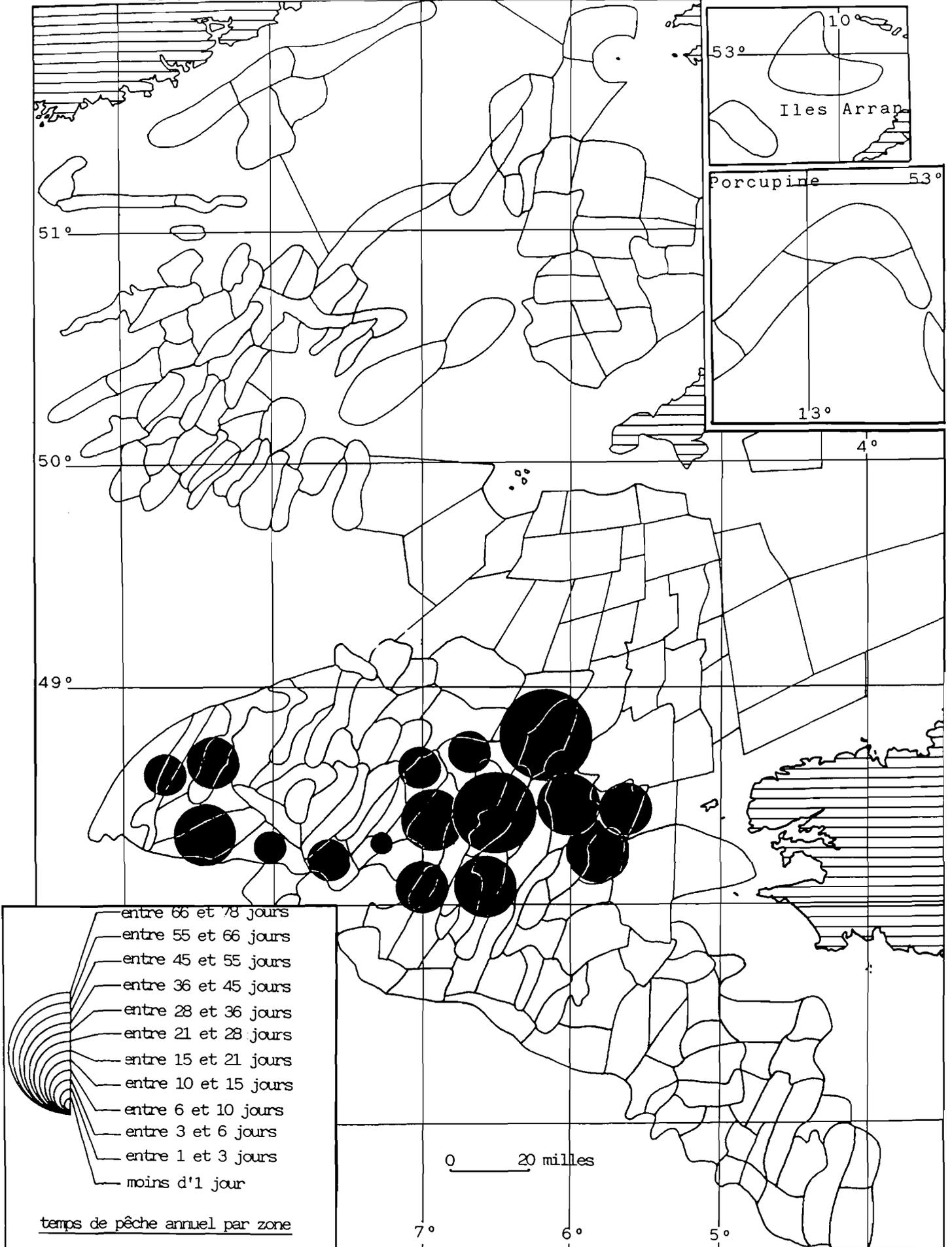


figure 93

adaptés à la capture d'espèces benthiques comme la baudroie et la cardine. Cette technique est améliorée par l'adoption d'enrouleurs sur lesquels viennent se lover les chaluts.

Sur la plupart des navires, les chaluts de 24 m "RK" (fig. 49, p. 128) sont conservés, mais ils ne servent plus guère, et on assiste à cette époque à un gonflement des apports de cardine et de baudroie. Ainsi dans la première moitié de la décennie 1970, on a mis à terre au Guilvinec annuellement, entre 500 et 600 tonnes de cardine et en 1975 la production de baudroie a été de 2 900 tonnes. Jusqu'en 1979, les productions annuelles de ces deux espèces se stabilisent autour de 300 tonnes pour la première et de 3 000 tonnes pour la seconde. Avec l'adoption des chaluts irlandais, ces productions annuelles augmentent sensiblement : elles atteignent 6 300 tonnes en 1980 pour la baudroie et 833 tonnes pour la cardine en 1981. Les très fortes progressions des productions de ces deux espèces sont surtout imputables à l'augmentation des stocks, mais l'introduction de ce nouvel outil a permis de profiter au mieux des conditions biologiques favorables.

A la fin des années 1980, la production de cardine se maintient à près de 900 tonnes, mais celle de baudroie n'est plus que de 3 900 tonnes en 1990, et on assiste à une nouvelle mutation stratégique dans le but de produire plus.

*Les chaluts jumeaux* d'une vingtaine de mètres, ont été introduits au Guilvinec par les premiers **Spécialistes des accores de la Petite Sole**. Ils sont particulièrement adaptés aux pêcheries d'accores et actuellement près de la moitié des unités de la flottille en sont équipés. Elles ont débarqué les "24 m RK" et les "40 m irlandais", pour faire de la place sur les enrouleurs. Ces changements ont des conséquences sur la production qui est moins diversifiée, et sur le choix des zones fréquentées : les secteurs les moins francs, accessibles avec les 24 m "RK", sont abandonnés. Il s'agit surtout d'espaces entre les bancs qui n'étaient déjà pas souvent exploités. Par contre le temps de pêche passé entre le sud de la Petite Sole et le sud de Shamrock augmente.

A cette raison technique au changement de zone de pêche s'ajoute une cause conjoncturelle.

La saison 1990-1991 de la seiche, dont le principal lieu de pêche se situe entre Kaiser et l'"Ouest de la Plateforme", a été marquée par de très fortes mises à terre. Très vite les mareyeurs ont cessé d'acheter la marchandise brute au-dessus de 8 F le kg, le prix plancher fixé par l'OPOB (Organisation des Pêcheries de l'Ouest-Bretagne) pour ses adhérents. Cet organisme, la principale organisation de producteurs de

la région, a été confrontée à de gros problèmes de stockage. Après avoir pris des mesures restreignant les captures, l'OPOB, comme la plupart des organisations de producteurs, a demandé et obtenu en février, l'arrêt de la vente de la seiche entière sous les criées. Mais la production potentielle restait très importante dans les parages de Parsons, et les captures réalisées étaient si abondantes qu'elles gênaient le bon fonctionnement des chaluts et la pêche des espèces-cibles (baudroie, cardine, raie).

Pour échapper à cette contrainte inattendue, certains patrons ont choisi de s'éloigner et d'aller à la Petite Sole où il y a moins de seiche. Cela n'a pas posé de réels problèmes aux plus gros navires ; il n'en a pas été de même pour les unités de 21 mètres ; cependant, malgré les difficultés rencontrées et les risques encourus, certaines d'entre elles s'y sont rendues aussi.

Il est difficile de dire si les changements que l'on a observés sont définitifs ou si l'on assistera, les prochains hivers, à un retour des petites unités vers leurs zones traditionnelles. On peut penser que les plus gros bateaux pourraient adopter ce nouveau territoire de pêche, voire l'étendre vers l'ouest, car le mode de travail qu'ils y pratiquent semble plus rémunérateur.

### **C - LA STRATEGIE DES SPECIALISTES DES ACCORES DE LA PETITE SOLE**

Cette catégorie n'est apparue qu'à la fin des années 1980. Jusque là, les parages de la Petite Sole n'étaient fréquentés qu'épisodiquement par un petit nombre de chalutiers. Il n'y a pas eu de prospection de ces nouvelles zones car les accores sont particulièrement francs et faciles à repérer.

En 1988, la flottille ne comptait que cinq unités. Depuis, se sont joints à elles un **Spécialiste des parages d'Ouessant**, deux **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** et trois bateaux neufs, ce qui porte à 10 le nombre de navires travaillant dans ces parages, en 1991.

La démarche de l'armateur dont les zones de travail sont représentées aux figures 94, 96 et 97 (pp. 197,200 et 201) est caractéristique de celle des autres membres de ce groupe. Il fut d'ailleurs le premier à choisir cette stratégie.

En 1984, le navire, un chalutier de 22 m, travaille dans les parages d'Ouessant. Malgré un travail intense les résultats ne sont pas satisfaisants (fig. 95, p198). Le navire a été en mer 250 jours mais ses

ZONES EXPLOITEES PAR UN FUTUR SPECIALISTE DES ACCORES DE LA PETITE SOLE EN 1984

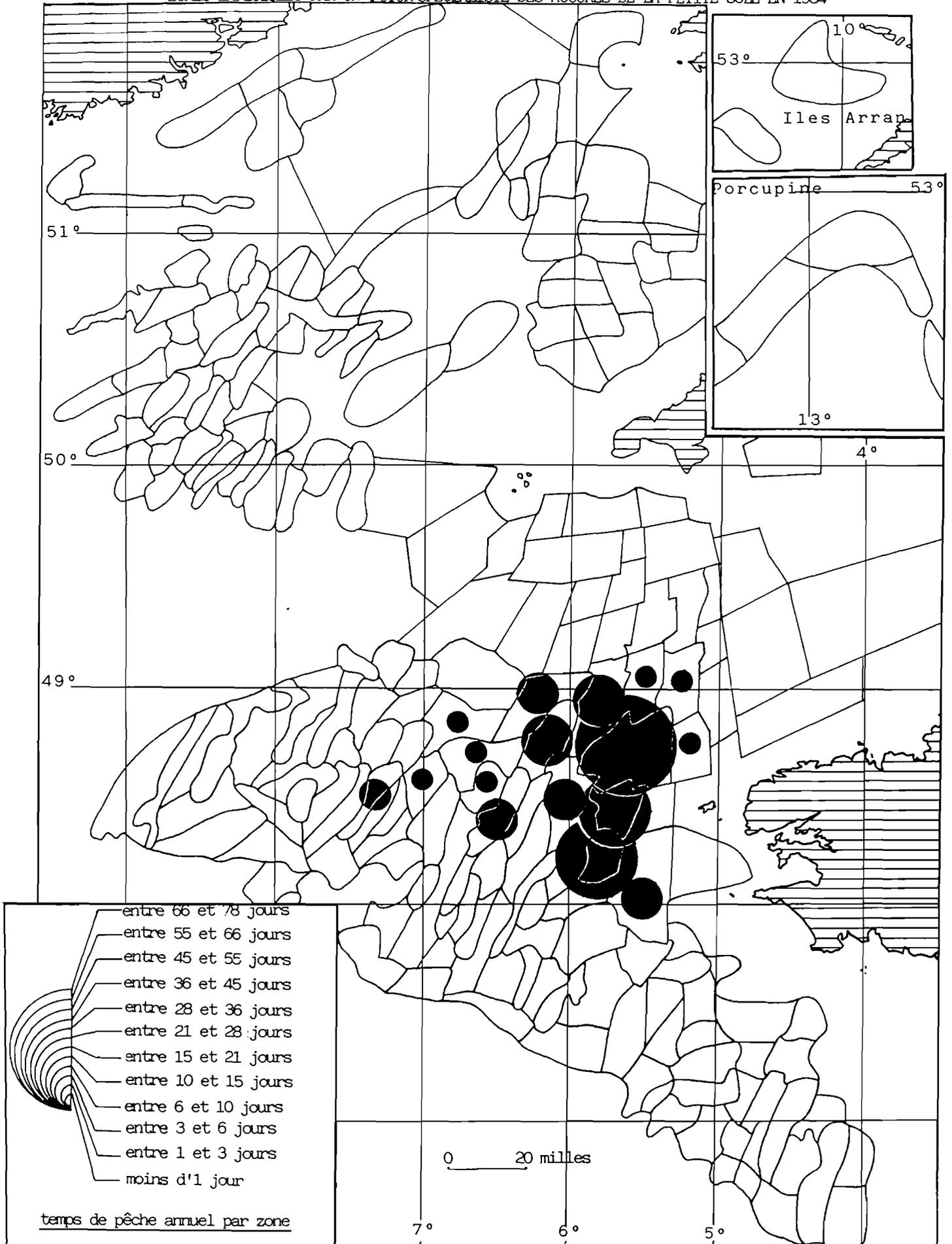


figure 94

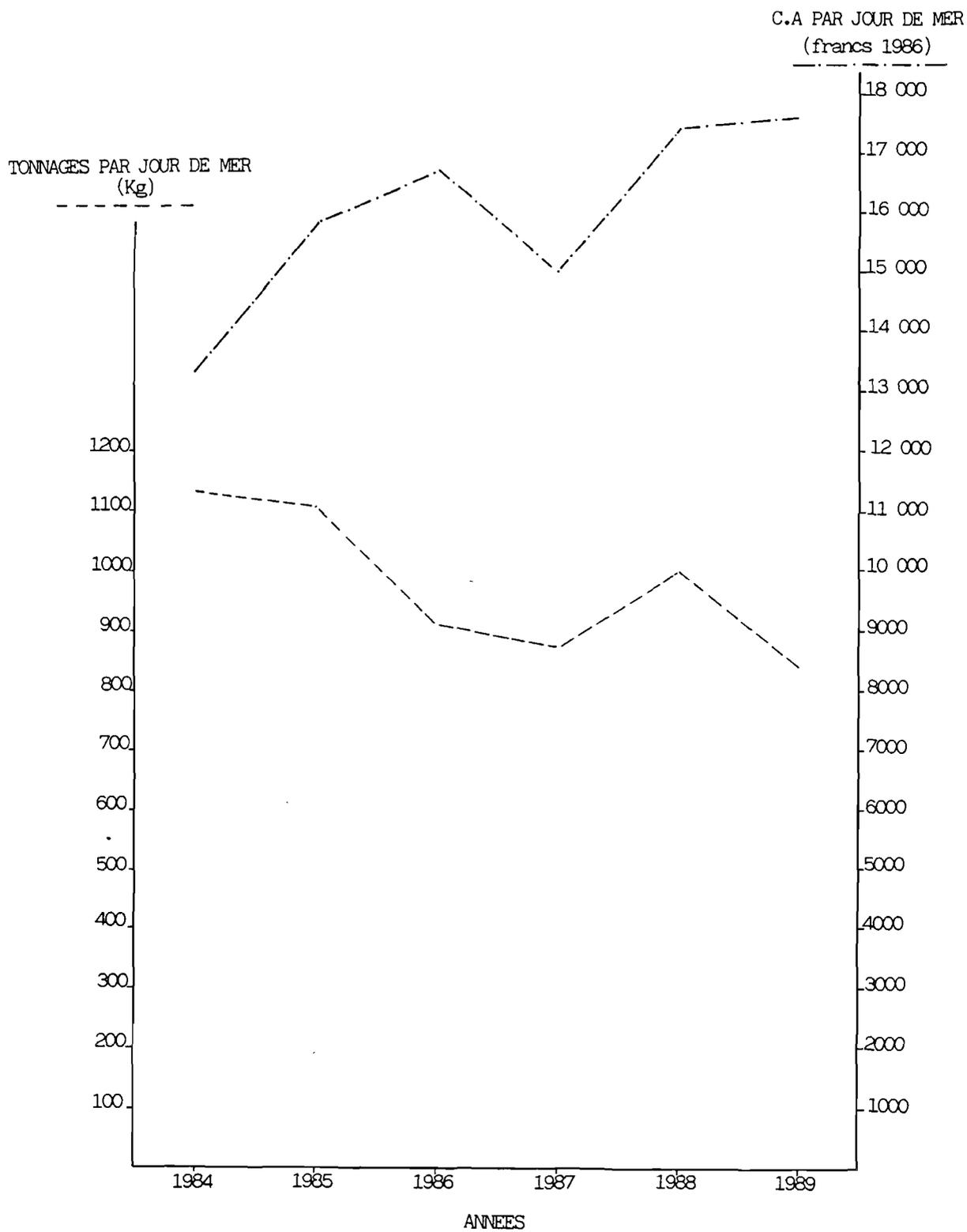


figure 95

recettes dépassent à peine 13 000 F (1986) par jour de mer, alors que la moyenne dans cette catégorie est de 15 830 F (1986) par jour pour 229 jours de mer. La pêche n'est plus très bonne et de surcroît les frais d'exploitation sont très lourds, si bien qu'aux dires mêmes du patron, l'entreprise manque de disparaître à cette époque.

En 1985, un premier changement radical de zone de pêche est entrepris : le chalutier se mêle au groupe des **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** ; après avoir changé de matériel et adopté un chalut irlandais de 40 m, il exploite principalement les bancs de Shamrock, du Castor, et de Parsons (fig. 96, p 200). Le sud et le sud-ouest de Shamrock, l'est de la Petite Sole sont fréquentés près de 20 jours. Cette pratique est commune à une dizaine de chalutiers, tous **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** ; certains passent tout l'été dans ces parages.

Ce changement de mode de pêche a provoqué, malgré une baisse des captures quotidiennes, une augmentation du chiffre d'affaires (fig. 95, p. 198), si bien qu'avec un effort annuel inférieur de 35 % en 1986 (par rapport à 1984) l'entreprise a rapporté 5 % en plus. La situation est bien meilleure, mais l'année suivante le chiffre d'affaires par jour de mer baisse de 1 800 F (1986) ce qui est considérable. Le fléchissement des rendements en baudroie, qui constitue 52 % des apports, en est la cause. D'ailleurs, elle frappe également les autres armements travaillant dans le sud de la Mer Celtique. L'IFREMER a observé une diminution de 20 % des rendements moyens de baudroie entre 1985 et 1986 sur les chalutiers semi-industriels concarnois qui fréquentent les mêmes parages, pendant cette période.

Pour lutter contre cette baisse de productivité, le patron intensifie son activité à l'ouest de Shamrock qui devient la principale zone d'exploitation (fig. 97, p. 201) et utilise des chaluts jumeaux de 24 m ramenés de Lorient.

En 1988 on assiste à une forte progression du chiffre d'affaires et des tonnages. Le navire a produit 11 % de baudroie en plus et le tonnage total a progressé de 13 % par jour de mer alors que sur les bateaux concarnois, les rendements moyens continuent à baisser (20 % en un an). Bientôt la conjoncture poussera quatre autres chalutiers qui avaient déjà tendance à travailler le long des accores de la Petite Sole, à suivre l'exemple de ce navire pionnier. Depuis, comme nous l'avons vu, cinq autres ont suivi.

*Cette stratégie apparaît comme la plus performante actuellement au Guilvinec ; pourtant la réussite des unités qui la pratiquent repose*

ZONES EXPLOITEES PAR UN FUTUR SPECIALISTE DES ACCOSES DE LA PETITE SOLE EN 1986

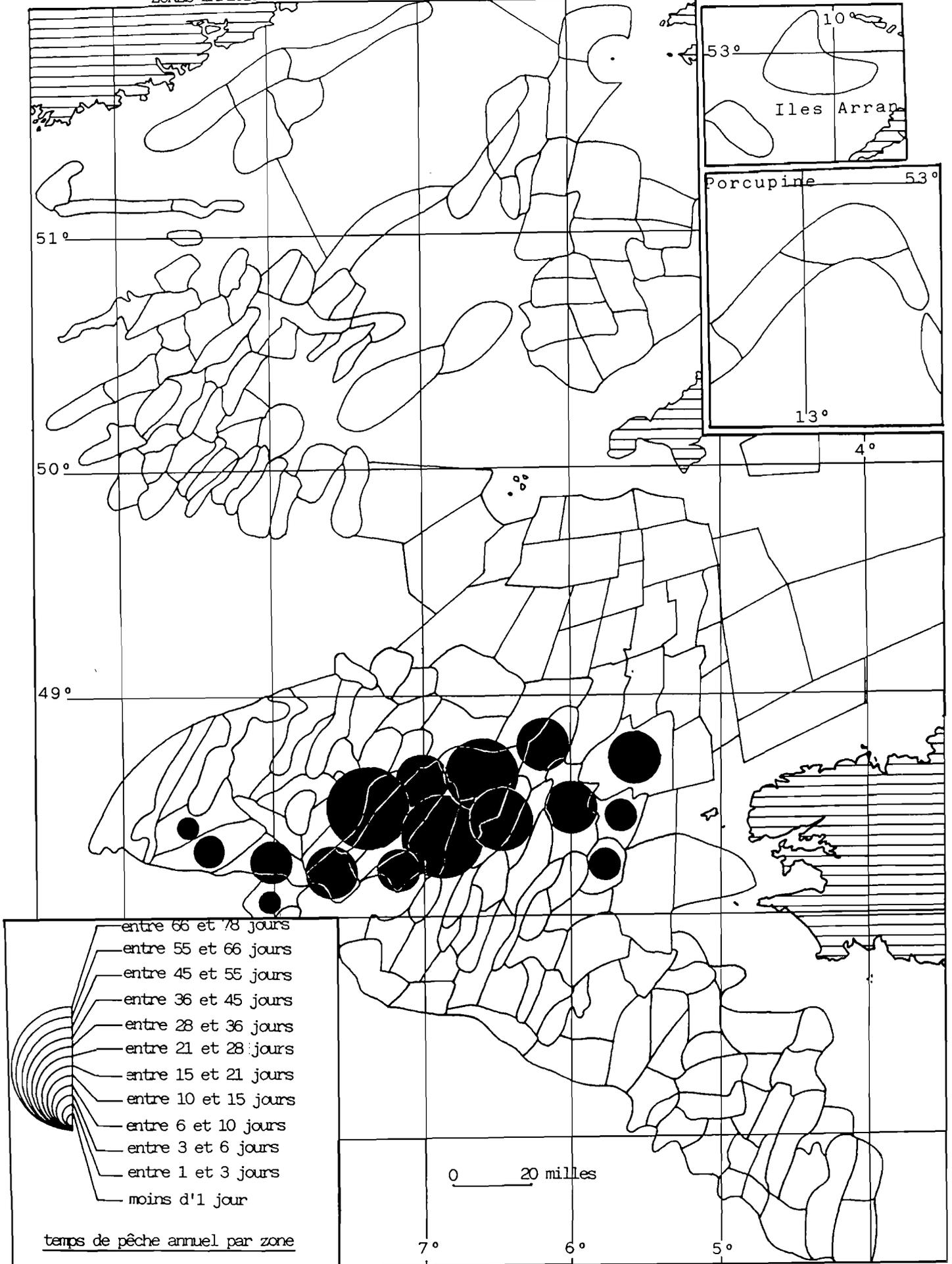


figure 96

## ZONES EXPLOITEES PAR UN SPECIALISTE DES ACCORES DE LA PETITE SOLE EN 1988

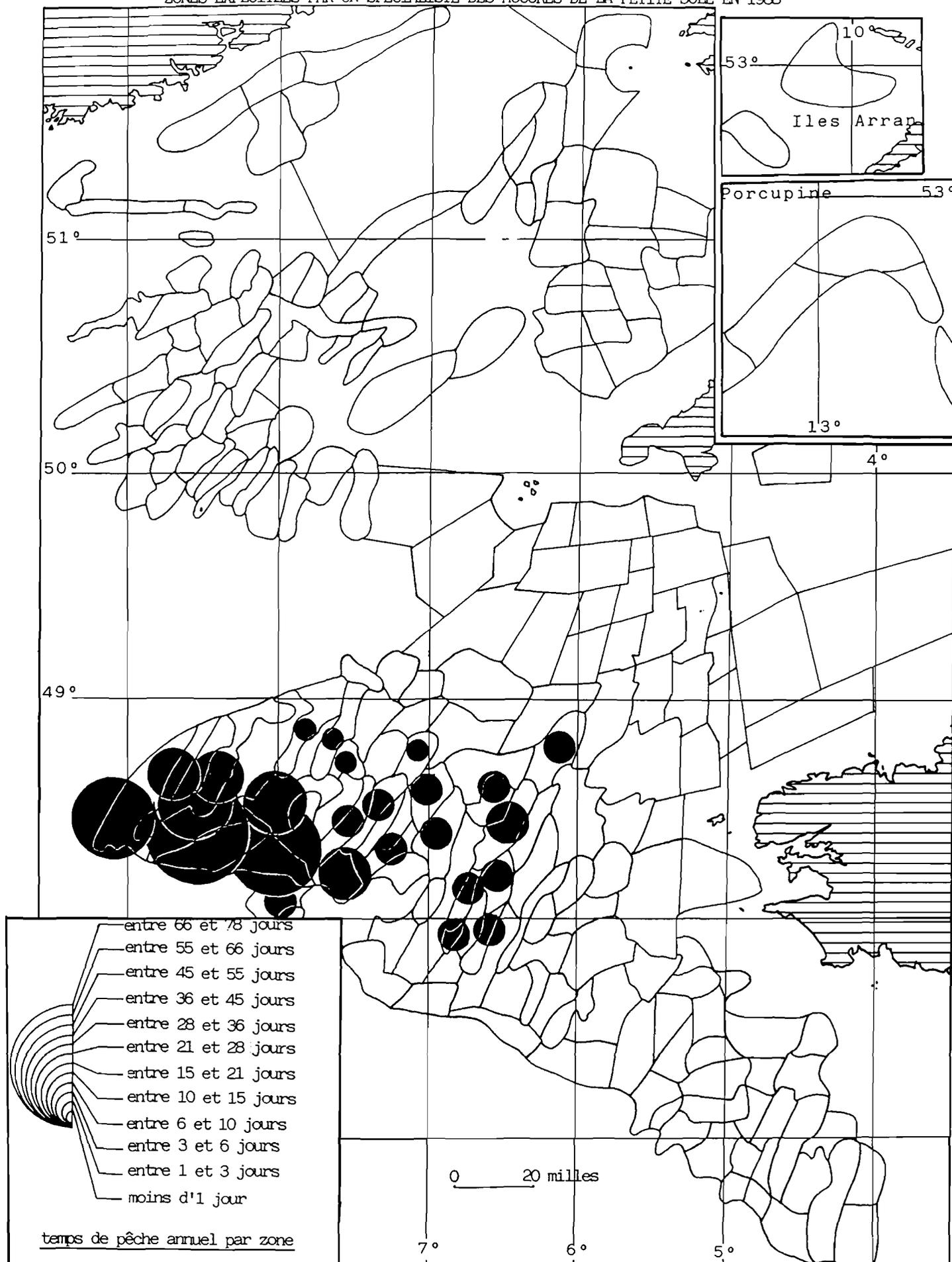


figure 97

essentiellement sur le potentiel de captures de la baudroie. Or, le stock de la principale espèce, la baudroie à péritoine blanc (*Lophius Piscatorius*), est *surexploité* et il faudrait réduire l'effort des chalutiers de 50 % pour obtenir un rendement supérieur à 15 % à terme. De fait, on observe une baisse de 16 % des tonnages produits, par jour de pêche en 1989, par le navire dont les zones d'activité sont présentées aux figures 94, 96 et 97 (pp 197, 200 et 201). Pour remédier à cette baisse de productivité, certains bateaux de ce groupe utilisent actuellement *des chaluts triples*, mais l'amélioration du matériel ne pourra se poursuivre indéfiniment et les prospections réalisées vers la Grande Sole, au nord-ouest, n'ont pas donné jusqu'ici de résultats satisfaisants, le poisson capturé étant trop petit.

Il est difficile de prévoir les évolutions stratégiques futures, mais *l'équilibre* qui repose sur la production d'une espèce principale, la baudroie, et d'une espèce secondaire, la cardine, semble *précaire*. L'exploitation des accores, de la Petite Sole apparaît actuellement comme un recours éventuel pour les **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** et les **Spécialistes des parages d'Ouessant**, mais *on pourrait, dans l'avenir, assister à un retour forcé aux modes de pêche d'origine.*

Depuis 1965, les stratégies langoustinières ont peu à peu disparu, au Guilvinec, pour laisser place à des modes de pêche poissonniers, très spécialisés.

A Saint-Guérolé, on observe durant la même période une évolution inverse : la naissance et le développement de modes de pêche langoustiniers très particuliers.

### **III - LES STRATEGIES A SAINT-GUENOLE**

En janvier 1991, on pouvait dénombrer 35 chalutiers hauturiers au port de Saint-Guérolé, dont 32 *langoustiniers*. La langoustine représente 20 % des tonnages débarqués par ces navires et 60 % de leur chiffre d'affaires. Chaque année, plus d'un tiers de toute la production française de cette espèce y est débarquée (fig. 72, p. 161). Cette spécialisation très marquée, masque des nuances stratégiques sensibles : *un tiers* de cette flottille travaille sur les *fonds durs*, et en particulier près des côtes irlandaises ; *une quinzaine* exploite essentiellement les *secteurs francs*, ceux de Jones Bank par exemple ; *5 autres* fréquentent indifféremment toutes les zones de la Mer Celtique. Selon la catégorie le matériel est différent, les objectifs et les

résultats varient, mais l'origine des stratégies est la même. Celle des **Langoustiniers Spécialistes des zones franches** est apparue plus récemment que celles des **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**, et toutes deux sont des variantes du mode de pêche des premiers langoustiniers de Saint-Guénolé, encore pratiqué par les unités d'une troisième catégorie, les **Langoustiniers sans spécialité**.

#### A - LA STRATEGIE DES LANGOUSTINIERS SANS SPECIALITE

Depuis les débuts de la "Celtique " à Jones Bank, les navires ont peu à peu étendu leurs lieux d'activité. Dès le début des années 1950, la zone entre le "Banc Tordu" et Jones Bank est fréquentée. L'exploitation n'est pas encore rigoureuse, car les moyens de repérage sont très limités. Depuis 1950, on utilise le consol, et le gonio couplé au sondeur. Les bancs (Jones, la "Languette", Labadie) servent à l'"atterrage" ; de là, les navires gagnent les plaines vaseuses, en contrebas. Cette technique ne permet pas de se repérer précisément ; on évite donc les parages tourmentés pour ne pas risquer de rencontrer les obstacles dont les positions ne sont pas connues. Il faut attendre le milieu de la décennie 1950 pour que les parages de Smalls soient exploités par les Bigoudens, grâce à des renseignements fournis par des Etellois qui y travaillaient déjà depuis longtemps. Seul, le côté est de cette zone, le secteur franc entre la "Grande Carcasse" et la "Bouée Radar" est fréquenté.

L'exploitation des zones langoustinières est très épisodique. A Saint-Guénolé, on pêche le maquereau au filet de février à mai ; puis jusqu'en octobre, on arme au germon ; enfin, on embarque les chaluts pour l'hiver, et la majorité de la flottille se rend en Mer Celtique, les autres navires fréquentant le plateau continental au sud du Pays Bigouden.

Au Guilvinec et à Loctudy, seuls les navires qui ne pêchent pas le thon, en été, exploitent les zones langoustinières, de mars à novembre. L'effort de pêche bigouden en Mer Celtique reste limité.

Il s'accroît au début des années 1960, à l'époque où la pêche au maquereau est abandonnée et où le Decca est installé sur les navires. Des zones moins accessibles commencent à être fréquentées, car grâce à ce nouveau système la cartographie des fonds est réalisable. La "Fosse Est de Smalls", les "Croches de Cockburn" ou la "Fosse de Jones" sont exploitées.

La figure 98 (p. 204) montre la zone d'un chalutier de Saint-Guénolé en 1960. On observe encore *une tendance* à travailler à proximité des bancs, dont la topographie marquée facilite la locali-

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SANS SPECIALITE EN 1960

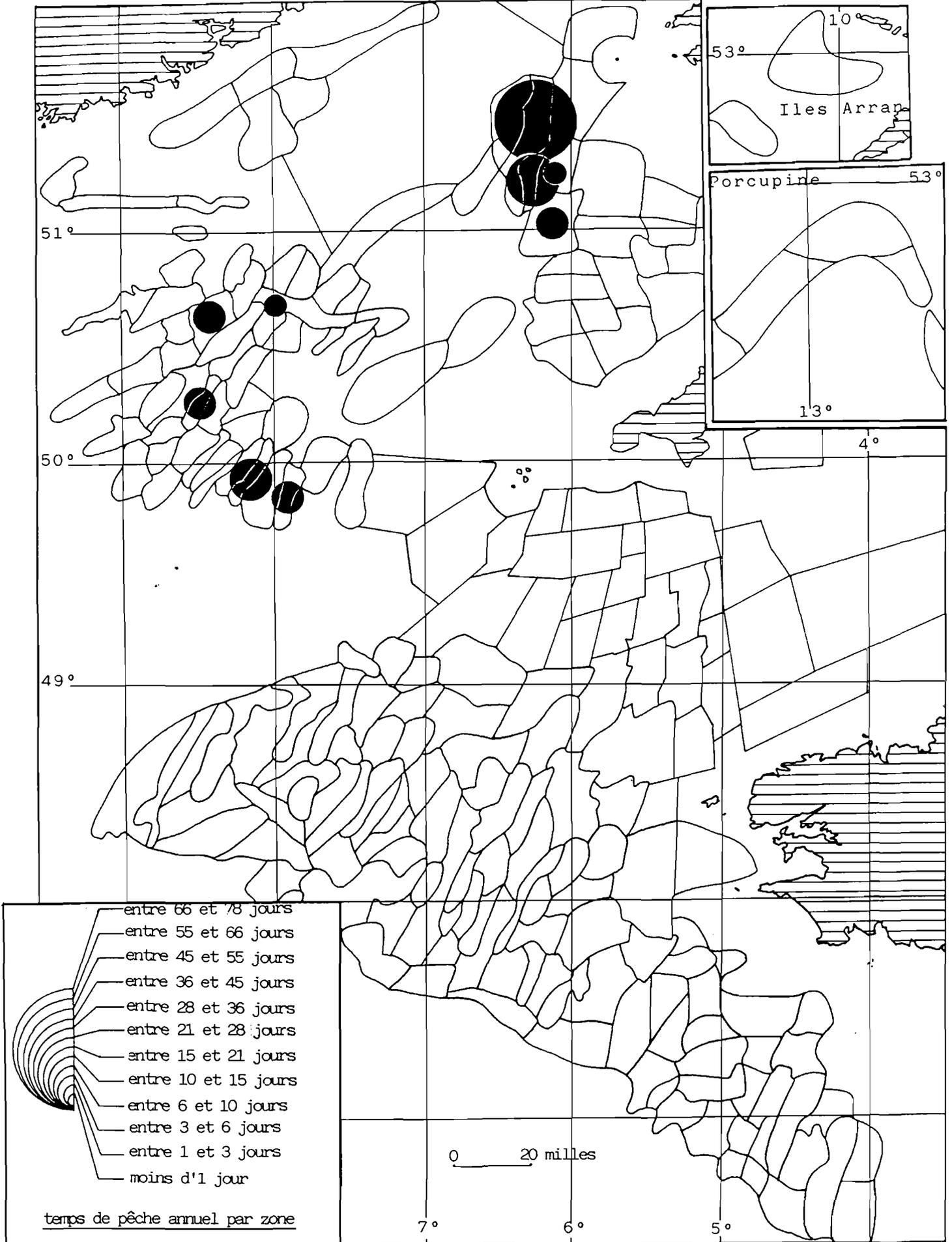


figure 98

sation : l'"Est de la Languette", le "Grutier", l'"Ouest de Labadie" ont ainsi été fréquentés, mais "Smalls" et la "Fosse Est de Smalls" sont les principaux secteurs d'activité. D'ailleurs le chalutage n'est pas la seule occupation de ce navire qui ne l'a pratiqué que 81 jours par an.

En 1965, poussé par une baisse de rendement des zones habituelles (fig. 71, p. 161), les chalutiers de Saint-Guérolé explorent de nouveaux lieux.

Des informations émanant de navires semi-industriels concarnois, révèlent la présence de langoustine dans les chenaux étroits à une distance comprise entre 5 et 50 milles des côtes irlandaises, au large de Minehead, de Kinsale, de Baltimore. Les conditions de travail y sont dures, car les fonds sont très mouvementés et seules de petites zones vaseuses sont exploitables, mais les résultats sont satisfaisants. En 1965, le navire dont les zones de travail en 1960 sont présentées à la figure 98 (p. 204) a produit 30 % de poisson et de langoustine de plus dans ces parages, que dans ses zones traditionnelles (Smalls et Jones).

D'autres secteurs sont prospectés par les chalutiers de Saint-Guérolé. "Chicken" et "Rockabill", à la latitude de Dublin, dans le Canal Saint-Georges sont exploités épisodiquement entre 1963 et 1967. Mais la langoustine y est de mauvaise qualité : elle est trop petite et noircit au bout de quelques jours ; aussi ces parages sont abandonnés dès que les rendements des zones de Mer Celtique remontent (en 1968).

A la même époque, quelques navires prospectent sans succès la Baie de Porto, et des secteurs de la Mer du Nord.

L'exploitation des "Fosses des Iles Arran" est moins originale ; elle était déjà pratiquée par des Etellois. Elle est aussi plus fructueuse ; la langoustine n'est pas très belle, mais les captures de "chaudraie" y sont importantes. Leur situation géographique, à l'ouest de l'Irlande, à l'abri des coups de vent d'est, les rend, aujourd'hui encore, attractives quelques jours par an.

*La deuxième moitié de la décennie 1960*, marquée par une crise de la production de langoustine a révélé l'esprit pionnier des Penmarchais, qui ont assuré la survie de la pêche hauturière de la langoustine, dans leur port, pendant qu'au Guilvinec les armateurs confrontés aux mêmes problèmes, ont subi des influences extérieures qui les ont conduits à l'abandonner.

La figure 99 (p. 206) montre les zones exploitées par un chalutier de Saint-Guérolé en 1965. La saison de la langoustine n'a pas duré

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SANS SPECIALITE EN 1965

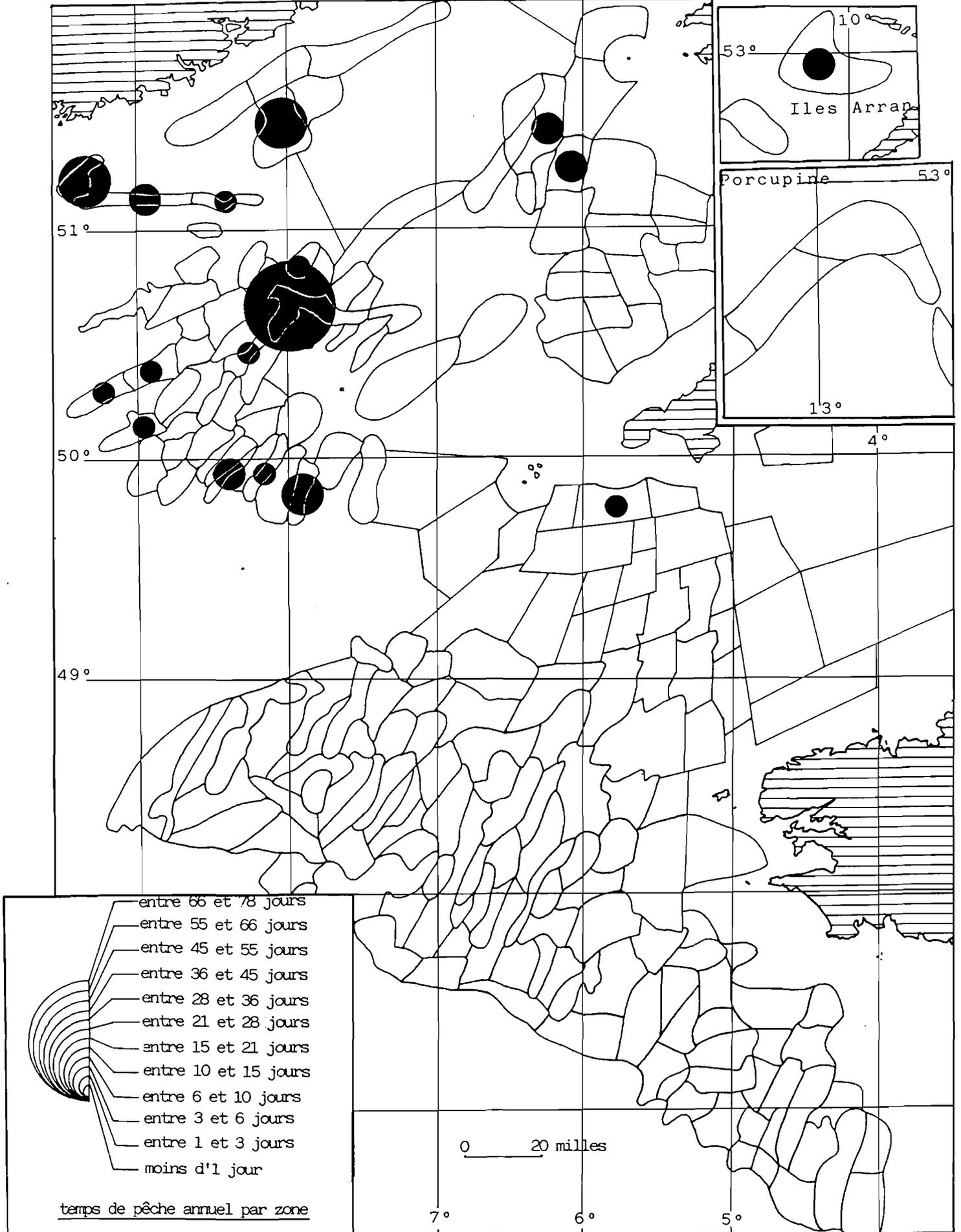
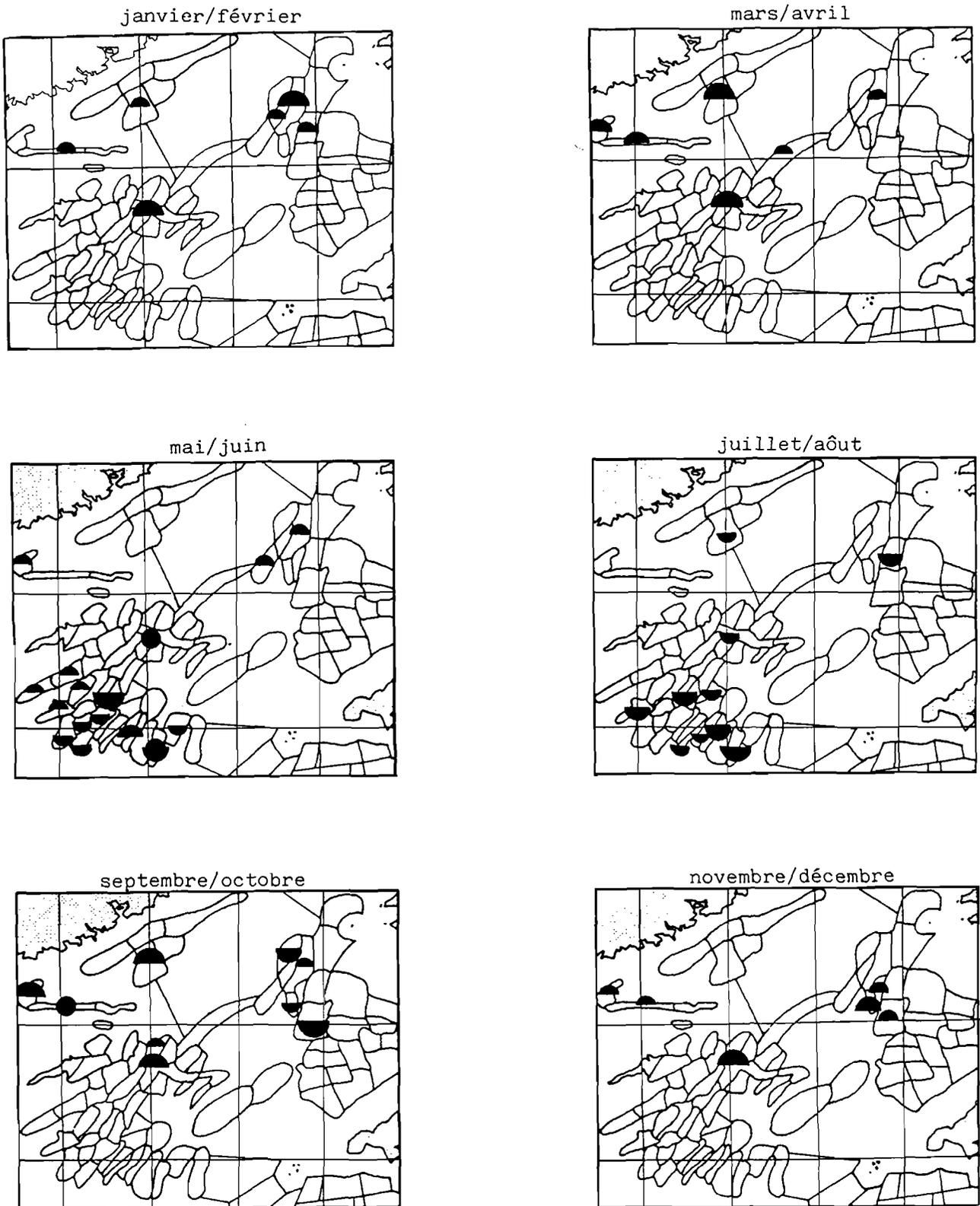


figure 99

beaucoup plus qu'en 1960 (93 jours au lieu de 81), mais on note que le navire a fréquenté *plus de zones*. Au nord du 51ème parallèle, on assiste à un transfert d'activité. Smalls est délaissé, mais "Baltimore", "Galley", "Kinsale", sont exploités. En cas de baisse de rendements comme cela s'est produit en 1965, les chalutiers de Saint-Guénolé, n'ont pas beaucoup de zones de repli. En hiver, on peut difficilement travailler au sud de Labadie.

La stratégie langoustinière est très influencée par les conditions météorologiques rencontrées en Mer Celtique. La figure 100 (p. 208) montre les zones exploitées par un navire de Loctudy et un chalutier de Saint-Guénolé en 1966. On observe des différences stratégiques nettes. De janvier à avril, le chalutier de Loctudy est absent, le navire de Saint-Guénolé travaille presque exclusivement au nord du 51ème parallèle. Entre juin et juillet, il se consacre à la pêche au thon, et, seul le chalutier de Loctudy est présent sur la zone. Ce dernier concentre son effort au sud du 51ème parallèle. On ne peut pourtant pas mettre en évidence deux stratégies langoustinières distinctes, car lorsque les deux navires sont présents, ils ont des comportements similaires. En mai et juin, ils travaillent plutôt au sud du 51ème parallèle et en septembre et octobre, ils fréquentent le nord de la Mer Celtique. Les conditions météorologiques influencent le choix de la zone de pêche. La position septentrionale de Smalls, garantit de meilleures conditions de travail en hiver : Midfordhaven, le port gallois, qui sert d'abri pendant les coups de vent est à 2 heures de route, et la côte irlandaise protège des houles d'ouest. Les secteurs côtiers, "Minehead", "Kinsale", "Cork", ou "Baltimore", plus riches mais plus difficiles à exploiter, sont très fréquentés pour les mêmes raisons à partir de 1964. Les contraintes climatiques disparaissant au printemps et en été, les patrons choisissent délibérément les parages de Jones Bank, qui semblent plus productifs à cette époque.

A la fin des années 1960, de plus en plus de chalutiers renoncent à armer au thon en été pour se consacrer à la pêche à la langoustine du "Nord" toute l'année. Cette activité saisonnière, comme la pêche à la sardine autrefois, est soumise à de forts aléas. Ainsi entre 1955 et 1970, la production annuelle moyenne qui a été de 1 860 tonnes en Pays Bigouden, tombe en 1958 à 1 242 tonnes et si elle remonte en 1959 à 2 715 tonnes, elle n'est plus en 1970 que de 650 tonnes seulement. Cependant, il faut attendre la fin des années 1970 pour que cette pêche soit presque totalement abandonnée à Saint-Guénolé.



0 — 40 milles

navire de St-Guénolé

navire de Loctudy



moins de 3 jours



entre 3 et 7 jours



plus de 7 jours



*La fréquentation estivale de la Mer Celtique a pour conséquence la diversification des zones exploitées par les Penmarchais.* La figure 101 (p. 210) montre les lieux de travail d'un chalutier de Saint-Guérolé en 1971. Le navire a partagé son temps de pêche entre l'exploitation des zones franches et celle des secteurs à fonds durs. Les premières sont spécialement fréquentées de mars à juillet, pendant la saison où la langoustine est présente en grande quantité, partout, et où il n'est pas nécessaire de fournir un gros effort pour en pêcher. Ainsi "Baltimore", "Cork", ou "Ballycotton" ont été parcourus 50 jours environ ; et le "Côté Est de Smalls", la "Fosse Carcasse", la "Hauteur Nord-Ouest de Smalls", 60 jours. Les conditions variables de chalutage imposent l'utilisation d'un matériel polyvalent. La plupart des navires utilisent des chaluts de "coupe bigoudène", dont la dimension ne dépasse pas 25 m, et qui ne sont équipés ni de diabolos, ni de beaucoup de lest. Les forces motrices limitées interdisent l'usage de chaluts plus grands ou plus lourds. La plupart des unités de Saint-Guérolé sont des navires de 18 mètres propulsés par des moteurs "Poyaud" et surtout "Baudoin" de 160, 240 ou 320 cv.\*

Aujourd'hui on compte encore 5 Penmarchais à pratiquer cette stratégie. Se joignent à eux 5 autres Bigoudens qui, depuis le milieu des années 1970, comme nous l'avons vu, ont renoncé à l'exploitation du Plateau Bigouden en hiver.

Depuis 1970, le mode de pêche de ces navires n'a pas évolué, mais d'une année à l'autre, leurs secteurs d'activité changent en fonction des captures. Ainsi, depuis le début des années 1980, ils concentrent leurs efforts dans les parages de Smalls. La figure 102 (p. 211) nous présente les zones exploitées par l'un d'eux en 1985. Plus qu'un quart du temps de pêche a été passé dans la "Fosse Est de Smalls" où il a produit chaque jour, une moyenne de 22 caisses dont 12 de langoustine ; sur 194 jours de pêche, 110 ont été passés à Smalls. L'exploitation des zones plus difficiles ne lui a pas permis de réaliser de plus gros tonnages. Ainsi à "Cork", où il a passé 10 jours, il n'a pêché qu'une moyenne quotidienne de 14 caisses de langoustine et de poisson.

Ces résultats médiocres sont paradoxaux car généralement la pêche est meilleure dans les zones où les fonds sont tourmentés ; étant moins accessibles que les secteurs francs, elles sont souvent préservées d'une exploitation trop intense. D'ailleurs depuis le milieu

---

\* 1 cv = 0,735 kw.

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SANS SPECIALITE EN 1971

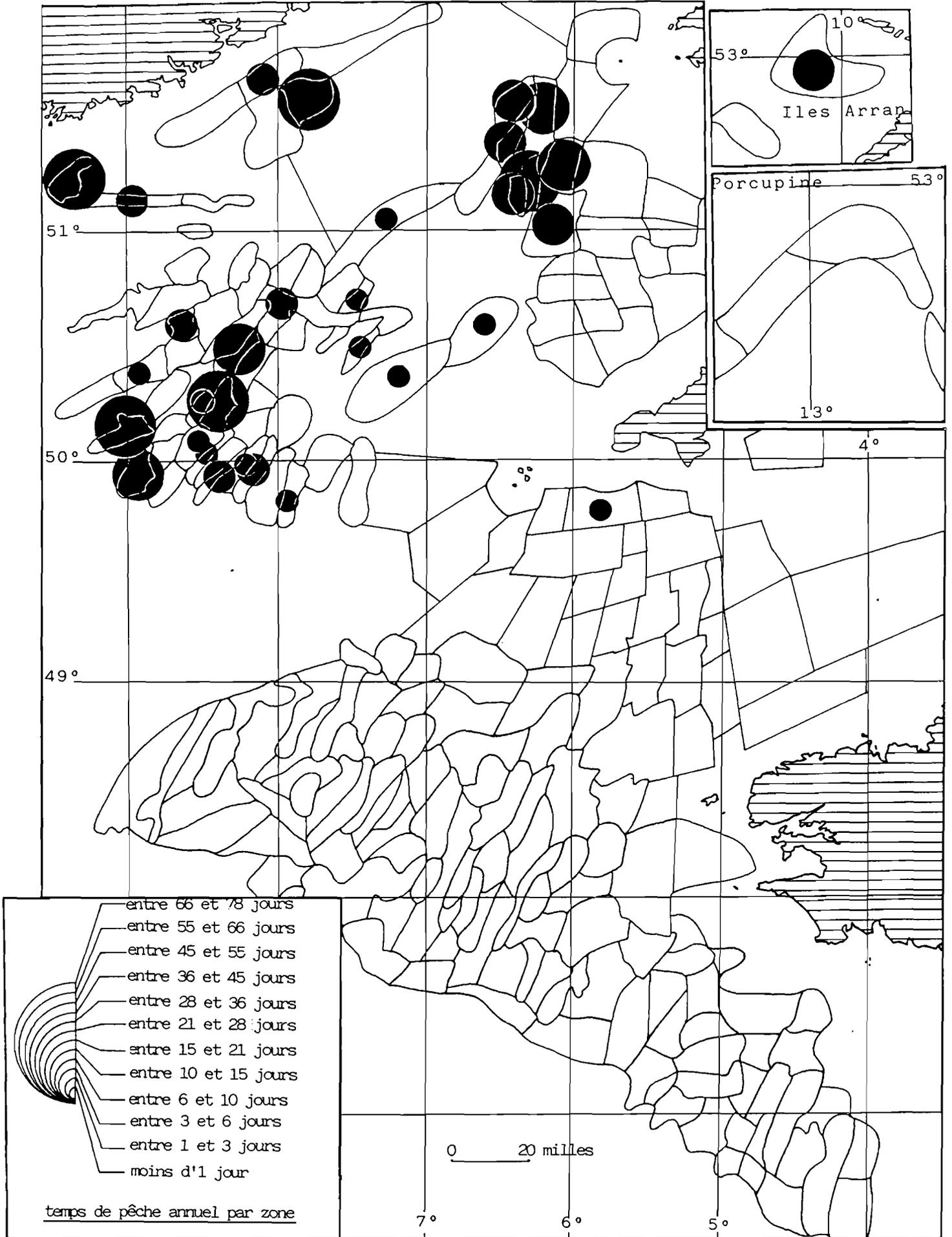


figure 101

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SANS SPECIALITE EN 1985

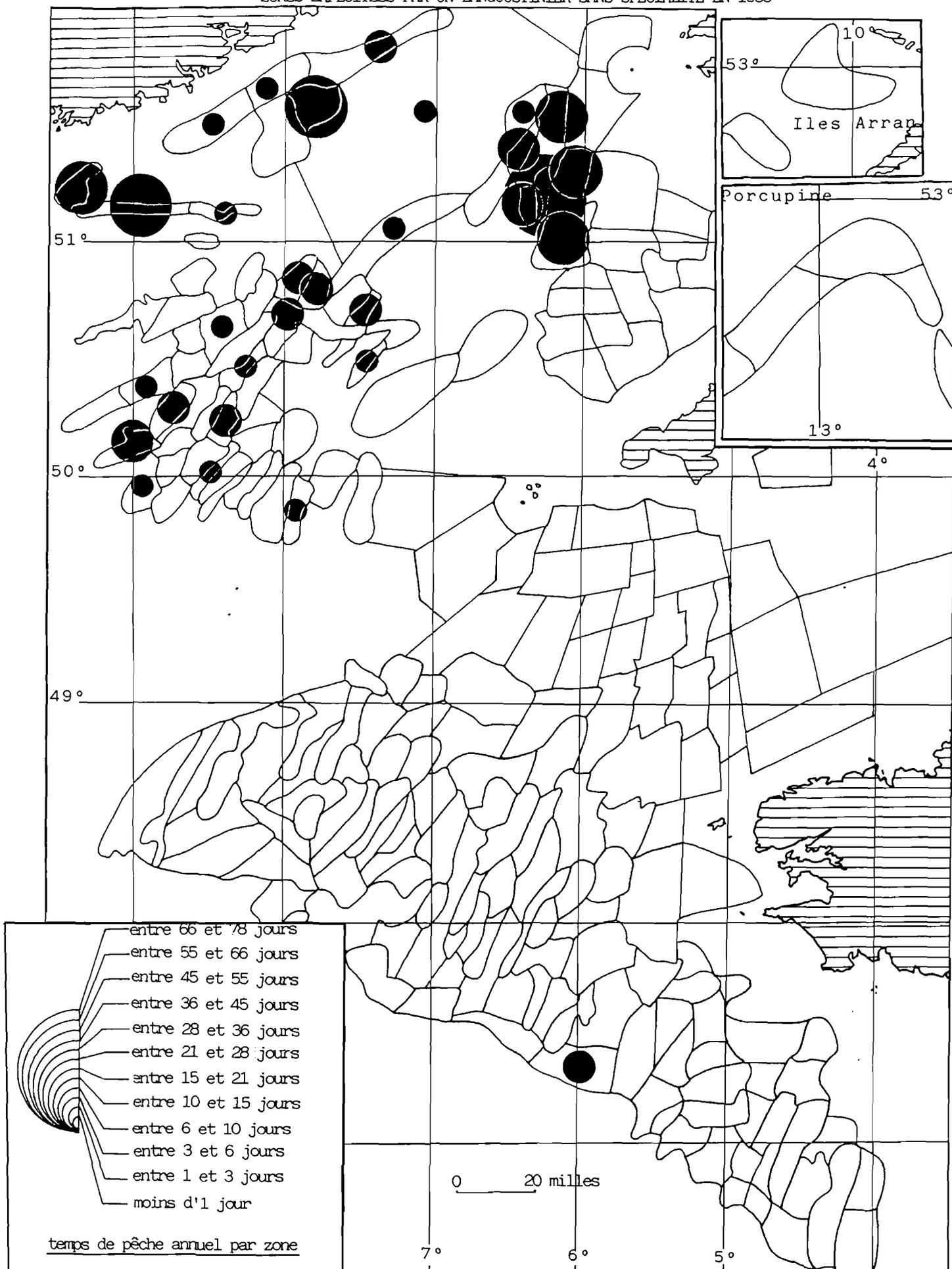


figure 102

des années 1970, une flottille de chalutiers s'est fait une spécialité de l'exploitation de ces zones, et leurs résultats attestent de la richesse de ces parages. L'un de ces navires, celui dont les zones de pêche sont présentées aux figures 103, 104, 105 et 106 (pp. 213, 215, 216 et 217) a réalisé à "Cork" en 1985, une production quotidienne moyenne de 28 caisses.

*C'est l'absence de spécialisation du mode de pêche des navires de cette catégorie qui nuit à leur productivité.* En secteur franc aussi, les rendements sont inférieurs à ceux observés sur des chalutiers qui n'exploitent que ce type de zone. Aujourd'hui, la stratégie des **Langoustiniers sans spécialité**, n'attire plus les jeunes patrons car, si elle permet de passer de l'exploitation d'un secteur franc à un secteur plus difficile sans problème, les résultats, dans un cas comme dans l'autre, ne sont que médiocres.

#### **B - LA STRATEGIE DES LANGOUSTINIERS SPECIALISTES DES FONDS DURS**

La crise de la production de langoustine, au milieu des années 1960 a été la cause de l'exploration de nouveaux secteurs, moins accessibles, ou plus éloignés (Iles Arran), ou plus tourmentés (zones côtières, sud-ouest de la "Fosse Ouest"), que ceux exploités jusque là. Mais si à cette époque la fréquentation de ces parages est rentable, elle ne devient pas systématique car, nous l'avons vu, les forces motrices sont encore faibles. *Dans les années 1970, on observe un accroissement des puissances.* Une étude réalisée par le Comité Local des Pêches Maritimes du Guilvinec et la Direction des Pêches en 1978, révèle que plus de la moitié des langoustiniers ont une puissance comprise entre 320 et 440 cv. Les moteurs sont généralement d'origine plus récente que les navires : ainsi 2/3 des moteurs ont moins de 5 ans, alors que 77 % des chalutiers ont plus de 5 ans (Debauvais et Autissier, 1978, pp. 19 et 20). Une bonne moitié de la flottille langoustinière a donc subi, dans le courant des années 1970 une motorisation qui a favorisé la pratique de la stratégie des **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**, pour laquelle on a adapté le train de pêche en utilisant des chaluts de petite dimension de type "bigouden", lourdement lestés et équipés de diabolos.

La figure 103, p. 213 présente les secteurs d'activité de l'un de ces navires en 1974. Le chalutier a travaillé presque exclusivement sur des zones à fonds durs et ses résultats sont bons - 10 890 F (1986) par jour de mer - pour une moyenne correspondante proche de 9 700 F

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SPECIALISTE DES FONDS DURS EN 1974

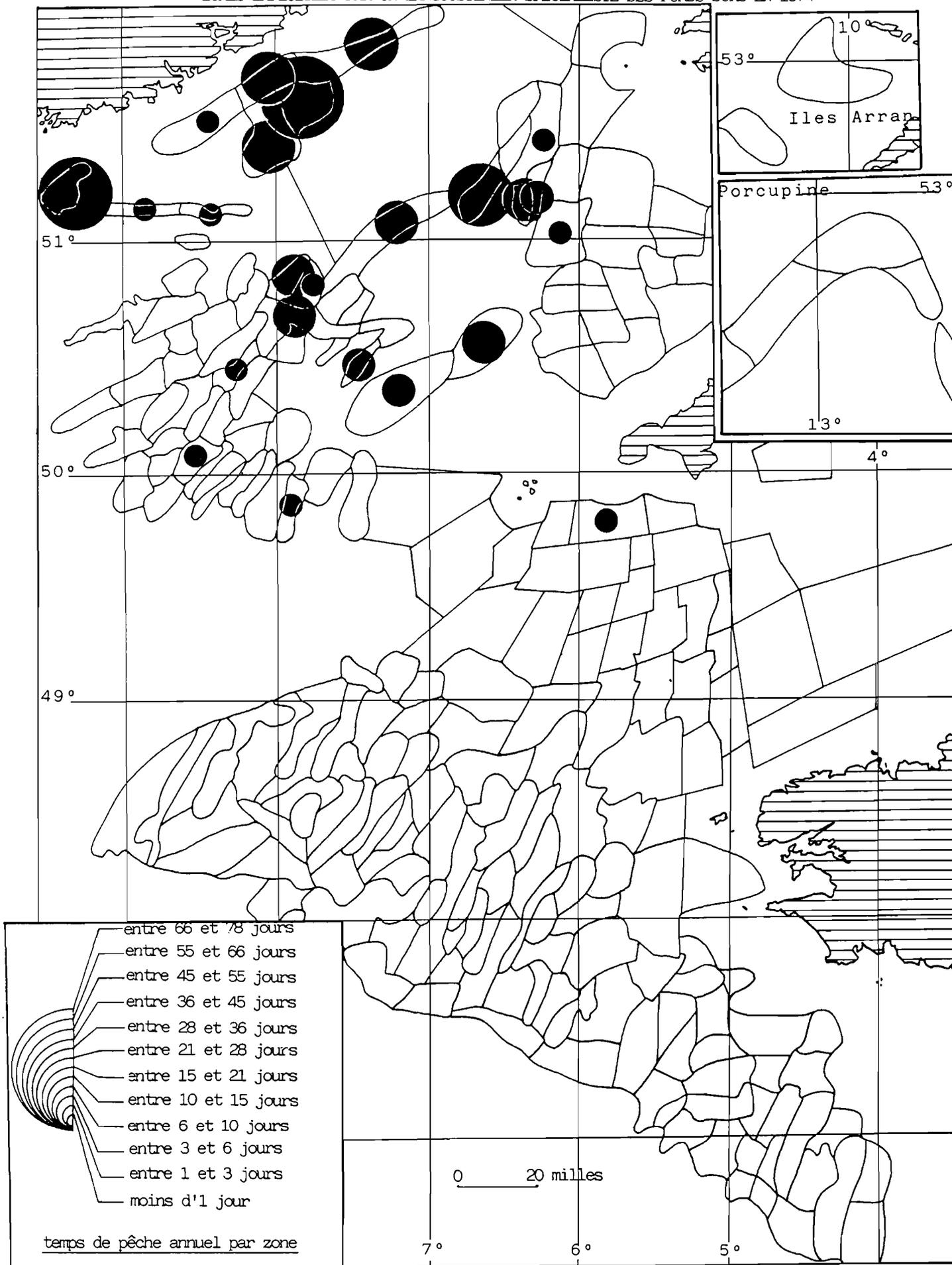


figure 103

(1986) des autres langoustiniers (Comité Local des Pêches Maritimes du Guilvinec, 1978, p. 96). Cependant, à la fin des années 1970, la courbe de production de langoustine fléchit à nouveau, et comme 15 ans auparavant, cette évolution déclenche de nouvelles prospections. Au début des années 1980, quelques bateaux commencent à exploiter la zone langoustinière du sud du banc de Porcupine, à l'ouest de l'Irlande.

La mer y est souvent mauvaise car les grandes houles d'ouest y rencontrent leur premier obstacle ; les premiers abris irlandais sont à 8 heures de route et la langoustine est à plus de 350 mètres de profondeur, ce qui la rend difficilement accessible.

Ces conditions rendent l'exploitation de cette zone extrêmement difficile et les navires doivent y travailler à la limite de leurs possibilités techniques, mais les captures sont très importantes : en 1982, l'IFREMER y a observé des rendements quotidiens de 950 kg de langoustine par bateau, alors qu'à la même époque on relevait en Mer Celtique des rendements de 250 kg par jour (Charuau 1980, pp 63 et 87).

La figure 104 (p. 215) nous montre les zones exploitées par un **Langoustinier Spécialiste des fonds durs** en 1982. Les trois quarts du temps de pêche ont été consacrés à la fréquentation des zones occidentales de l'Irlande. Porcupine n'est connu des Penmarchais que depuis l'été 1981. A l'époque, la zone à exploiter n'a pas encore été délimitée. Le patron du navire essaie d'y travailler le plus souvent possible avec comme zone de repli le secteur le plus proche : les "Fosses des Iles Arran", afin de pouvoir y revenir dès que les conditions météorologiques le permettent.

Cette pratique tend à être délaissée les années suivantes car les conditions de travail sont vraiment trop difficiles entre septembre et avril. La figure 105 (p. 216) montre les zones exploitées par un **Langoustinier Spécialiste des fonds durs** en 1984. On peut noter une baisse de fréquentation de Porcupine et des "Fosses des Iles Arran", mais l'exploitation de ces zones a des conséquences sur la stratégie en Mer Celtique. Pour travailler aux accores à l'ouest de l'Irlande, les navires se sont équipés de grands chaluts adaptés à la topographie franche des lieux. Leur utilisation est impossible, en hiver, dans des lieux de pêche traditionnels ; par contre, ils permettent d'augmenter sensiblement les rendements dans les zones peu accidentées. Le navire a proportionnellement moins fréquenté les secteurs côtiers du sud de l'Irlande, le sud-ouest de la "Fosse Ouest de Smalls", le côté est de

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SPECIALISTE DES FONDS DURS EN 1982

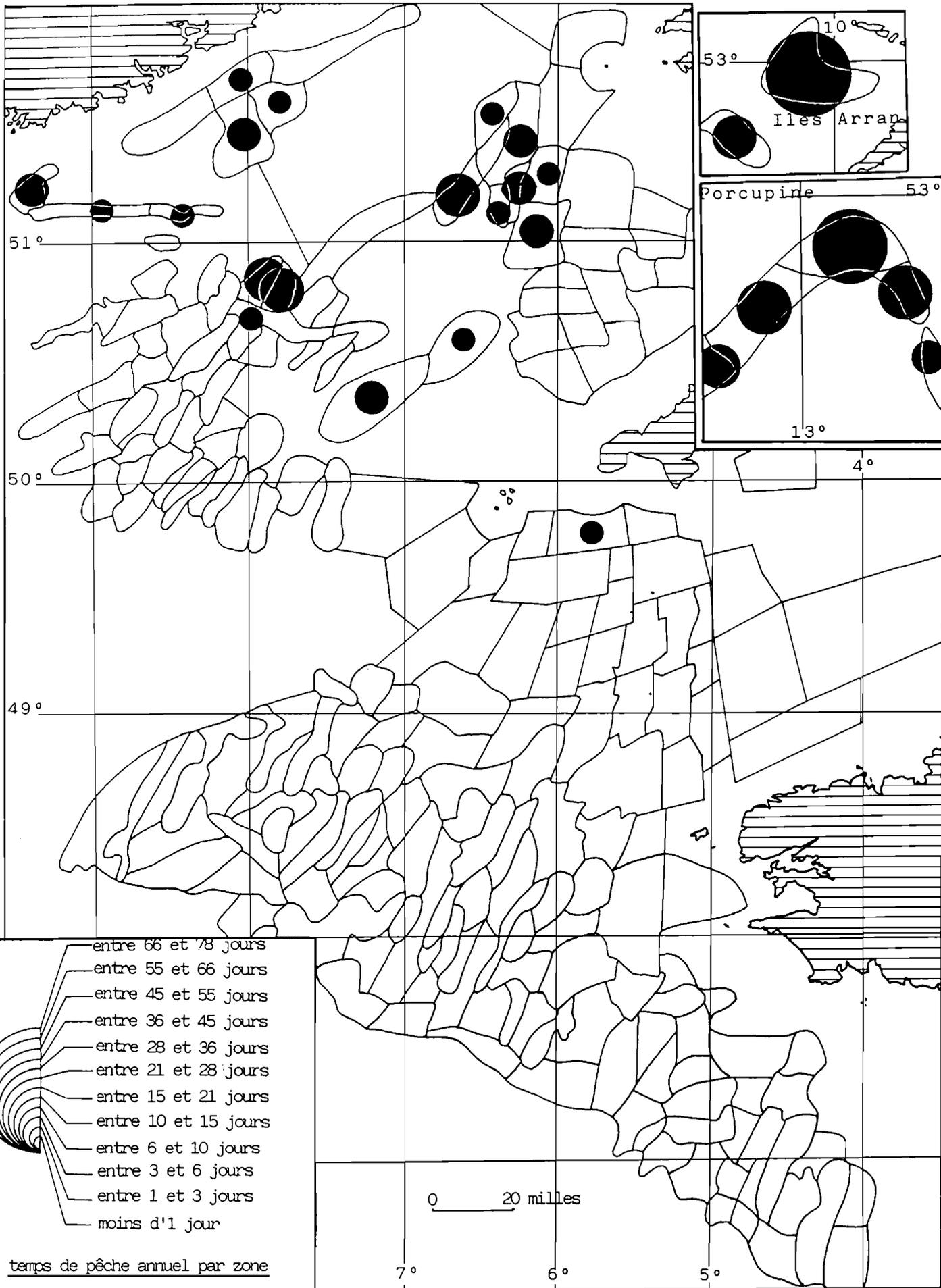


figure 104

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SPECIALISTE DES FONDS DURS EN 1984

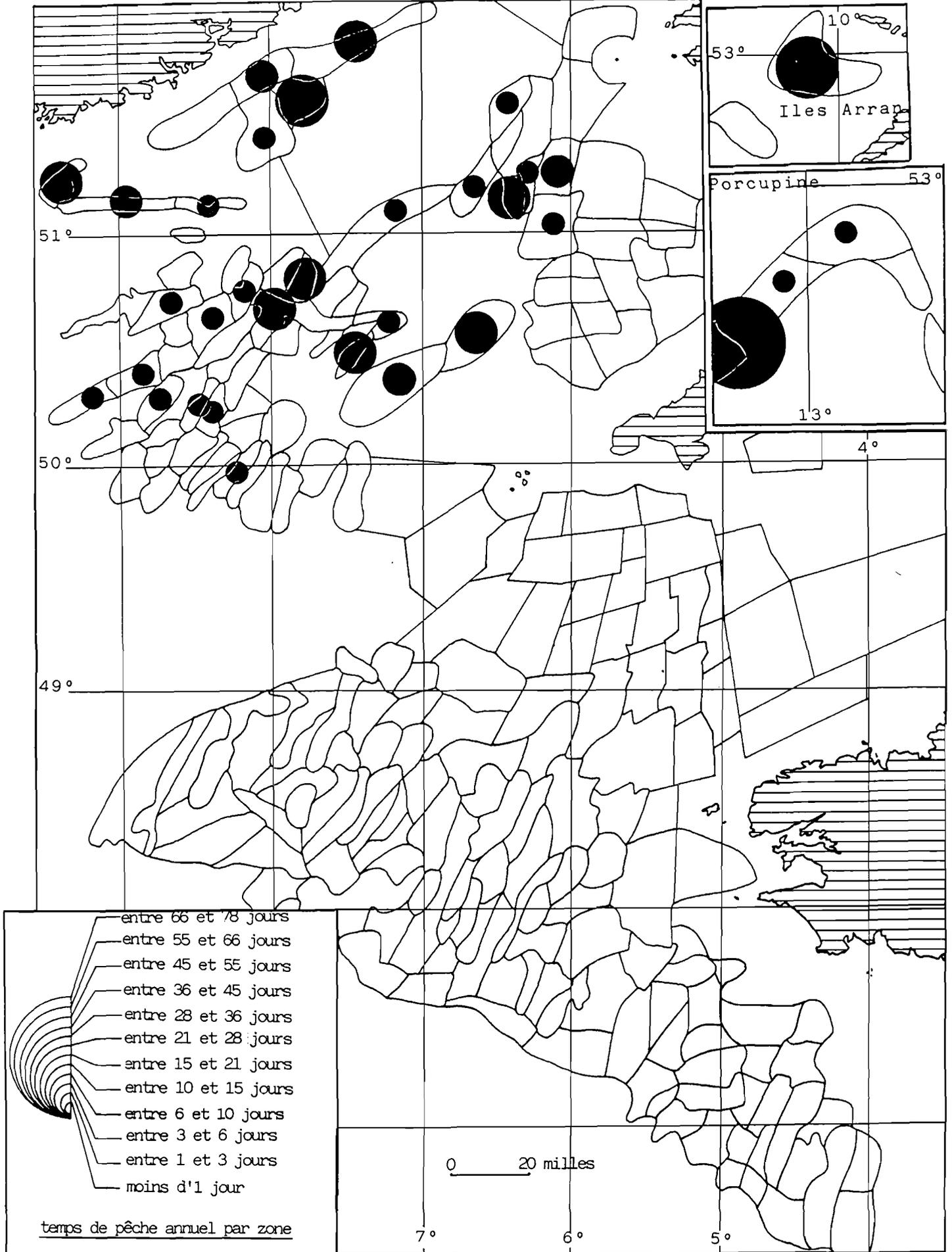


figure 105

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SPECIALISTE DES FONDS DURS EN 1987

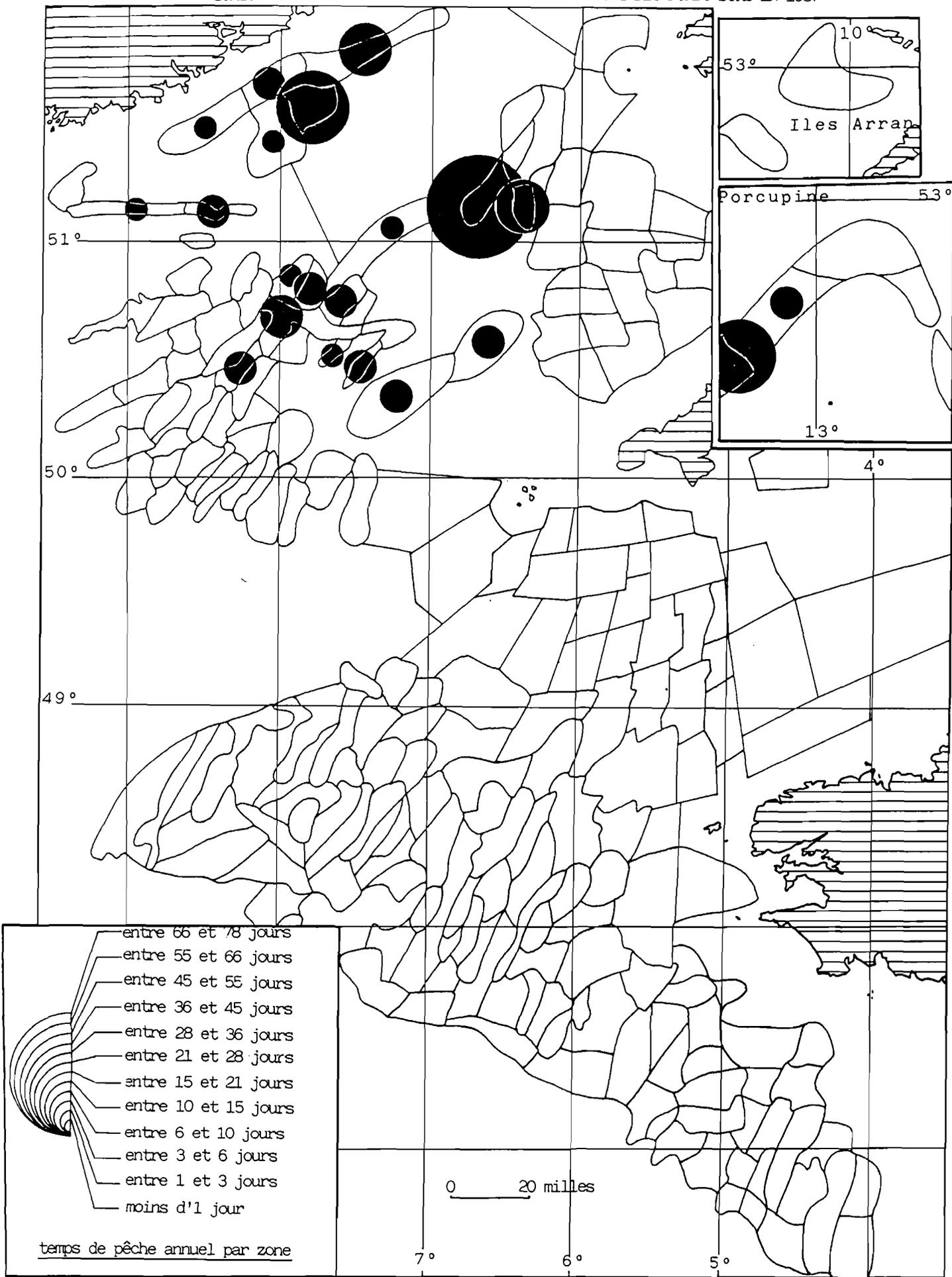


figure 106

"Galley", qu'en 1974, et de nouvelles zones à l'est de Smalls, au "Bec de Cane", ou à l'"Ouest de Labadie", réputées faciles, ont été parcourues.

Entre 1986 et 1987, la production de langoustine baisse sensiblement à Porcupine. La production française passe de 1 060 tonnes à 609 tonnes et les rendements par jour et par navire de Saint-Guénolé, de 802 kg à 493 kg ; cependant ces productions restent supérieures à celles réalisées en Mer Celtique (263 kg) mais le surcroît de travail demandé aux équipages se justifie moins, ainsi que le surcroît de dépense de carburant pour se rendre sur zone. Aussi assiste-t-on à cette époque à l'abandon progressif des accores de l'ouest de l'Irlande par les chalutiers de Saint-Guénolé. Ceux qui réalisent les meilleures captures en Mer Celtique, les **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**, sont les premiers à délaisser Porcupine et déjà en 1989, ils sont trois de cette catégorie à avoir renoncé à fréquenter l'ouest de l'Irlande.

La figure 106 (p. 217) qui nous montre les zones exploitées par l'un d'entre eux en 1987, illustre ce phénomène. En plus de l'abandon de Porcupine, on peut observer une augmentation relative de la fréquentation des zones à fonds durs. Le commandant du navire revient à son activité traditionnelle, délaissant l'usage des chaluts irlandais de grande dimension sur les zones franches au sud de Labadie comme en 1984.

La période 1986/1991 a vu peu de changements au sein de cette catégorie : le nombre des navires qui la composent reste stable et il y a peu de modifications stratégiques. En 1987, quelques chalutiers effectuent une prospection à Stanton, au nord-est de l'Irlande, mais les résultats sont insuffisants pour envisager une exploitation de la zone.

En été 1989, quatre navires de ce groupe ont pêché le thon au chalut pélagique, mais deux d'entre eux ont renoncé à cette activité au bout d'une saison, et les deux autres n'ont effectué que deux marées au germon en 1990.

Ce mode de pêche a subi peu de modifications, si ce n'est l'utilisation généralisée de sonars qui permettent de détecter le profil du fond devant les navires, ce qui accroît son efficacité.

### **C - LA STRATEGIE DES LANGOUSTINIERS SPECIALISTES DES ZONES FRANCHES**

Jusqu'au début des années 1980, les zones franches de Mer Celtique n'étaient fréquentées que par des chalutiers dont les capacités

techniques ou humaines étaient trop limitées pour exploiter des zones plus riches. Les autres bateaux n'y travaillaient qu'épisodiquement, à la saison des grosses productions de langoustine, de mars à août, de nuit pour laisser le temps à l'équipage de récupérer.

Grâce à l'adoption de la technique de chalutage par l'arrière, l'utilisation de chaluts irlandais est possible. Dès lors, *la faible densité animale dans ces secteurs est compensée par la grande surface balayée par les ailes*, si bien qu'aujourd'hui, les zones franches sont les plus exploitées. 13 navires en 1989 avaient adopté cette stratégie ; en 1991, la catégorie regroupe 16 unités.

Mais le choix de ce mode de pêche impose des contraintes. Les navires doivent pouvoir exploiter la zone entre Jones et Labadie, en toute saison, car on y trouve le plus de secteurs francs. *Les chalutiers construits à partir de 1980 pour cet usage, sont en moyenne plus gros que ceux prévus pour l'exploitation des fonds durs.*

Malgré l'utilisation de chaluts de près de 60 m d'envergure, les rendements en langoustine ne sont pas aussi bons que ceux réalisés sur les fonds durs (en 1989, ils étaient inférieurs de 3 kg par heure de pêche). Les **Langoustiniers Spécialistes des zones franches** sont plus intéressés par les captures accessoires que leurs collègues. Ainsi, à certaines périodes, lorsque les prises de langoustine sont trop faibles (la nuit par exemple) ils adoptent des tactiques proches de celles des chalutiers poissonniers travaillant au nord de la Mer Celtique. "Tuskar", le "Sud-Waterford", l'"Ouest de Bishop" sont ainsi fréquentés épisodiquement.

La figure 107 (p. 220) montre les zones exploitées par un navire de cette catégorie en 1986. *L'essentiel des secteurs fréquentés est franc* : l'"Est de Smalls", l'ouest de Galley, l'ouest de la "Languette", le "Bec de Cane", etc ... En été, le navire a encore effectué plusieurs campagnes à Porcupine mais la saison a été moins longue qu'en 1984 et 1985. Quelques zones purement poissonnières ont été exploitées au sud-ouest de Penmarch et au "Sud-Waterford". Les rares incursions dans les zones à fonds durs (est de "Galley") ont été possibles grâce à l'utilisation d'un petit chalut. Le choix d'exploiter les zones moins riches semble donc délibéré, car le patron dispose du matériel nécessaire à l'exploitation des zones à plus fort rendement.

Cette stratégie a été adoptée ces dernières années par la majorité des jeunes patrons de langoustiniers (5 sur 7 depuis 1989) car *elle exige moins de connaissance du terrain et moins de travail des marins,*

ZONES EXPLOITEES PAR UN LANGOUSTINIER SPECIALISTE DES ZONES FRANCHES EN 1986

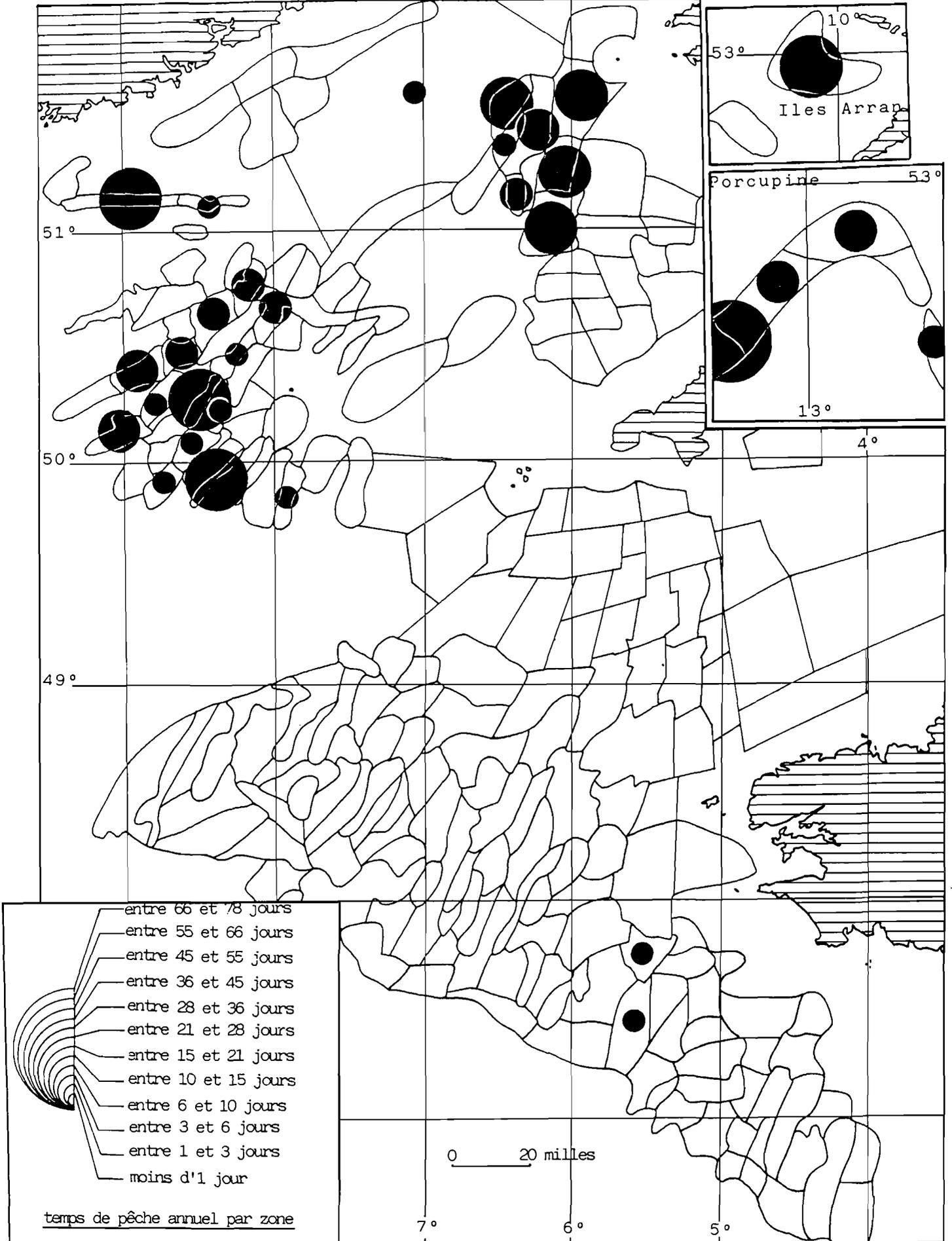


figure 107

tout en étant plus rémunératrice pour l'armement, car les frais d'exploitation sont moins lourds.

Les stratégies langoustinières dont le développement depuis dix ans avait été freiné par la baisse de la valeur de la langoustine sur les marchés (fig. 78, p. 172) pourrait bénéficier d'un regain d'intérêt ; comme le montre la figure 118, (p 239) entre 1988 et 1989, tous les navires pratiquant cette pêche ont vu leur chiffre d'affaires progresser. Mais, en plus des problèmes inhérents au gel des constructions des navires, communs à toutes les flottilles de chalutiers, les catégories de langoustiniers pourraient souffrir d'un *manque de zones de pêche nouvelles*. Quelques nouveaux secteurs, comme les accores entre Porcupine et la Petite Sole qui sont épisodiquement fréquentés depuis 1990, peuvent se révéler potentiellement exploitables ; mais la plupart des zones d'activité d'Europe sont déjà connues.

#### **IV - DESCRIPTION DES FLOTTILLES ET RESULTATS DES STRATEGIES**

Les conditions et les étapes de l'élaboration des stratégies hauturières en Pays Bigouden ont été étudiées ; il reste à faire la description des armements qui les ont respectivement adoptées. Les fiches suivantes comprennent pour chaque catégorie de navires, les caractéristiques moyennes techniques et humaines, un panorama des productions en 1988 et un aperçu des bilans financiers.

Leur lecture permet de comparer les stratégies en distinguant les flottilles qui déclinent de celles qui stagnent et de celles qui sont en plein essor, ce qui pourrait servir à une prospective des ports de pêche bigoudens.

##### **A - LES STRATEGIES VOUEES A DISPARAITRE**

Les modes de pêche des **Chalutiers Polyvalents** et des **Langoustiniers sans spécialité** sont les premiers apparus en Pays Bigouden. Ils gardent de leurs origines des caractères spécifiques : ils ont servi de base au développement des autres stratégies, ce qui explique que les flottilles qui les pratiquent sont les seules à être réparties dans les trois ports hauturiers. Toutefois, la plupart des **Chalutiers Polyvalents** sont basés à Loctudy tandis que c'est à Saint-Guérolé qu'il y a le plus de **Langoustiniers sans spécialité**.

Ces deux catégories regroupaient chacune 10 chalutiers en 1989. Dans les deux cas il s'agit d'unités anciennes, particulièrement chez les **Langoustiniers sans spécialité** qui ont tous plus de dix ans et dont la moyenne d'âge est de 17 ans, alors que deux des **Chalutiers Polyvalents** ont moins de 10 ans.

La longueur moyenne des unités du premier groupe (18,5 m) est supérieure de 1 m à celle des membres du second. Cette différence s'explique par la nécessité d'affronter les conditions météorologiques de la Mer Celtique en hiver. Leur puissance motrice inférieure à celle des **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs** et des **Langoustiniers Spécialistes des zones franches** est largement supérieure à celle des **Spécialistes du Plateau Bigouden**. *Cette particularité rend tout changement de stratégie aléatoire* : trop faibles pour tracter des chaluts plus performants en Mer Celtique, ils consomment trop de carburant pour être utilisables sur le "Plateau Bigouden" ou aux accores du Golfe. La dépense moyenne en fuel, des **Langoustiniers sans spécialité** atteignait 300 000 F en 1989, alors qu'elle ne dépassait pas 190 000 F chez les **Spécialistes du Plateau Bigouden**, la même année.

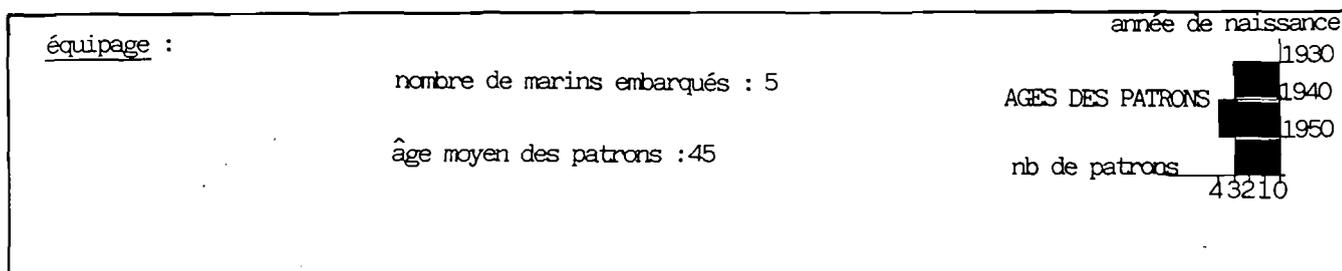
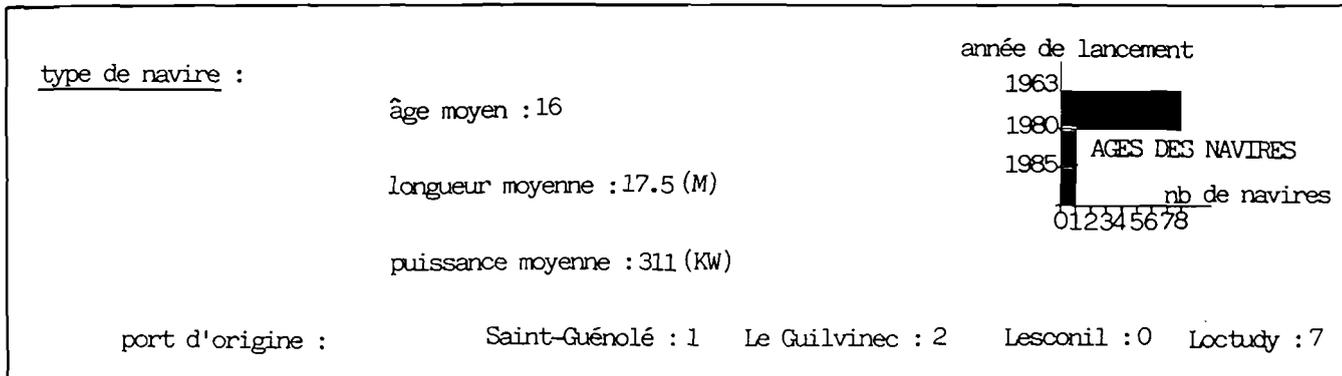
Les caractéristiques techniques de ces armements et leurs particularités humaines sont cohérentes.

Sur les 20 patrons que comptent ces deux catégories, trois seulement parmi les "polyvalents" ont moins de 50 ans : *il s'agit donc de gens qui n'ont plus un long avenir professionnel devant eux et qui manquent souvent de motivation*. Seules les captures par heure de pêche des **Spécialistes des accores du Golfe de Gascogne** et des **Spécialistes du Plateau Bigouden** sont inférieures aux leurs, mais les moyens investis sont plus importants : il y a plus d'hommes embarqués et les moteurs sont plus puissants.

*Le manque d'efficacité de ces stratégies ne pourrait être compensé que par un surcroît d'effort de pêche. Au contraire, les temps de pêche réalisés par ces navires sont les plus faibles de tous.* En plus du manque de motivation, il y a une incapacité technique due aux conditions météorologiques souvent difficiles en Mer Celtique. Ces stratégies ne sont plus attractives ni pour les pêcheurs ni pour les armateurs ; elles semblent donc promises à une disparition rapide. Cependant, ces 20 chalutiers avaient mis à terre 10 % de la langoustine en 1989. Si d'autres bateaux ne venaient grossir les deux autres flottilles langoustinières dans le même temps, le déclin de l'importance relative des ports bigoudens dans la production nationale se confirmerait (fig. 72, p 161).

CATEGORIE : CHALUTIERS POLYVALENTS

nombre de navires en 1989 : 10



train de pêche :

panneaux, grément : plans, en bois

chaluts : chaluts classiques de type "PM" ou irlandais de petite dimension (30M à 31M)

production : (1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	Lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	49.7 *5	4	0.9	6.2	1.3	0.4	0.8	1.77	14.6	0.4	3.2	7.7	8
	100%	8.1%	2%	12.3%	2.7%	1%	1.6%	3.5%	29.5%		6.4%	15.32%	16.3%
C/A total (1000F)	2468 *328	165.8	51.75	125.8	28.8	14.1	12.8	39.1	926	6.5	61.5	827	217

prix moyen au kilo : 15.23 (baudroie: 19.15F)  
\*1.05

temps de pêche annuel total: 328 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 3 navires)  
(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 334 13% du C.A  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 150

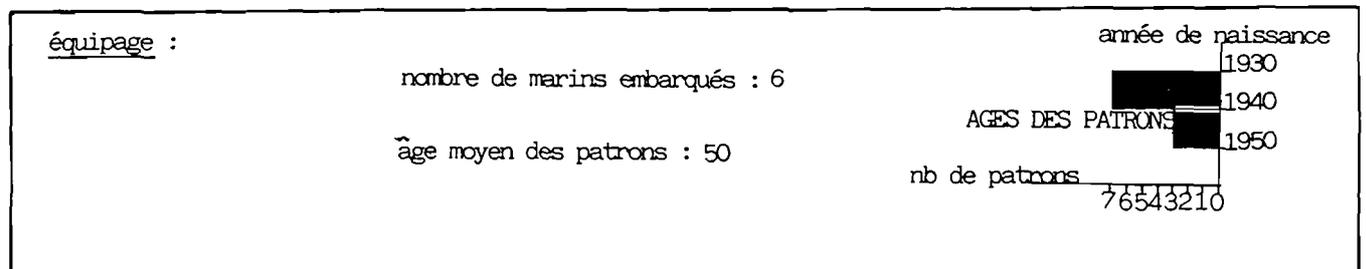
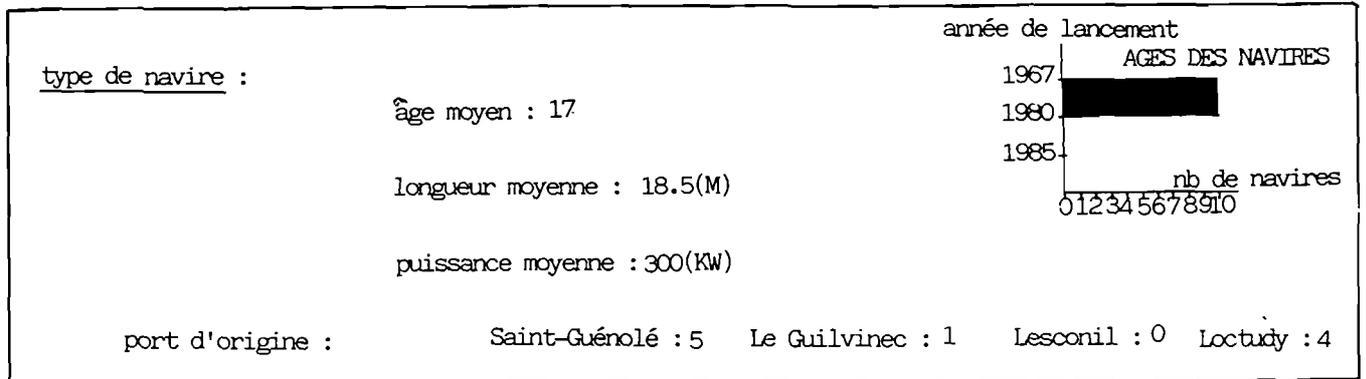
frais de matériel de pêche (KF): 101

\* écart type

figure: 108

CATEGORIE : LANGOUSTINIERS SANS SPECIALITE

nombre de navires en 1989 : 10



train de pêche :

panneaux, grément : plans, en bois

chaluts : chaluts du type "PM" ou irlandais de petite dimension (43M)

production :

(1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	53.6 *6	4.5	1.4	11	4.6		1.7	2.5	6	2.7		14	9.9
	100%	7.7%	2.3%	19.1%	8%		3.1%	4.3%	10.3%	4.7%		23.8%	15.4%
C/A total (1000F)	2470 *331	165	86	241	69	11.5	28	53.5	326	44.3	4.6	1420	206

prix moyen au kilo : 14.55 (langoustine : 32.74F )

temps de pêche annuel total : 3183 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif : 6 navires)

(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 367 15% du C-A  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 133

frais de matériel de pêche (KF) : 129

\* écart type

figure: 109

## B - LES STRATEGIES DONT LE DEVELOPPEMENT EST INTERROMPU

### 1 - Les stratégies à faibles rendements

Au premier abord, on pourrait tirer des conclusions aussi pessimistes de l'observation des fiches des **Spécialistes des accores du Golfe de Gascogne** et des **Spécialistes du Plateau Bigouden**. Toutefois, certains paramètres nous incitent à envisager une évolution différente de ces catégories de chalutiers.

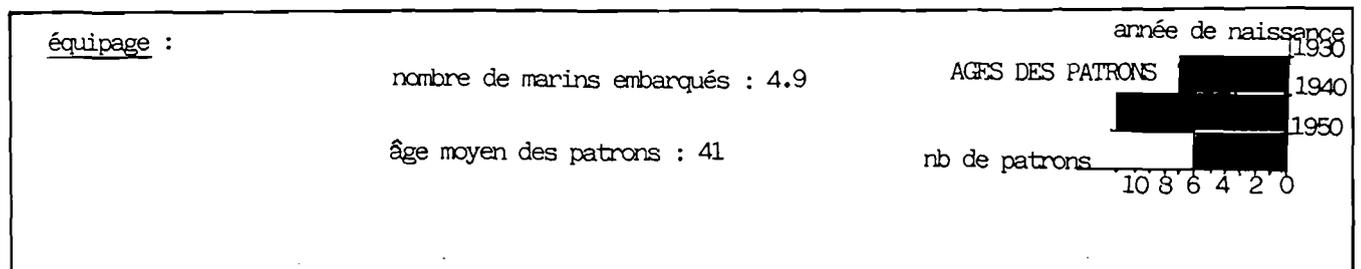
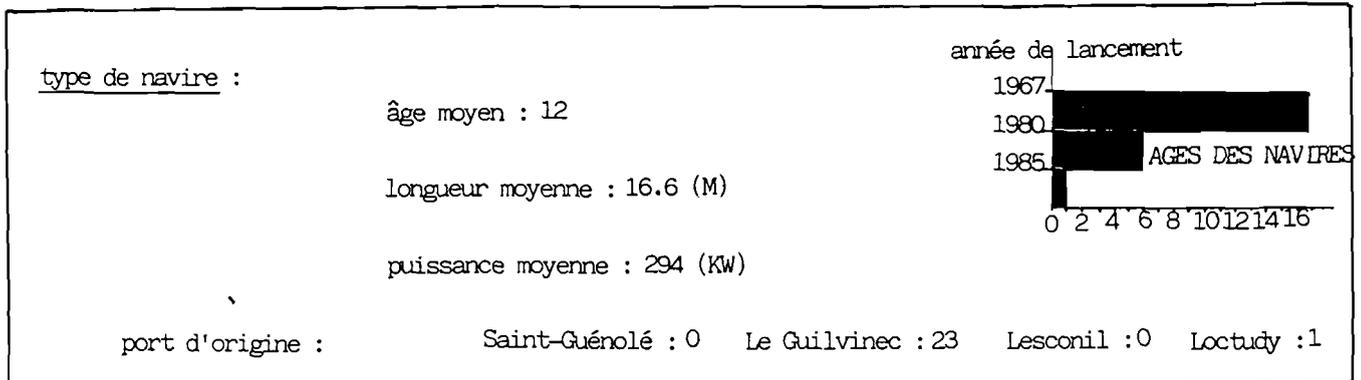
Ces deux groupes comptent 30 navires, presque tous originaires du Guilvinec, soit un quart de la flottille étudiée. Plus de la moitié de ces unités ont été lancées avant 1980, et le taux de renouvellement est faible ; les pyramides des âges inversées témoignent du vieillissement constant de cet ensemble. Les très faibles rendements réalisés expliquent le petit nombre de chalutiers construits depuis 1985 pour exercer ces modes de pêche. Les **Spécialistes du Plateau Bigouden** ne capturent que 44 kg de poisson à l'heure, dont 18,5 kg de baudroie, 6,7 kg de raie fleurie, 8,6 kg de "divers" et 3,9 kg de cardine. Les captures des **Spécialistes des accores du Golfe de Gascogne**, composées de 61 % de baudroie sont inférieures à 40 kg à l'heure. Cependant, les caractéristiques techniques de ces armements sont telles que ces résultats sont suffisants pour assurer la marche des entreprises.

Les navires mesurent moins de 17 m, et leur moteur dont la force est inférieure à 300 kw consomme pour moins de 190 000 F de carburant. La masse de travail demandée aux équipages n'est pas importante, l'entretien du matériel n'a coûté qu'environ 110 000 F, ce qui prouve que les trains de pêche ne subissent pas d'avaries importantes. De façon générale, les coûts d'exploitation de ces entreprises sont peu élevés : autour de 80 % des chiffres d'affaires. Les armateurs peuvent réduire leurs équipages à moins de 5 marins, et leur procurer ainsi des salaires intéressants (160 000 F en 1989).

*Ces stratégies restent donc attractives* : en 1989, il y avait 7 armateurs de moins de 39 ans à avoir adopté l'une d'elles et depuis cette date ces flottilles ont grossi : elles comptaient en tout 33 unités en avril 1991. Leur âge moyen avait crû (13,4 ans) ; par contre celui de leurs patrons n'était plus que de 37 ans. 3 chalutiers neufs sont entrés en flotte et six ont changé de propriétaire. Depuis trois ans, les difficultés à accéder à la propriété et la hausse du prix du kilowatt ont

CATEGORIE : SPECIALISTES DU PLATEAU BIGOUDEN

nombre de navires en 1989 : 24



train de pêche :

panneaux, grément : polyvalents

chaluts : chaluts irlandais d'une trentaine de mètres. Depuis 1989 beaucoup de navires sont équipés de chaluts jumeaux de moins de 20 mètres

production : (1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	44	3.9	0.2	0.8	0.1	1	0	1.8	18.5	0	6.7	0	8.6
	*3.1												
	100%	8.8%				2.3%		4%	42%		15.2%		19.5%
C/A total (1000F)	2410	202.3	20.5	27.6	9.2	55.7	0	54.1	1401	0	181	0	450
	*222												

prix moyen au kilo : 13.65F (baudroie:19.80 F)

temps de pêche annuel total:3750 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 9 navires)  
(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 467 (21% du C.A)  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF): 160

frais de matériel de pêche (KF) : 105

\* écart type

figure: 110

CATEGORIE : SPECIALISTES DES ACCOES DU GOLFE DE GASCOGNE

nombre de navires en 1989 : 6

<u>type de navire</u> :	âge moyen : 12	année de lancement 1971 1980 1985 AGES DES NAVIRES nb de navires 01234
	longueur moyenne : 15.8 (M)	
	puissance moyenne : 269 (KW)	
	port d'origine : Saint-Guénolé : 0    Le Guilvinec : 4    Lesconil : 0    Loctudy : 2	

<u>équipage</u> :	nombre de marins embarqués : 4.5	année de naissance 1950 1940 1930 AGES DES PATRONS nb de patrons 3210
	âge moyen des patrons : 44	

<u>train de pêche</u> :	panneaux, grément : polyvalents
	chaluts : chaluts de 35M irlandais ou chaluts jumeaux

<u>production</u> : (1988)	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
	tonnage/heure (Kg)	38.3 *2.1 100%	3.9 10.1%				0		23.2 61%	0	4.7 12%	0	4.6 12%
	C/A total (1000F)	2201.5 *234	185	43.5	3	2.5	11.6	0	8.5	1634	0	112.2	0

prix moyen au kilo : 15.03 (baudroie: 23.2F)  
\*0.77

temps de pêche annuel total: 3790 heures

 3 principales espèces

<u>bilan comptable</u> :	(échantillon représentatif: 2 navires)
(au 01/01/89)	
	résultat d'exploitation (KF) : 420 19% du C.A (hors frais financiers)
	part annuelle de chaque marin (KF): 160
	frais de matériel de pêche (KF) : 110

\* écart type

figure: 111

rendu les petits chalutiers hauturiers attractifs. Mais leur faible puissance les oblige à pratiquer ces modes de pêche. Cependant, les résultats financiers de ces entreprises restent faibles (inférieurs à 470 000 F en 1989) ce qui rend aléatoire le remboursement d'un chalutier neuf.

On peut donc penser que si le marché de l'occasion faiblit, l'avenir de ces stratégies sera compromis. Qu'advient-il alors des 145 marins embarqués à bord des chalutiers de ces flottilles ?

## 2 - Les stratégies à forts rendements sur des cibles de faible valeur

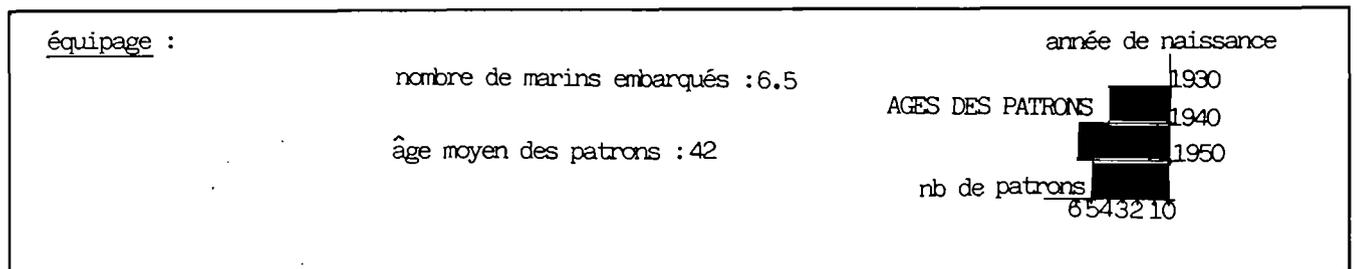
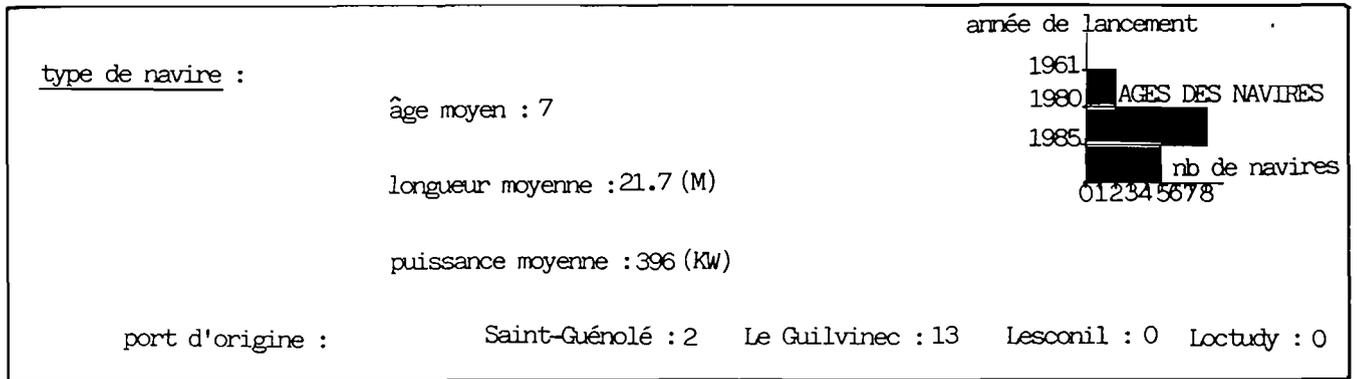
A l'inverse de la situation des armements des deux catégories précédentes, celles des **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** et des **Spécialistes des parages de la Cornouailles** est peut être moins bonne qu'il n'y paraît. En effet, ces flottilles basées respectivement au Guilvinec et à Loctudy sont composées de navires récents commandés par des patrons jeunes ; pourtant les *résultats financiers sont médiocres*.

Sur les 29 chalutiers de ces deux classes, 2 seulement, appartenant au groupe des **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne**, ont été lancés avant 1980 et 15 armateurs dont 10 de Loctudy, ont moins de 39 ans. Ces chiffres montrent que ces stratégies sont attrayantes, mais on peut noter, surtout dans la catégorie des **Spécialistes des parages de la Cornouailles**, un net ralentissement des mises en service à partir de 1985, puisqu'un tiers seulement des navires ont moins de 5 ans.

Pourtant, les rendements observés sont élevés : les **Spécialistes des parages de la Cornouailles** réalisent des captures moyennes horaires de 83,9 kg, plus importantes que celles observées sur tous les autres navires ; les "**Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** produisent 62 kg de poisson à l'heure. Mais les prix moyens au kilo de leurs productions sont les plus faibles : 11,03 F pour les premiers et 13,5 F pour les seconds. Les chalutiers de ces deux catégories pêchent beaucoup de poisson de faible valeur marchande. Ainsi 66 % des captures des **Spécialistes des parages de la Cornouailles** valent moins de 11 F au kilo. Sur les bancs de l'Ouest-Bretagne, la baudroie, dont les rendements ont baissé, ne représente plus que 30 % des captures, le reste de la production est constitué d'espèces de moindre valeur.

CATEGORIE : SPECIALISTES DES BANCs DE L'OUEST BRETAGNE

nombre de navires en 1989 : 15



train de pêche :

panneaux, grément : plans, en bois

chaluts : chaluts irlandais (entre 35M et 40M) et/ou chalut de 24M . Depuis 1989 5 navires ont remplacé leurs chaluts irlandais par des chaluts jumeaux

production :

(1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	62 *2	7	1.2	2.7		3.8		2.8	19		11	0	12.5
	100%	12%	2%	4%		6%		5%	30%		16%		20%
C/A total (1000F)	3528 *228	463	84	78	43	130	11	87	1521	5	330	0	757

prix moyen au kilo : 13.5 (baudroie: 20F)  
\*0.6

temps de pêche annuel total: 4264 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 6 navires)

(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 533 15% du C.A  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF): 156

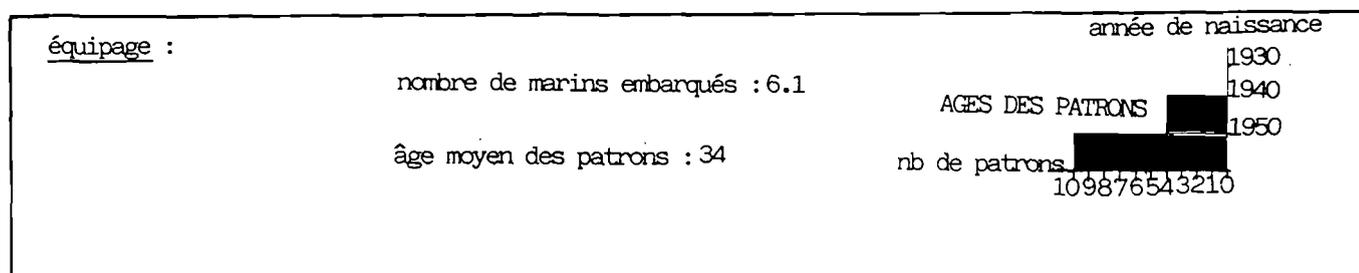
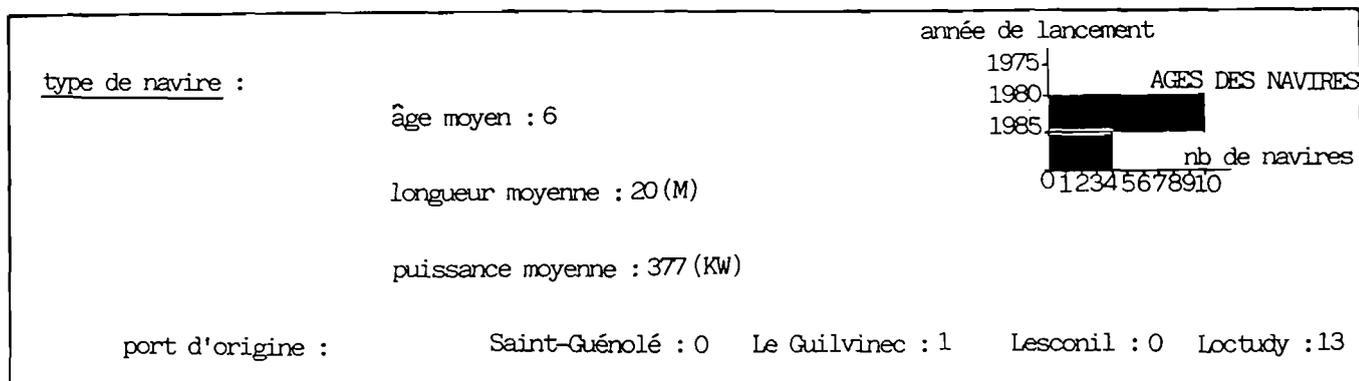
frais de matériel de pêche (KF): 172

\* écart type

figure: 112

CATEGORIE : SPECIALISTES DES PARAGES DE LA CORNOUAILLES

nombre de navires en 1989 : 14



train de pêche :

panneaux, grément : plans, en matériaux imputrescibles à fourches

chaluts : chaluts à moyenne ouverture verticale (entre 23M et 31M).  
10 navires sont équipés de chaluts de 27M

production : (1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure (Kg)	83.9 *9	4	4.8	17.6	6.7	4	1.3	5	10	2.7	4	0.7	22.9
	100%	5.1%	5.8%	20.3%	8.1%			6%	12%		5%		27%
C/A total (1000F)	3593 *339	219.1	394	461.2	185.6	110.6	29.6	140	730	60.8	113.4	83.8	1048

prix moyen au kilo : 11.03 (divers: 11.78F)  
\*0.3

temps de pêche annuel total: 3903 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 10 navires)  
(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 490 14% du C.A  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 150

frais de matériel de pêche (KF) : 190

\* écart type

figure: 113

Les conséquences financières sont sensibles pour les entreprises et pour les marins. Les résultats ne sont pas bons : les salaires sont parmi les plus bas ; les chiffres d'affaires sont inférieurs à ceux réalisés à la Petite Sole, dans les parages d'Ouessant, ou par les **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**. De plus, 14 % ou 15 % de ces sommes seulement reviennent aux entreprises, ce qui révèle une mauvaise adaptation des outils de production aux modes d'exploitation.

Deux solutions pour améliorer cette situation : soit *l'augmentation de production de chaque unité*, soit *un changement de cible, en visant une production de plus grande valeur marchande*.

On note une tendance à augmenter les forces de pêche dans ces catégories : les tailles moyennes des navires construits entre 1980 et 1989 étaient de 20 m et de 21,7 m alors que la longueur des **Spécialistes des parages de la Cornouailles** construits entre 1985 et 1991 est de 22 m et celle des **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** est de 23 m. Les navires les plus petits devraient modifier leur stratégie dans un futur proche : les **Spécialistes des parages de la Cornouailles** construits entre 1980 et 1985, dont les caractéristiques sont proches de celles des **Langoustiniers Spécialistes des zones franches** et qui déjà fréquentent épisodiquement Smalls et Jones, pourraient consacrer un plus grand nombre de jours à la pêche de la langoustine et deviendraient ainsi de nouveaux **Chalutiers Polyvalents**. Quant aux **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne**, certains d'entre eux ont adopté des chaluts jumeaux et se rendent à la Petite Sole, accentuant leur effort de pêche sur la baudroie.

### C - LES STRATEGIES LES PLUS PERFORMANTES

Les quatre dernières catégories regroupent les armements dont les stratégies sont les plus performantes. Les résultats des entreprises sont les plus élevés, les salaires, les meilleurs. Pourtant, il existe de grandes différences entre les modes de pêche des spécialistes des fonds durs (les **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**, et les **Spécialistes des parages d'Ouessant**) et ceux des spécialistes des zones franches (les **Langoustiniers Spécialistes des zones franches**, et les **Spécialistes des accores de la Petite Sole**). *Les premiers permettent de réaliser de forts rendements mais demandent des investissements importants en hommes et en matériel ; sur les navires qui ont adopté les seconds, les équipages sont plus réduits et les frais d'exploitation sont plus faibles mais les rendements sont moins élevés.*

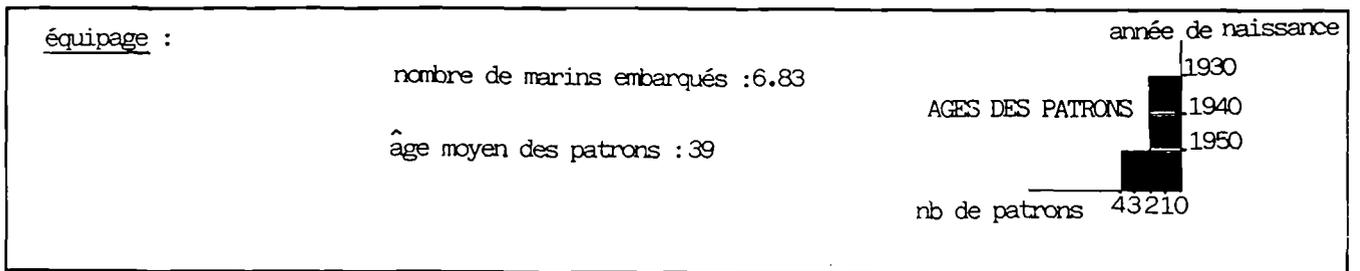
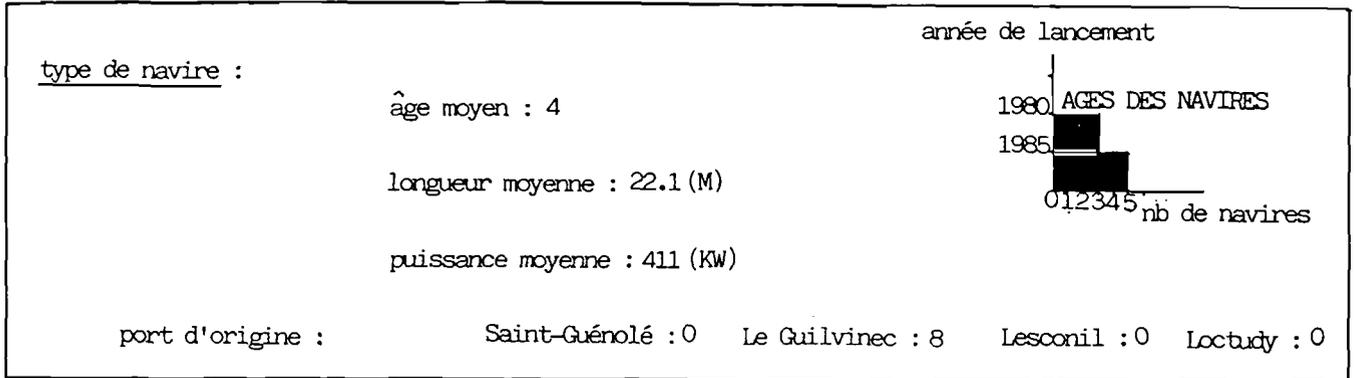
## 1 - **Les Langoustiniers Spécialistes des fonds durs et les Spécialistes des parages d'Ouessant**

Malgré les différences sensibles, les stratégies pratiquées par les chalutiers de ces deux catégories sont assez proches l'une de l'autre. Chacune dans sa spécialité, langoustinière ou poissonnière, *elles permettent de réaliser les meilleurs chiffres d'affaires* : 4 271 000 F pour les **Spécialistes des parages d'Ouessant** et 3 532 600 F pour les **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**. Cela s'explique par la nature des zones fréquentées traditionnellement plus riches que les secteurs francs. Mais l'exploitation de ces parages exige un matériel performant et des moyens humains importants ; c'est pourquoi les poissonniers et langoustiniers les plus puissants font partie de ces deux groupes. Les frais de matériel de pêche sont aussi les plus lourds et les équipages sont les plus fournis. Mais, à la différence des chalutiers des deux catégories précédentes, les **Spécialistes des parages d'Ouessant** et les **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**, ne sont pas handicapés par les coûts de production élevés. Les premiers exploitent un secteur presque aussi poissonneux et beaucoup plus proche que celui des **Spécialistes des parages de la Cornouailles** ; de plus, ils ont la capacité technique de rester sur zone par tous les temps. La taille moyenne de ces chalutiers est la plus élevée (22,1 m). Il leur est possible d'effectuer un effort de pêche très important. Les navires de cette catégorie ont travaillé en moyenne 4 265 heures en 1988 ; il s'agit du temps de pêche le plus élevé observé en Pays Bigouden. Ainsi, malgré la faiblesse du prix moyen au kilo de la marchandise, ils réalisent les plus gros chiffres d'affaires et si les coûts de production de 3 332 000 F sont les plus lourds, les résultats restent les plus intéressants (947 000 F).<sup>3</sup>

Les seconds n'ont pas les mêmes capacités et leur zone d'activité est beaucoup plus éloignée ; aussi leur effort est-il plus faible : en travaillant en moyenne 3 145 heures en 1988, ces navires ont fourni le plus court temps de pêche observé en Pays Bigouden. Mais les rendements par heure de pêche sont élevés (67,5 kg par heure) et surtout, les prix moyens au kilo sont largement supérieurs à ceux des productions des autres chalutiers, si bien que les chiffres d'affaires de ces navires de 19,5 m sont légèrement supérieurs à ceux réalisés par les **Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne** qui mesurent 21,7 m et malgré de lourdes charges d'exploitation, les résultats restent intéressants (577 000 F).

CATEGORIE : SPECIALISTES DES PARAGES D'OUESSANT

nombre de navires en 1989 : 8



train de pêche :

panneaux, grément : en " V " à fourches

chaluts : le chalut : "22JQ" équipait encore tous ces navires en 1989. Aujourd'hui il tend à être remplacé par des engins de 25M à moyenne ouverture verticale dont la coupe est mieux adaptée au grément à fourche

production : (1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	78 *5 100%	1.6 2%	2 2.5%	4.6 5.8%	2 2.5%	5 6.4%	0.5	8.6 11%	11.3 14.5%	2.6 3.3%	5.8 7.4%	0	30.5 39%
C/A total (1000F)	4271 *413	96.2	199	143	56	206	8	280	1065	85	198	0	1899

prix moyen au kilo : 13.62 (divers:15.71F)  
\*0.66

temps de pêche annuel total: 4265 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 6 navires)  
(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 947 22% du C.A  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 193

frais de matériel de pêche (KF) : 233

\* écart type

figure: 114

CATEGORIE : LANGOUSTINIERS SPECIALISTES DES FONDS DURS

nombre de navires en 1989 : 12

type de navire :

âge moyen : 8

longueur moyenne : 19.5 (M)

puissance moyenne : 343 (KW)

port d'origine : Saint-Guérolé :11 Le Guilvinec :0 Lesconil :0 Loctudy :1

année de lancement

AGES DES NAVIRES

année de lancement	nb de navires
1975	1
1980	5
1985	6

équipage :

nombre de marins embarqués : 6.33

âge moyen des patrons : 47

année de naissance

AGES DES PATRONS

année de naissance	nb de patrons
1930	1
1940	7
1950	6

train de pêche :

panneaux,grément : plans , métalliques ou polyvalents

chaluts : sur chaque navire on observe un chalut du type 31M "AN DORCHEN" ou du type "PM" et parfois un chalut irlandais de grande dimension (51M). Le petit chalut est utilisé plus de la moitié du temps .

production :

(1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlar	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	67.5 *8	4.7	1.22	12.4	5.7		1.9	2.2	6.6	4		16	10.7
	100%	6.7%	2.1%	19%	8.5%		3.1%	3.3%	10.2%	4.6%		26.2%	16%
C/A total (1000F)	3532.6 *301	176	99	285	97	12	34	50	386	52.3		2084	255

prix moyen au kilo : 17.23 (langoustine: 38.73F )  
\*0.8

temps de pêche annuel total: 3145 heures

3 principales espèces

bilan comptable :

(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 9 navires)

résultat d'exploitation (KF) : 577 16% du C.A  
(hors frais financiers )

part annuelle de chaque marin (KF) : 163

frais de matériel de pêche (KF) : 140

\* écart type

Pourtant, il semble, comme nous l'avons vu, que les *stratégies ne soient plus attrayantes car en travaillant dans de meilleures conditions, les Langoustiniers Spécialistes des zones franches et les Spécialistes des accores de la Petite Sole ont des résultats aussi satisfaisants*. Cela explique le vieillissement de la flottille des **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs**, et la diminution du nombre de **Spécialistes des parages d'Ouessant**.

## **2 - Les Langoustiniers Spécialistes des zones franches et les Spécialistes des accores de la Petite Sole**

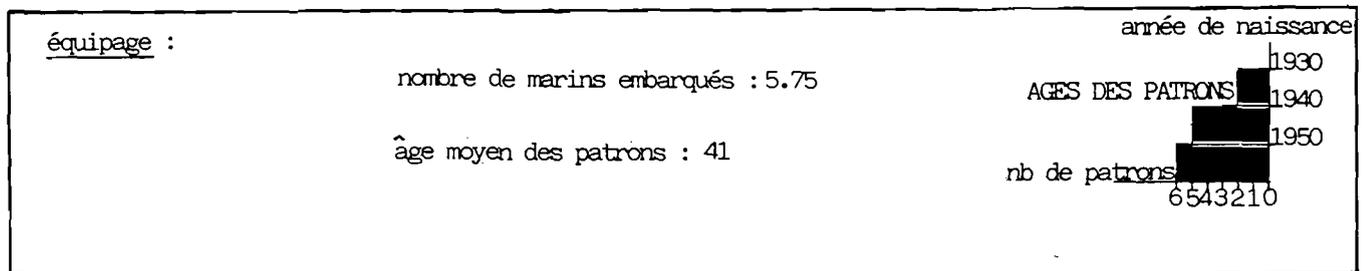
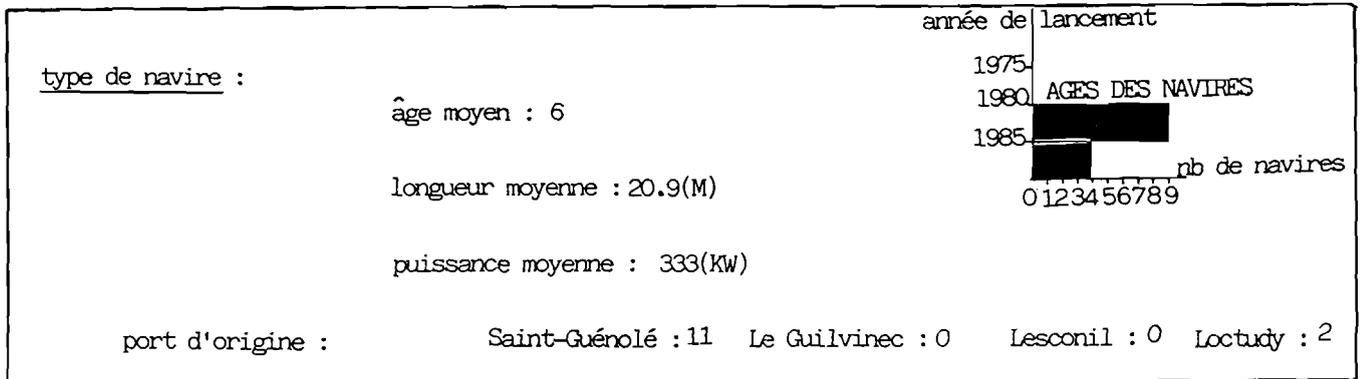
Les stratégies de ces chalutiers sont apparues récemment et comme nous l'avons vu, elles attirent chaque année bon nombre de navires. Pourtant, les rendements, 61,2 kg par heure et 59,6 kg par heure sont inférieurs à ceux réalisés par les autres navires de même dimension, et les prix moyens au kilo ne sont pas les plus élevés. Mais les trains de pêche sont efficaces.

Grâce aux performances des trains de pêche et au temps d'activité annuel élevé, et malgré la pauvreté relative des zones fréquentées, les entreprises réalisent de bons chiffres d'affaires.

Les investissements en matériel sont importants au démarrage, mais les frais annuels imputables à ce poste sont parmi les plus faibles, car les zones exploitées n'occasionnent pas d'avaries. Pour les mêmes raisons, les équipages sont réduits, si bien que les chiffres d'affaires par homme embarqué des navires de ces deux catégories sont les plus élevés, chacune dans leur spécialité (langoustinière et poissonnière) : 590 435 F pour les **Langoustiniers Spécialistes des zones franches** et 648 871 F pour les **Spécialistes des accores de la Petite Sole**. Cela témoigne de la bonne adaptation des outils de production aux zones de pêche et aux ressources exploitées. Les résultats des entreprises, les salaires proposés, la masse de travail et une connaissance du terrain inférieure à celle nécessaire à l'application d'autres stratégies expliquent l'attrait de ces modes de pêche pour les jeunes armateurs.

## CATEGORIE : LANGOUSTINIERS SPECIALISTES DES ZONES FRANCHES

nombre de navires en 1989 : 13



train de pêche :

panneaux, grément : plans, en bois

chaluts : sur tous les navires on observe 2 chaluts différents: un engin du type 31M "AN DORCHEN" ou "PM" et un irlandais de grande dimension. Le chalut irlandais est utilisé au moins les trois quarts du temps

production : (1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure(Kg)	59.6 *3.7	4.2	1.3	10.5	6.2		1.8	2.7	7.6	2.5		13	9.2
	100%	7%	2%	17.2%	9.9%		3%	4%	12%	4%		22.6%	15.3%
C/A total (1000F)	3395 *212.9	201.8	107	292	101	32	37	72	481	53.7		1708	299

prix moyen au kilo : 15.44 (langoustine:34.45F)  
\*0.7

temps de pêche annuel total: 3633 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 4 navires)  
(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 624 19% du C.A.  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 161

frais de matériel de pêche (KF) : 108

\* écart type

figure:116

CATEGORIE : SPECIALISTES DES ACCOES DE LA PETITE SOLE

nombre de navires en 1989 : 5

type de navire :

âge moyen : 6

longueur moyenne : 21.6 (M)

puissance moyenne : 401 (KW)

port d'origine : Saint-Guénolé : 0 Le Guilvinec : 5 Lesconil : 0 Loctudy : 0

année de lancement  
1980 AGES DES NAVIRES  
1985  
01234 nb de navires

équipage :

nombre de marins embarqués : 6.2

âge moyen des patrons : 37

année de naissance  
AGES DES PATRONS 1940  
1950  
nb de patrons 3210

train de pêche :

panneaux, grément : en " W " ( en " V " , cintrés longitudinalement )  
ou plans , en bois

chaluts : chaluts jumeaux (doubles et parfois triples) sans diabolos

production :  
(1988)

	total	cardi	merlu	morue	merlan	lieuj	lieun	ling	baud	chien	raief	lang	div
tonnage/heure (Kg)	61.2 *5 100%	9.3							30.4 48%		8.9 14%	0	8.6 14%
C/A total (1000F)	4023 *597	491	56	59	4	16	14	47	2595	4	275	0	462

prix moyen au kilo : 15.18 (baudroie: 20.23F)  
\*0.33

temps de pêche annuel total: 4217 heures

3 principales espèces

bilan comptable : (échantillon représentatif: 1 navire )  
(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 777 19% du C.A  
(hors frais financiers )

part annuelle de chaque marin (KF) : 165

frais de matériel de pêche (KF) : 120

\* écart type figure: 117

### CONCLUSION DE LA 4ème PARTIE

La figure 118 (p. 239) qui montre des chiffres d'affaires par catégories entre 1984 et 1989, et les analyses des fiches précédentes, nous permettent d'envisager une reprise de l'activité langoustinière à Saint-Guérolé et Loctudy, surtout si les rendements en langoustine de Mer Celtique se maintiennent au delà de 250 kg par jour et par navire ; tandis que la réussite des navires du Guilvinec pratiquant des stratégies basées sur la monoproduction de baudroie n'est peut-être que passagère, car malgré les progrès constants de la technique de pêche, les chiffres d'affaires ne progressent plus. Il est difficile de prévoir l'évolution des modes de pêche de ces navires (fig. 119, p. 240) mais on peut penser qu'il n'y aura pas de changements brutaux comme, par exemple, une reprise de la pêche de la langoustine au Guilvinec.

On a pu voir que, dans le passé, les stratégies évoluaient dans les limites des flottilles portuaires. Les modes de pêche, mis au point dans un port, sont rarement adoptés à l'extérieur. Ainsi tous les **Spécialistes des parages d'Ouessant** sont guilvinistes, presque tous les **Langoustiniers Spécialistes des fonds durs** sont basés à Saint-Guérolé, tous les **Spécialistes des parages de la Cornouailles** sont loctudistes. Il y a pourtant des points communs entre les différents modes de pêche : les chaluts utilisés par les Guilvinistes au sud-ouest de la Manche ont été mis au point à Loctudy, le nord de "Jean Noël" est fréquenté par les navires des deux ports, le "Sud-Waterford", une zone typiquement poissonnière, est exploitée épisodiquement par des langoustiniers de Saint-Guérolé.

Ces points communs sont les fruits de convergences stratégiques ou d'interventions extérieures (des fournisseurs, des fabricants de filets ...) plus que ceux d'une réelle collaboration entre les pêcheurs.

L'adhésion à une stratégie étrangère est difficile car on a du mal à connaître les résultats financiers des chalutiers basés dans d'autres ports.

Le manque de communication avait autrefois provoqué la naissance de 4 principaux ports dans le quartier ; il a aussi favorisé la naissance et l'expansion de 10 modes de pêche hauturiers autonomes et complémentaires.

## EVOLUTION DES CHIFFRES D'AFFAIRES PAR CATEGORIES DE NAVIRES DE 1984 A 1989

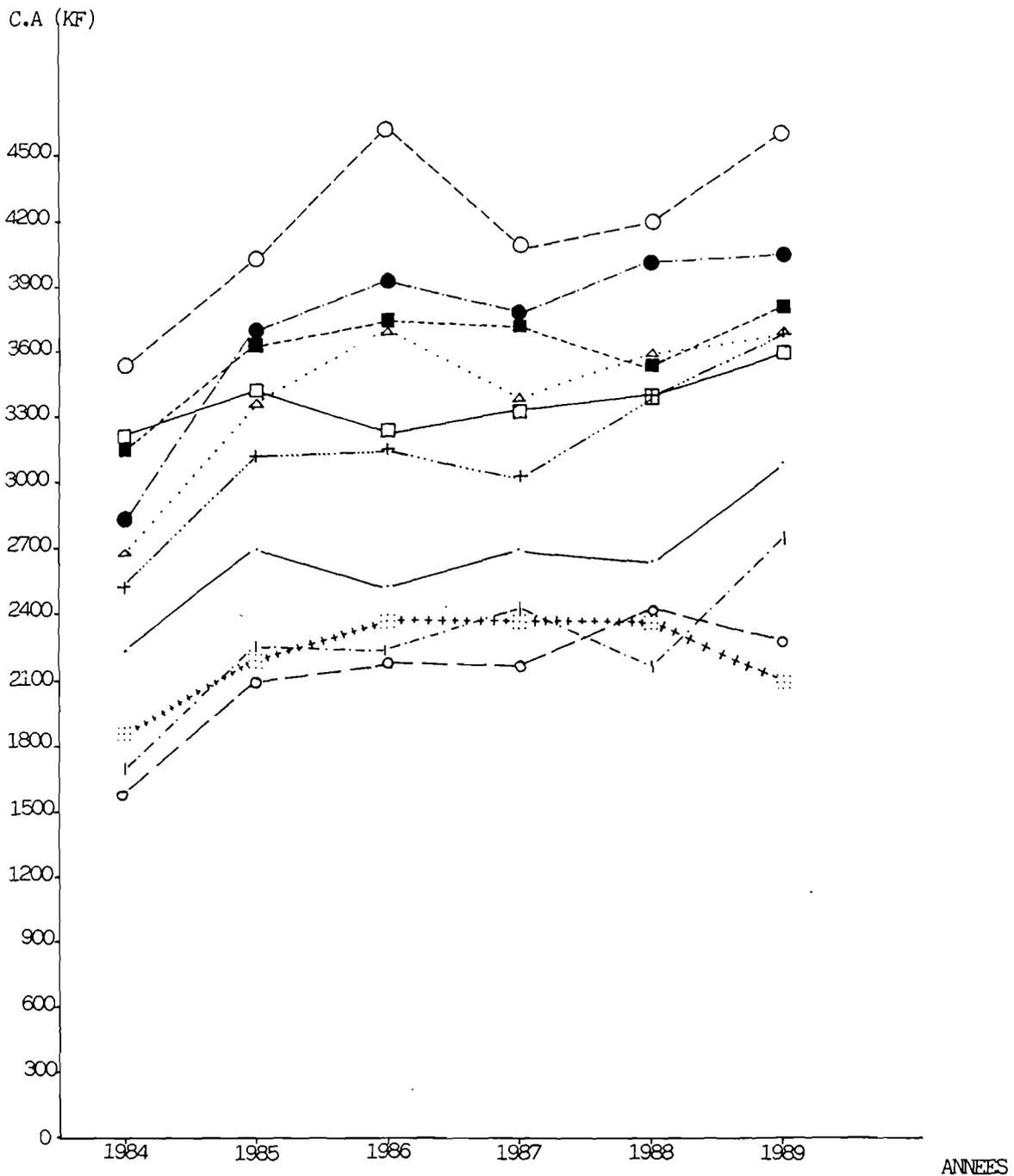


figure: 118

- SPECIALISTES DU PLATEAU BIGOUDEN
- .-.-□-.-.- CHALUTIERS POLYVALENTS (Mer Celtique en été)
- +++++●+++++ SPECIALISTES DES ACCORES DU GOLFE
- LANGOUSTINIERS SANS SPECIALITE
- .-.-+.-.-.- SPECIALISTES DES PARAGES DE LA CORNOUAILLES
- .....△..... SPECIALISTES DES BANCs DE L'OUEST BRETAGNE
- LANGOUSTINIERS SPECIALISTES DES ZONES FRANCHES
- .-.-●-.-.- SPECIALISTES DES ACCORES DE LA PETITE SOLE
- .-.-■-.-.- LANGOUSTINIERS SPECIALISTES DES FONDS DURS
- .-.-○-.-.- SPECIALISTES DES PARAGES D'OUessant

SCHEMA DU DEVELOPPEMENT DES STRATEGIES HAUTURIERES

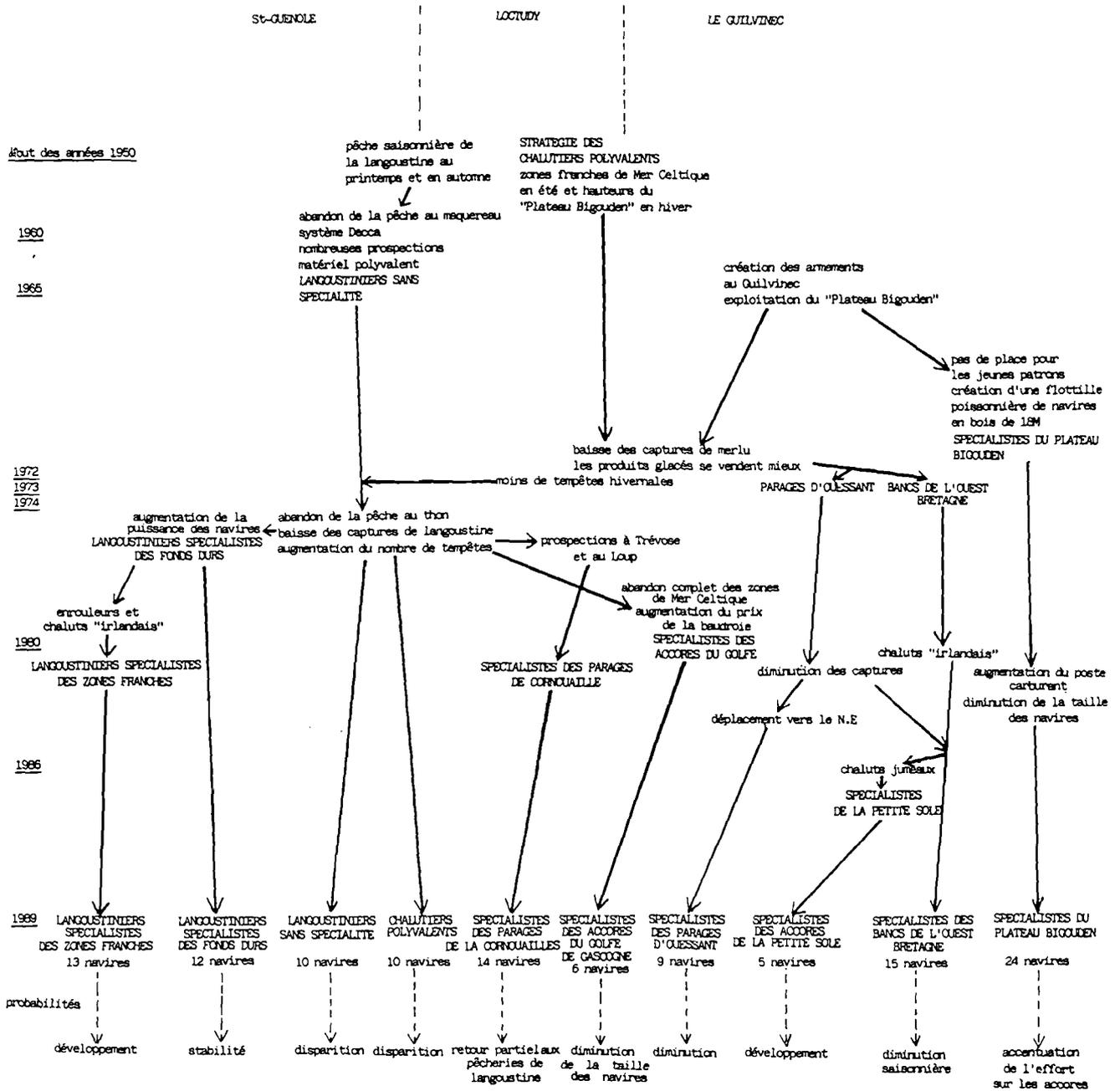


figure: 119

**CINQUIEME PARTIE**

**LES STRATEGIES COTIERES**

## INTRODUCTION

La naissance des stratégies hauturières est toujours liée à l'apparition de contraintes nouvelles qui ont nécessité la conquête de nouvelles zones de travail et l'adaptation du matériel.

Le mécanisme de développement des modes de pêche côtiers est très comparable. Toutefois deux paramètres fondamentaux interviennent et limitent les possibilités d'évolution :

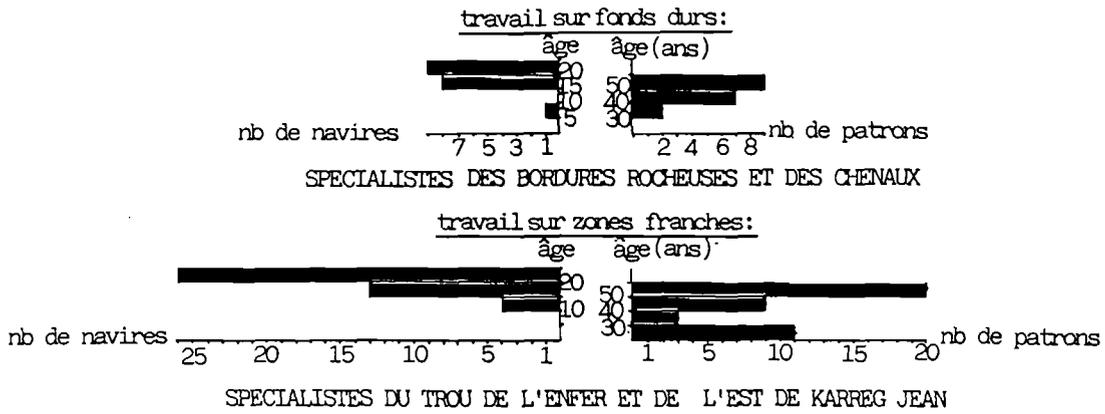
- D'abord, *l'aire d'action* des navires, dont la principale cible est la langoustine du Golfe de Gascogne, est considérablement restreinte. En effet cette langoustine, pour être vendue aux meilleurs cours, doit être débarquée le jour de sa capture, si bien que la plupart des bateaux sortent pour la journée, soit 15 ou 16 heures au maximum, en été, saison pendant laquelle les campagnes quotidiennes sont les plus longues. Les zones situées à plus de quatre heures de route deviennent, de ce fait inaccessibles.

Cependant, quand les rendements en langoustine baissent, certains chalutiers peuvent changer de cible, leurs marées sont plus longues, et leur zone d'activité, plus étendue. Mais leur taille ne leur permet pas d'exploiter des zones éloignées des abris.

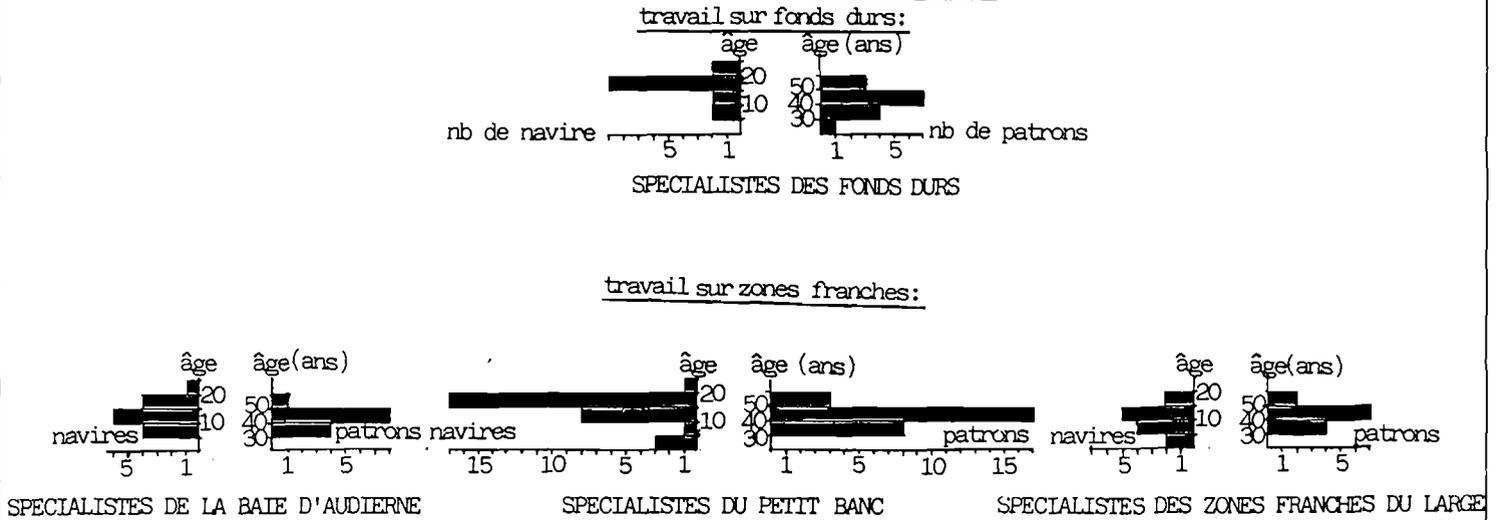
Aussi, on peut dire que l'aire fréquentée par l'ensemble de la flottille côtière, n'excède pas 400 milles carrés, au sud et à l'ouest immédiats des côtes bigoudènes. Cette relative exigüité réduit les choix stratégiques offerts aux chalutiers : selon les compétences de l'équipage et le tempérament du patron, il existe deux options. Ou le navire exploite des zones franches, sans obstacles, ou au contraire il travaille sur des fonds plus durs, difficiles d'accès. L'origine du bateau n'intervient pas dans ce choix et, si chacun a tendance à travailler au plus près de sa base, pour gagner du temps, comme la diversité sédimentologique des zones exploitables est la même à proximité des quatre ports bigoudens, chacun peut choisir l'une ou l'autre des options. Cette alternative existe depuis le début de l'activité chalutière côtière, mais les progrès du repérage en mer, des chaluts, des modes de traction ont permis l'affinement des stratégies.

- Nous l'avons vu, les chalutiers côtiers ont une *longévité supérieure* à celle des hauturiers (74 % d'entre eux ont plus de 15 ans).

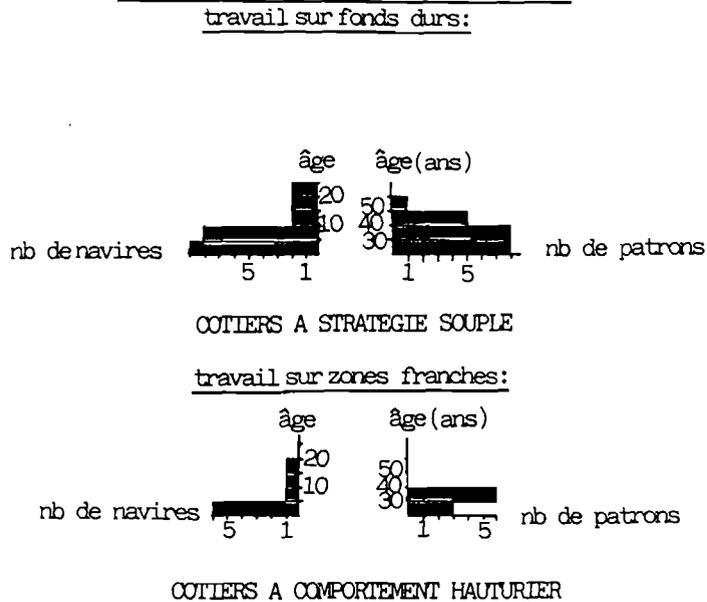
STRATEGIES DE LA PREMIERE GENERATION



STRATEGIES DE LA DEUXIEME GENERATION



STRATEGIES DE LA TROISIEME GENERATION



PYRAMIDES DES AGES DES CHALUTIERS COTIERS BIGOUDENS ET DE LEURS PATRONS SELON LES STRATEGIES PRACTIQUEES EN 1990

En général, chaque patron ne fait construire qu'un bateau durant sa vie professionnelle. Les options techniques prises alors, sont décisives car elles commandent l'activité de l'armement pendant 20 ans et plus. Elles sont déterminées par l'environnement biologique ou économique d'une époque et adaptées précisément à un mode de pêche. Un changement de stratégie ne peut s'opérer qu'au prix de modifications techniques très importantes, souvent difficiles à réaliser. La plupart des stratégies élaborées sur les chalutiers côtiers bigoudens sont encore observables aujourd'hui. L'examen de la figure 120 (p. 243) nous le confirme : chaque mode de pêche côtier est pratiqué en priorité par des navires lancés à la même période et commandés par des patrons de la même génération.

## **I - LES STRATEGIES ANCIENNES**

### **A - LES SPECIALISTES DU "TROU DE L'ENFER" ET DE L'EST DE "KARREG JEAN"**

Après la seconde guerre mondiale, lorsque les activités de pêche reprennent, le merlu devient l'espèce-cible. Lassés des aléas de la pêche de la sardine et du maquereau, de plus en plus de pêcheurs se tournent vers le chalutage. Les premiers navires conçus pour cette technique sont lancés à cette époque. Les engins qui y sont installés sont beaucoup plus puissants que ceux qui équipaient les premières chaloupes motorisées (entre 70 et 120 cv). Cette augmentation de puissance rend le chalutage plus facile, et réduit le temps de route. Ainsi, des secteurs plus éloignés deviennent exploitables. A partir du "Petit Banc", proche du Guilvinec, qui est la zone où travaillaient les premiers chalutiers, les navires étendent peu à peu leurs secteurs d'activité vers le sud et vers l'ouest. *Le merlu est pêché en grandes quantités*, sur les zones sablo-vaseuses, de l'est de "Karreg Jean" et du "Trou de l'Enfer" (2173 t ont été débarquées au seul port du Guilvinec en 1945). *Les zones exploitées sont très franches*, il n'est pas utile de s'aventurer sur les fonds durs où le chalutage est difficile, pour réussir. D'ailleurs, les secteurs situés à l'aplomb des roches ont des taux de pétilite plus importants et constituent des biotopes moins favorables aux merlus.

La production bigoudène de ce poisson reste très élevée jusqu'à la fin des années 1950. En 1960, les navires des quatre ports bigoudens en ont pêché encore 4 500 tonnes. Mais peu à peu, les ton-

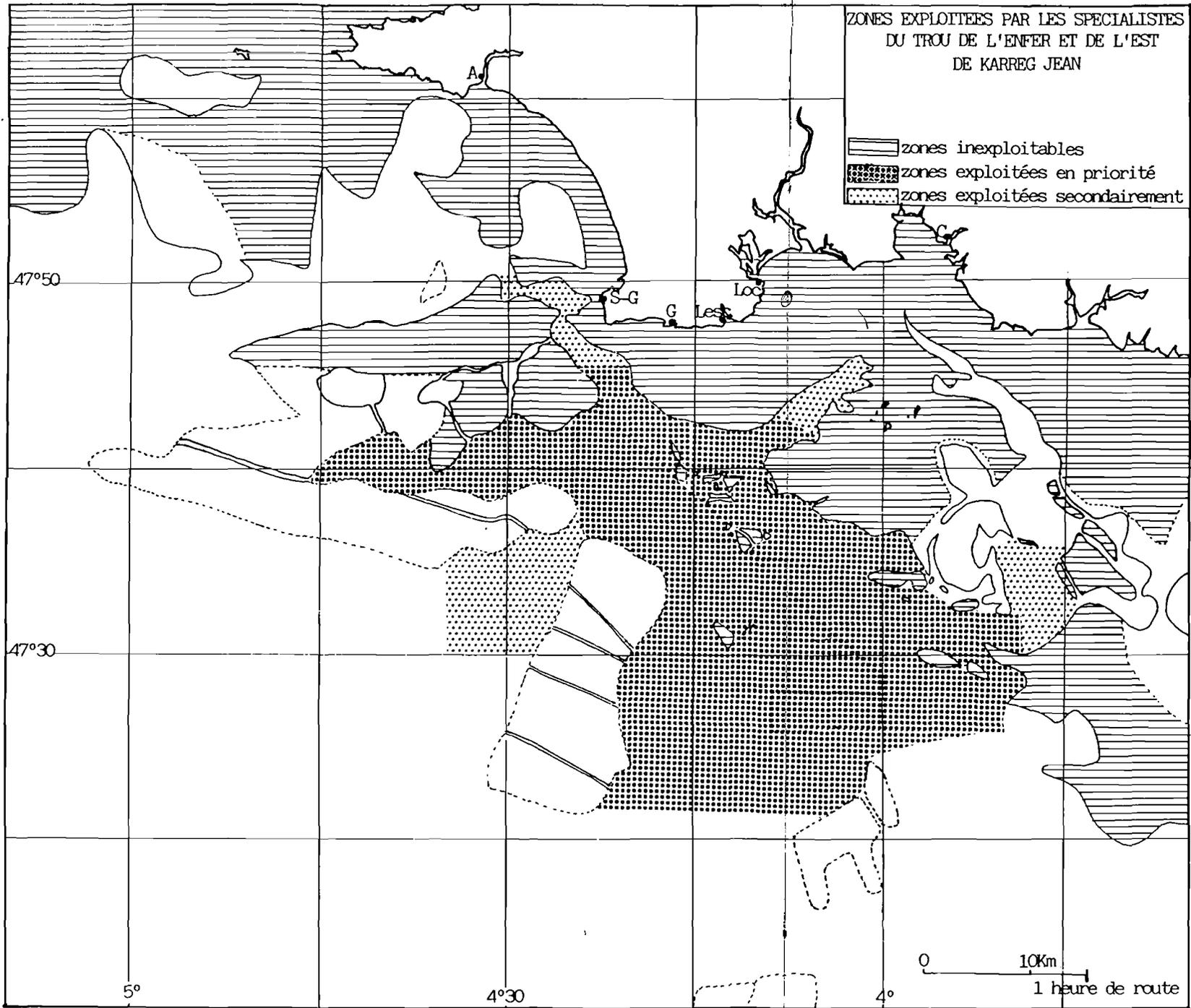


figure: 121

CATEGORIE : SPECIALISTES DU TROU DE L'ENFER ET DE L'EST DE KARREG JEAN

nombre de navires en 1990 : 43

type de navire :

âge moyen : 22  
\*1.3

longueur moyenne : 14.9  
\*0.27

puissance moyenne : 160  
\*20

port d'origine : Saint-Guénolé : 0 Le Guilvinec : 13 Lesconil : 14 Loctudy : 16

équipage :

nombre de marins embarqués : 3

âge moyen des patrons : 47  
\*5

chalut:

chalut de type "PM" de 20m ou moins à bord des navires les moins performants (pas de diabolos et peu de lest). Chalut "irlandais" de 40m environ à bord des navires les plus performants.

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	25	8.8	8.5	0.7	7
	*2.5	*1	*0.5	*0.2	*1.1
C/A total (1000F)	858	266	461	1.2	119
	100%	31%	54%	1.4%	14%
prix moyen au kilo (F)	25	20.4	37.4		11.12

temps de pêche annuel total: 1528

durée moyenne des marées : 8

bilan comptable :

(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 5 navires)

résultat d'exploitation(KF) : 206  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin(KF) : 90

frais de matériel de pêche (KF) : 40

\* écart type

figure : 122

nages débarqués diminuent. malgré cela, beaucoup de patrons continuent à suivre cette stratégie qui a été élaborée en période de bons rendements.

Le *cours soutenu du merlu* permet toujours de réaliser de bons chiffres d'affaires. Le prix moyen au kilo était de 4,49 F en 1964, alors que celui de la langoustine n'était que de 4,07 F.

Mais c'est surtout à *sa facile mise en oeuvre* que ce mode de pêche doit sa survie. La journée se déroule sans surprise en traits rectilignes de 3 ou 4 heures ; le chalut n'est jamais endommagé et les frais de production sont faibles. Comme ce travail ne demande pas une connaissance très précise des fonds, il n'est pas utile de recourir à des méthodes modernes de repérage : le système DECCA commence à être installé sur des côtiers, mais son utilisation est jugée trop compliquée par certains et sa location, onéreuse. Le système Consol, bien moins précis, est suffisant car dans la plupart des cas, on choisit délibérément de s'écarter le plus possible des secteurs accidentés ou mal connus, si bien qu'il n'est pas utile de connaître sa position à un mille près.

La baisse des rendements *s'accentue à partir de 1970* et les cours fléchissent sensiblement. Entre 1965 et 1970, le prix moyen au kilo a diminué de 18 % passant en francs constants de 22 F (1989) à 18,05 F (1989), alors que pendant cette même période, le prix moyen de la petite langoustine s'est maintenu à environ 29 F (1989). Cela s'explique surtout par une *diminution de la taille moyenne* du poisson débarqué. Ainsi au Guilvinec en 1965, le "merluchon friture", la catégorie commerciale comprenant les plus petits individus, constituait 22 % du total des tonnages de merlu et en 1970, il comptait pour 42 % des mises à terre de cette espèce. Aussi les patrons, moins intéressés par ce mode de pêche, se tournent vers de nouvelles stratégies qui apparaissent à partir de cette époque, si bien que pendant les années 1970, de moins en moins de navires conçus pour cette pêche sont lancés.

On pouvait donc penser au début des années 1980 que la catégorie des **Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'est de "Karreg Jean"** allait disparaître.

Pourtant, depuis la fin des années 1980, une quinzaine de jeunes patrons sont venus rejoindre ce groupe qui comprend 43 chalutiers aujourd'hui. Ceci est *la conséquence directe des effets des mesures techniques d'accompagnement du second P.O.P.* Les difficultés rencontrées pour faire construire des navires poussent les jeunes

investisseurs à se tourner vers le marché de l'occasion. Les chalutiers appartenant à la catégorie des **Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'est de "Karreg Jean"** appartiennent aux patrons les plus âgés, dont beaucoup ont déjà atteint l'âge de la retraite (fig. 120, p. 243). Ces navires sont donc les premiers disponibles à l'achat. Comme le marché de l'occasion est très actif, il se produit une hausse importante du prix du kilowatt, ce qui rend inabordable le prix des navires à moteur puissant. Les jeunes patrons se tournent donc vers les bateaux de cette catégorie. Cependant leur adhésion à ce mode de pêche n'aurait pas été concevable, s'il n'avait été aménagé et si des circonstances favorables ne s'étaient pas présentées :

Les chaluts utilisés jusqu'alors, de petite dimension, sont remplacés par des engins de type irlandais. Très légers, ils peuvent être tirés par des navires de puissance moyenne. Ils permettent de réaliser de bons rendements en merlu. En moyenne, cette espèce fournit 31 % du chiffre d'affaires des chalutiers du groupe commandés par de jeunes patrons en particulier, dont elle constitue l'espèce-cible.

Les zones fréquentées par ces unités sont essentiellement des secteurs sablo-vaseux, dont les fonds sont moins favorables au développement de la langoustine que les secteurs à fonds durs (fig. 28, p. 96). Le prix moyen au kilo de la langoustine produite par les navires de cette catégorie est faible (37,39 F) en raison de sa petite taille.

*Les nouveaux armateurs* de cette catégorie axent leurs efforts vers l'augmentation des captures de merlu, comme l'avaient fait avant eux, les précurseurs de l'après-guerre. Dans certains cas, les rendements atteignent 12 kg par heure de pêche. Ces tonnages importants sont parfois obtenus au prix d'aménagements du chalut permettant de tourner la réglementation sur la taille des maillages. Tout est fait pour que les mailles du cul restent fermées, retenant ainsi le petit poisson. Commun à beaucoup d'autres chalutiers que ceux de cette catégorie, ce comportement commandé par un souci de rentabilité est motivé par le prix élevé du petit merlu. Les poissons appartenant à la catégorie "friture plein" qui, pour la plupart mesurent moins de 27 cm - taille marchande officielle - ont été vendus entre 13 F le kilo et 19 F le kilo en 1989 sous les criées bigoudènes.

Cette stratégie donne des résultats convenables : les navires les plus performants réalisent plus de 1,3 million de francs de chiffre d'affaires annuel et près de 300 000 F de résultats d'exploitation, avant frais financiers, ce qui doit suffire à rentabiliser les navires d'occasion que les jeunes armateurs ont payés entre 800 000 F et 1 200 000 F. La

part par marin embarqué atteint un maximum de 132 000 F en 1989 ce qui est correct, compte tenu du peu de qualification exigé et de la masse de travail à fournir relativement faible, le chalut subissant peu d'avaries.

Les résultats des armements dirigés par des *patrons plus âgés* sont souvent moins bons : le chiffre d'affaires est voisin de 800 000 F, la part par marin embarqué n'atteint pas 90 000 F par an, et les résultats d'exploitation sont inférieurs à 180 000 F. Mais il s'agit de situations particulières : le bateau est payé, les marins embarqués sont souvent âgés et parfois retraités et dans ce cas, ils travaillent pour compléter leurs revenus.

Il y a quelques années, on pouvait penser que cette catégorie ne compterait bientôt plus que des armements en voie de cessation d'activité, avec des patrons désireux de travailler moins dur, à l'approche de la retraite.

L'adhésion récente de jeunes patrons, peut maintenant nous inciter à penser que ce mode de pêche est viable. Mais les navires sont vétustes et il faudra bientôt les renouveler et les P.M.E. ne permettront pas une augmentation de leur puissance, si bien que ces armateurs sont condamnés à suivre la même stratégie qui ne leur permet déjà que d'acquérir des navires d'occasion dont la rentabilisation risque d'être rendue difficile par une application plus stricte de la réglementation sur la taille marchande du merlu et l'augmentation probable des maillages réglementaires à 60 mm.

## **B - LES SPECIALISTES DES BORDURES ROCHEUSES ET DES CHENAUX**

Nous l'avons vu, dans la décennie 1960, les productions de merlu stagnent. Cela n'entraîne pas de bouleversement des méthodes de travail de la plupart des chalutiers côtiers bigoudens. Toutefois une minorité de patrons ne se satisfait plus des résultats obtenus grâce au mode de pêche traditionnel.

*Le développement du marché bigouden de la langoustine et l'amélioration des techniques de repérage vont favoriser l'apparition et la prospérité pendant quinze ans, d'une flottille côtière ayant une nouvelle stratégie.*

*Au début des années 1960, la langoustine qui n'était jusqu'alors qu'une espèce accessoire, capturée avec le merlu, devient la cible privilégiée de certains pêcheurs. Le tableau suivant nous montre l'évolution de la valeur du kilo de langoustine pendant les années 1960 :*

Prix moyen au kilo de la langoustine vivante en francs constants 1986,  
et tonnages débarqués au Guilvinec

Année	PMK (F 1986)	Tonnages (T)
1959	10,94	422
1960	14,50	530
1961	15,98	488
1962	23,08	428
1963	24,49	598
1964	20,88	640
1965	22,84	426
1966	23,12	599
1967	29,54	470
1968	29,93	669
1969	30,24	843

Tableau 9 - Source : Criée du Guilvinec

On observe une progression très importante de la valeur de la langoustine, qui n'est pas liée à une quelconque pénurie, car les tonnages débarqués entre 1959 et 1969 fluctuent sans incidence sur le prix moyen au kilo.

*Pour améliorer les rendements en langoustine, quelques patrons s'approchent des zones rocheuses. Ces parages, sous-exploités auparavant, et dont les fonds sont plus riches en pépite, sont moins prisés du merlu, mais beaucoup plus favorables au développement de la langoustine. Pendant la période 1960-1965, de nombreuses explorations sont entreprises. Les pêcheurs de Loctudy et de Lesconil étendent leur zone de travail, et au sud-est des Glénan en repérant les limites rocheuses du "banc de Vase", de la "Basse Don", de "Karreg Vrein", de "Providence". Au Guilvinec et à Saint-Guérolé les pêcheurs explorent les contours de "Karreg Saoz", du "Foulen", ou de "Bigorn".*

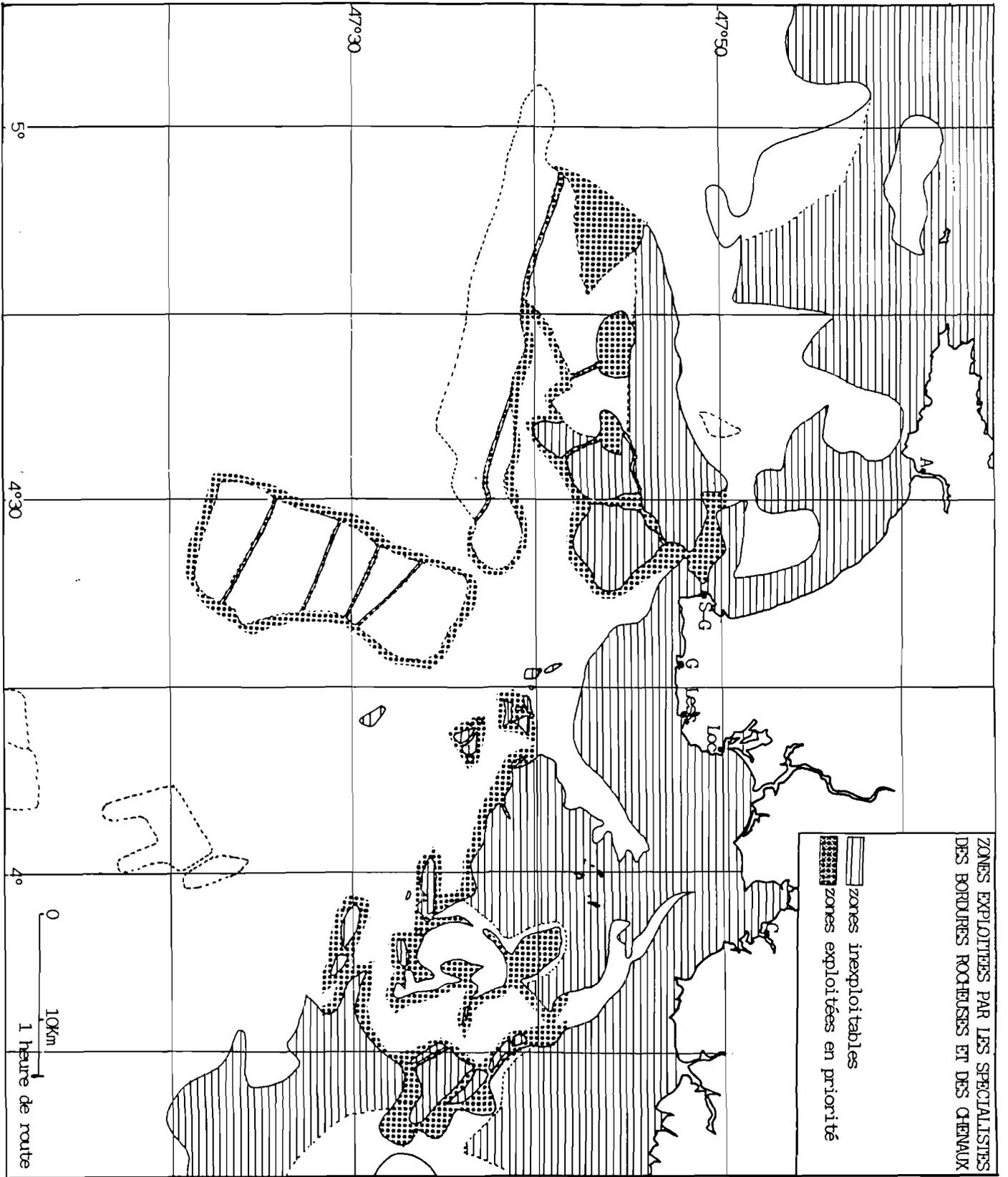


Figure : 123

CATEGORIE : SPECIALISTES DES BORDURES ROCHEUSES ET DES CHENAUX

nombre de navires en 1990 : 18

type de navire :

âge moyen : 23 ans  
\*2.12

longueur moyenne : 14.5 m  
\*0.33

puissance moyenne : 164 kw  
\*12.3

port d'origine : Saint-Guénolé : 0 Le Guilvinec : 5 Lesconil : 3 Loctudy : 10

équipage :

nombre de marins embarqués : 3

âge moyen des patrons : 48 ans

chalut:

chalut de type "PM" de 20 m environ

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	21.8	4.6	10.3	1.06	5.84
	*1.13	*0.42	*0.6	*0.2	*0.5
C/A total (1000F)	971	136	663	29	146
	100%	14%	68%	3%	15%
prix moyen au kilo (F)	28.39	19.6	43.9	18.36	16.77

temps de pêche annuel total: 1490 heures

durée moyenne des marées : 8 heures

bilan comptable :

(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 5 navires)

résultat d'exploitation (KF): 206  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF): 112

frais de matériel de pêche (KF): 49

\* écart type

figure : 124

Cette stratégie demande une grande habilité du patron. En vue des côtes, les amers fournissent un repérage précis, mais cette technique est difficile à mettre en oeuvre, et tous les commandants ne sont pas capables de s'en servir. Au large, le système Consol ne donne qu'une idée approximative de la position du navire, il est impossible de cartographier la zone. A proximité des secteurs à fonds durs, il arrive souvent que le chalut soit déchiré et les marins doivent être très qualifiés pour le réparer rapidement car, à l'époque, les chaluts sont encore tractés par le côté, les navires ne sont pas équipés d'enrouleurs, et la mise à l'eau d'un filet de remplacement demande beaucoup de temps. Pour éviter les avaries trop graves, seules les zones aux limites nettes (fig. 28, p. 96) sont exploitées. En cas d'erreur de localisation les panneaux de chalut viennent heurter la roche au fond, prévenant ainsi l'équipage avant que le filet ne soit trop endommagé. Les secteurs limitrophes d'autres zones réputées dangereuses pour le train de pêche ("Ar Vein", "Karreg Jean", la "Roche Nord") ne sont pas encore parcourus, car ces parages dont les fonds recèlent des chicots rocheux épars, des blocs disséminés, des cordons de galets, n'ont pas de frontières topographiques nettes barrant la route au train de pêche. Malgré la découverte de nouveaux lieux d'activité, la production bigoudène de langoustine subit de nombreux aléas. De 1959 à 1965, les tonnages débarqués au Guilvinec varient entre 422 et 640 T. Ces fluctuations incitent les pêcheurs à poursuivre leurs recherches pour garantir leurs chiffres d'affaires.

*L'acquisition vers 1965, d'appareils de repérage DECCA par des patrons de côtiers guilvinistes va permettre de poursuivre l'exploration de la zone. Les "Petits Trous", les chenaux à l'est des Glénan, l'"Economique" sont localisés et cartographiés précisément. Certains découvrent même des chenaux traversant "Ar Vein" et "Karreg Jean". L'exploitation de ces parages aux fonds plus tourmentés que ceux bordant les secteurs rocheux du nord du "Trou de l'Enfer" est facilitée par le remplacement du chanvre par le nylon pour le tissage des chaluts. Ce fil synthétique, imputrescible est plus solide et résiste mieux aux "croches".*

A partir du milieu des années 1970, une stratégie dérivée de ce mode de pêche apparaît, qui permet de réaliser de meilleurs chiffres d'affaires. Depuis 1975, un seul navire destiné à la pratique de cette pêche a été lancé. Quelques **Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux**, parmi les plus puissants, suivent cette évolution, mais beaucoup d'autres continuent à exploiter exclusivement leurs terri-

toires traditionnels de pêche. Leurs patrons se satisfont des résultats obtenus ; ils rechignent à s'aventurer dans des zones plus accidentées, dont l'exploitation exigerait des investissements supplémentaires en matériel, et parfois la remotorisation de leur navire. Cette catégorie compte aujourd'hui 18 unités, dont la stratégie n'a pas évolué depuis le début des années 1970.

Les moyennes d'âge élevées des navires et des patrons (fig. 120, p. 243) nous confortent dans l'idée que ce mode de travail est maintenant dépassé. Sa mise en oeuvre a pourtant l'avantage de ne poser aucun problème lié à l'exploitation du merlu immature, les rendements moyens, voisins de 5 kg par heure de pêche, sont nettement inférieurs à ceux des navires de la catégorie précédente.

La langoustine produite est de meilleure qualité que celle de leurs confrères **Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'est de "Karreg Jean"** - son prix atteint 43,90 F par kilo - et grâce à cette espèce chaque navire réalise près de 70 % de son chiffre d'affaires.

Cependant, les résultats réalisés (moins d'1 million de chiffre d'affaires par an) ne permettraient pas de rentabiliser une jeune entreprise. Les résultats d'exploitation, s'ils sont supérieurs à ceux des vieux armements de la catégorie précédente, sont inférieurs à ceux des entreprises nouvelles de ce groupe.

Toutefois, la part annuelle de chaque marin satisfaisante, et les frais de matériel relativement faibles, sont assez intéressants pour que ce mode de pêche serve encore d'activité de repli à des patrons âgés commandant des navires près de la réforme.

## **II - LES STRATEGIES DES ANNEES 1970**

Au cours de la période d'après-guerre, les armateurs côtiers ont dû surtout faire face à des contraintes techniques : le manque de fiabilité des moyens de repérage, la fragilité des chaluts ont influencé leurs stratégies. Les aléas de certaines productions sont compensés par la progression du prix moyen de la langoustine, et les coûts d'exploitation sont faibles.

*A partir du milieu des années 1970, les modes de pêche sont conçus pour s'adapter aux conditions économiques plus rigoureuses.*

Entre 1965 et 1980, on a observé une augmentation considérable des coûts de production sur les chalutiers bigoudens. La part moyenne du "poste carburant" sur les navires a passé en quinze ans d'environ 6 % à 20 % (estimation faite à partir de l'observation des bilans

comptables des chalutiers de l'Armement Bigouden), et entre 1973 et 1974, les dépenses en gaz oil sont multipliées par deux.

Pour répondre à cette contrainte économique nouvelle, une alternative s'offre aux pêcheurs. Pour diminuer la part relative des frais d'exploitation dans les chiffres d'affaires, *on peut faire en sorte que les coûts de production diminuent ou essayer de faire progresser les ventes brutes.*

A partir du début des années 1970, ces deux types de comportements se développent dans les ports bigoudens, favorisés par des progrès techniques importants.

#### **A - LES SPECIALISTES DU "PETIT BANC" ET DES "SABLES"**

Au début des années 1970, un nouveau régime d'aide favorise le lancement de navires : 85 % du montant des constructions peuvent être couverts par des prêts bonifiés et des subventions. La flottille côtière bigoudène s'agrandit ; mais 15 % des travaux doivent être autofinancés, si bien que certains entrepreneurs sont contraints de choisir des navires de moins de 13 m. Ainsi entre 1971 et 1973, 7 navires de ce type sont mis en service. Ils sont armés au chalutage ; saisonnièrement, la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc ou en Baie de Concarneau et la pêche au filet sont les autres techniques qu'ils pratiquent.

Cette stratégie est minoritairement suivie jusqu'en 1974. Mais, à partir de cette année, la hausse des frais d'exploitation et les coûts de construction des navires neufs poussent de plus en plus d'investisseurs à l'adopter. *Ils se soucient moins de la diminution éventuelle de la ressource que des conséquences immédiates de l'évolution récente des coûts de production.* Et au lieu de choisir une stratégie "souple" qui leur laisserait la possibilité de changer de zone ou de cible, si besoin était, ils optent pour un mode de pêche qui est le seul à pouvoir garantir la maîtrise des charges d'exploitation, en utilisant une faible force motrice et une main d'oeuvre restreinte. Quelques navires sont construits à cette époque, mais la plupart sont achetés d'occasion. Peu à peu, la pêche à la coquille Saint-Jacques est délaissée, la saison du chalutage s'allonge, jusqu'à effacer complètement les autres activités.

Les zones fréquentées sont les seules exploitables, compte tenu de la faible puissance motrice : il s'agit des parages proches, traditionnellement parcourus par les **Spécialistes du "Trou de l'Enfer"**

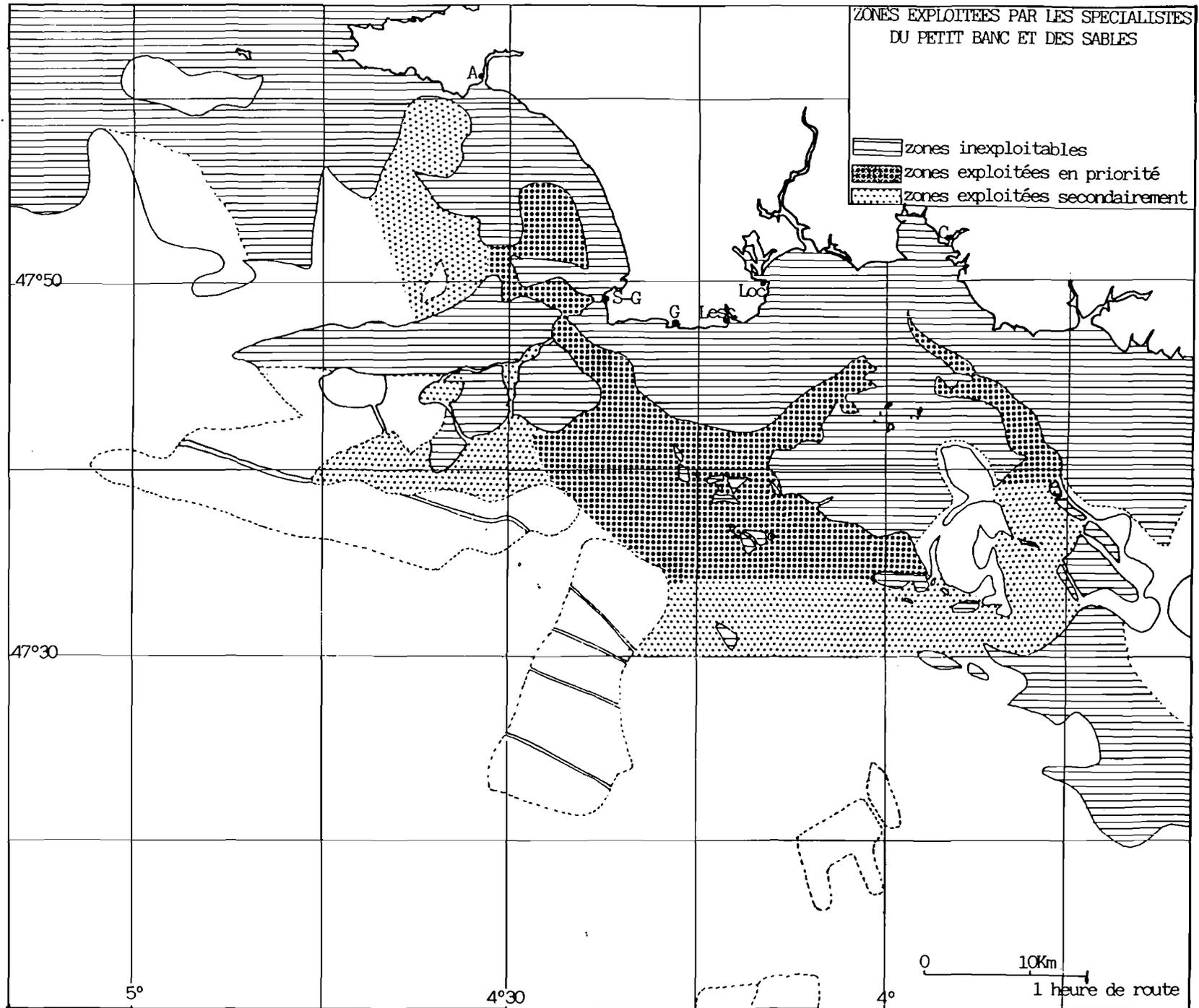


figure : 125

CATEGORIE : SPECIALISTES DU PETIT BANC ET DES SABLES

nombre de navires en 1990 : 31

type de navire :

âge moyen : 15 ans  
\*0.8

longueur moyenne : 11.2 m  
\*0.6

puissance moyenne : 122 kw  
\*10

port d'origine : Saint-Guénolé : 5 Le Guilvinec : 21 Lesconil : 1 Loctudy : 4

équipage :

nombre de marins embarqués : 2.1

âge moyen des patrons : 45 ans

chalut:

chalut unique de petite dimension

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	23	8.5	5	0.4	9.1
	*1.05	*0.5	*0.3	*0.1	*0.5
C/A total (1000F)	701	231	273	9.81	186
	100%	33%	39%	1.4%	26%
prix moyen au kilo (F)	21.46	18.8	38.09	-	13.1

temps de pêche annuel total: 1576 heures

durée moyenne des marées : 8 heures

bilan comptable :

(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 3 navires)

résultat d'exploitation (KF) : 93  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 105

frais de matériel de pêche (KF) : 34

\* écart type

figure : 126

**et de l'est de "Karreg Jean"**. Ce sont des secteurs sablo-vaseux, ou sableux, francs fréquentés depuis l'avant-guerre. Il n'y a pas "d'espèces-cibles" mais plutôt des "zones-cibles".

A la fin des années 1970, des progrès techniques favorisent encore le développement de cette stratégie. Le système de traction du train de pêche par l'arrière est adapté au chalutage côtier. Cette nouvelle technique, couplée à celle des enrouleurs facilite le "virage" du chalut, opération qui demandait le plus de main d'oeuvre auparavant. Dès lors, deux hommes suffisent amplement à assurer tout le travail à bord de ces petits navires. Les chiffres d'affaires sont faibles, mais le seul matelot est assuré d'être correctement payé, si bien que ces équipages comptent des marins souvent jeunes et généralement qualifiés. Cela permet aux armateurs de prendre quelques risques. En cas d'avarie, le matelot est assez compétent pour réparer le chalut. Cette prise de risque a conduit une minorité de patrons à faire installer deux enrouleurs sur leur navire. Un chalut est gardé en réserve pour remplacer le premier en cas de dommages importants.

Depuis le début des années 1970, cette catégorie n'a jamais cessé d'être renforcée par l'arrivée de nouveaux navires même si, depuis 1980, le nombre de constructions s'est nettement ralenti. Ces dernières années la plupart des chalutiers ont été achetés d'occasion, comme les navires de la catégorie des **Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'est de "Karreg Jean"** et pour les mêmes raisons. Les caractéristiques techniques des bateaux de ce groupe ont évolué. Il s'agit d'unités de moins de 13 m propulsées par des engins de moins de 130 kw.

Les chiffres d'affaires réalisés par ces navires sont faibles, comme prévu (environ 700 000 F par an). Les charges financières que supportent les entreprises sont très faibles (environ 600 000 F en 1989) ; pourtant les résultats d'exploitation sont insuffisants (moins de 100 000 F en 1989) ; ils ne constituent que 13 % des chiffres d'affaires. Il semble donc que cette stratégie n'atteigne plus l'objectif pour lequel elle avait été mise en oeuvre : la réduction maximum de la part des frais de production. De plus, les navires de cette catégorie réalisent une bonne part de leurs chiffres d'affaires grâce aux captures de merlu (33 %). Son prix moyen au kilo est le plus faible observé, ce qui atteste de la faible taille moyenne des individus capturés. Les navires qui suivent ce mode de pêche, ne semblent pas en situation favorable et on pourrait assister rapidement à un changement radical

d'activité de certains d'entre eux ; seuls les armements les plus performants, pourraient supporter le manque à gagner dû à une application plus rigoureuse de la réglementation sur la taille marchande du merlu. Certaines de ces entreprises pourraient se consacrer à la pêche à la langoustine au printemps, et armer au filet le reste de l'année, mais la plupart d'entre elles risquent de disparaître.

## **B - LES SPECIALISTES DES FONDS DURS**

Au début des années 1970, les effectifs de chalutiers côtiers augmentent. Toutes les catégories de navires bénéficient de cette évolution favorable, particulièrement celle où les armements et les équipages bénéficient des meilleurs revenus : celles des **Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux**. Entre 1970 et 1975, une quinzaine de chalutiers viennent rejoindre ce groupe. *Le principal souci des patrons est de stabiliser les rendements de langoustine*, qui ont une forte tendance à varier d'une année à l'autre. Ainsi entre 1970 et 1971, la production française de langoustine du Golfe de Gascogne est passée de 5 100 tonnes à 4 100 tonnes, pour remonter, en 1972, à 5 600 tonnes. Pour garantir un revenu élevé aux entreprises, il faut étendre les zones d'activité. On sait déjà que les parages d'"Ar Vein", de "Karreg Jean", ou de la "Roche Nord", sont exploitables par endroits. Le "Trou de 500" est, par exemple, fréquenté par quelques chalutiers depuis la fin des années 1960. L'extension des secteurs d'activité à l'intérieur de ces zones aux fonds tourmentés est entreprise dans la première moitié des années 1970, par les chalutiers récemment lancés. Ces unités, propulsées par des moteurs dont la puissance est supérieure à celle des navires plus anciens, éprouvent moins de difficultés à prospecter ces lieux. Lorsque le train de pêche atteint des fonds trop difficiles, le chalutier est freiné, mais le patron a la possibilité d'augmenter la vitesse pour faire décoller le chalut du fond. Toutefois, jusqu'au milieu des années 1970, ce travail reste très difficile : en cas de grosse avarie, la journée de pêche est compromise, car le système de traction par le côté interdit l'usage d'enrouleurs, sur lesquels sont aujourd'hui stockés les filets de réserve. De plus le système de repérage DECCA, utilisé à bord de ces navires est trop imprécis pour permettre l'exploitation rationnelle de ces fonds, si accidentés qu'il faut, pour y travailler, repérer sa position à 50 mètres près.

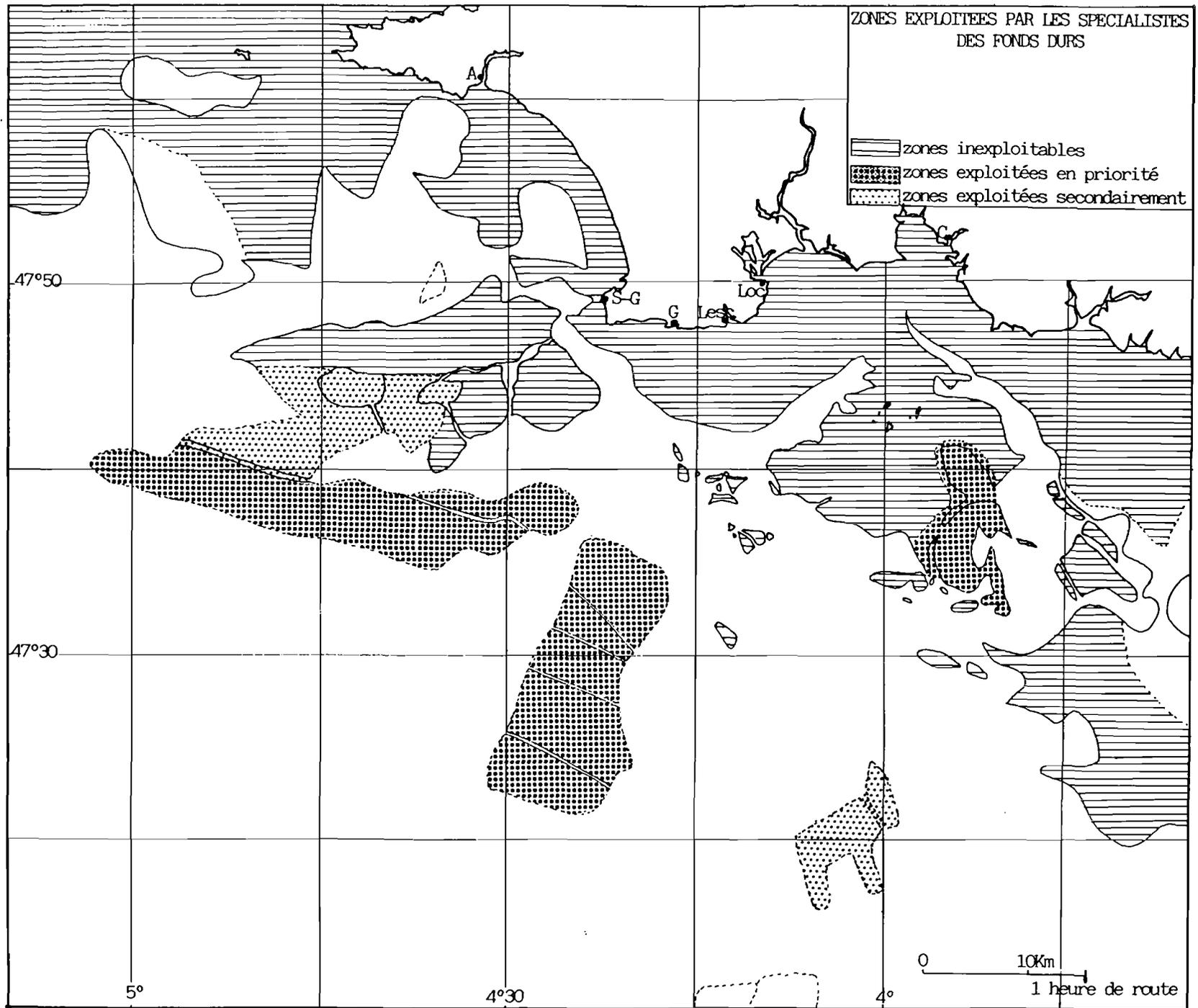


figure : 127

CATEGORIE : SPECIALISTES DES FONDS DURS

nombre de navires en 1990 : 15

type de navire :

âge moyen : 17 ans  
\*1.2

longueur moyenne : 15.09 m  
\*0.3

puissance moyenne : 190 kw  
\*7.41

port d'origine : Saint-Guénolé : Le Guilvinec : 6 Lesconil : 7 Loctudy : 2

équipage :

nombre de marins embarqués : 3.67

âge moyen des patrons : 43 ans  
\*2.09

chalut:

un seul type de chalut sur chaque navire (en 2 exemplaires) : un engin de petite dimension équipé de gros diabolos et d'un fort lest.

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	29 *1.5	4.3 *1	13 *0.4	5 *1	6.7 *0.3
C/A total (1000F)	1403	140	996	70	197
	100%	10%	71%	5%	14%
prix moyen au kilo (F)	31.4	21.4	48.9	19.5	18.8

temps de pêche annuel total:1560 heures

durée moyenne des marées : 9.5 heures

bilan comptable :

(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 3 navires)

résultat d'exploitation (KF) : 427  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 155

frais de matériel de pêche (KF) : 67

\* écart type

figure: 128

A partir de 1975, les navires les plus récents commencent à fréquenter systématiquement ces zones. La hausse des frais d'exploitation les incitent à pêcher plus, mais surtout, les productions annuelles de langoustine du Golfe chutent très sensiblement depuis 1974, où les tonnages français ont atteint le niveau record de 7 100 tonnes, jusqu'en 1979 où 4 700 tonnes seulement ont été mises à terre. Cette diminution doit être mise sur le compte d'une chute des rendements, car en 5 ans, l'effort est resté constant, comme le montre l'exemple des productions par jour de pêche des chalutiers de Lesconil (I.B.S. 1990, t2, p. 12). Les débarquements moyens quotidiens de langoustine à Lesconil pour 100 cv de force motrice était de 125 kg en 1974, et seulement de 80 kg en 1978.

*Pour les chalutiers côtiers, comme pour les hauturiers, les périodes de pénurie occasionnent des modifications de la stratégie.* Les patrons des navires récents, de la catégorie des **Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux**, dont les entreprises ne sont pas encore rentabilisées, ne peuvent pas se satisfaire des résultats obtenus sur les secteurs traditionnels de pêche. La recherche des rendements maximum les conduit à ne plus travailler que sur les fonds réputés très durs, ce qui entraîne peu à peu des modifications importantes du grément du chalut : le bourrelet est alourdi de chaînes et de diabolos, les ailes et les bras sont raccourcis. Cependant, malgré ces améliorations, les travaux de réparation entre chaque trait sont importants. Chaque trait dure deux heures au plus, car au-delà le chalut serait trop abîmé, et pourtant *de plus en plus de patrons doivent embarquer un matelot supplémentaire*, pour porter l'équipage à 4 hommes, comprenant souvent deux marins expérimentés, doués pour le ramendage, et un troisième, plus jeune, capable de réaliser des travaux de force.

L'arrivée de la technique de traction par l'arrière et des enrouleurs facilite la tâche des équipages qui peuvent garder un chalut en réserve. De plus, *les systèmes de repérage Toran et Rana*, commencent à être employés, *permettant une meilleure localisation des trafics*.

La composition des captures réalisées par les navires de cette catégorie est très comparable à celle des chalutiers **Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux**, car les biotopes exploités sont semblables. 70 % du chiffre d'affaires des navires de ces deux groupes sont fournis par les ventes de langoustine, mais, les rendements réalisés par les **Spécialistes des fonds durs** et la valeur de leur mar-

chandise sont nettement supérieurs (13 kg contre 10 kg - à 48,90 F contre 43,90 F) ; sans doute parce que leurs zones d'activité sont moins exploitées, la langoustine y prospère mieux. La densité de chalutiers sur les secteurs d'"Ar Vein" de "Karreg Jean", de "Menez Keï" est très inférieure à celle observée dans les bordures rocheuses et les chenaux.

La stratégie guidant les **Spécialistes des fonds durs**, semble leur réussir puisque les résultats d'exploitation atteignent 427 000 F (hors frais financiers), ce qui représente 30% du chiffre d'affaires. Les matelots sont payés de retour pour la charge de travail qui leur est demandée, puisque leur salaire annuel moyen est à peine moins élevé que celui des marins des **Côtiers à stratégie souple**, la catégorie la plus performante, étudiée plus loin. Mais cette stratégie ne permet de rentabiliser que des chalutiers d'occasion ou des navires neufs équipés le plus sommairement possible, car les remboursements annuels pour un chalutier de 15,5 m à pont couvert, armé de matériel électronique sophistiqué (ordinateur de bord, sondeur couleurs, Sydedis) dépassent 450 000 F.

#### C - **LES SPECIALISTES DE LA BAIE D'AUDIERNE et LES SPECIALISTES DES ZONES FRANCHES DU LARGE**

En plus d'un investissement technique minimum, la mise en oeuvre du mode de pêche des **Spécialistes des fonds durs** demande une compétence du patron et de l'équipage bien au-dessus de la moyenne. C'est pourquoi, sur les 77 navires lancés pendant les années 1970, 17 seulement suivent, aujourd'hui encore, l'une des stratégies d'exploitation des zones à fonds durs ; presque tous les autres sont des **Spécialistes du Petit Banc et des Sables** ou des **Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'Est de "Karreg Jean"**.

Mais la réaction aux chutes de rendement de langoustine et aux hausses des coûts d'exploitation de la fin des années 1970 a parfois été différente de celles des **Spécialistes des fonds durs** ou des **Spécialistes du Petit banc et des Sables**. A partir de 1975, pour assurer des chiffres d'affaires satisfaisants, de jeunes patrons ont recours à une nouvelle stratégie reposant sur trois facteurs complémentaires : *ils augmentent leur temps de pêche, exploitent des zones éloignées encore peu fréquentées par les côtiers, et améliorent la technique de pêche pour faire progresser les rendements.*

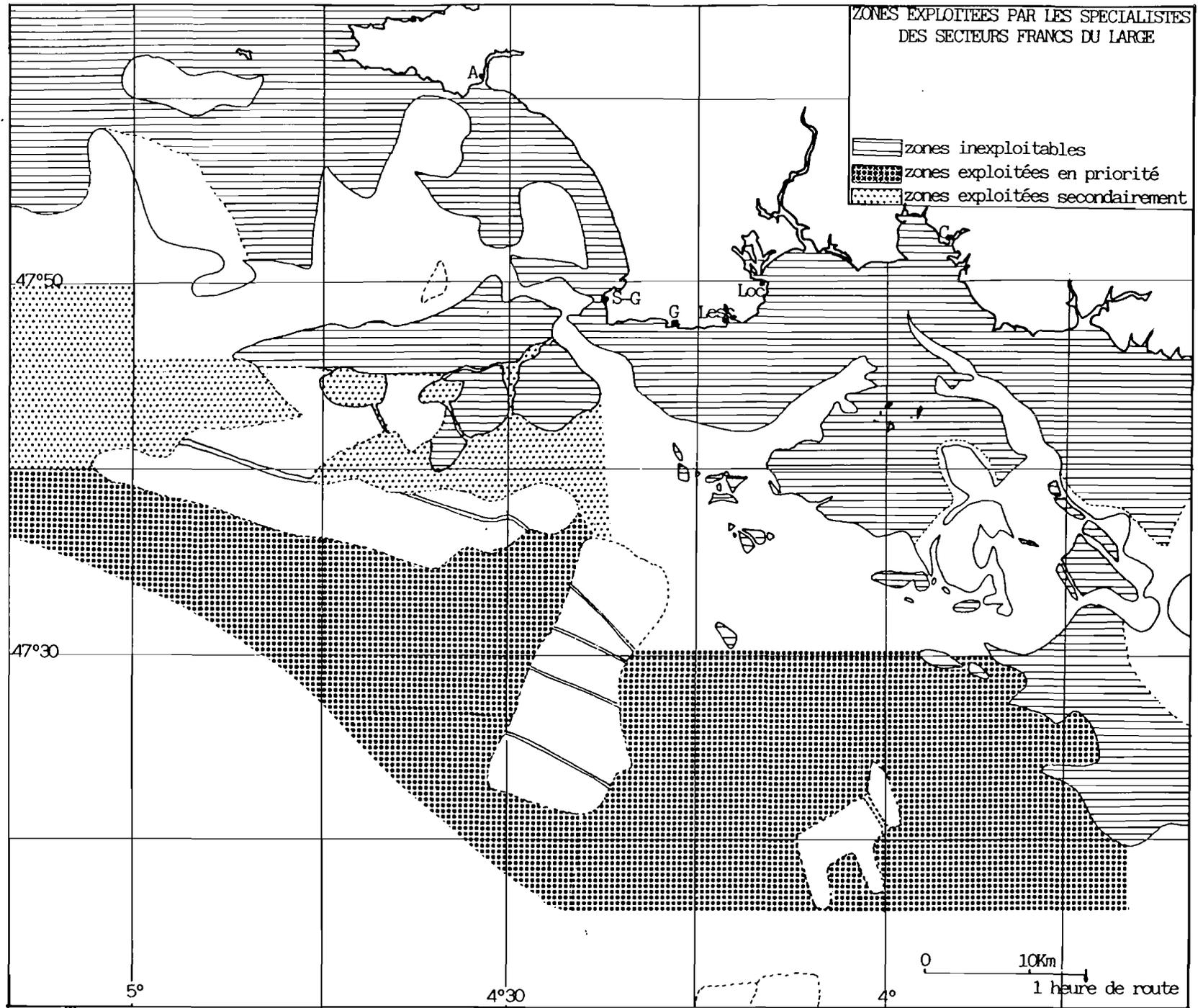


figure : 129

CATEGORIE : SPECIALISTES DES SECTEURS FRANCS DU LARGE

nombre de navires en 1990 : 12

type de navire :

âge moyen : 12 ans  
\*1.4

longueur moyenne : 15.98 m  
\*0.17

puissance moyenne : 253 kw  
\*16

port d'origine : Saint-Guénolé : 0 Le Guilvinec : 9 Lesconil : 0 Loctudy : 3

équipage :

nombre de marins embarqués : 4

âge moyen des patrons : 44 ans  
\*2

chalut:

chalut de grande dimension : de type "irlandais" ou "PM élargi"

un chalut de petite dimension est gardé en réserve sur les enrouleurs et parfois utilisé sur des fonds durs

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	34 *1.6	7.5 *0.73	5.7 *0.59	4.8 *0.48	16 *0.9
C/A total (1000F)	1485 100%	356 24%	490 33%	223 15%	416 28%
prix moyen au kilo (F)	22.1	23.3	41.7	22.9	12.81

temps de pêche annuel total : 2030 heures

durée moyenne des marées : 20 heures

bilan comptable :

(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 1 navire )

résultat d'exploitation (KF) : 223  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 113

frais de matériel de pêche (KF) : 43

\* écart type

figure : 130

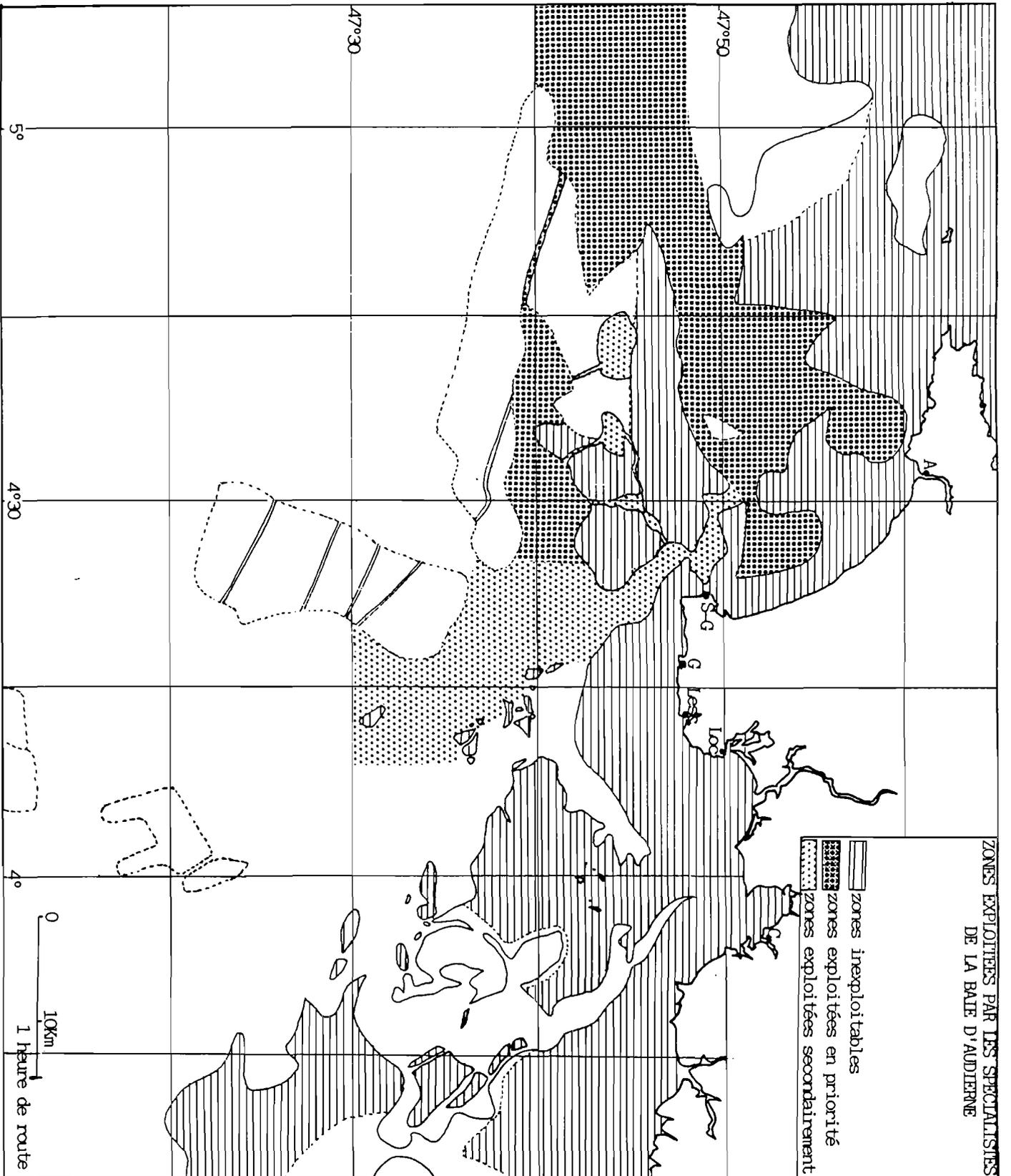


Figure : 131

CATEGORIE : SPECIALISTES DE LA BAIE D'AUDIERNE

nombre de navires en 1990 : 13

type de navire :

âge moyen : 15 ans  
\*1.9

longueur moyenne : 15.33 m

puissance moyenne : 252 kw  
\*13

port d'origine : Saint-Guénolé : 13 Le Guilvinec : 0 Lesconil : 0 Loctudy : 0

équipage :

nombre de marins embarqués : 3.43

âge moyen des patrons : 43 ans

chalut:

chalut "irlandais" de dimension supérieure à 40 m

production :  
1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	45.21	13.7	5.6	3.75	22.16
	*2.8	*0.9	*0.8	*0.7	*1
C/A total (1000F)	1107	343	365	93	306
	100%	31%	33%	8.4%	27.6%
prix moyen au kilo (F)	18.47	19.21	41.15	17.4	15.3

temps de pêche annuel total: 1422 heures

durée moyenne des marées : 11.5 heures

bilan comptable :  
(au 01/01/89)

(échantillon représentatif: 7 navires)

résultat d'exploitation(KF) : 284  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 127

frais de matériel de pêche (KF) : 59

\* écart type

figure : 132

Selon leur port d'origine, leur zone de travail et la nature de leur production varient, mais les options techniques et les objectifs financiers sont comparables.

La superficie exploitée par ces navires est grande : elle représente les 2/3 de la zone fréquentée par tous les chalutiers côtiers bigoudens. Seuls les secteurs à fonds durs ne sont exploités qu'exceptionnellement, lorsque la pêche est très mauvaise ailleurs. La grande mobilité des navires s'explique par la flexibilité des modes de pêche imposée par des changements fréquents de cibles. La baudroie, la langoustine, le merlu sont les principales espèces produites, successivement selon les saisons et les circonstances : 72 % du chiffre d'affaires des navires sont réalisés grâce à leur capture. Les 28 % restant sont le fruit des ventes de carrelet, de sole et de bar pêchés en Baie d'Audierne ; de cardine et de raie fleurie capturées ailleurs.

Les zones très favorables à la pêche de la langoustine, les "Petits Troues", l'Economique", le "Toul ar Ratig" ne sont fréquentés que lorsque des rendements importants ou des cours élevés garantissent de bons rapports aux armements : au printemps, en début d'été, ou juste avant des périodes de fête. *Le reste de l'année, la langoustine n'est qu'une prise accessoire de la pêche du merlu.*

Cette activité occupe les navires de ces deux groupes en fin d'été et en début d'automne et au début du printemps. Selon leur port d'attache, les chalutiers exploitent des zones différentes (fig. 129 et 131, pp. 264 et 266) : les pêcheurs de Saint-Guérolé ne descendent que rarement au sud de la latitude de 47°40', alors que leurs collègues de Loctudy, de Lesconil et du Guilvinec, exploitent essentiellement les parages situés au sud de cette ligne. Cela explique les différences observées dans la nature des débarquements respectifs de merlu des navires de ces deux groupes. Les rendements des **Spécialistes de la Baie d'Audierne** sont supérieurs à ceux des **Spécialistes des zones franches du large** (13,7 kg par heure pour les premiers, 7,5 kg pour les autres). Mais le prix moyen de leur marchandise est bien plus faible (19,21 F contre 23,3 F), leur secteur d'activité est une nurserie où l'on capture beaucoup de juvéniles ; à "Mez ar Vein" ou au sud-est de "Karreg Jean", on pêche plus de gros poissons.

*En hiver, la baudroie devient la cible privilégiée de ces navires.* Mais les meilleures zones de captures sont éloignées, situées au sud de "Karreg Jean", au "Poulailler", ou au sud de la "Roche Nord" ; comme la nuit est la meilleure période pour cette pêche et que la langoustine ne

constitue qu'une faible part des tonnages capturés - les navires utilisant des chaluts à poisson de 65 mm de maillage dans le cul - les marées ont une durée d'un jour et demi à trois jours.

La mise au point de ces stratégies de pêche, à la fin des années 1970, a été favorisée par l'apparition du chalutage par l'arrière. Ce nouveau système de traction autorise l'emploi de grands chaluts que seuls des enrouleurs peuvent permettre de "virer". Grâce à ces engins de grande envergure, utilisés sur des zones franches relativement pauvres, de bons rendements sont obtenus, et les résultats sont satisfaisants, compte tenu de la moyenne d'âge des navires (12 ans et 15 ans). La plupart de ces entreprises sont rentabilisées et les marins sont bien payés pour la masse de travail qui leur est demandée : les frais de matériel sont faibles ce qui montre que le chalut demande peu d'entretien. Cela s'explique par la faible part des coûts d'exploitation dans les chiffres d'affaires, particulièrement à bord des **Spécialistes de la Baie d'Audierne**, pour qui, les lieux d'activité principaux sont situés à proximité du port. Ces unités ont peu de route à faire pour se rendre sur zone, et lorsqu'ils vont exploiter des parages éloignés, ils y restent au moins 24 heures sans rentrer. Les frais de gaz oil sont ainsi limités, si bien que, malgré des chiffres d'affaires assez faibles, la part de chaque marin et les résultats des entreprises sont satisfaisants.

Toutefois, il semble que les chalutiers les plus récents de ces catégories, connaissent des difficultés : 3 d'entre eux au moins ont été vendus en 1990. Cela s'explique par les impératifs techniques imposés pour la mise en oeuvre de ces modes de pêche. L'extension des zones d'activité aux secteurs semi-hauturiers et l'allongement des marées n'ont été possibles qu'au prix de l'augmentation de la taille moyenne des navires, qui atteint près de 16 m. Une telle unité vaut près de 4 millions de francs, et les remboursements annuels d'emprunts atteignent 500 000 F, somme bien supérieure à celle des résultats d'exploitation (hors frais financiers) observés dans les comptes d'exploitation des armements de "l'échantillon OBEMAR". Deux des trois navires vendus en 1990, poursuivent leur carrière, en ayant adopté le comportement des **Côtiers à stratégie souple**, qui semble mieux à même d'assurer leur rentabilité.

### III - LES STRATEGIES DES ANNEES 1980

Les difficultés rencontrées par quelques **Spécialistes des zones franches du large** et **Spécialistes de la Baie d'Audierne**, sont les indices d'une aggravation des conditions de rentabilisation des chalutiers côtiers neufs. Il s'agit sans doute de la principale raison pour laquelle 41 navires seulement ont été lancés depuis 1980, et 20 depuis 1985. Aussi, la majorité des armateurs de ces nouvelles unités a-t-elle choisi de suivre de nouvelles stratégies. Et, pour la première fois depuis la naissance de la flottille côtière bigoudène, parmi ces patrons, *plus nombreux sont ceux qui ont opté pour un mode de pêche basé essentiellement sur l'exploitation de zones à fonds durs* (fig. 120, p. 243) Les autres fréquentent des secteurs francs situés hors de portée de la plupart des côtiers, sur le "Plateau Bigouden", là où travaillaient il y a encore 20 ans, les gros chalutiers guilvinistes (fig. 80, p. 176). Seule la durée des campagnes qu'ils effectuent peuvent permettre de distinguer leur mode de pêche de celui des petits chalutiers hauturiers.

#### A - LES COTIERS A COMPORTEMENT HAUTURIER

L'évolution des stratégies qui a conduit les chalutiers côtiers à fréquenter les zones hauturières du "Plateau Bigouden" (les "Têtes de Roche", "Carnac", le "Trou Cailloux"), s'insère naturellement dans leur processus d'exploitation. Depuis le début de l'activité chalutière bretonne, elles n'ont jamais été laissées au repos. Exploitées d'abord par les chalutiers lorientais, puis par les plus grosses unités bigoudènes, elles sont aujourd'hui, le lieu de pêche principal d'une flottille vieillissante de petits hauturiers, à laquelle tend à succéder le groupe des **Côtiers à comportement hauturier**. On assiste, en 30 ans, à un ajustement des outils de production (navires et équipages) aux conditions économiques et biologiques d'exploitation, chaque nouvel occupant ayant un seuil de rentabilité inférieur au précédent. Ainsi, les navires de ce groupe sont plus petits que les hauturiers **Spécialistes du Plateau Bigouden** qui y travaillent encore (1 m de moins), moins puissants (de 40 kw), et leurs équipages comportent un homme de moins. Ces unités se trouvent parfois en compétition avec des palangriers et des chalutiers espagnols de plus de 25 m, armés par des équipages de 10 hommes ou plus. Leurs cibles et leurs méthodes sont différentes, mais surtout, leurs conditions de rentabilisation sont moins

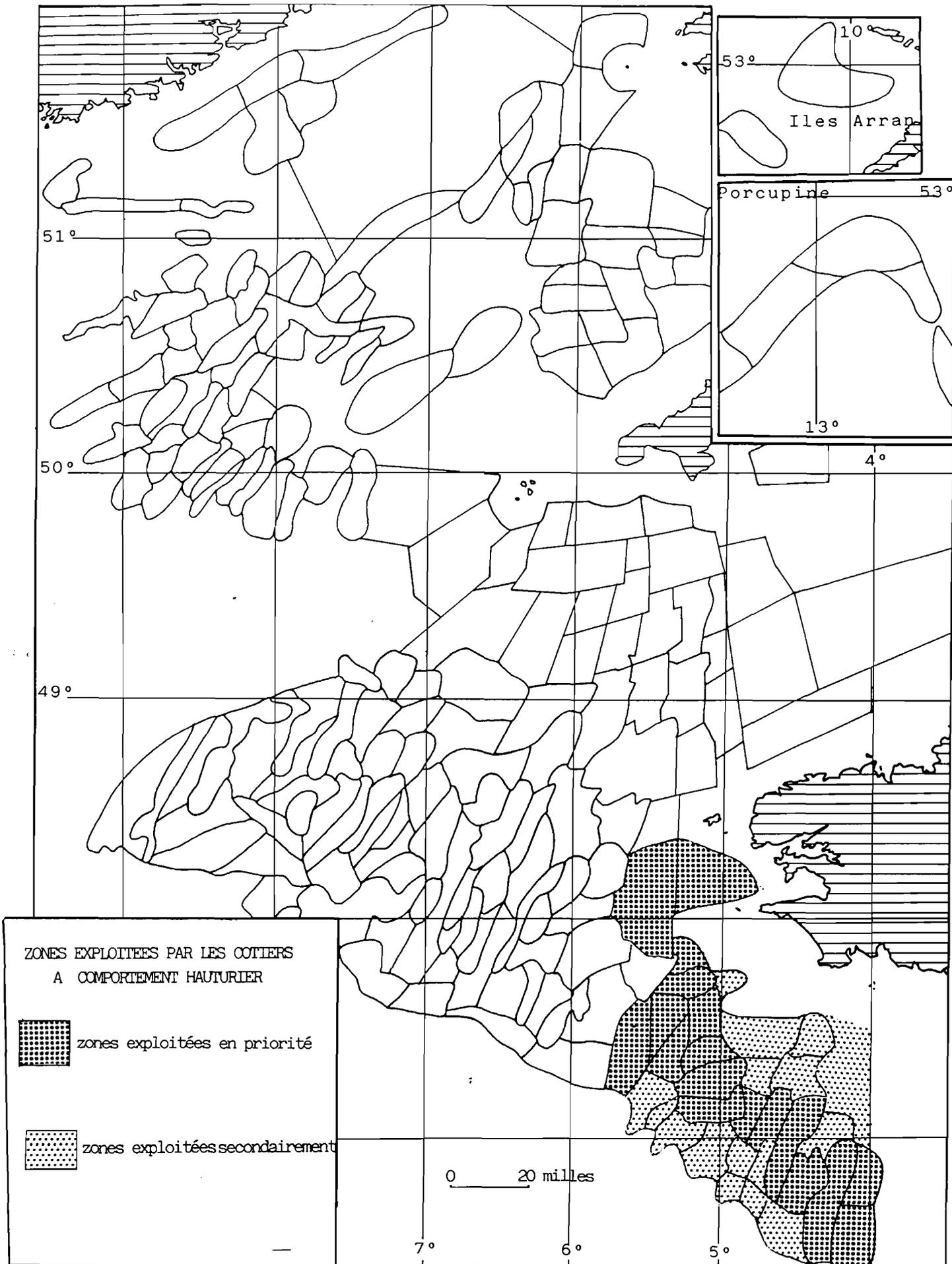


figure 133

CATEGORIE :COTIERS A COMPORTEMENT HAUTURIER

nombre de navires en 1990 : 9

type de navire :âge moyen : 6 ans  
\*1longueur moyenne : 15.62 m  
\*0.2puissance moyenne : 255 kw  
\*20

port d'origine : Saint-Guénolé : 0 Le Guilvinec : 2 Lesconil : 5 Loctudy : 2

équipage :

nombre de marins embarqués : 4

âge moyen des patrons : 31 ans

chalut:

chalut de grande dimension (supérieure à 30m ). Des chaluts jumeaux de 16m sont utilisés sur l'un des navires. Des chaluts à langoustine de petite dimension sont embarqués et utilisés épisodiquement.

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	37	2	0.6	13	21
	*2.8	*0.5	*0.3	*1.7	*0.6
C/A total (1000F)	1643	90	49	805	699
	100%	5%	3%	49%	42%
prix moyen au kilo (F)	15.41	19.86	40.63	23.2	18.01

temps de pêche annuel total: 2938 heures

durée moyenne des marées : 65 heures

bilan comptable :

(échantillon représentatif: 3 navires)

(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF): 167  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF): 107

frais de matériel de pêche (KF): 97

\* écart type

figure : 134

rigoureuses : il semble, par exemple, que les marins espagnols se contentent de salaires bien inférieurs à ceux de leurs collègues bigoudens.

Malgré des frais de production inférieurs de 25 % à ceux des petits hauturiers, les résultats de ces côtiers sont très mauvais, surtout pour les unités en cours de rentabilisation (167 000 F hors frais financiers) et les équipages sont très mal payés, pour le travail qu'ils fournissent et la durée des marées (107 000 F par homme et par an). Plusieurs paramètres expliquent cette situation :

- D'abord ces entreprises doivent subir une contrainte qui n'entrave pas les armements hauturiers. La réglementation englobe ces navires dans la catégorie administrative des "Côtiers" ; *cela leur interdit des sorties supérieures à 96 heures*. Les navettes fréquentes entre les lieux de pêche et les ports, rendent impossible un effort suffisant pour réaliser un chiffre d'affaires correct. Ils effectuent en moyenne 45 campagnes dans l'année, tandis que les hauturiers qui exploitent les mêmes parages ne sortent que 26 fois par an. Leur temps de pêche a été inférieur de 800 heures à celui des **Spécialistes du Plateau Bigouden**. Cela représente un manque à gagner moyen de 450 000 F. Et si leur marchandise, glacée moins longtemps est de meilleure qualité, elle ne se vend qu'à peine 1,7 F plus cher au kilo.

- De plus, *les rendements en baudroie, l'espèce-cible, sont insuffisants* : ils atteignent 13 kg par heure de pêche, soit près de 6 kg de moins que ceux réalisés par les chalutiers hauturiers dans les mêmes zones. L'usage de chaluts jumeaux devrait permettre de faire progresser les tonnages. L'une de ces unités a déjà embarqué des engins de ce type (ses rendements en baudroie ont atteint 19 kg par heure en 1990) ; d'autres pourraient suivre cet exemple.

L'amélioration des rendements en baudroie passe surtout par l'exploitation des accores du plateau continental, situés au sud. Mais cette extension de leur secteur d'activité est très compromise par l'effet de la restriction de temps de sortie. Les parages des accores, qui s'étendent jusqu'au sud du Golfe de Gascogne ne peuvent pas être exploités lors de campagnes de 4 jours.

Déjà, quelques patrons n'hésitent plus à enfreindre les règles imposées par les Affaires Maritimes, au risque de se faire verbaliser, en

effectuant des marées de 8 jours. Mais ce comportement illicite ne peut pas constituer un moyen durable pour rentabiliser ces armements. Leur survie passe sans doute par une diversification de leurs activités, à la manière des **côtiers à stratégie souple** et un retour à l'exploitation des zones langoustinières, qui n'occupe aujourd'hui cette flottille que quelques jours par an.

### **B - LES COTIERS A STRATEGIE SOUPLE**

Ce groupe comprend 23 chalutiers, dont la plupart (17) ont moins de dix ans. Il s'agit donc d'armements en cours de rentabilisation, et la stratégie qu'ils suivent, semble aujourd'hui la meilleure pour assurer leur bonne gestion. La majorité des 37 patrons de navires de plus de 13 m lancés depuis 1980, l'ont choisie. Elle repose sur une grande flexibilité de comportement, les chalutiers parcourant selon les saisons, les heures ou les opportunités, les fonds durs ou francs. *Tous les secteurs de la zone exploitée par les côtiers bigoudens sont, un jour ou l'autre, susceptibles d'être fréquentés (fig. 135, p.275). La mise au point de cette stratégie est donc l'aboutissement de l'évolution des modes de pêche des côtiers en Pays Bigouden.*

Selon les cibles, les armateurs adoptent le comportement des **Spécialistes de la Baie d'Audierne**, des **Spécialistes des zones franches du large**, ou des **Côtiers à comportement hauturier**. Mais, *les trois quarts du temps de pêche annuel sont consacrés à l'exploitation des zones à fonds durs, riches en langoustine.* La stratégie de ces chalutiers est alors comparable à celle des **Spécialistes des fonds durs**.

Ce travail nécessite l'emploi de chaluts de petite dimension, spécialement équipés de diabolos, de chaînes, et d'une "grille" à l'entrée, barrant le passage aux roches arrachées au fond. Deux engins de ce type sont embarqués pour éviter les temps morts causés par les réparations entre chaque trait. En plus des zones traditionnelles des **Spécialistes des fonds durs**, ces unités exploitent de nouveaux secteurs, au nord du "Trou Profond" (fig. 135, p. 275) qui n'étaient pas fréquentés, il y a 10 ans. La puissance motrice des **Côtiers à stratégie souple**, très nettement supérieure à celle des **Spécialistes des fonds durs** (de 70 kw), leur permet l'accès à ces parages encore plus tourmentés que ceux du sud du "Trou de l'Enfer". Les prospections en cours dans ces terrains accidentés sont interdites à des navires dont la force motrice est inférieure à 200 kw. Mais, une fois découverts, les chenaux qui les sillonnent leur sont accessibles, et aujourd'hui, des

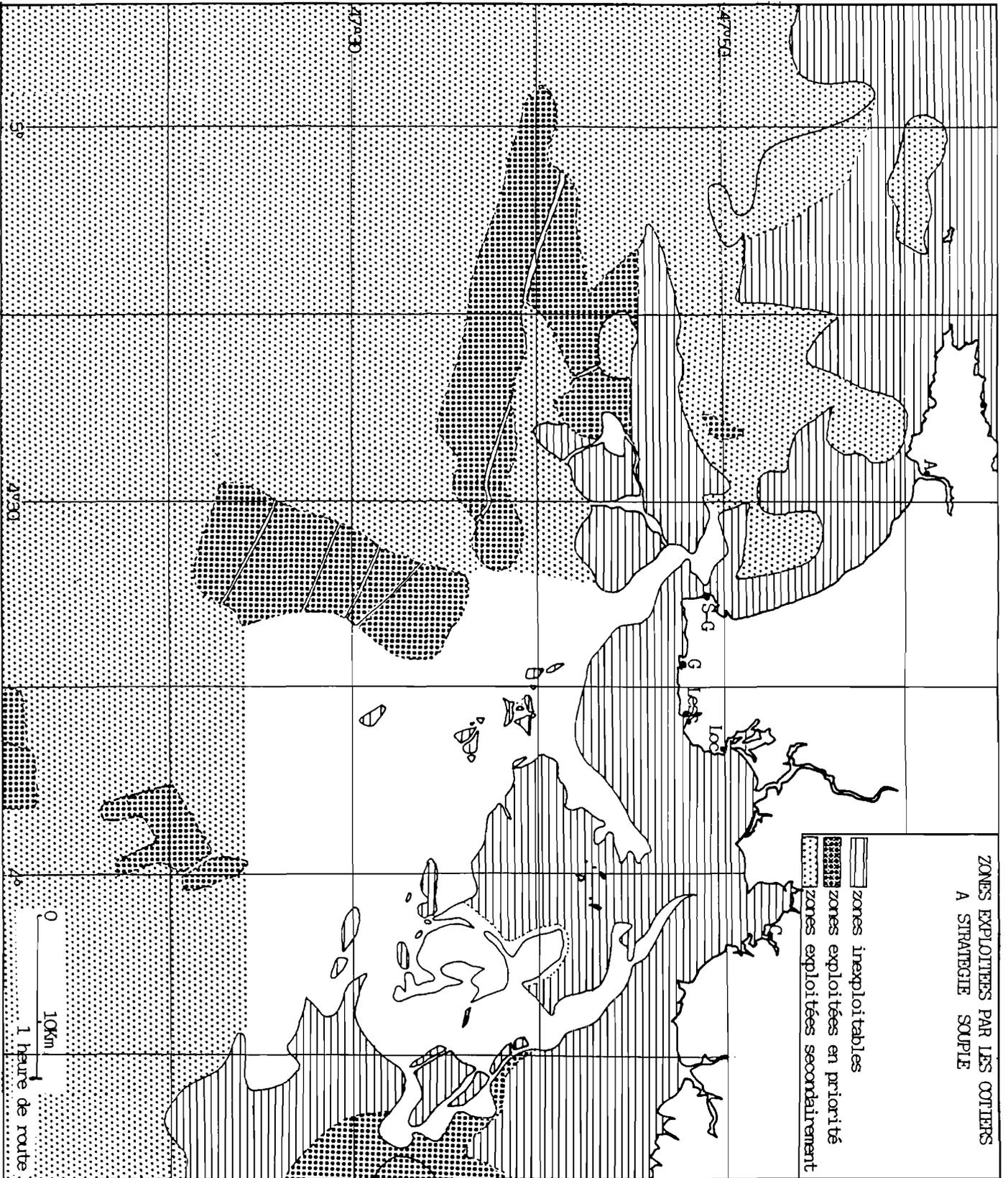


Figure : 135

CATEGORIE : COTIERS A STRATEGIE SOUPLE

nombre de navires en 1990 : 23

type de navire :âge moyen : 6 ans  
\*1.5longueur moyenne : 15.6 m  
\*0.1puissance moyenne : 260 kw  
\*11

port d'origine : Saint-Guénolé : 8 Le Guilvinec : 3 Lesconil : 7 Loctudy : 5

équipage :

nombre de marins embarqués : 4.14

âge moyen des patrons : 39 ans  
\*2chalut:

4 types de chaluts différents sont embarqués sur ces navires:

-des chaluts à langoustine de petite dimension très lourdement lestés existants en 2 exemplaires sur les enrouleurs

-un chalut à poisson de type "irlandais" de plus de 40m

-un chalut de type "canadien" pour les fonds très durs (pêche de la langouste avant Noël, sur environ 10 navires)

-chalut pélagique sur 2 navires

production :

1990

	total	merl	lang	baud	div
tonnage/heure(Kg)	47	5	9.9	7.7	24.37
	*3.7	*0.5	*0.7	*2.1	*1.6
C/A total (1000F)	1967	172	872	345	578
	100%	9%	44%	18%	29%
prix moyen au kilo (F)	23.2	23	45.5	23.37	12.67

temps de pêche annuel total: 1917 heures

durée moyenne des marées : 17 heures

bilan comptable :

(échantillon représentatif: 7 navires)

(au 01/01/89)

résultat d'exploitation (KF) : 467  
(hors frais financiers)

part annuelle de chaque marin (KF) : 172

frais de matériel de pêche (KF) : 162

\* écart type figure : 136

**Spécialistes des fonds durs** viennent épisodiquement exploiter le nord du "Trou profond". Les zones langoustinières de la "Pointe de 12" et de "Cayenne", sont exclusivement fréquentées par des navires à stratégie souple. Ces secteurs, situés à plus de 4 heures de route, sont hors de portée des navires qui effectuent des campagnes de moins de 18 heures. Elles sont aussi inaccessibles pour les chalutiers qui ne travaillent que sur des secteurs francs.

*Lorsque la pêche de la langoustine est mauvaise, les **Côtiers à stratégie souple** doivent être capables de changer de cible* en cours de journée. A cet effet, un chalut de grande dimension est gardé en réserve sur le troisième enrouleur qui équipe la plupart de ces navires. Ils exploitent alors des zones franches, le milieu du "Trou de l'Enfer" ou "Mez ar Vein", pour *leurs ressources en merlu*. Deux chalutiers de ce groupe sont équipés de chaluts semi-pélagiques, à quatre faces, plus performants que les engins de type "irlandais" pour cette pêche.

Ceux-ci sont gardés en réserve pour servir en hiver, lorsque les rendements en langoustine et en merlu diminuent. Les navires vont alors exploiter les zones du "Plateau Bigouden", effectuant des marées de deux ou trois jours. Ils ciblent la baudroie comme les **Côtiers à comportement hauturier**.

Quelques jours par an, les patrons de cette flottille décident de se rendre en Baie d'Audierne, au vu des pêches réalisées par les spécialistes de cette zone. Ils y traquent le bar ou le pageot rose.

Enfin, depuis un an, une dizaine de navires se sont équipés de chaluts "canadiens" de type "cascadeur". Ces engins très particuliers, sans ailes inférieures, équipés d'énormes diabolos, et tractés grâce à un grément à fourches, sont spécialement étudiés pour pêcher dans des zones rocheuses, assédimentaires. Ils sont employés à l'est du "Toul Marie-Louise" et dans les parages du "Cafarnao". Lors de ces campagnes, entre 40 et 80 kg de langouste sont pêchés par chaque navire. Mais l'exploitation chalutière de ces zones ne peut pas être systématique, car elles sont les lieux de travail privilégiés de fileyeurs locaux, dont l'activité est compromise par le passage des chaluts, et qui réclament l'interdiction de cette pratique. De plus, le stock ciblé est particulièrement fragile et il ne supporterait pas une exploitation excessive. La pêche à la langouste n'a encore occupé ces chalutiers qu'une dizaine de jours avant Noël en 1990.

La diversité des activités de ces armements a pour conséquence une *grande variété des espèces produites*. Comme pour tous les **Spécialistes des fonds durs**, la langoustine a une part prépondérante

dans les chiffres d'affaires ; elle rapporte 872 000 F aux entreprises, mais la production d'aucune espèce ne dépasse 20 % des tonnages débarqués.

*La flexibilité des comportements de pêche demande de gros investissements financiers et humains.* Les armements de ce groupe consacrent, par exemple, au matériel de pêche un budget supérieur de 40 % à 80 % à ceux observés sur les comptes d'exploitation des autres côtiers. Les frais de carburant de 185 000 F en 1989 sont les plus élevés de la flottille.

*Les équipages comptent jusqu'à 5 hommes* pour répondre à la forte masse de travail demandée sur les trains de pêche, et au tri des captures. Les patrons doivent être très compétents pour être capables de suivre tous les modes de pêche pratiqués dans la région. Mais les salaires versés aux pêcheurs embarqués sur ces côtiers sont les seuls comparables à ceux obtenus par les marins des chalutiers hauturiers performants, et seules ces entreprises réussissent des résultats moyens, supérieurs ou égaux aux frais financiers voisins de 450 000 F par an, auxquels doivent faire face des armements en cours de rentabilisation.

## **CONCLUSION DE LA 5ème PARTIE**

Pour mieux comprendre l'évolution de la pêche côtière, il faut tenir compte de celle de la flotte hauturière qui a connu un fort renouvellement dans les années 1980. Les jeunes marins désireux de devenir patrons ont été plus nombreux à se tourner vers le chalutage hauturier, car les salaires y étaient plus élevés et la réussite de leurs aînés les incitait à suivre leur exemple. Ainsi, 35 % seulement des patrons de côtiers ont moins de 40 ans et selon l'attrait des spécialités hauturières portuaires, la situation varie : à Loctudy, où pendant la dernière décennie la stratégie des **Spécialistes des parages de la Cornouailles** a attiré beaucoup de jeunes patrons, ce pourcentage tombe à 30 % alors qu'il est de 52 % à Saint-Guénolé où les stratégies langoustinières hauturières sont pratiqués par des patrons âgés.

Mais ce sont surtout les difficultés à rentabiliser les entreprises qui expliquent le vieillissement de la flottille côtière.

Chaque stratégie est adaptée aux conditions particulières qui ont présidé à sa mise au point : les armateurs n'ont pas le choix, leur mode de pêche leur est imposé par les contingences biologiques, économi-

ques ou techniques et il n'évolue qu'en fonction de nouvelles contraintes. Les deux types de comportement que l'on pouvait distinguer au début des années 1960 ont été peu à peu modifiés, et aujourd'hui, on compte huit groupes de chalutiers côtiers pratiquant, chacun, une stratégie particulière.

L'ensemble de la zone bigoudène est maintenant exploité au maximum de son potentiel ; on ne peut donc pas espérer que les captures augmenteront grâce à l'exploration de nouvelles zones et on ne peut concevoir d'augmenter les rendements en améliorant encore les performances des navires : les **Côtiers à stratégie souple** emploient déjà un matériel très sophistiqué pour le repérage et le train de pêche.

On peut donc avoir quelques inquiétudes quant aux capacités de réaction de ces armements à de nouvelles contraintes dont l'apparition est probable. L'augmentation des maillages des chaluts à langoustine de 55 mm à 60 mm, voire 70 mm et l'application de la réglementation sur la taille marchande du merlu condamneraient beaucoup des navires de moins de 13 m et gêneraient les **Spécialistes de la Baie d'Audierne** et les **Spécialistes du "trou de l'Enfer" et de l'Est de "Karreg Jean"** qui réalisent une bonne part de leurs chiffres d'affaires grâce aux ventes d'immatures de merlu.

Il est question également d'interdire aux bateaux d'embarquer plusieurs types de chaluts. Cette mesure qui vise à contrôler l'effort des navires en Mer du Nord, entraverait la démarche des **Côtiers à stratégie souple** qui constituent la part la plus dynamique de la flottille bigoudène, et dont le comportement ne met en danger aucun stock.

La flottille côtière bigoudène subit un vieillissement progressif provoqué par le niveau élevé des contraintes imposées aux armements, et par l'établissement des P.M.E. Il est à craindre que l'instauration de nouvelles règles n'accélère cette évolution.

## CONCLUSION

Au terme de cette étude, c'est sur les capacités de changement de stratégie des flottilles chalutières bigoudènes qu'il faut conclure.

Il y a trente ans, il y avait deux modes de pêche que j'ai appelés les **Chalutiers Polyvalents** pour les hauturiers et les **Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'Est de "Karreg Jean"** pour les côtiers ; aujourd'hui, on observe 18 spécialités différentes dans le Quartier Maritime du Guilvinec.

Quelle que soit l'époque, la mise en oeuvre d'une stratégie est toujours liée à l'apparition de contraintes économiques dues à des baisses du niveau habituel des captures ou à une augmentation des charges d'exploitation, le but étant d'assurer aux armements qui l'ont élaborée de meilleures conditions de rentabilisation. Cette mutation dont la manifestation la plus spectaculaire est le changement de zone de pêche se fait toujours dans le sens d'une augmentation des difficultés d'exploitation : on travaille dans des zones plus lointaines comme la Petite Sole ou Porcupine, plus tourmentées comme les parages d'Ouessant ou d'"Ar Vein", moins protégées comme la Mer Celtique en hiver pour les hauturiers, et les zones externes de la "Grande Vasière" pour les côtiers. En compensation les résultats doivent être très supérieurs à ceux que l'on obtenait avant.

Le plus souvent ce changement de zone s'accompagne de modifications techniques pour adapter le matériel aux nouveaux lieux de pêche ou aux nouvelles espèces ciblées : ainsi l'exploitation des parages d'Ouessant a été réalisée, étape par étape, par un chalutier guilviniste entre 1971 et 1975. Les premières campagnes avaient révélé la nature particulièrement tourmentée des fonds et leur grande richesse. Leur exploitation systématique trop difficile avec des moyens classiques, n'a pas été envisagée avant la diminution des captures dans les secteurs traditionnels en 1973. Dès lors, les moyens techniques pour accéder à ces parages ont été recherchés : un navire suffisamment puissant a été acheté et plus tard, un chalut adapté aux fonds accidentés a été mis au point.

Dans ce cas la nécessité économique a provoqué le déclenchement d'un processus lent de mise au point d'une stratégie, comprenant des investissements financiers et des recherches difficiles exigeant de l'équipage une grande maîtrise.

Parfois ces bouleversements stratégiques, rendus impératifs par l'apparition subite de nouvelles contraintes, doivent s'opérer sans l'amélioration du train de pêche, de la force motrice du navire ou des capacités de l'équipage. Dans ce cas, l'évolution se fait au détriment des conditions de travail, ou au mépris de la réglementation et, bien souvent, elle conduit à l'échec.

C'est le cas des **Côtiers à comportement hauturier**. Leur stratégie, adoptée au début des années 1980, est très comparable à celle des hauturiers **Spécialistes du Plateau Bigouden** mise au point dans les années 1960. Elle se base sur l'exploitation des ressources en baudroie qui ont atteint, à cette période, un niveau record, grâce à des moyens bien définis, sur des zones parfaitement connues.

Lorsque, pendant la deuxième moitié des années 1980, les rendements ont fléchi, il a fallu augmenter l'effort de pêche. Mais aucune modification technique n'a accompagné cette modification stratégique qui s'est traduite par l'allongement illicite des marées.

L'intensification de l'effort compense en partie le manque à gagner consécutif à la baisse des rendements, mais elle ne permet pas de procurer des salaires corrects aux équipages ni d'assurer la rentabilisation des entreprises. Selon les stratégies qu'ils suivent, les armements ont des capacités variables d'adaptation aux contraintes qu'ils subissent. Nous avons vu que, par exemple, les **Chalutiers Polyvalents** et les **Langoustiniers sans spécialité** ont des résultats insuffisants, mais que cela n'entraîne pas de modification de leurs habitudes. Les capacités techniques de ces entreprises ne permettent pas de changements stratégiques importants, mais ce sont surtout leurs caractéristiques humaines qui freinent toute évolution : la plupart des patrons qui pratiquent les stratégies anciennes sont en fin de carrière et donc peu enclins à se lancer dans des expériences hasardeuses et l'adoption d'un de ces modes de pêche par un jeune armateur est révélatrice de son manque de dynamisme ou de compétence, car à chaque génération correspondent des stratégies particulières ; plus elles sont récentes, plus elles sont difficiles à mettre en oeuvre et plus elles demandent de connaissances ; mais aussi, plus elles rapportent. Le caractère particulier de ces patrons rend difficile la prise en charge de difficultés apparues après leur installation.

Au contraire, les commandants qui ont entrepris des recherches récentes pour mettre au point de nouvelles stratégies réagissent mieux aux contraintes. La grande souplesse de comportement qui a permis l'exploration de nouveaux secteurs témoignent de cette aptitude naturelle. Cette capacité à s'adapter à de nouvelles contraintes est un paramètre essentiel qui doit être pris en compte dans la mise en oeuvre des politiques d'aménagement des pêches chalutières. Or, jusqu'à maintenant, les mesures d'encadrement de ce secteur d'activité ont toujours conduit à la restriction de la liberté d'action des armements. L'instauration d'entraves sans mesures d'accompagnement a montré ses limites : elle a les mêmes conséquences qu'une baisse brutale du niveau des captures et seuls les éléments les plus dynamiques peuvent s'adapter. Les autres sont condamnés à disparaître, s'ils n'enfreignent pas la loi. Ainsi continue-t-on à débarquer du merlu "hors-taille" malgré les menaces de l'Administration. Les stratégies qui guident les navires qui le font, datent de l'immédiate après-guerre, quand on pouvait pêcher sans entrave et que le merlu était abondant. Depuis, peu d'aménagements ont été apportés ; et si des côtiers continuent de travailler à peu près de la même façon malgré la baisse des rendements, c'est qu'ils sont incapables de pratiquer un mode de pêche plus récent et plus performant. L'interdiction effective de la pêche du petit merlu condamnera beaucoup d'entre eux, s'il n'y a pas de mesures d'accompagnement.

Peut-être faudrait-il proposer les aménagements techniques que les patrons, par manque de dynamisme ou par manque de moyens, n'ont jamais faits, pour leur permettre d'affronter les difficultés consécutives aux mutations stratégiques imposées.

Cet encadrement passerait par la désignation de nouvelles cibles et des moyens techniques permettant de les exploiter.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Anonyme, 1945-1989 "Monographies des pêches maritimes"  
Affaires Maritimes - Le Guilvinec
- Biseau A. et Gondeaux E., 1988 "Apport des méthodes d'ordination en  
typologie des flottilles"  
journal du CIEM n° 44, 1988  
pages 286-296
- Boiteux-Colin F., 1988 "La langoustine princesse de l'Europe"  
France-Pêche n° 328, avril 1988 -  
pages 39-45
- Boiteux-Colin F., 1991 "Lieux de pêche : le poids de l'histoire"  
Le Marin n°2298, 26 juillet 1991  
pages 30 - 31
- Brabant J.C., et Nédellec C., 1988 "Les chaluts"  
Conception - construction - mise en oeuvre  
IFREMER - Brest - 204 pages
- Charuau A., 1989 (sous la direction) "La dynamique des pêches côtières du  
Pays Bigouden"  
IFREMER Lorient 85 pages
- Charuau A., 1991(sous la direction) "Compte-rendu de l'activité du laboratoire -  
Ressources Halieutiques - de Lorient en 1989"  
IFREMER Lorient - 116 pages
- Chaussade J., et Corlay J.P. 1988 "Atlas des pêches et cultures marines  
en France"  
G.P. Reclus. Montpellier - 104 pages
- Chatain R., 1984 "G.V. : Histoire d'un quartier maritime"  
Mouezh Ar Vro - Plomeur - 143 pages
- Comité Local des Pêches Maritimes  
du Guilvinec, 1978 "Impact d'une éventuelle modification  
de la réglementation européenne en  
matière de maillage sur le secteur  
de production"  
C.L.P.M. - Le Guilvinec - 212 pages
- Commission "Histoire" de "Skol Vreizh",  
1973 "L'Etat breton de 1341 à 1532 et les  
Pays Celtes au Moyen Age"  
Skol Vreizh - Morlaix - 240 pages
- Commission "Histoire" de "Skol Vreizh",  
1978 "Histoire de la Bretagne et des Pays  
Celtes de 1932 à 1789"  
Skol Vreizh - Morlaix - 231 pages
- Dardignac J., 1988 "Les pêcheries du Golfe de Gascogne -  
Bilan des connaissances"  
Rapports scientifiques et techniques  
de l'IFREMER n° 9  
IFREMER Brest - 204 pages
- Debeauvais R., 1978 "Analyse économique de la flotte  
bigoudène"  
C.E.A.S.M. Paris - 110 pages

- Delande P. 1991 "Suspense sur les mesures techniques"  
Le Marin n° 2284, 19 avril 1991, page 14
- Giraudineau L. 1986 "Le panneau W : un panaché de V et  
d'incurvé  
Les Cahiers de la Pêche n° 6 ,  
Janvier 1986, page 4-6
- Goybet C., 1991 "Conseil des Ministres à Luxembourg :  
l'Europe bleue encore dans la vague"  
Le Marin n° 2284, 19 avril 1991, page 14
- Guéguen J., 1988 "Les quotas : qui décide quoi"  
Equinoxe n° 19, février-mars 1988,  
pages 4-9
- Info. Bretagne. Services, 1990 "La Marché Européen de la Langoustine"  
F.I.O.M. - Paris - 2 tomes - 690 pages
- Laurec A., Biseau A., Charuau A., 1989 "Modélisation des interactions techniques"  
I.C.E.S. - M.S.M. - Symp./A3  
IFREMER Brest - 34 pages
- Meuriot E., 1987 "La flotte de pêche française de 1945 à 1983 -  
politiques et réalités - "  
IFREMER - Brest - 170 pages
- Mollat M., 1987 (sous la direction) "Histoire des Pêches Maritimes en France"  
Bibliothèque historique Privat - Paris -  
407 pages
- Pichon J., 1987 "Stratégie d'exploitation des zones de pêche  
d'un chalutier du Guilvinec"  
Mémoire de Maîtrise de Géographie  
Université de Bretagne Occidentale -  
124 pages
- Pichon J., et Piriou N., 1988 "Stratégie d'exploitation des zones de pêche  
d'un chalutier hauturier du Guilvinec"  
Norols n° 139 - page 66-72
- Pichon J., 1988 "Stratégie d'exploitation des zones de pêche  
des côtiers du Guilvinec"  
Mémoire de D.E.A. de Géographie  
Université de Bretagne Occidentale - 56 pages
- Pichon J., 1989 "Utilisation des carnets de bord pour l'étude  
des stratégies de pêche des chalutiers hautu-  
riers bigoudens"  
Symposium : "La recherche face à la pêche  
artisanale" - Actes du Symposium  
Orstom - IFREMER - Montpellier - t2,  
pages 737-748
- Pichon J., 1989 "Les Bigoudens dévoilent leur carte"  
Le Marin n° 2195, 4 août 1989, pages 20-21
- Pichon J., 1990 "Pêcheurs bigoudens : comportements de  
pêche et choix stratégiques"  
La Pêche maritime n° 1346, octobre 1990,  
pages 582-587

- Pichon J. , et Charuau A., 1991 "Evolution de la stratégie des langoustiniers côtiers bigoudens entre 1930 et 1990. Approche d'une gestion de l'espace et l'impact de la réglementation communautaire"  
I.C.E.S. CM./K : 49  
C.I.E.M. - La Rochelle - 12 pages
- Pinot J.P., 1969 "Mer Celtique"  
Encyclopedia Universalis T IV - pages 36-38
- Pinot J.P., 1974 "Le Précontinent Breton, entre Penmarch, Belle Ile et l'escarpement continental, étude géomorphologique"  
Impram, Lannion, 256 pages
- Piriou N., 1988 "Cours de D.E.A."  
Université de Bretagne Occidentale - 36 pages
- Rass T.S., et Carré F., 1980 "Les pêches Maritimes : complexe bio-géographique de production et provinces halieutiques"  
Rev. Trav. Pêches Marit. - n° 44, pages 89-117
- Vauclare C., et Chever M., 1985 "Les Pêches maritimes en Pays Bigouden, Matériaux pour une contribution à l'histoire socio-économique des pêches"  
IFREMER - C.E.A.S.M., Paris, 151 pages.

## TABLE DES FIGURES

			Page
Figure	1	Zones des captures françaises d'espèces benthiques et démersales en Atlantique du nord-est en 1989	3
Figure	2	Carte de localisation des quatre ports de chalutage bigoudens	4
Figure	3	Caractéristiques techniques des flottilles bigoudènes en 1990	9
Figure	4	Zones fréquentées par les navires bigoudens en 1988	12
Figure	5	Part dans la production totale du Quartier et prix moyen au kilo en francs constants 1986 des 15 principales espèces en 1970, 1980 et 1989	14
Figure	6	Spécialités portuaires en 1989	15
Figure	7	Port du Guilvinec en 1988	27
Figure	8	Port de Loctudy en 1988	27
Figure	9	Port de Saint-Guérolé en 1988	28
Figure	10	Port de Lesconil en 1988	28
Figure	11	Situation des flottilles chalutières des principaux ports bigoudens en 1960, 1970, 1980 et 1988	33
Figure	12	Stratégie 1	50
Figure	13	Stratégie 2	51
Figure	14	Stratégie 3	52
Figure	15	Stratégie 4	53
Figure	16	Stratégie 5	54
Figure	17	Stratégie 6	55
Figure	18	Stratégie 7	56
Figure	19	Stratégie 8	57
Figure	20	Stratégie 9	58
Figure	21	Stratégie 10	59
Figure	22	Schéma de classification par l'ACP	64
Figure	23	Graphe de l'ACP : double projection des navires et des variables dans I - II	66
Figure	24	Les zones de pêche des chalutiers hauturiers bigoudens	88
Figure	25	Bathymétrie des zones exploitées par les hauturiers bigoudens	89
Figure	26	Nature des fonds exploités par les hauturiers bigoudens	91

Figure	27	Conséquences de la nature des fonds sur les difficultés d'exploitation des zones de pêche des chalutiers hauturiers bigoudens	93
Figure	28	Zones de pêche des chalutiers côtiers bigoudens	96
Figure	29	Zones des captures françaises de lieu noir en Atlantique en 1989	99
Figure	30	Zones des captures françaises de baudroie en Atlantique en 1989	100
Figure	31	Zones des captures françaises de raie fleurie en Atlantique en 1989	101
Figure	32	Zones des captures françaises de sole en Atlantique en 1989	102
Figure	33	Zones des captures françaises de merlu en Atlantique en 1989	103
Figure	34	Zones des captures françaises de morue dans les eaux communautaires de l'Atlantique en 1989	104
Figure	35	Zones des captures françaises de langoustine en Atlantique en 1989	105
Figure	36	Zone des captures françaises de cardine en Atlantique en 1989	106
Figure	37	Zones fréquentées par les navires douarnenistes en 1988	108
Figure	38	Zones fréquentées par les navires de Saint-Guénolé en 1988	109
Figure	39	Zones fréquentées par les navires guilvinistes en 1988	110
Figure	40	Zones fréquentées par les navires lesconillois en 1988	111
Figure	41	Zones fréquentées par les navires loctudistes en 1988	112
Figure	42	Zones fréquentées par les navires concarnois en 1988	113
Figure	43	Zones fréquentées par les navires lorientais en 1988	114
Figure	44	Zones fréquentées par les navires sablais en 1988	115
Figure	45	Position d'un chalut en pêche	117
Figure	46	Pièces constitutives d'un chalut de fond à 2 faces	117
Figure	47	Deux types de chaluts utilisés par des chalutiers côtiers bigoudens	123
Figure	48	Deux types de chaluts à langoustine embarqués sur des chalutiers hauturiers bigoudens	124
Figure	49	Chaluts utilisés dans la zone "Ouest-Bretagne" par des chalutiers hauturiers poissonniers bigoudens	128

Figure	50	Chaluts utilisés par des chalutiers poissonniers hauturiers bigoudens en secteurs francs	129
Figure	51	Deux types de chaluts à poisson utilisés sur les fonds durs par des chalutiers hauturiers bigoudens	131
Figure	52	Situation des navires le 11/10	141
Figure	53	Situation des navires le 12/10	141
Figure	54	Situation des navires le 13/10	141
Figure	55	Situation des navires le 14/10	141
Figure	56	Situation des navires le 15/10	144
Figure	57	Situation des navires le 16/10	144
Figure	58	Situation des navires le 17/10	144
Figure	59	Situation des navires le 18/10	144
Figure	60	Situation des navires le 19/10	146
Figure	61	Situation des navires le 20/10	146
Figure	62	Situation des navires le 21/10	146
Figure	63	Situation des navires le 22/10	146
Figure	64	Trajet de l' <b>Avel A Benn</b> en pêche le 13/10/90	148
Figure	65	Evolutions comparées des cours à Saint-Guénolé, Loctudy et Le Guilvinec de la langoustine entre 1973 et 1989	153
Figure	66	Evolutions comparées des cours à Saint-Guénolé, Loctudy et Le Guilvinec de la baudroie entre 1973 et 1989	153
Figure	67	Zones exploitées par un <b>chalutier polyvalent</b> en 1971	155
Figure	68	Zones exploitées par un <b>chalutier polyvalent</b> en 1976	157
Figure	69	Nombre de coups de vent hivernaux en Mer Celtique de 1959 à 1986	158
Figure	70	Zones exploitées par un <b>chalutier polyvalent</b> en 1978	160
Figure	71	Evolution des captures françaises de langoustine du "Nord" entre 1960 et 1988	161
Figure	72	Evolution de la part des navires de Saint-Guénolé, Loctudy, du Guilvinec, dans la production nationale de langoustine du "Nord" entre 1970 et 1988	161
Figure	73	Zones exploitées par un <b>chalutier polyvalent</b> en 1982	163
Figure	74	Zones exploitées par un <b>spécialiste des accores du Golfe de Gascogne</b> en 1989	165

Figure	75	Zones exploitées par un <b>chalutier polyvalent</b> en 1972	167
Figure	76	Zones exploitées par un <b>chalutier polyvalent</b> en 1976	169
Figure	77	Zones exploitées par un <b>spécialiste des parages de la Cornouailles</b> en 1982	171
Figure	78	Evolution des prix à la consommation en région parisienne de 1980 à 1989 de la baudroie, de la langoustine et du poisson frais	172
Figure	79	Zones exploitées par un <b>spécialiste des parages de la Cornouailles</b> en 1988	174
Figure	80	Zones exploitées par un chalutier de l'Armement Guilviniste en 1972	176
Figure	81	Zones exploitées par un chalutier poissonnier de 18 m en 1970	178
Figure	82	Années de lancement des navires poissonniers bigoudens de moins de 18 m et évolution des C.A. et des frais de carburant des chalutiers de l'Armement Bigouden" depuis 1965	179
Figure	83	Années de lancement des navires poissonniers bigoudens de 18 m à 20 m et évolution des C.A. et des frais de carburant des chalutiers de l'Armement Bigouden" depuis 1965	179
Figure	84	Années de lancement des navires poissonniers bigoudens de plus de 20 m et évolution des C.A. et des frais de carburant des chalutiers de l'Armement Bigouden" depuis 1965	179
Figure	85	Zones exploitées par un <b>spécialiste du Plateau Bigouden</b> en 1978	181
Figure	86	Zones exploitées par un <b>spécialiste du Plateau Bigouden</b> en 1988	182
Figure	87	Zones exploitées par un <b>spécialiste des parages d'Ouessant</b> en 1973	186
Figure	88	1974 (zones exploitées par le premier <b>spécialiste des parages d'Ouessant</b> )	187
Figure	89	1975 (zones exploitées par le premier <b>spécialiste des parages d'Ouessant</b> )	187
Figure	90	Zones exploitées par un <b>spécialiste des parages d'Ouessant</b> en 1980	189
Figure	91	Zones exploitées par un <b>spécialiste des parages d'Ouessant</b> en 1986	190
Figure	92	Zones exploitées par un <b>spécialiste des bancs de l'Ouest-Bretagne</b> de 24 m en 1986	193
Figure	93	Zones exploitées par un <b>spécialiste des bancs de l'Ouest-Bretagne</b> de 21 m en 1986	194

Figure	94	Zones exploitées par un futur <b>spécialiste des accores de la Petite Sole</b> en 1984	197
Figure	95	Chiffres d'affaires et tonnages par jour de mer de 1984 à 1989 d'un navire pionnier des parages de la Petite Sole	198
Figure	96	Zones exploitées par un futur <b>spécialiste des accores de la Petite Sole</b> en 1986	200
Figure	97	Zones exploitées par un <b>spécialiste des accores de la Petite Sole</b> en 1988	201
Figure	98	Zones exploitées par un <b>langoustinier sans spécialité</b> en 1960	204
Figure	99	Zones exploitées par un <b>langoustinier sans spécialité</b> en 1965	206
Figure	100	Exploitation bimestrielle des zones langoustinières de Mer Celtique par un chalutier de Loctudy et un chalutier de Saint-Guénolé en 1966	208
Figure	101	Zones exploitées par un <b>langoustinier sans spécialité</b> en 1971	210
Figure	102	Zones exploitées par un <b>langoustinier sans spécialité</b> en 1985	211
Figure	103	Zones exploitées par un <b>langoustinier spécialiste des fonds durs</b> en 1974	213
Figure	104	Zones exploitées par un <b>langoustinier spécialiste des fonds durs</b> en 1982	215
Figure	105	Zones exploitées par un <b>langoustinier spécialiste des fonds durs</b> en 1984	216
Figure	106	Zones exploitées par un <b>langoustinier spécialiste des fonds durs</b> en 1987	217
Figure	107	Zones exploitées par un <b>langoustinier spécialiste des zones franches</b> en 1986	220
Figure	108	<b>Chalutiers polyvalents</b> (fiche)	223
Figure	109	<b>Langoustiniers sans spécialité</b> (fiche)	224
Figure	110	<b>Spécialistes du Plateau Bigouden</b> (fiche)	226
Figure	111	<b>Spécialistes des accores du Golfe de Gascogne</b> (fiche)	227
Figure	112	<b>Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne</b> (fiche)	229
Figure	113	<b>Spécialistes des parages de la Cornouailles</b> (fiche)	230
Figure	114	<b>Spécialistes des parages d'Ouessant</b> (fiche)	233
Figure	115	<b>Langoustiniers Spécialistes des fonds durs</b> (fiche)	234
Figure	116	<b>Langoustiniers Spécialistes des zones franches</b> (fiche)	236
Figure	117	<b>Spécialistes des accores de la Petite Sole</b> (fiche)	237

Figure	118	Evolution des chiffres d'affaires par catégorie de navires de 1984 à 1989	239
Figure	119	Schéma du développement des stratégies hauturières	240
Figure	120	Pyramides des âges des chalutiers côtiers bigoudens et de leurs patrons selon les stratégies pratiquées en 1990	243
Figure	121	Zones exploitées par les <b>Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'est de "Karreg Jean"</b>	245
Figure	122	<b>Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'est de "Karreg Jean"</b> (fiche)	246
Figure	123	Zones exploitées par les <b>Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux</b>	251
Figure	124	<b>Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux</b> (fiche)	252
Figure	125	Zones exploitées par les <b>Spécialistes du "Petit Banc" et des "Sables"</b>	256
Figure	126	<b>Spécialistes du "Petit Banc" et des "Sables"</b> (fiche)	257
Figure	127	Zones exploitées par les <b>Spécialistes des fonds durs</b>	260
Figure	128	<b>Spécialistes des fonds durs</b> (fiche)	261
Figure	129	Zones exploitées par les <b>Spécialistes des secteurs francs du large</b>	264
Figure	130	<b>Spécialistes des secteurs francs du large</b> (fiche)	265
Figure	131	Zones exploitées par les <b>Spécialistes de la Baie d'Audierne</b>	265
Figure	132	<b>Spécialistes de la Baie d'Audierne</b> (fiche)	267
Figure	133	Zones exploitées par les <b>Côtiers à comportement hauturier</b>	271
Figure	134	<b>Côtiers à comportement hauturier</b> (fiche)	272
Figure	135	Zones exploitées par les <b>Côtiers à stratégie souple</b>	275
Figure	136	<b>Côtiers à stratégie souple</b> (fiche)	276

## LISTE DES TABLEAUX

			Page
Tableau	1	Cours des espèces débarquées au Guilvinec en 1924 et 1934 (en francs constants 1986)	23
Tableau	2	Etat des stocks des principales espèces pêchées par les Bigoudens	38
Tableau	3	Extrait du "Log Book" d'un chalutier hauturier du Guilvinec	48
Tableau	4	Bilan d'une marée d'un chalutier hauturier	137
Tableau	5	Effectifs minimum par type de navires	138
Tableau	6	Résultats financiers d'un chalutier polyvalent entre septembre et novembre 1972	166
Tableau	7	Situation des prix en francs constants 1986 de quatre espèces sous la criée du Guilvinec en 1967 et 1973	184
Tableau	8	Résultats financiers d'un chalutier de l'"Armement Guilviniste" entre janvier et mars 1972	185
Tableau	9	Prix moyens au kilo de la langoustine vivante en francs constants (1986), et tonnages débarqués au Guilvinec entre 1959 et 1969	250

## TABLE DES MATIERES

	Page
INTRODUCTION	1
<b>1ère PARTIE :</b>	
<b>PRESENTATION DE LA PECHE BIGOUDENE</b>	<b>6</b>
I - LES FLOTTILLES ET LES PRODUCTIONS	7
A - Les flottilles	7
1 - Les canots	7
2 - Les côtiers	8
3 - Les hauturiers	10
B - L'espace halieutique des pêcheurs bigoudens	11
C - Les productions	11
II - QUATRE PORTS CONCURRENTS ET COMPLEMENTAIRES	16
A - Evolution des techniques de pêche	16
1 - L'héritage de l'activité sardinière	16
2 - L'arrivée du chalut à panneaux	21
3 - Naissance des flottilles hauturières	25
B - Le développement des infrastructures portuaires	26
1 - La création des ports de pêche bigoudens	26
2 - L'adaptation des infrastructures aux besoins de la flottille	30
III - L'ENCADREMENT DES FLOTTILLES	32
A - Influence du régime d'aide sur la composition des flottilles	32
1 - Jusqu'en 1960	32
2 - A partir de 1961	32
3 - En 1971	34
4 - Dans les années 1980	34
B - Influence des politiques de préservation des ressources sur l'évolution de la flottille	35
C - L'état des ressources	37
CONCLUSION DE LA 1ère PARTIE	41

<b>2ème PARTIE :</b>	
<b>METHODOLOGIE</b>	42
I - ETUDES PRELIMINAIRES	44
A - Stratégie d'exploitation des zones de pêche d'un chalutier hauturier du Guilvinec (Pichon, 1987)	44
B - Stratégie d'exploitation des zones de pêche des chalutiers côtiers du Guilvinec (Pichon, 1988)	45
II - TYPOLOGIE DES STRATEGIES DES FLOTTILLES	46
III - LES INFORMATIONS CONCERNANT LES ZONES DE PECHE	47
A - Les livres de bord européens	48
1 - Les renseignements émanant des livres de bord européens et leur utilisation	48
2 - Limite de cette source de renseignement	60
B - Vérification de la typologie des chalutiers hauturiers	61
1 - Présentation de la méthode de vérification	61
2 - Interprétation des résultats	65
C - Les livres de bord personnels des patrons	70
1 - Présentation	70
2 - Le traitement des données	73
a) Réalisation de la carte de localisation des zones de pêche hauturière	73
b) Les zones de pêche fréquentées par les navires de chaque classe	75
D - Les enquêtes	77
1 - La cartographie des zones côtières	78
2 - Moyens d'analyse des modes de pêche côtiers	79
IV - LES INFORMATIONS CONCERNANT LES ENTRE- PRISES ET LES PRODUCTIONS	80
A - Les données techniques et humaines	80
1 - Les données techniques	80
2 - Les données humaines	81
B - Les productions	81
C - Le bilan comptable des entreprises	82
CONCLUSION DE LA 2ème PARTIE : LES FINALITES DE L'ETUDE	84

**3ème PARTIE :****L'ESPACE HALIEUTIQUE****(présentation et techniques d'exploitation)**

	86
INTRODUCTION	87
I - PRESENTATION DES ZONES HAUTURIERES ET COTIERES	87
A - Présentation topographique et géomorphologique de la zone exploitée par les hauturiers bigoudens	87
1 - Présentation géographique	87
2 - Présentation topographique	89
3 - Description géomorphologique	90
B - Présentation géographique et géomorphologique de la zone exploitée par les côtiers bigoudens	94
1 - Présentation géographique	94
2 - Description géomorphologique	96
C - Le complexe biogéographique exploité par les chalutiers bigoudens et les spécialités portuaires	98
1 - Le complexe biogéographique exploité par les chalutiers bigoudens	98
2 - Les spécialités portuaires	107
II - LA TECHNIQUE D'EXPLOITATION ET LES EQUIPAGES	116
A - La technique de pêche	116
1 - Les éléments constituant le chalut	118
a) Les ailes, le dos, le ventre, le cul	118
b) Les ralingues	119
c) Les flotteurs et le lest	119
2 - Le grément	120
a) Les funes, les entremises, les bras	120
Le scoubidou	120
b) Les panneaux divergents	121
3 - Différents types de chaluts	122
a) Les chaluts à langoustine	122
b) Les chaluts à poisson	126
4 - L'appareillage électronique de repérage	133
B- Les hommes	135
1 - Le patron	135
2 - L'équipage	136
III - LA TACTIQUE DE PECHE	140
A - L'exemple d'une marée sur l'Avel A Benn	140
B - Importance de l'échange d'informations	147
C - Les contraintes physiques	147

<b>4ème PARTIE :</b>	
<b>LES STRATEGIES HAUTURIERES</b>	151
INTRODUCTION	152
I - LES STRATEGIES LOCTUDISTES	154
A - Les <b>Chalutiers Polyvalents</b>	154
1 - Les zones exploitées jusqu'en 1975	454
2 - Première évolution de la stratégie des <b>Chalutiers Polyvalents</b>	156
3 - La stratégie des <b>Chalutiers Polyvalents</b> de 1978 à 1982	159
4 - La stratégie des <b>Chalutiers Polyvalents</b> depuis 1982	162
B - Les <b>Spécialistes des accores du Golfe de Gascogne</b>	164
C - Les <b>Spécialistes des parages de la Cornouailles</b>	166
1 - La fréquentation de "Sud Lizard au début des années 1980"	166
2 - En 1976 : abandon du Golfe au profit du "Sud-ouest du Loup"	169
3 - En 1980 : naissance de la stratégie des <b>Spécialistes des parages de la Cornouailles</b>	170
4 - 1988 : La stratégie des <b>Spécialistes des parages de la Cornouailles</b> est solidement implantée	170
II - LES STRATEGIES GUILVINISTES	173
A- <b>Les spécialistes du "Plateau Bigouden"</b>	175
1 - Une flottille semi-industrielle	175
2 - Apparition d'une flottille de hauturiers poissonniers de 18 m	177
3 - Le renouvellement de la flottille des 18-20 m est freiné	177
4 - Apparition d'une flottille de hauturiers de moins de 18 m	180
5 - La flottille des <b>Spécialistes du "Plateau Bigouden"</b> vieillit	180
B - <b>Les Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne et les Spécialistes des parages d'Ouessant</b>	183
1 - La stratégie des <b>Spécialistes des parages d'Ouessant</b>	184
a) Entre 1973 et 1980	185
b) Entre 1980 et 1988	188
c) Depuis 1988	191
2 - <b>Les Spécialistes des bancs de l'Ouest-Bretagne</b>	191
C - <b>Les Spécialistes des accores de la Petite Sole</b>	196

III - LES STRATEGIES A SAINT-GUENOLE	202
A - <b>Les Langoustiniers sans spécialité</b>	203
B - <b>Les Langoustiniers Spécialistes des fonds durs</b>	212
C - <b>Les Langoustiniers Spécialistes des zones franches</b>	218
IV - DESCRIPTION DES FLOTTILLES ET RESULTATS DES STRATEGIES	221
A - Les stratégies vouées à disparaître	221
B - Les stratégies dont le développement est interrompu	225
1 - Les stratégies à faibles rendements	225
2 - Les stratégies à forts rendements sur des cibles de faible valeur	228
C - Les stratégies les plus performantes	231
1 - <b>Les Langoustiniers Spécialistes des fonds durs et les Spécialistes des parages d'Ouessant</b>	232
2 - <b>Les Langoustiniers Spécialistes des zones franches et les Spécialistes des accores de la Petite Sole</b>	235
CONCLUSION DE LA 4ème PARTIE	238

<b><u>5ème PARTIE :</u></b>	
<b>LES STRATEGIES COTIERES</b>	241
INTRODUCTION	242
I - LES STRATEGIES ANCIENNES	244
A - Les <b>Spécialistes du "Trou de l'Enfer" et de l'Est de "Karreg Jean"</b>	244
B - Les <b>Spécialistes des bordures rocheuses et des chenaux</b>	249
II - LES STRATEGIES DES ANNES 1970	254
A - Les <b>Spécialistes du "Petit Banc" et des "Sables"</b>	255
B - Les <b>Spécialistes des fonds durs</b>	259
C - Les <b>Spécialistes de la Baie d'Audierne et les Spécialistes des zones franches du large</b>	263
III - LES STRATEGIES DES ANNEES 1980	270
A - Les <b>Côtiers à comportement hauturier</b>	270
B - Les <b>Côtiers à stratégie souple</b>	274
CONCLUSION DE LA 5ème PARTIE	278
<b><u>CONCLUSION</u></b>	280
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	283
TABLE DES FIGURES	286
LISTE DES TABLEAUX	292
TABLE DES MATIERES	293



