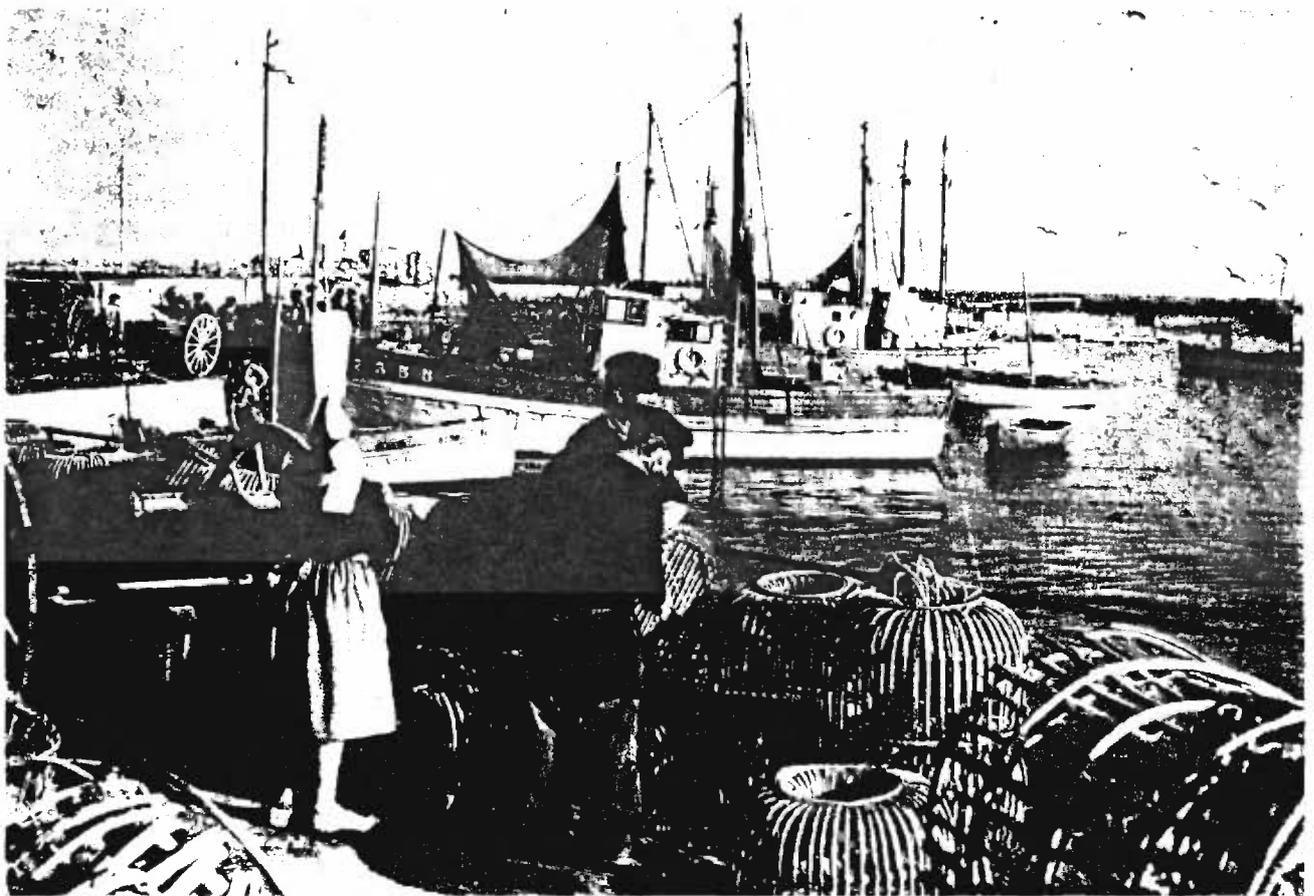


IFREMER

CEASM

LES PECHES MARITIMES EN PAYS BIGOUDEN

Matériaux pour une contribution à
l'histoire socio-économique des
pêches



Claude VAUCLARE

Décembre 1985

S O M M A I R E

	Page
<u>INTRODUCTION</u>	1
I <u>LES SOURCES</u>	4
1. <u>LES OUVRAGES</u>	5
2. <u>LES ARCHIVES</u>	7
2.1) <i>LES ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU FINISTERE</i>	7
2.2) <i>LES ARCHIVES DU QUARTIER MARITIME DU GUILVINEC</i>	9
2.3) <i>LES ARCHIVES DU COMITE LOCAL DES PECHEES</i>	9
2.4) <i>LE CREDIT MARITIME ET LA COOPERATION</i>	9
2.5) <i>LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE QUIMPER</i>	10
2.6) <i>L'ECOLE DE PECHE DU GUILVINEC</i>	10
3. <u>LES TEMOIGNAGES</u>	10
4. <u>LES STATISTIQUES</u>	10
5. <u>AUTRES SOURCES DISPONIBLES</u>	13
5.1) <i>LA PRESSE</i>	13
5.2) <i>LES OUTILS DE L'HISTORIEN DES MOUVEMENTS SOCIAUX</i>	13
II <u>CONTRIBUTION A L'HISTOIRE DES PECHEES EN PAYS BIGOUDEN</u>	15
1. <u>LA PREMIERE MOITIE DU XIX^e</u>	15
2. <u>LES CONDITIONS DU DEMARRAGE</u>	22
2.1) <i>EVOLUTION ADMINISTRATIVE DU QUARTIER DU GUILVINEC</i>	22
2.2) <i>LES INFRASTRUCTURES</i>	26
2.3) <i>UN NOUVEL ESPACE ECONOMIQUE</i>	31
2.4) <i>UN NOUVEL ESPACE SOCIAL</i>	54

	Page
3. <u>L'ESSOR DES PECHES BIGOUDENES</u>	68
3.1) LA FLOTTILLE BIGOUDENE	68
3.2) LA PRODUCTION	80
3.3) LES INDUSTRIES CONNEXES	85
3.4) LA POPULATION MARITIME	90
3.5) LA FORMATION	91
3.6) LE MOUVEMENT SOCIAL	97
<u>CONCLUSION</u>	106

*

* *

III <u>REPERES POUR UNE HISTOIRE IMMEDIATE</u>	109
3.1) SITUATION PENDANT LA GUERRE	109
3.2) EVOLUTION DE LA PRODUCTION MARITIME	110
3.3) EVOLUTION DE LA FLOTTILLE BIGOUDENE	111
3.4) EVOLUTION DE LA PRODUCTION	112
3.5) INDUSTRIES D'AMONT ET D'AVAL DE 1945 à 1968	117

*

* *

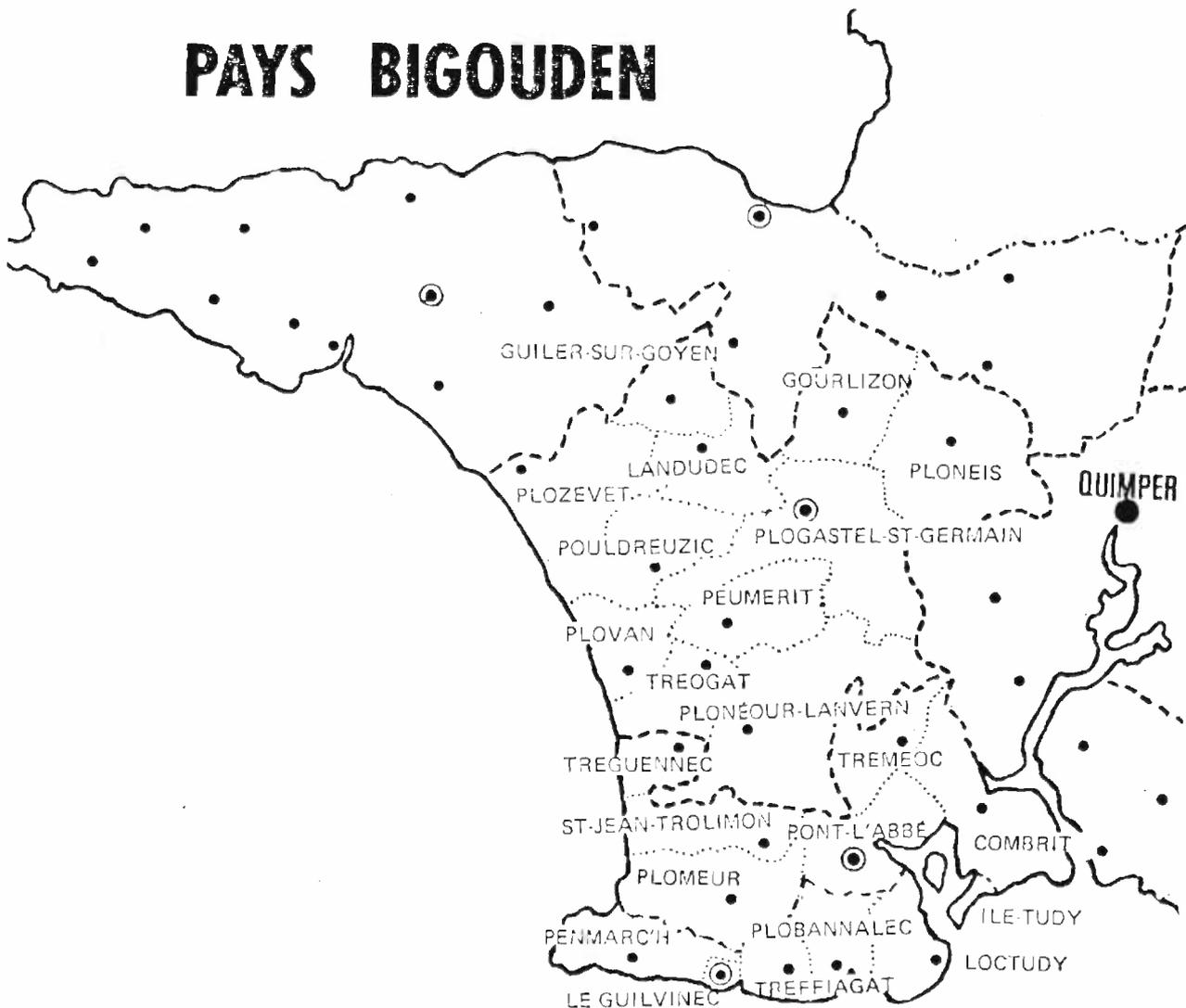
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	118
<u>CHRONOLOGIE</u>	124
<u>ANNEXES</u>	127

R E M E R C I E M E N T S

Nous remercions ceux qui nous ont fourni une aide précieuse au cours de notre travail :

- . M. BIRIEN, Directeur de l'EAM du GUILVINEC ;
- . M. CHEVER, Secrétaire du C.L.P. du GUILVINEC ;
- . M. COPIAS, Patron de pêche au GUILVINEC ;
- . M. COURONNE, Responsable du Service Statistiques (D.P.M.)
- . M. DERUBAY, Responsable du secteur Pêche au Service Economique de la C.C.I. de QUIMPER ;
- . M. MOISAN, Ancien patron de pêche au GUILVINEC ;
- . M. PASQUALINI, de la Confédération des Organismes de Crédit Maritime Mutuel ;
- . M. PLOERMEL, Chef du Quartier du GUILVINEC ;
- . M. QUINIQU, Chargé de mission à l'AGEAM ;
- . M. VOUREC'H, Chercheur au CNRS.

PAYS BIGOUDEN



CANTONS

GUILVINEC

Communes de :

LE GUILVINEC
LOCTUDY
PENMARC'H
PLOBANNALEC
TREFFIAGAT

PLOGATEL-ST-GERMAIN

Communes de :

GOURLIZON *
GUILER-SUR-GOYEN *
LANDUDEC
PEUMERIT
PLOGASTEL-ST-GERMAIN
PLONEIS *
PLONEOUR-LANVERN
PLOVAN
PLOZEVET
POULDREUZIC
TREGAT

PONT-L'ABBE

Communes de :

COMBRIT
ILE-TUDY
PLOMEUR
PONT-L'ABBE
ST-JEAN-TROLIMON
TREGUENNEC
TREMEOC

* Ces communes ne font pas partie du pays bigouden traditionnel, mais sont comprises dans le canton de PLOGASTEL-ST-GERMAIN. Certaines exploitations statistiques étant cantonales, nous les avons prises en compte.

(Source : CCI de QUIMPER)

INTRODUCTION

Pour paraphraser BRAUDEL, cette contribution à l'histoire économique et sociale des pêches bigoudènes nous a permis "d'enregistrer dans un espace économique (et géographique) donné les ondes et les péripéties de l'histoire".

Cette contribution s'est essayée à manier des données historiques chiffrées. Si cette pratique aide à quitter le simple terrain de la description impressionniste, il faut cependant ne jamais cesser de se demander "sous quelles conditions le chiffre, écrit noir sur blanc dans un document, est une donnée objective" (1).

La source qui fournit ce chiffre doit garantir que tout au long de la série retenue, ni la définition ni la mesure du fait observé ne se modifie. Cette considération nous a fait manier avec beaucoup de précautions cette fameuse statistique des pêches, qui au départ, avouons-le, avait constitué une véritable tentation de reconstituer une série longue, voire séculaire ... bref, un "scoop", rapporté à ce que peut être l'histoire quantitative contemporaine.

Indépendamment du fait que cette source ne nous offrait pas toutes garanties d'authenticité, de véracité ..., et ce n'est là qu'un euphémisme, les changements fréquents dans la nomenclature rendent ce travail impossible.

Suivant toujours SIMIAND dans ses recommandations sur le maniement des chiffres, nous avons préféré ne considérer ceux-ci que comme "des résultantes involontaires", et ce, que cette résultante soit une production, une flottille ou une population maritime.

Pour cette raison, nous avons choisi des années témoins, de préférence à la reconstitution de série, fussent-elles décennales par exemple, qui nous auraient contraint à un découpage mécanique du temps.

Si pour nous, l'histoire économique peut être une aide pour penser l'actuel et organiser l'avenir, elle ne nous semble pas devoir intervenir dans "l'élaboration des formules et des calculs planificateurs qui présideront au développement harmonieux du monde" (2). Elle se doit cependant de rappeler les conditions préalables à l'élaboration de ces formules et calculs, car comme le souligne Pierre VILAR "ces conditions relèvent de l'analyse historique et non de l'économie pure", et il ajoute que c'est du point de vue même du développement que la critique de l'historien sera utile et constructive.

(1) Cf. SIMIAND. Observation sur les salaires et les prix.

(2) "Développement historique et progrès social" - Pierre VILAR in - Une histoire en construction. Gallimard 1982.

Nous avons donc entrepris cette recherche comme une interrogation sur ces fameuses "conditions" du développement dans le secteur des pêches maritimes.

Notre idée était alors d'essayer de saisir de façon diachronique l'évolution des forces de production, du mode de production et des rapports sociaux qui les ont accompagnés. Vaste projet. Mais nous avons plus modestement rappelé, dans l'élaboration de ce projet, que l'historien était tributaire de ses sources. En l'absence d'un certain nombre d'entre elles, nous nous sommes donc trouvé face à des impasses.

Peut-être nous devons-nous de rappeler ici que, si nous n'avions pas préalablement travaillé sur la même période, mais à l'échelle de l'ensemble du littoral, il nous aurait été difficile de nous fixer une problématique de départ.

Cette recherche nous avait permis de nous interroger sur le passage des pêches maritimes des "Sociétés dites traditionnelles" aux "sociétés dites industrielles".

Ce sont donc les conditions de cette transition qui nous ont ici particulièrement intéressé, et nous avons essayé de considérer le Pays Bigouden comme un des pôles de développement de cette "industrie". La phase de préparation à ce "take off" des pêches bigoudènes, c'est-à-dire la description des pré-conditions sans lesquelles celui-ci n'eut pas été possible, nous a conduit à l'analyser, d'une période qui nous mène de la seconde moitié du XIX^e à la fin de la première guerre mondiale. Le "take off" lui-même est essentiellement le fait de l'entre deux guerres, période au cours de laquelle les pêches maritimes bigoudènes entrèrent dans la sphère des "sociétés condamnées à croître".

Cette entrée dans la société industrielle ne garantit cependant pas une croissance harmonieuse et infinie. Et l'on peut dire que le progrès technique n'a réalisé la croissance qu'à travers des contradictions, des luttes, des irrégularités dans la production souvent aussi violentes que celles de la période précédente.

Après la seconde guerre mondiale, la phase de maturation de cette croissance ne sera, quant à elle, abordée qu'à travers quelques repères, essentiellement statistiques. Le traitement d'une d'histoire plus immédiate requiert à notre sens, et nous en avons à nouveau fait l'expérience au cours de ce travail- une méthodologie fort différente. Les sources elles aussi changent considérablement, et la période 1950/1970 est en tant que telle un sujet de recherche.

Nous ferons précéder notre contribution à l'histoire des pêches du Pays Bigouden d'une description analytique des sources de cette recherche.

I - LES SOURCES

I

LES SOURCES HISTORIQUES ET LEUR TRAITEMENT

Nous avons essayé dans cette "contribution à l'histoire économique et sociale des pêches en Pays Bigouden" de privilégier une approche économique.

Or, si cette histoire économique demeure partie intégrante de l'étude historique, elle a cependant ses techniques propres, son langage, ses sources.

La littérature sur la méthodologie de l'histoire économique est abondante. A notre connaissance, elle ne propose cependant que rarement une approche sectorielle, dans un espace géographique ne recouvrant pas une circonscription administrative précise. Nous pouvons néanmoins en rappeler ici les grands principes.

Etude des faits de production et d'échange dans le temps, c'est-à-dire de leur évolution, l'histoire économique est d'abord une histoire des techniques.

Nous nous sommes donc attachés à repérer les progrès techniques apparus dans les pêches maritimes. Facteur décisif d'évolution, ceux-ci dans ce secteur comme dans l'ensemble des activités économiques, ont été aux XIX^e et XX^e considérables. Ils n'ont d'ailleurs pas affecté uniquement les techniques de production (motorisation, chalutage ...), mais ils ont aussi porté sur la transformation (conserverie), la commercialisation, le crédit, les moyens de transport. Toutes les sources consultées, ouvrages, archives, statistiques ... en portent témoignage.

L'histoire économique c'est aussi l'histoire de la production et des échanges dans l'espace :

- En ce qui concerne l'espace géographique, nous avons considéré le Pays Bigouden maritime et le canton de PONT L'ABBE. D'où la constatation des décalages entre le maritime et le rural ;
- L'espace, ou plus exactement le cadre politique n'a été pris en compte que de façon périphérique.

L'histoire des fluctuations économiques a été abordée davantage à travers les chiffres de production qu'à travers ceux des prix, et ce, faute de source. L'évolution de la flottille, c'est-à-dire des unités de production, ainsi que celle des entreprises

d'amont et d'aval, a permis de mesurer l'impact de ces fluctuations.

Enfin, en parallèle à cette histoire quantitative, c'est-à-dire chiffrée, nous avons essayé de mesurer les conséquences humaines de cette évolution, et ce en termes démographiques mais aussi de rupture par rapport à une société maritime traditionnelle surtout dans ses modes d'association.

1. LES OUVRAGES

Les ouvrages, le plus souvent universitaires (mémoires, thèses ...), peuvent être repérés sans trop de difficultés dans les fichiers des bibliothèques universitaires, et ce, essentiellement à BREST et à RENNES. Il est à noter qu'ils sont tout autant le fruit de la production des juristes que des historiens à proprement parler.

Deux régions sont particulièrement concernées par cette production : la Bretagne et le Nord avec BOULOGNE. Certains de ces ouvrages sont de véritables histoires économiques des pêches, et fournissent, en tant que tels, un cadre méthodologique précis. A titre d'exemple, citons, en excluant l'ouvrage de Charles ROBERT-MULLER auquel notre travail fait largement référence :

- . La pêche harenguière en France. E. DARDEL
Histoire économique et sociale. PUF 1941

Cet ouvrage remarquable fait une large place à l'influence des conditions économiques du monde contemporain sur la pêche harenguière, et l'on y trouve également une analyse de l'évolution sociale de la pêche harenguière, de l'artisanat au salariat.

- . Le port de BOULOGNE au XIX^e. G. OUSTRIC

Cette thèse est une monographie portuaire d'une grande précision. Travail de référence, celui-ci semble, pour des questions de sources, difficilement possible à mener sur d'autres ports. La productivité, les prix et la rémunération sont au centre de la problématique de l'auteur, qui n'en oublie pas pour autant les conditions de travail.

. L'industrie des conserves de poisson en France métropolitaine (Analyse économique du développement de la branche et diagnostic des entreprises) - André Marie d'AVIGNEAU. Thèse de Droit et Sciences Economiques 1956 publiée à Rennes en 1958.

Travail d'histoire et d'analyse, cet ouvrage traite de cette industrie dans son ensemble et aussi des rapports que celle-ci entretient avec l'activité de pêche.

Nous y avons puisé de nombreuses informations sur l'implantation de la conserverie en Pays Bigouden.

La production universitaire est cependant loin de couvrir l'intégralité du champ de l'histoire économique et sociale des pêches maritimes. La commercialisation du poisson est toujours abordée en tant que question périphérique, jamais comme un réel objet de recherche. Il faut attendre les années 1960 pour voir paraître les premiers travaux sur cette question.

De même, si les luttes sociales menées par les pêcheurs ont fait l'objet de quelques rares travaux, le syndicalisme maritime est quant à lui ignoré, à l'exception du travail de GESLIN : "Le syndicalisme ouvrier en Bretagne avant 1914" (thèse de Doctorat d'Etat - Nanterre 1982).

L'absence de travaux historiques rappelant le contexte général de l'économie du secteur, en rendant la comparaison difficile, fait quelque peu perdre de sa pertinence à toute approche en terme d'analyse historique du développement des pêches maritimes.

Un des rares ouvrages qui, à notre connaissance, consacre cette approche est celui de Joseph KERZONCUF, Chef du Service des Pêches Maritimes : "La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger" (PARIS, A. CHALLAMEL 1917).

Notons que, contrairement à une idée reçue, la littérature concernant la Pêche Maritime est abondante, mais très éparpillée. La Bibliothèque Historique de la Marine (PARIS) n'en recense qu'une très faible partie. L'inventaire systématique des bibliothèques municipales des grandes villes du littoral, celui de quelques bibliothèques universitaires (LILLE, BREST, RENNES, PARIS, Faculté de Droit par exemple) devraient permettre de constituer un corpus d'ouvrages qui nous semble préalable à la réelle définition de l'apport

de l'histoire à la science halieutique. La bibliographie jointe page 119 n'est en effet qu'un très petit reflet de ce que pourrait être un tel inventaire.

2. LES ARCHIVES

Le dépouillement des archives départementales du Finistère nous a fourni bon nombre d'informations, complétées grâce au travail de François VOURC'H, par l'apport des archives de la Marine de BREST. Faute de temps, nous n'avons pas consulté les archives de la Marine de NANTES. Il est également possible que les archives du port de LORIENT contiennent des documents concernant la pêche en Pays Bigouden.

2.1) *LES ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU FINISTERE*

Le "Guide des Archives du Finistère" de Jacques CHARPY (1973) nous a permis de sélectionner rapidement les séries d'archives qui pouvaient concerner notre recherche.

Série S. Travaux publics et transports depuis 1800

4S - Mer, ports, transports maritimes

Outre les documents concernant l'occupation du Domaine Maritime et Littoral, cette série nous a fourni de nombreux documents sur les infrastructures portuaires des ports bigoudens. La correspondance des ingénieurs des ponts avec le Préfet, à l'occasion de la construction de ces infrastructures, contient des descriptions précises de l'état de la pêche (nombre de chaloupes ...) dans les ports concernés.

5S - Chemin de fer

Cette série permet de reconstituer avec précision la constitution du réseau ferré finistérien, et par voie de conséquence la desserte des ports bigoudens.

Série M. Administration générale et économie du département depuis 1800

Les documents de cette série proviennent en principe

du Préfet lui-même et de ses bureaux préfectoraux. Cette série nous a donc permis de collecter la majorité des informations dont nous disposons pour reconstituer l'histoire sociale des pêches bigoudènes.

1M - Administration générale du département

Modifications des circonscriptions communales.

3M - Plébiscites, élections

La série des élections législatives commence en 1817 ; celle des sénatoriales en 1876. La nomination des Maires a donné lieu à la tenue de registres chronologiques.

4M - Police

Les archives du Commissariat spécial de QUIMPER recouvrent la période 1900-1940 et renferment rapports, correspondances chronologiques, dossiers spéciaux sur le contrôle des changes, la surveillance des navires, la crise sardinière, les grèves... Nous en avons extrait des documents concernant la constitution des syndicats de pêcheurs, coopératives.

5M - Santé publique et hygiène

Plusieurs enquêtes sur les établissements industriels dangereux et insalubres concernent les conserveries du Pays Bigouden.

6M - Population, affaires économiques, statistiques

Cette série contient, entr'autres, la liste nominative des dénombremments de la population. Notons qu'à partir de 1896 la rubrique profession déjà mentionnée depuis 1836 s'individualise, et depuis 1901 une colonne de la liste est réservée à l'indication de la catégorie sociale (patron ou employé).

10M - Travail et main d'oeuvre

Documents sur les syndicats professionnels, les grèves du début du XX^e siècle.

En règle générale, les documents antérieurs au 10 Juillet 1940, versés aux Archives Départementales, sont communicables au public. La quasi-impossibilité de consulter les archives après cette date nous fait donc perdre une précieuse source pour écrire l'histoire des pêches.

2.2) LES ARCHIVES DU QUARTIER MARITIME DU GUILVINEC

Le Quartier a été fondé en 1919. Mais nous n'y avons trouvé que des documents postérieurs à 1945. A savoir, les monographies du quartier de 1945 à 1985, et le double du courrier départ.

Ce courrier nous a par ailleurs restitué l'inventaire des archives dressé en 1951 par l'Administrateur d'alors :

- La collection complète de 1849 à 1951 des rôles désarmés ;
- La collection des matricules de 1776 à 1951 ;
- Les délibérations du T.M.C. de 1906 à 1915 ;
- La correspondance du chef de Quartier de 1857 à 1915 ;
- Les dépêches ministérielles de 1810 à 1951
- Le bulletin des lois de 1831 à 1905 ;
- Le recueil des lois marines ;
- Le BOM et le BOR de 1847 à 1951 ;
- Le recueil des actes administratifs.

Ces archives ont-elles été transférées, détruites ? Les retrouver permettrait à coup sûr de compléter cette recherche.

Comme nous le ferons remarquer plus loin, les monographies, particulièrement détaillées, des années 1945 et 1951, nous ont fourni de nombreuses informations sur la période de l'entre-deux-guerres.

2.3) LES ARCHIVES DU COMITE LOCAL DES PECHEES

Si l'on excepte des archives récentes (15 dernières années), il n'a pas été possible de retrouver les archives du C.L.P. créé en 1947.

2.4) LE CREDIT MARITIME ET LA COOPERATION

Pas plus au niveau local (C.M.M. de QUIMPER) qu'au niveau parisien (Ministère, Confédération, Crédit Coopératif ...), il ne nous a été possible de trouver des archives. Faute de source, c'est donc une partie de l'histoire du renouvellement des flottilles qui nous échappe.

2.5) LA CHAMBPE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE QUIMPER

La CCI n'a été partie prenante dans l'histoire des pêches bigoudènes qu'à partir du moment où elle a géré les criées (Guilvinec 1951, Loctudy 1956, Lesconil 1957, St Guénolé 1957). A partir de ces dates, des documents sur la production ont été conservés (cf. note : les repères pour une histoire immédiate).

2.6) L'ECOLE DE PECHE DU GUILVINEC

Là aussi, peu d'archives ont été conservées. Cependant, à partir des années 1950, nous disposons des entrées et sorties dans cette Ecole.

3. LES TEMOIGNAGES

Les quelques témoignages que nous avons recueillis sur la période de l'entre deux-guerres sont venus conforter une analyse plus livresque.

A partir des années 1950, les témoignages et récits de vie peuvent être aussi soutenus par une analyse préalable de la carrière. Travailler sur des cohortes permet aussi d'appréhender précisément la mobilité professionnelle (d'un genre de navigation à un autre, d'une fonction à une autre) (1).

4. LES STATISTIQUES

La collection de la statistique des Pêches Maritimes est conservée à la Direction des Pêches Maritimes du Secrétariat d'Etat à la Mer, et ce depuis l'année 1875.

- En 1875, cette statistique fait d'ailleurs office de monographie des Quartiers. Aux données chiffrées s'ajoutent en effet des "renseignements généraux" sur les différentes pêches pratiquées.

Un certain nombre d'observations peuvent cependant permettre de comprendre pourquoi toute tentative de reconstituer des séries sur le long terme -à priori malgré quelques manques dans la collection, on pouvait imaginer une série 1885/1985- nous semble vaine.

(1) Cf. cette méthodologie in : "Contribution à l'analyse d'un système professionnel - la pêche à Boulogne/Mer". R. DEBEAUVAIS et Claude VAUCLARE. CEASM 1984.

Les changements de nomenclature sont, sur cette longue série, fréquents. De 1875 à 1906, la Statistique agrège les données au niveau de chaque quartier.

Les ports bigoudens se trouvent donc englobés dans la Statistique du Quartier de QUIMPER avec Concarneau, Douarnenez. Les informations fournies sont alors les suivantes :

- Nombre d'hommes employés
- Nombre de bateaux employés
- Tonnage des bateaux
- Identification des espèces capturées
- Quantités pêchées (en kilogramme ou en nombre)
- Total de la vente des produits pêchés
- Renseignements généraux.

Des "tableaux" comparatifs des résultats de la pêche (en bateau et à pied) sont élaborés au niveau national et reprennent plusieurs années.

A partir de 1903, la Statistique fournit également des données par port sur les industries secondaires se rattachant à celle des Pêches Maritimes (conserveries, chantiers, fabriques de glace ...). Mais il faut attendre 1906 pour trouver une ventilation par port des captures, de la flottille, du nombre des pêcheurs).

En 1910, la Statistique change encore de nomenclature :

► En ce qui concerne la flottille :

- Nombre et importance en matériel, genre de pêche principalement exercé par les bateaux de chaque catégorie d'entreprise. Ceci nous permet, en plus des métiers pratiqués (filets, lignes), de disposer d'une répartition bateaux armés par un patron propriétaire ou par un armateur ;
- Répartition par mode de propulsion (voile, mécanique ou vapeur)
- Ventilation du tonnage global de la flottille : en dessous de 5 tonnes ; 5 à 10 tonnes ; 10 à 20 tonnes ; 20 à 30 tonnes ; 75 à 100 tonnes.

En ce qui concerne la population maritime :

- Répartition par fonction : patron, matelot, novice, mousse
- Répartition par classes d'âge : inférieur à 16 ans ; 16-18 ans ; 18-25 ans ; 25-40 ans ; plus de 40 ans.
- Autres activités secondaires exercées par les pêcheurs (conserveries, travaux agricoles).

Cependant, toutes les informations sur les gains suivant les types de pêche, ou sur le coût des engins ont complètement disparu.

- ▶ A partir des années 1920, nous disposerons pour les principaux ports de chaque quartier d'une répartition très détaillée des apports, en quantité et en valeur. Ceci nous a permis de reconstituer, pour le GUILVINEC et ST GUENOLE/PENMARCH, deux tableaux précis sur des années références. Indépendamment du fait que certains fascicules de la Statistique des Pêches sont indisponibles, nous avons préféré travailler sur des années témoins :
 - 1924. Année où, pour la première fois, apparaît la propulsion mécanique dans les ports bigoudens.
 - 1934 - 1936 - 1938. Années où les pêches commencent à sortir de la crise des années 1930.
 - 1945. Année de reprise de l'activité après la guerre, année témoin de l'impact du chalutage qui s'est développé à partir de 1935.

Au problème des changements de nomenclature s'ajoute celui de la fiabilité des informations recueillies par la Statistique. Quelles quantités échappent à la saisie ? En plus encore, en l'absence de toute criée, où les pêcheurs bigoudens vont-ils débarquer ? Concarneau, Douarnenez ... mais aussi les ports fréquentés au moment des migrations sardinières : Quiberon, Le Croisic ?

Les données chiffrées fournies par la Statistique, relativement fiables en ce qui concerne flottille et population, sont donc à manier avec beaucoup de précautions quant à la production.

- ▶ A partir de 1945, les monographies du Quartier offrent des données que le Chef de Quartier assortit alors de commentaires qui viennent corriger les erreurs possibles dûes à l'interprétation des chiffres bruts.

Les Recensements Généraux de Population de la fin du XIX^e ont été regardés avec attention. Ils sont également la base d'un travail démographique dont nous nous sommes servis.

Les 55 volumes de la Statistique Générale de la France, qui paraît à partir de 1939, reprennent les données de la Statistique des Pêches et permettent des comparaisons avec d'autres secteurs d'activités.

5. AUTRES SOURCES DISPONIBLES

5.1) LA PRESSE

Trouver une source transversale à une longue période permet également de disposer d'indicateurs sur la socio-économie du secteur pêche.

La meilleure de ces sources au niveau national demeure : "La Revue Générale de la Marine Marchande" qui paraît dès 1886, et devient en 1918 : "La pêche maritime". Toutefois, pour avoir dépouillé l'intégralité de cette collection, nous savons que très peu d'informations y sont contenues sur les ports ne disposant pas de criée. Il nous faut donc nous tourner vers la presse quotidienne locale, dont nous communiquons quelques titres dans la bibliographie.

La presse syndicale (cf. tableau en annexe) fournit elle aussi des informations, mais très peu de celles-ci concernent le Pays Bigouden.

5.2) LES OUTILS DE L'HISTORIEN DES MOUVEMENTS SOCIAUX

Trois de ceux-ci ont été utilisés pour cette recherche :

- 1) L'annuaire des syndicats professionnels (1889-1914) qui nous a permis un bref rappel sur la constitution de ceux-ci dans les ports bigoudens.
- 2) La statistique des grèves, publication de l'Office du Travail qui paraîtra de 1892 à 1935.
- 3) Les congrès syndicaux (CGT, CGTU) de l'entre deux-guerres ont été utilisés pour un essai de quantification des effectifs de ceux-ci en Pays Bigouden. La méthode proposée est celle du groupe "Travailleurs des transports" du GRECO (1) (Travail et travailleurs au XIX-XXè) auquel nous appartenons.

Sur la période 1945/1970, les sources (monographies, statistiques de criées, etc) se font plus sûres et il en est de même de la mémoire qui peut permettre de les commenter.

Cette recherche, que nous ne considérons que comme une simple contribution à l'histoire des pêches en Pays Bigouden, a suscité un grand intérêt de la part des professionnels bigoudens rencontrés ; sur la base de ce premier travail, c'est avec ceux-ci que nous souhaiterions pouvoir continuer nos investigations.

(1) GRECO - "Travail et travailleurs en France aux XIXè et XXè siècle".

II - CONTRIBUTION A L'HISTOIRE DES
PECHES EN PAYS BIGOUDEN

II

CONTRIBUTION A L'HISTOIRE DES PECHES EN PAYS BIGOUDEN

1. LA PREMIERE MOITIE DU XIXÈ

Bretagne, Cornouaille, Bigoudénie ... les frontières se rétrécissent, les entités deviennent plus homogènes, les caractéristiques s'affirment.

"Le pays bigouden forme une sorte de quadrilatère imparfait, dont le Nord s'appuierait sur les régions du Goyen et du Cap suivant une ligne POULGERDAT/PONT-CROIX/AUDIERNE, le Nord-Est sur une ligne POULGERDAT/PLONEIS/QUIMPER, l'Est sur la Ria de l'Odet, l'Ouest et le Sud déboucheraient sur la mer, avec la baie d'AUDIERNE terminée par une sorte d'étaï massif entre la pointe de PENMARCH et LOCTUDY. De surcroît, il n'est pas superflu de distinguer plusieurs bigoudénies ... La partie méridionale de l'ensemble est celle qui se singularise le plus, avec son cortège de ports, accrochés ou difficilement insérés dans le roc, où s'affirme un caractère maritime unique en Bigoudénie, et peut être ailleurs... A l'intérieur de cet ensemble vivent les Bigoudens, produits mal définis d'une longue histoire qui donna lieu à bien des extravagances pseudo-scientifiques ...".

En une dizaine de pages, Maurice LUCAS (1) dresse ainsi un premier portrait du contexte dans lequel va naître et se développer "le premier quartier maritime de pêche artisanale de France : Le Guilvinec".

Cette longue histoire, nous la prendrons en cours de route ou plus exactement en chemin de fer. N'ayant pas la prétention d'écrire ici une véritable histoire de ce quartier maritime, les repères que nous fournirons s'essaieront davantage à montrer l'impact de la révolution industrielle sur une zone littorale qui jusqu'alors n'avait tiré qu'un faible profit de ses richesses halieutiques.

Le développement, on pourrait presque dire la naissance, des pêches bigoudènes s'est accompagné d'une profonde mutation sociale, qui aura d'ailleurs pour corollaire l'exclusion quasi-totale, sur ce même littoral, de l'activité rurale (2).

(1) "L'évolution politique de la Cornouaille Maritime sous la IIIème République" 1870-1914.

Thèse 3ème cycle - CRBC/UBO Brest.

(2) Cf. Annexe. L'agriculture au Pays Bigouden de la seconde moitié du XIXème siècle à nos jours.

Bien que tous les auteurs ne s'accordent pas sur ces dates, nous situerons les premiers termes de cette "révolution" que va connaître le Pays Bigouden maritime aux confluent de deux dates :

- 1863. Installation de la ligne de chemin de fer PARIS/QUIMPER par la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans ;
- 1868. C'est aux alentours de cette date que les conserveries s'implantent en Pays Bigouden (1).

Le rappel ci-dessous sur la situation pré-existante emprunte quant à lui tout autant à M. LUCAS qu'à l'ouvrage de Roland CHATAIN (2).

Dans la Cornouaille maritime du début du XIX^e, deux pôles à vocation maritime vont émerger : DOUARNENEZ et PONT L'ABBE. Le second jouera, et joue toujours, le rôle de carrefour entre la bigoudénie rurale et la bigoudénie maritime. Quant à DOUARNENEZ, son influence, tant économique que sociale, sur les ports bigoudens ne cessera de s'exercer qu'après la seconde guerre mondiale. Plus encore, c'est aux Douarnenistes que l'on attribue le premier essor du Guilvinec vers 1870 ; nous y reviendrons.

Si l'on passe brièvement en revue tous les ports de cette bigoudénie littorale, on peut dresser le tableau suivant :

PENMARCH

Au centre d'une riche région agricole, Penmarch, florissante cité au XV^e et XVI^e siècle, consacre "les épousailles des bigoudens avec la mer" (3).

-
- (1) Sur cette date, les avis divergent. A.M. d'AVIGNEAU, dans son ouvrage "L'industrie des conserves de poisson en France métropolitaine" - Rennes 1958, fait remonter le mouvement d'industrialisation à une période antérieure. Au Guilvinec, il mentionne le Danois-Forquen (1850) et une succursale de la maison AUBIN-SALLES de Nantes (1853).
 - (2) "Le Guilvinec : Histoire d'un quartier maritime" Roland CHATAIN. Mouezh ar Vro (1985).
 - (3) "Quand les Bigoudens sillonnaient les mers" - Serge DUIGOU (Editions du Ressac - 1983)

L'histoire de PENMARCH fait l'objet de nombreuses publications parmi lesquelles :

- . "Penmarch : Histoire et traditions" - Lucien JEGOLI (Ed. Jacques Petit - Anger 1968)
- . "Penmarch : son histoire, ses monuments" - F. QUINIOU (Ar Vorem - Réédition du texte original de 1925)
- . "Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-Age" H. TOUCHARD (les Belles Lettres, PARIS 1967) - Ouvrage Universitaire.

Pendant un siècle et demi, les navires de PENMARCH seront les maîtres incontestés de la route du vin. Au service des marchands Bordelais mais aussi Néerlandais, Espagnols et Anglais. Ils transporteront le vin, puis sur leur axe privilégié (Bordeaux/La Rochelle/Mer du Nord) le pastel de Toulouse.

Mais dès le milieu du XVI^e siècle, le développement des Compagnies de commerce porta de rudes coups à ce cabotage cornouaillais. Les guerres de la ligne, l'absence d'un vaste arrière-pays lui permettant de pénétrer le marché national accélérèrent ce déclin.

Port de cabotage, PENMARCH l'était aussi pour le poisson. Jusqu'au XVII^e siècle, des navires allaient porter sur toutes les côtes de France et même d'Espagne le merlu séché. Les environs de CONCARNEAU et les côtes de la baronnie de PONT L'ABBE étaient alors les principaux lieux de pêche et de sécherie de merlus, mais aussi de congres, juliennes et maquereaux.

A l'épuisement des stocks de merlus vint s'ajouter la concurrence de la morue de Terre-Neuve qui, elle aussi, accéléra la décadence de PENMARCH.

Cette activité de cabotage ne fut pas exclusivement réservée à PENMARCH, mais toucha également GUILVINEC, Ste MARINE, LOCTUDY et BENODET.

LOCTUDY

Au XVIII^e siècle, LOCTUDY était une commune exclusivement rurale. Sous l'impulsion d'un homme, LENORMANT, ce port pris un rapide essor dès 1813. Celui-ci y implanta en effet (1) :

- . Un chantier naval : le chantier de Louis DERRIEN qui fabriquera dès lors : goélettes, chasse-marée, sloops, chaloupes.
- . La première féculerie de Bretagne, à partir de laquelle l'export de pomme de terre vers le Royaume Uni s'accéléra.

Au début du XX^e siècle, LOCTUDY est le second port de commerce du département derrière BREST et devant MORLAIX. (A l'origine, l'établissement maritime de LOCTUDY regroupait -et ce jusqu'en 1952- les trois ports de LOCTUDY, Ile TUDY et LARVOR).

(1) Op. lit "Quand les Bigoudens sillonnaient les mers".

LESCONIL

Vers 1800, Lesconil n'était qu'un petit hameau de 80 personnes environ pratiquant essentiellement l'agriculture et accessoirement la pêche pour subvenir à leurs propres besoins. Il faudra attendre 1870 pour voir beaucoup de ses cultivateurs opter définitivement pour le métier de pêcheur qu'ils considèrent comme plus lucratif.

La situation de la pêche maritime côtière (1) de cette première moitié du XIX^e est décrite de façon particulièrement précise dans ce qui peut constituer une véritable monographie du quartier de Quimper dans un courrier adressé au Commissaire général et reproduit ci-après.

(1) Recueil des Correspondances du Quartier de Quimper (RCQ) 1859. Courrier n° 507 du 25/06/1859.

RQ 1859 C

Annexe Courrier N°

Courrier N°507 du 25 juin 1859

Destinataire: Commissaire Général

Objet: Situation de la pêche maritime côtière. [1]

Après avoir recueilli de nombreuses indications dans les sous quartiers et dans les syndicats, je viens répondre à votre lettre du 19 avril dernier, relative à la pêche maritime côtière, dans le quartier de Quimper.

Je réponds à vos questions dans l'ordre que vous leur avez donné:

1) la pêche est-elle en voie de prospérité?

2) Le nombre de marins qui s'y livrent a-t-il tendance à s'accroître?

Pour répondre à ces deux questions qui se confondent, je crois devoir tout d'abord vous donner ci-après les chiffres des embarcations qui ont été armées depuis quelques années à Douarnenez et à Concarneau:

1848	Douarnenez	544,	Concarneau	228.
1853	"	561,	"	276.
1858	"	824,	"	348.

Ces chiffres ont une exactitude mathématique puisque, par les feuilles de rôles, nous avons, à la fin de chaque année, les chaloupes qui ont été armées.

Je constate pour Douarnenez une augmentation dans le nombre des armements, mais je n'admets pas comme conséquence, ainsi qu'on pourrait le supposer, une prospérité plus grande du point de vue des intérêts généraux: c'est là peut être une contradiction, mais pour moi cette contradiction est un fait, et voici comment je l'explique.

Je précise d'abord deux faits principaux à savoir

1) la sardine pressée n'est généralement consommée que par la classe ouvrière de nos villes et par les habitants de nos campagnes

2) que cette sardine n'est pas un aliment mais seulement un excitant que l'on donne en guise de fromage ou de fruits pour aider à manger le pain ou des pommes de terre.

La sardine pressée n'est jamais un article de luxe ou de primeur, elle n'est pas non plus une nourriture comme les autres poissons, et en outre, par sa nature, elle demande à être consommée quelques mois après sa mise en sel.

Toutes ces conditions réunies placent le commerce de la sardine dans la nécessité de ne pas trop produire pour avoir des bénéfices réels, une trop grande abondance en effet, sur tous les points de la côte, devient un désastre général, parce que l'abondance produit au delà des besoins, et amène immédiatement des prix de vente très réduits.

Il faut dire ici que la sardine pressée est toujours consommée en France, et qu'elle n'est jamais exportée.

J'ai donc l'intime conviction que les 800 chaloupes que l'on arme actuellement à Douarnenez ne doivent pas être considérées comme une preuve de prospérité, et je les considère même comme une preuve de décadence.

J'envisage ainsi l'avenir de Douarnenez parce que partout ailleurs on donne la même extension à nos armements, et comme conséquence l'on doit craindre qu'il en soit de cette industrie comme de toute celles dont les produits sont trop considérables pour les besoins du pays.

Ce qui vient encore ajouter aux conditions mauvaises de cette industrie maritime c'est qu'en augmentant le nombre des armements on augmente aussi la consommation de la rogue, qui, comme production, ne suit pas la même progression ascendante. Or plus on emploie de cet appât plus on en élève le prix et plus aussi l'armateur ajoute à ses dépenses.

Si je cherche ensuite les motifs de ces armements plus nombreux, je les

* [1] Nombre de mots illisibles sur la photo.

RDQ 1859 C

trouve dans les sentiments de concurrence et d'amour propre ou de rivalité. Selon moi il y a beaucoup d'analogie entre les armateurs et les joueurs: les uns et les autres sont de hardis parieurs, ils vont et vont toujours confiants qu'ils sont dans leur étoile.

Telle est je crois la position actuelle de Douarnenez dont les armateurs, pendant longtemps ont réclamé une prime à l'exportation. Cette question soumise à l'autorité n'a pas été prise en considération par le Ministre de la marine.

Je dois vous dire qu'une concurrence très préjudiciable leur est faite par plus de 300 embarcations génoises, qui, chaque année, viennent faire la pêche de la sardine sur les côtes de la France: cette sardine est pêchée sans appât et vendue à Marseille, Collioure, Port-Vendres... c'est là bien évidemment une rude concurrence pour nos inscrits et armateurs du Midi et de Bretagne.

La position de Concarneau, malgré son augmentation d'armements, n'est pas aussi mauvaise que celle de Douarnenez, parce qu'il existe dans cette localité, depuis quelques années, plusieurs établissements de sardine à l'huile. Dans l'un, dirigé par M. Balestrié, l'on arme chaque année plus de 40 chaloupes montées par 160 inscrits, et l'on occupe dans l'intérieur des magasins 140 femmes de marins environ.

L'établissement de MM Philippe et Carnaud est aussi très important.

Cette sardine à l'huile est très recherchée et on la transporte à l'étranger, elle diminue d'autant celle que l'on met dans le sel, et c'est presque toujours un très bon débouché pour nos pêcheurs, patrons et propriétaires de leurs embarcations.

Cette industrie à l'huile ne peut pas être entreprise avantageusement à Douarnenez parce que la sardine y est trop grosse, et trop grasse, pour ce genre de conserve.

En ce qui concerne la population inscrite, il y a aussi accroissement. Quand je suis arrivé à Quimper en 1848, les matelots valides de Douarnenez étaient 760, ils sont aujourd'hui 1100. La même progression existe dans les autres syndicats.

3^e Question: les procédés de pêche se perfectionnent-ils?

Les engins et filets de pêche sont ce qu'ils étaient autre fois et n'ont éprouvé aucune modification.

Quant aux procédés de pêche voici comment l'exprime l'aide commissaire de Concarneau, et je suis complètement de son avis.

"Les marins de Concarneau et j'ai déjà eu l'honneur de l'écrire plusieurs fois, est essentiellement routinier et ennemi de toute innovation: c'est ainsi que nous n'avons encore pu le convaincre de l'utilité pour lui d'abandonner peu à peu la roque pour se livrer à des expériences qui lui permettraient, si non de se passer complètement de cet appât, du moins de l'économiser dans de fortes proportions. Je parle ici des harengs, des capelans, des sprats et tous les poissons en général, qui rapés ou réduits en bouillie ont déjà procuré au petit nombre d'armateurs qui les emploient des bénéfices incontestables.

"Je ne crois pas que le nouvel appât soit susceptible de remplacer entièrement la roque; mais après les essais qui ont été tentés jusqu'à ce jour, il m'est parfaitement démontré qu'il peut l'économiser d'un bon tiers en moins.

Ainsi donc les procédés de pêche comme les engins sont restés ce qu'ils étaient.

4^e Question: la vente des produits est-elle facile?

La vente de la sardine pressée est facile quand la pêche est moyenne mais quand il y a abondance les produits s'écoulent plus difficilement à cause de la réduction des prix.

Quant à la vente des gros poissons, provenant de la pêche au chalut ou à la ligne, elle ne peut jamais se faire dans de bonnes conditions, attendu la lenteur des moyens de

RDQ 1859 C

transport: les acquéreurs ne manquent pas, ils se rendent au domicile des pêcheurs mais ils ne donnent que des prix peu élevés parce que le trajet à parcourir pour arriver au lieu de consommation compromet la conservation du poisson que l'on expédie.

5^e Question: la vente s'opère-t-elle par voie de mer ou par voie de terre?

En ce qui concerne la sardine la vente s'opère par les deux voies, seulement la quantité par mer est cent fois plus considérable que celle que l'on dirige par l'autre voie, qui du reste est beaucoup plus dispendieuse.

Le gros poisson, pendant 6 mois de l'année, est transporté à Quimper par voitures à grande vitesse venant de Douarnenez, d'Audierne, de Poulgoazec, de Penmarc'h. De Quimper on le dirige sur Paris, par Lorient et Nantes ou l'on trouve seulement la voie ferrée.

Ce trajet est parcouru assez rapidement et cependant lorsque le temps est humide, le poisson est gâté quand il arrive à Paris.

6^e Question: par la voie de terre les frais de transport sont-ils élevés et cette élévation tient-elle à l'Etat d'imperfection des voies de communication?

La sardine pressée que nos négociants expédient par terre est presque toujours dirigée sur Rennes, d'où elle se répand dans l'intérieur de la France par les chemins de fer. de Quimper à Rennes le prix moyen de transport est de 45,00 fr le tonneau, et il n'est que de 12,00 pour Bordeaux par voie de mer. Le prix élevé du transport par terre provient bien évidemment de l'absence de chemins de fer dans le département du Finistère.

Je résume ma pensée en ce qui concerne le présent et l'avenir de notre pêche maritime.

Les armements pour la pêche de la sardine seront réduits, dans un délai peu éloigné, si l'on ne trouve des débouchés nouveaux; ces débouchés n'existeront qu'avec une prime à l'exportation.

Les 300 barques génoises qui viennent chaque année vendre leurs sardines dans nos ports du midi ne se livrent à cette industrie qu'en vertu d'un traité entre la France et la Sardaigne; ce traité doit avoir un terme; ne pourrait-on pas, dans l'intérêt de notre pays provoquer des modifications à ce qui existe aujourd'hui?

L'établissement de voies ferrées dans le département du Finistère doit être favorable à toutes la pêche maritime côtière, mais c'est une question encore éloignée.

Permettez-moi en finissant de vous dire que les homards et les langoustes diminuent de notre littoral et que l'opinion générale dans le quartier de Quimper demande le retour à une prohibition de la pêche de ces crustacés pendant une période de l'année.

2. LES CONDITIONS DU DEMARRAGE

Si bien des inconnues demeurent pour appréhender cette période (1), nous pouvons néanmoins dresser un tableau de cet essor des pêches bigoudènes qui, chose exceptionnelle, engendrera même une commune. Il faut considérer, comme nous l'avons vu précédemment, les statistiques avec prudence. Elles sont cependant de bons indicateurs de tendance. Notons également que ce premier travail permet de formuler un corps d'hypothèses que des recherches plus approfondies se devraient d'analyser.

Pour faciliter la lecture des tableaux statistiques, mais aussi parce qu'elle fournit des repères chronologiques, nous avons commencé par dresser l'évolution administrative de ce quartier.

Nous nous attacherons à décrire aussi précisément que possible l'implantation des conserveries car, si elles n'en sont pas la seule cause, elles ont joué un rôle considérable dans la définition d'un nouvel espace économique et social en Bigoudénie.

2.1) *EVOLUTION ADMINISTRATIVE DU QUARTIER DU GUILVINEC*

"Le Quartier de Guilvinec, qui s'étend du milieu de la baie d'Audierne à l'extrémité Est de l'anse de Benodet, comprend essentiellement la côte rocheuse et rude de la presqu'île de Penmarch.

Cette côte qui descend en pente très douce sous l'océan est par sa nature même un lieu de pêche remarquable. Par ailleurs, la proximité de la fosse dite de la "Grande Vasière" fait des quelques criques du littoral des bases de départ idéales pour l'exploitation des fonds poissonneux" (2).

Cette description ne vaut que si l'on considère la période postérieure au 31 Mars 1919, date de la décision du transfert du siège du Quartier de Quimper au Guilvinec.

(1) La structuration de la flottille est, faute de source, difficile à saisir.

(2) Monographie du Quartier du Guilvinec - 1951.

L'évolution administrative du quartier maritime considérée comme un des indicateurs de l'importance grandissante des ports bigoudens fournit les repères chronologiques suivants :

- 1784 Quartier de Quimper englobé dans l'arrondissement de Lorient.
- 1796 Quartier de Quimper entre dans l'arrondissement de Brest et a sous sa dépendance Douarnenez, Audierne et Concarneau.
- 1809 Quartier de Quimper a six syndicats : Quimper, Douarnenez, Audierne, Pont L'Abbé, Concarneau et Moëlan. Le syndicat de Quimper comprend alors 12 communes, mais aucune n'est littorale.
- 1849 Les communes des syndicats de Concarneau et de Moëlan sont supprimées et rattachées au quartier de Lorient.
Le quartier de Quimper comprend les syndicats de Douarnenez, Poullan, Ile de Sein, Audierne, Pont l'Abbé et Quimper.
- 1855 Concarneau est à nouveau rattaché à Quimper.
- 1863 Création du Quartier de Douarnenez (sous quartiers Douarnenez et Audierne)
Ne restent à Quimper que Pont l'Abbé, Quimper et Concarneau.
- 1882 Création du Quartier de Concarneau
Le syndicat de Pont l'Abbé (Quartier de Quimper) englobe alors les communes de : Tréguennec, Penmarch, Le Guilvinec, Plobannalec (Lesconil), Guilvinec (Plomeur), Plonéour, Tréffiagat, Loctudy, Ile Tudy, Pont l'Abbé, Combrit et St Jean Trolimon.
- 1893 Création du syndicat du Guilvinec
(Tréguennec, St Jean Trolimon, Plomeur, Penmarch, Le Guilvinec, Tréffiagat).
- 1898 Création du syndicat de Penmarch
(Tréguennec, St Jean Trolimon, Penmarch).

- 31/03/1919 Transfert du siège du Quartier de Quimper au Guilvinec.
- 12/01/1921 Le syndicat de Pont l'Abbé est transféré à Loctudy.

Est-ce à dire que cette évolution administrative se soit faite sans heurt et qu'elle ait toujours correspondu à une entité socio-économique précise, à une solidarité inter-ports sans faille ?

Le courrier (1) adressé au Commissaire Général des Affaires Maritimes de Quimper porte un témoignage inverse qui, avec quelques nuances, n'est pas sans rappeler une situation toute contemporaine :

"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 Benodet), sur un littoral très étendu et qu'elle est répartie sur de très nombreux villages et hameaux qui n'ont que bien peu de relations entre eux et que, dans ces conditions, il serait difficile -pour ne pas dire impossible- de constituer des groupements plus ou moins autonomes et cependant solidaires les uns des autres.

Les rivalités, les jalousies, les haines mêmes sont très vives de hâvre en hâvre ; par exemple, les gens de l'Ile Tudy ne peuvent pas supporter la présence dans leur port des marins du Guilvinec et de Lesconil et réciproquement, les rixes sont fréquentes et les agents de la Marine ne peuvent pas toujours suffire à maintenir le bon ordre".

C'est cependant entre Penmarch et Guilvinec que la rivalité est la plus grande. Tout est alors un enjeu, et la création d'un syndicat (division administrative) dans l'un ou l'autre port est bien sûr un enjeu de taille.

"PENMARCH possède le port de St Guénolé qui, au dire des gens du pays, est appelé à devenir le port

(1) Recueil des correspondances du Quartier de Quimper (RCQ.).
Courrier n° 146 07/09/1897. Archives de la Marine - Brest.

de l'avenir si, comme ne cessent de le demander les marins, on se décide à fermer la passe actuelle très dangereuse, à cause des brisants, et à élargir la petite passe. Tous les bateaux, abandonnant Le Guilvinec, se réfugieront alors dans ce port, parce qu'à leur sortie ils se trouvent immédiatement sur les fonds de pêche ; il leur arrive même, dans la bonne saison, de pouvoir faire deux pêches dans la même journée ; la sardine déposée part, encore toute fraîche, à terre, et est aussitôt vendue aux mareyeurs et aux industriels qui la transportent par voiture jusqu'à leurs usines du Guilvinec ... Guilvinec au contraire est loin de posséder les mêmes avantages. Aucune pêche ne s'effectuant en face de ce port, les bateaux mettent deux heures par beau temps et parfois même une demi-journée par vent contraire pour se rendre sur les lieux de pêche, devant St Guénolé pendant la saison de la sardine".

Malgré ces arguments, Guilvinec emporta en 1893 la création du syndicat. D'une courte tête, il est vrai, puisque 5 ans plus tard Penmarch avait aussi son syndicat.

Les syndicats des Gens de mer en place, une vingtaine d'années plus tard, sous la pression des syndicats professionnels de marins, s'ouvrait la bataille pour le transfert du siège du "Quartier d'Inscription Maritime de Quimper au Guilvinec". Bataille couronnée de succès en 1919, mais non sans peine comme en témoigne le courrier pages suivantes.

Ces considérations tendent à nous rappeler combien il fut difficile dans ce contexte de rassembler, de créer syndicats professionnels, coopératives, associations de secours mutuelles... que nous évoquerons plus loin.

Si tout est enjeu, que dire alors du rôle que peut jouer la création -ou la non-création- d'infrastructures, telles les ports, les lignes de chemin de fer ... sans lesquelles aucun développement n'est possible.

Paris le 26 Août 1912

191

Direction
Navigation et Pêches

Maritimes

Bureau
Navigation Maritime

Pêches et Domaniabilité
Maritimes

Le Ministre de la Marine

A Monsieur le Préfet du Finistère à
Quimper

a 7^h 45^m

NOTA. Les réponses doivent être
adressées au Ministre et porter
l'indication ci-dessus.

Monsieur le Secrétaire Général
M. Rivier, rue de la République
à Brest, a transmis à ce jour
à Monsieur le Préfet du Finistère
à Quimper

Voeux de la Fédération
syndicale
des pêcheurs sardi-
niers

Vous avez bien voulu appeler mon attention
sur quatre voeux émis par la Fédération syndicale des
pêcheurs sardiniens de France réunie dernièrement en

congrès à Nantes, avait eue le voeu sur lequel j'ay
appelé l'attention de M. le Ministre de la Marine

J'ai l'honneur de vous faire connaître, pour
chacune de ces voeux, les considérations que leur examen
m'a suggérées. Le rapport que je vous en ai adressé

1^o Nomination d'un Administrateur de la Marine au
Guilvinec.

Il ne saurait être question de faire du Guilvinec
le siège d'un quartier d'Inscription Maritime. Ce petit
port est le siège d'un syndicat des gens de mer dépendant
du quartier de Quimper, et ni l'autorité maritime locale
ni le Service du Contrôle de la Marine n'ont jamais envisa-
gé le transfert du siège du quartier de l'une à l'autre de
ces localités.

Il s'agit sans doute plutôt de la création d'un
emploi de syndic adjoint qui servirait en sous-ordre
au Guilvinec. Cette création a été mise à l'étude; mais
elle sera prise en considération à l'ensemble qui comportera un
certain

certain nombre de modifications aux circonscriptions maritimes, et qui sont en ce moment en cours d'examen .

2° Pêche au chalut dans la baie de Men-Meur .

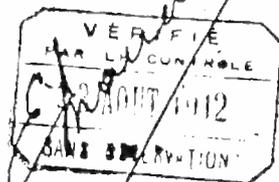
Les autorités maritimes locales ont fait sur cette question divers rapports desquels il résulte que, dans l'intérêt de la conservation des fonds et de la reproduction des espèces, il n'y a pas lieu de modifier les limites assignées pour la pêche au chalut dans la baie et sur le littoral de la commune en question .

3° Nomination à Lesconil d'un garde maritime pouvant faire les embarquements .

De même que la création d'un emploi de syndic adjoint au Guilvinec, cette mesure est subordonnée à des modifications et à des suppressions de postes corrélatives .

4° Règlementation de la coupe du goémon de rive .

Cette règlementation est, d'une façon générale, fixée par le Décret du 8 Février 1868, modifié par celui du 28 Janvier 1890 . Quant aux contraventions à cette règlementation, leur répression par les officiers et les agents de la Marine est prévue par la loi du 9 Janvier 1852 sur la pêche maritime côtière ./. .



De laui

2.2) LES INFRASTRUCTURES

2.21) L'infrastructure portuaire

A la différence d'un certain nombre de nos voisins européens (Royaume-Uni par exemple), l'état des infrastructures portuaires françaises, exception faite de Boulogne, était en cette seconde moitié du XIX^e siècle désastreux.

Les ports, l'on devrait dire les hâvres, du sud Finistère n'échappaient pas à la règle.

► LE GUILVINEC(1)

En 1860, par pétition, les habitants du Guilvinec demandent l'établissement d'une cale de débarquement pour permettre aux 13 chaloupes sardinières que compte alors ce "port" d'accoster plus facilement.

Les rapports des Ingénieurs des Ponts se succèdent, les travaux ne sont toujours pas décidés, mais la situation évolue rapidement :

"En 1861, Le Guilvinec ne représentait encore qu'une minime importance : 12 ou 13 barques seulement y étaient attachées. Aujourd'hui, ce point jadis désert, tend à s'accroître de jour en jour. Il renferme déjà tout un village qui a été construit en 3 ans et, au moment de la pêche du maquereau, les barques de Douarnenez, d'Audierne, de Concarneau s'y réunissent et forment une agglomération de plus de 2 000 habitants" (rapport 1866).

Un autre rapport (1869) fait quant à lui état de 900 bateaux, surtout Douarnenistes, présents dans ces parages :

"Les pêcheurs de Douarnenez, qui se rencontrent d'ailleurs dans la plupart des ports de la côte jusqu'aux Sables d'Olonne, ont une prédilection pour la fréquentation des eaux de la baie d'Audierne et de celles de la côte bigoudène. Certaines de ces migrations

(1) Les indications fournies dans ces brèves notes sont issues des Archives de Quimper. Côte 45 (essentiellement des rapports des ingénieurs des Ponts). Une abondante série de plans rend compte de l'évolution des travaux. Le service économique de Quimper a également établi des monographies par port sur l'évolution de ces infrastructures.

se termineront même par l'implantation d'un groupe douarneniste important autour d'un havre de la commune de Plomeur, celui du Guilvinec. C'est la pêche du maquereau qui est cause de cette migration décrite ainsi par Ch. ROBERT-MULLER (1)".

Les vieux décrivent à qui veut les entendre ces départs de Douarnenez vers le mois de Mai, sur des camions à chevaux où étaient juchés les canots de pêche, avec les meubles et toute la marmaille. La famille s'installait jusqu'à la mi-Novembre et repartait semblablement. Certains ont converti leur migration temporaire en une migration définitive ... En 50 ans, à la place d'une lande déserte, s'est élevée une agglomération de 4 500 habitants".

Les mareyeurs douarnenistes, en se transportant dans ce port, semblent eux aussi y avoir joué un grand rôle (2). Si l'on excepte cette présence douarneniste, Le Guilvinec n'armait alors comme le mentionne le premier rapport cité qu'une dizaine de chaloupes sardinières.

C'est avant la première guerre mondiale que furent donc construites les premières installations portuaires :

. Côté GUILVINEC

En 1870 : une cale de 40 m de longueur sur 5,50 m de largeur ;

En 1886 : une cale de 80 m de long sur 4 m de large ;

De 1896 à 1900 : un môle abri de 180 m de longueur en remplacement de la côle de 1870.

. Côté LECHIAGAT

En 1883 : une cale de 44 m de long sur 2 m de large

En 1907/1909 : un môle abri de 90 m de long sur 4 m de large.

Deux autres cales, une de chaque côté seront encore construites vers les années 1920. Mais, il faudra attendre la construction d'un môle abri de 471 m

(1) Ch. ROBERT-MULLER "Pêches et pêcheurs de Bretagne Atlantique" p. 20.

(2) L'absence de source nous empêche malheureusement de préciser celui-ci.

de longueur (rive Lechiagat) en 1930/32 pour que l'on puisse parler véritablement d'un port.

- Les ports de PENMARCH, ST GUENOLE, KERITY et ST PIERRE connaîtront une évolution analogue.

ST GUENOLE

Fin XIX^è siècle, premier ouvrage de débarquement : une cale de 150 m de long sur 4 ou 5 m de large. En 1932, pour protéger le port des vents dominants, un brise-lames de 425 m de longueur.

ST PIERRE

En 1932-34, un brise-lames fut également construit, mais il demeura d'un accès extrêmement difficile, sans profondeur et d'un abri peu sûr.

KERITY

A l'origine, on n'y trouvait qu'une fosse d'environ 1500 m de long au milieu des roches basses, asséchant de 1,50 m à 2 m, et par conséquent ne présentant aucun abri.

En 1900, la protection fut assurée par un môle abri de 120 m de long et un brise-lames de 410 m.

- LOCTUDY bénéficiait d'une situation géographique beaucoup plus privilégiée. Abris des vents dominants, avec un chenal d'accès de bonne profondeur naturelle, ce port fut doté fin XIX^è d'un quai de 120 m de long, qui permettait l'accostage des caboteurs.

Dans les années 1932-34, un autre quai de 160 m/long fut construit pour former avec le précédent un éperon accostable sur les faces Nord et Sud.

- En 1907, la construction d'un môle abri de 333 m permit à LESCONIL de développer considérablement ses activités.

2.22) Le chemin de fer

Autre facteur de développement des pêches, et pas des moindres, : la mise en service en 1863, par la Compagnie des Chemins de Fer de Paris-Orléans, de la ligne QUIMPER/PARIS.

Ce développement prit d'autant plus d'ampleur qu'en 1884, Pont l'Abbé et Douarnenez furent raccordés à ce réseau (1).

Ces réseaux, à voie normale, furent complétés par des réseaux départementaux à voie étroite.

C'est ainsi que la pêche bigoudène dut également son essor à la construction du train "Biririk" (2) en 1907. Près de 18 km de voies reliaient Pont l'Abbé à St Guénolé, desservant les gares de Plobannalec, Treffiagat, Guilvinec, Penmarch et St Guénolé.

Moyennant un transbordement à Pont l'Abbé, le "Trans-bigouden" permettait donc le transport rapide de la marée.

Cependant, dès 1913, il fut concurrencé par la route. La ligne, fermée aux voyageurs dès 1946, malgré la mise en service de la criée du Guilvinec, fut fermée en 1963.

Si dans le même temps le réseau routier s'était aussi amélioré, l'arrivée du chemin de fer constitue la grande affaire pour la Bretagne du XIX^e siècle. Facteur d'évolution, elle le fut sans conteste pour la pêche, mais aussi pour l'agriculture et le tourisme. Elle sonnait cependant la fin du cabotage qui, entre 1910-1914, vit son trafic diminuer de 30 %.

2.3) UN NOUVEL ESPACE ECONOMIQUE

L'influence du développement des voies ferrées sur la circulation des marchandises et l'élargissement des marchés accéléra la croissance de l'espace économique pêche.

Mais, de ce tour d'horizon, on peut retenir que pratiquement aucun véritable port n'existe avant la fin de l'entre-deux guerres. Pourtant, si la pêche s'y est considérablement développée, c'est que contrairement à ce qui se passe pour d'autres types de pêche (morue,

(1) ADQ. (5 S. Chemin de fer).

(2) "Quand nous prenions le train Biririk" Serge DUITOU. Editions du Ressac 1983.

chalutage), la pêche de la sardine -et dans une moindre mesure du maquereau- dominante dans le Sud Finistère à cette époque, s'accommode de havres insignifiants, peu équipés.

Le caractère périssable de ce produit impose même à cette industrie de transformation la dispersion de l'activité primaire : le produit doit être traité sur place pour que sa qualité ne s'en trouve pas altérée.

Là réside sans doute un des facteurs d'explication de l'absence de concentration sur un seul port de l'activité pêche du pays Bigouden.

2.31) Les conserveries

C'est le développement de l'industrie des conserves de poisson qui contribua largement à forger ce nouvel espace économique, que jusqu'à la première guerre mondiale on peut pratiquement qualifier de sardinier dans les ports du Sud Finistère (1)

Quand fut installée la première conserverie sur la côte bigoudène ?

Dès 1860, PHILIPPE & CANAUD, déjà installés à Nantes fondent une usine à l'Ile Tudy. La maison LAYMET en fait autant à Penmarch. Quant au Guilvinec, l'enquête pour le Livre d'Or de la conserve de poisson signale deux usines : FORQUEN, fondée en 1850 et AUBIN-SALLES, fondée en 1853.

Entre 1861 et 1865, une enquête officielle réalisée par la statistique générale de la France mentionne 15 usines en Finistère. Dans l'arrondissement de QUIMPER, il existe probablement :

- 6 usines à Concarneau ;
- 2 ou 3 à Douarnenez ;
- 1 ou 2 au Guilvinec
- 1 à l'Ile Tudy ;
- 1 à Penmarch.

(1) Des repères sur le développement de l'industrie des conserves de poisson font l'objet d'une note annexe qui emprunte beaucoup au remarquable ouvrage d'A.M. D'AVIGNEAU, paru en 1958.

Le rapport du Jury international pour l'exposition de 1900 permet un premier inventaire en 1880 et vers 1901 du nombre et de la situation des usines de conserves de sardines (tableau page 34).

En 20 ans, le Finistère prend la tête des départements quant au nombre des usines. Au sein de celui-ci, le pays Bigouden représente plus du tiers de l'infrastructure industrielle.

A quels facteurs attribuer la prépondérance finistérienne ?

Selon les A. M. d'AVIGNEAU, à trois facteurs :

- une plus grande richesse des eaux ;
- l'existence d'une population intéressée de longue date par la pêche côtière ;
- la densité de population qui pousse celle-ci à rechercher activement des moyens d'existence nouveaux.

Cette nouvelle répartition de l'industrie de la conserve de sardines est d'ailleurs analogue à celle de la presse, où dominait fortement le Finistère. Les presses coexisteront d'ailleurs jusqu'au début du XX^e siècle avec les usines de conserves.

A la même époque, les deux caractéristiques principales de cette industrie sont :

- comme nous venons de le voir, l'éclosion de nouveaux centres économiques ;
- une assez forte concentration.

Le tableau page 37 , élaboré à partir des enquêtes de la Gendarmerie Nationale de l'arrondissement de QUIMPER (1) rend parfaitement compte de celle-ci :

- . AMIEUX Fres, dont le siège est à Nantes, outre son usine à St Guénolé, en possède 8 autres ;
- . PHILIPPE & CANAUD (Douarnenez) : une usine à l'Ile Tudy - 6 autres ailleurs ;
- . SAUPIQUET (Nantes) : une usine à Kérity - 6 autres ;
- . CASSEGRAIN (Nantes) : 1 usine à St Guénolé - 2 autres ;

(1) AD. FN - 4 M

NOMBRE ET SITUATION DES USINES DE CONSERVES DE SARDINES VERS
1880 et VERS 1901

	1 8 8 0		1 9 0 1	
	Nombre d'usines	Date exacte (1)	Nombre d'usines	Date exacte
<u>FINISTERE</u>	59			1900
Roscoff	1	1881		1900
Brest	-	1881	1	1906
Camaret	5	1881	5	1902
Morgat	2		2	1906
Douarnenez	21		27	1903
Audierne	3	1876	14	1903
(<u>St Guénolé</u>)	5)	1880	7)	1902
(<u>Kéarity/Penmarch</u>)	-)		3)	1906
(<u>Le Guilvinec</u>)	1)	1876	5)	1902
(<u>Lesconil</u>)			2)	1906
(<u>Loctudy</u>)			1)	1906
(<u>Ile Tudy</u>)	1)		2)	1906
Concarneau	17	1881	28	1902
Brigneau	1	1880	1	1898
Doëlan	2	1876	2	1906
<u>MORBIHAN</u>	59		40	
<u>LOIRE INFERIEURE</u>	14		8	
<u>VENDEE</u>	25		22	
<u>LA ROCHELLE</u>	1		4	
<u>ARCAÇON</u>	1		4	

Source : Extrait tableau d'A.M. D'AVIGNEAU. Op. Cit.)

(1) Date de saisie de l'information.

- . TIROT (Nantes) : 1 usine à St Guénolé - 2 autres ;
- . CHANCERELLE Fres (Concarneau) : 1 au Guilvinec
- 2 autres.

Selon d'AVIGNEAU, les entreprises à établissements multiples totalisent près de la moitié des usines du littoral. Le Groupement de Défense des Fabricants qui naîtra en 1903 à l'occasion de la crise sardinière regroupera 29 conserveries possesseurs de 75 usines !

Des entreprises créées plus tardivement peuvent elles aussi connaître un essor brillant et rapide, comme par exemple, celui de la maison René BEZIERS :

- Fondée vers 1870 à Douarnenez
- 1878 : une nouvelle usine à Audierne
- 1888 " " " Camaret
- 1892 " " " St Guénolé
- 1893 " " " Doëlan
- 1894 " " " L'Ile Tudy

En 1900, la même maison entreprend la mise en conserve de légumes à Lorient, en 1905 à Pont l'Abbé.

Ces nouveaux industriels sont souvent aussi des anciens presseurs (comme CHANCERELLE par exemple).

La manifestation la plus probante de l'influence dominante prise par la conserverie finistérienne est la constitution le 04 Octobre 1888 à Quimper, et non à Nantes, du Syndicat des Fabricants de conserves de Bretagne.

Parallèlement au développement de cette industrie, on peut se demander comment s'est réalisé l'accroissement de la flottille sardinière finistérienne ?

Le Guéméné GENDARMERIE NATIONALE

Compagnie d'écouter *Le Guéméné*

11^e LÉGION

Arrondissement de Quimper

Camp de Guéméné

État sommaire de la liste des agents de service en pied de service - avec le nombre de semaines, jours ou heures occupés par ces agents et les noms des individus auxquels appartenent ces heures.

Communes	Nombre d'agents en pied de service		Noms des professions	Nombre de semaines de service par semaine	Nombre de jours de service par semaine	Nombre de semaines de service par semaine	Nombre de jours de service par semaine	Observations
	Agents	Agents						
Guéméné	6	3	M. Lallemand	5	16	150-100	1	M. Audin, M. Lallemand
do	"	"	M. Delory	3	4	60	1	M. Guignou
do	"	"	M. Lehan	2	4	60	1	M. L. Gall
do	"	"	M. Chennell	"	20	93	1	M. Kuyat
do	"	"	M. Cheval	"	2	30	1	M. Guignou, M. L. Cheval et M. Kuyat
do	"	"	M. Jullien	"	"	"	1	M. Jullien est actuellement parti.
Erffrignat	"	"	"	"	"	"	1	M. Erffrignat, il n'y a aucune semaine.

A. Guéméné le 8 août 1909
Guéméné
 le 3^e Gendarme Commandant Guéméné
M. Lallemand

Fac-similé tableau enquête de la Gendarmerie Nationale. Arrondissement de Quimper.

1909-1910

	NOM du PROPRIETAIRE	NOM du GERANT	PRODUITS		Nombre de machines à sertir	Nombre de soudeurs	Nombre ouvriers
			Poisson	Légumes			
<u>LE GUILVINEC</u>			5	3			
	SALLES-AUBIN	LE DREZEN			5	16	150/100
	CHACUN	LANGUILLAIN	3 usines sont mixtes mais on		-	8	30
	DELORY	Mme GUEGAN	ne sait pas		3	4	80
(Concarneau)	CHANCERELLE	Mme KERGOAT	lesquelles		-	20	57
(Brest)	Sté Brestoïse	Mme LE GALLE			2	12	60
<u>PENMARCH</u>							
(Nantes)	CASSEGRAIN	ROCHOIS	X	X	2	15	40
(Douarnenez)	BEZIERS	DOUARIN	X			15	35
(Nantes)	AMIEUX	MIROU	X			15	30/40
(Concarneau)	CHANCERELLE	CHAPOLAIN	X			15	40
(Concarneau)	ROULLAND	DUPOUY	X			15	40
(Nantes)	TIROT	De la FUENTE	X	X		15	35
(St Guén.)	LANDAIS	LANDAIS	X	X	2	20	35
<u>KERITY</u>	SAUPIQUET	Mme SAINDOUART	X		1		
	Sté Française	Mme GAUTHIER	X			10	30
<u>LOCTUDY</u>							
(Pont l'Abbé)	Usine VALLIERE	VALLIERE	X			4	40
<u>ILE TUDY</u>							
(Nantes)	BEZIERS		X				
(Douarnenez)	PHILIPPE & CANAUD	DIVANACH	X			10	65
<u>LESCONIL</u>							
(Paris)	LEMY	HALOCHE	X			5	65
(Orléans)	MAINGOURD	FRAVALES	X			9	45

(1) Employée de préférence pour les conserves.

Tableau reconstitué à partir de l'enquête de la Gendarmerie de l'Arrondissement de Quimper.

2.32) La flottille sardinière

Les modifications de délimitation du quartier de Quimper nous empêchent de reconstituer avec précision l'évolution de cette flottille à une période clé de son histoire. Le tableau ci-dessous nous permet toutefois d'évaluer l'accroissement de la flottille à 140 bateaux au cours de la période 1874-1881. Douarnenez et Concarneau étant inclus dans ce tableau, il ne nous est pas possible d'avoir une idée précise de ce mouvement en ce qui concerne les ports bigoudens.

	Nombre d'hommes	Bateaux employés	Tonnage bateaux	Total de la vente (en Francs)
1874	3 903	781	4 359	3 010 101
1875	3 889	763	4 324	2 570 842
1877	4 045	796	4 486	3 043 683
1878	4 152	823	4 567	3 451 657
1879	4 305	854	4 676	3 131 216
1880	4 493	880	4 804	1 802 635
1881	4 610	921	4 983	2 139 092
1882 (1)	1 350	274	1 140	1 031 578
1883	1 363	276	1 146	1 709 681

Statistique des Pêches Maritimes (Ministère de la Marine et des colonies).

Cette courte série, avec toutes les réserves que l'on peut émettre quant à la fiabilité de la collecte de ces données, traduit cependant cette première évolution du Quartier de Quimper.

(1) Depuis 1863, ne restent rattachés au Quartier de Quimper que Pont l'Abbé, Quimper et Concarneau. La création du Quartier de Concarneau (1882) explique la baisse statistique que l'on peut constater sur ce tableau.

Si l'on prend en compte, avec les mêmes réserves et suivant la même source, les principales productions du quartier, on obtient les résultats suivants :

	1874		1878		1880		1883	
	Quantité en tonne	Valeur millier F						
Maquereau	341	755	1 384	489	753	510	917	513
Sardine (1)	81 418	<u>1 475</u>	410 397	<u>2 298</u>	20 453	<u>727</u>	79 565	<u>1 174</u>
Autres espèces	773	399	725	390	744	312	392	110
Huîtres (1)	851	13	67	2,5	240	18	-	-
Crustacés et Coquillages (2)	191	341	124	192	74	121	32	44
TOTAL		<u>2 983</u>		<u>3 371</u>		<u>1 688</u>		<u>1 841</u>

(1) Quantité au mille ; (2) Homards et crustacés (au mille)

Ce tableau confirme que la production dominante du quartier est bien la production sardinière. Il marque également les années de pénurie de cette production 1880-1887.

Les huîtres draguées au cours de ces années proviennent de la rivière de Pont l'Abbé. Le repeuplement des bancs de l'Odet fait remonter la production en 1880. Les parcs privés seront au nombre de 18 en 1881. Il semble toutefois que l'ostréiculture n'ait pas répondu aux espoirs investis au cours de ces années 1880.

A partir des années 1870, et comme le montre le tableau (page 38), nombre de bateaux et nombre d'hommes croissent régulièrement mais pas dans des proportions spectaculaires.

Aucun document en notre possession ne nous permet de dire avec précision comment s'est opéré cet accroissement de la flottille sardinière. On peut cependant supposer que celui-ci s'est, pour partie, réalisé par l'utilisation d'unités auparavant affectées à d'autres pêches.

Cette hypothèse qui est d'ailleurs celle d'A.M. d'AVIGNEAU (1), se trouve confortée par le témoignage d'Auguste DUPOUY : "Quand sur un promontoire, au fond d'une anse, en quelque humble bourgade que ce soit, un industriel aventureux se risque à bâtir une friture, aussitôt les pêcheurs de l'endroit délaissent casiers ou palangres pour se munir de filets à sardines : c'est ce qui est arrivé à Trévignan, Loctudy, à Doëlan, à Lesconil ; c'est ce qui serait arrivé à Ste Marine et à l'île de Sein, si la moindre usine s'y fut construite" (2).

Il faut attendre 1896 pour que la statistique des Pêches Maritimes fournisse (tableau p. 44) une répartition par type de pêche de la flottille du Quartier de Quimper. Il faut attendre 1906 pour que cette répartition puisse être ventilée par port (tableau page 49).

Quels types de polyvalences pratiquaient alors des chaloupes sardinières ?

On peut supposer (le nombre analogue de bateaux va d'ailleurs dans ce sens) qu'après la saison du maquereau de Mars à Juin, les mêmes bateaux armaient pour la sardine, de Juin à Novembre, puis pour du divers. Au Guilvinec, ces considérations ne vaudront cependant pas, comme nous le verrons plus loin, pour la période de l'entre-deux guerres. Les migrations des pêcheurs vers d'autres zones de pêche que leur très proche littoral viendront bouleverser ce calendrier.

L'armement d'unités nouvelles est lui aussi difficile à saisir. Tous les ouvrages s'accordent à dire que le développement de l'industrie de la presse au XVIII^e provoqua une forte augmentation du nombre des bagou borc'hizien, les "bateaux bourgeois".

A la veille de la Révolution, les "marchands de rogues, propriétaires de presses à sardines, sont devenus eux-mêmes propriétaires d'une infinité de chaloupes de pêche" (3). Dans ce mode d'armement, le borc'hiz,

(1) Op. Cit. p. 189

(2) "Pêcheurs bretons" Auguste DUPOUY. 1920 - Réédité par Le Signor et Puget. Le Guilvinec 1978. p. 34.

(3) "Ar Vag" Voiles au travail en Bretagne Atlantique. B. CADORET, P. DUVIARD? J. GUILLET, H. KERISIT. Ed. de l'Estran 1983. Tome I P. 207-213.

propriétaire des bateaux fournit également la rogue et les filets. Des avances forfaitaires (le sillage) sont versées aux hommes en début de saison ; l'équipage reçoit ensuite une rémunération au prorata du montant de la vente.

Cependant, l'armement "artisanal", qui avait toujours conservé son importance dans les ports bretons, va avec l'industrie de la conserve trouver de nouvelles conditions économiques pour le placer sur un terrain entièrement favorable face à l'armement "extérieur".

C'est, selon "Ar Vag" à partir de 1865, que cette reconquête de l'artisanat s'opère à Douarnenez. En 1904, "dans les ports du Finistère, les embarcations appartenant à des propriétaires non marins sont devenues l'exception". Le développement considérable de la pêche dans les ports bigoudens à la même époque laisse donc penser que ceux-ci ne connurent pas autre chose que l'artisanat. Toutefois, les explications données par "Ar Vag" sur le développement de cet artisanat ne semblent pas exhaustives car elles semblent ne pas tenir compte des stratégies capitalistes des usiniers eux-mêmes.

Si l'évolution s'est manifestée contre l'intégration des activités sardinières, jusqu'à la fin du XIX^e quelques entreprises de pêche armaient cependant elles-mêmes des bateaux destinés à les ravitailler. On peut également noter qu'en ce qui concerne la fabrication même des boîtes de conserves, l'intégration a par contre été souvent la règle.

Loin de nous l'idée de sous-estimer les avantages dont disposait le pêcheur par rapport à l'armateur : la réparation des filets est assurée par les membres de sa famille et, travaillant pour son propre compte, il cherche à économiser sur la rogue, fort onéreuse. Mais les raisons du désinvestissement des capitaux usiniers dans la production sont peut être aussi à approfondir. Les hypothèses énoncées par F. VOURC'H
(1)

(1) "Analyse des rapports sociaux dans la pêche artisanale. Histoire et Evolution" François VOURC'H. CORDES 1980.

méritent que l'on s'y arrête : "La conserve permet le traitement d'une plus grande quantité de marchandises, pour lesquelles la commercialisation peut être reportée d'une année sur l'autre, donc de faire face aux aléas de la production, tout en assurant la parfaite maîtrise du marché d'aval. Alors que du temps des presses, le poisson rentre pour plus de 40 % dans le prix de revient d'un barril de sardines, en 1910, il ne rentre plus que pour 20 % dans le prix d'une boîte, soit moitié moins que le bénéfice réel. Dès lors, il n'est plus nécessaire d'immobiliser une grande partie de capital productif dans l'armement où les risques sont importants, si l'on peut obtenir une quantité de marchandises suffisante en ayant recours à d'autres systèmes d'organisation de la pêche".

Le calcul de prix de revient d'une boîte de sardines ci-dessous, saisi à une époque antérieure à celle mentionnée ci-dessus, semble aller dans ce sens (1) :

	F	%
Boîtes vides le cent	7,85	22,21
Soudage et soudure	2,50	7,07
Huile	6,50	18,39
Travail des femmes	1,80	5,09
Frais Généraux	3,50	9,90
Poisson (1200 à la caisse à 11 F le mille)	13,20	37,34
	35,35	100 %

Nous ne pouvons ici que prendre acte de ce que l'on a nommé "le mouvement de la barque du pêcheur", mais signalons quand même que cette question des aller-retour "artisanat/industrie" qui jalonnent l'histoire des pêches contemporaines, et pas uniquement bretonnes, est en elle-même un véritable sujet de recherche.

2.33) Les autres types de pêche

La place accordée ici à la pêche sardinière ne saurait faire oublier -il s'en faut de beaucoup- qu'elle ne soit l'unique activité des ports bigoudens avant la première guerre mondiale.

(1) A.M. D'AVIGNEAU. Op. Cit. page 165.

A travers quatre années témoins : 1896, 1906, 1910, 1914 (1) et grâce à la statistique des Pêches Maritimes, nous pouvons essayer de dresser un rapide panorama de ce début de siècle.

► 1896

Si l'on examine le tableau p. , on peut reconstituer le calendrier de pêche suivant :

- Février à Mai	Crevette
- Mars à Juin	Maquereau
- Mars à Novembre	Homard, langouste et mollusques et coquillages
- Juin à Novembre	Sardine et thon
- Toute l'année	Poisson frais (poisson de fond et autres crustacés).

Bien qu'ici aucune indication ne soit donnée sur les techniques employées, témoignages et ouvrages s'accordent à dire qu'en plus des filets (pour les pélagiques), casiers et palangres, le chalut à perche était utilisé bien avant 1900 pour le poisson de fond (raie, limande, sole ...) mais aussi la lotte qui, à cette époque, ne trouvant pas acquéreur, était consommée par les pêcheurs.

Un courrier du 14 Mai 1891 au Commissaire Général du Quartier permet de compléter les informations fournies par ce tableau (2).

Si l'on considère les trois genres de pêche principaux (maquereau, sardine et chalut), la moyenne des embarcations du quartier est une chaloupe pontée de 6 à 7 tonneaux, montée par 7 ou 8 hommes d'équipage. La pêche se pratique à quelques milles du rivage. Une dizaine de fortes chaloupes pontées pêchent beaucoup plus au large (3).

(1) Ces années "témoins" ont essentiellement été choisies en fonction des apports d'informations nouvelles données par la statistique. Elles sont aussi des années moyennes hors contexte de crise (1902 par exemple) et donnent donc une photographie plus précise, et moins contrastée, de l'évolution du secteur.
De plus, rappelons que les changements de nomenclature rendaient inenvisageable la reconstitution de série longue et ce, sans parler des problèmes d'années non disponibles dans la collection.

(2) RCQ. 1891 14/05/1891.

(3) RCQ. 1895 01/05/1895.

QUARTIER DE QUIMPER 1896 (reconstitué à partir de la statistique des Pêches Maritimes)

	QUANTITES PECHÉES	TOTAL BRUT DE LA VENTE	NOMBRE PECHEUR	BATEAUX		VALEUR DES ENGINS	EPOQUE	GAIN MOYEN ANNUEL
				Nombre	Tonnage			
Maquereaux (Kg)	483 410	425 425	1 895	240	1 820	282 600	Mars à Juin	220
Sardine (nombre)	3 341 831	796 410	1 375	224	1 439	221 500	Juin à Nov.	580
Thon (kg)	1 430	1 500	60	23	80	9 080	Juin à Nov.	NC
Saumon (kg)	3 125	6 925	60	23	80	9 090	11/01 au 30/09	115
Poisson frais (nombre)	2 360 000	1 912 570	2 360	497	3 050	566 600	Toute l'année	790
Homards & Langoustes	110 729	164 590	777	158	488	92 500	Mars à Nov.	210
Crevettes	44 970	73 000	101	33	132	22 500	Février à Mai	730
Autres crustacés	1 200	900	710	158	488	92 500	Toute l'année	
Moules	15 200	12 810	132	49	215	25 700	Toute l'année	90
Autres mollusques & coquillage	13 500	15 300	132	49	215	25 750	Mars à Nov.	115
Varech - Goémon	13 150	48 380	322	117	545	22 800	Toute l'année	155
Pêche à pied divers	44 100	3 000	30				Toute l'année	80
Pêche à pied crevettes	21 500	25 300	168				Toute l'année	150
Parcs & Claires	735 000	35 900						

- Pêche du maquereau

Chaque homme fournit 8 filets, le mousse en fournit 4. Le matelot a une part, le mousse une demi-part. Le patron reçoit pour son bateau une part de matelot, quelquefois mais rarement une part et demie.

- Pêche de la sardine

C'est en général le patron qui fournit les filets et la roque. Quelques bateaux sont fournis en filets et en rogues par les usines auxquelles ils livrent leurs poissons. Pour la fourniture des filets et de la roque, on prélève la moitié du produit de la pêche. Sur l'autre moitié, le patron reçoit une part pour son bateau et une part pour lui ; chaque homme a une part, le mousse une demi-part.

(Notons au passage que la description faite ici de la propriété des filets va à l'encontre des idées reçues à ce sujet dans le cas de la pêche sardinière).

- Pêche au chalut

C'est le patron en général qui fournit le filet. Il reçoit une part pour le filet, une part pour lui, une part pour le bateau ; chaque homme reçoit une part, le mousse reçoit une demi-part.

En moyenne, un matelot gagne annuellement de 700 à 800 francs dans l'exercice de la pêche. (Si l'on s'en réfère à notre tableau qui donne aussi les gains, il faut additionner, à l'exception du poisson frais, plusieurs pêches saisonnières pour arriver à ce total annuel).

La part du bateau est égale à celle de l'homme, mais en tenant compte du prix d'achat et de dépenses de réparation de celui-ci entièrement à la charge du patron, on peut donc évaluer le "bénéfice" moyen annuel à 500 ou 600 Francs maximum.

La condition des pêcheurs n'a subi aucune modification notable pendant ces dernières années. Cependant le rédacteur du courrier fait remarquer que la répartition des gains par espèces de pêche est assez hypothétique, "les intéressés ne savent pas, pour la plupart, se rendre compte du gain que leur procure chaque genre

de pêche".

Sur les 1900 à 2000 marins du quartier, toujours d'après ce même rédacteur, environ le cinquième ne pratique pas la pêche de la sardine.

Un autre courrier (1) fournit une description précise -et précieuse- "des procédés et usages suivis dans le quartier de Quimper pour la vente et l'écoulement des produits de la pêche côtière".

Avant de résumer les informations contenues dans ce courrier, précisons que le rédacteur du courrier a pris soin de rédiger le préambule suivant :

"Ce n'est pas sans difficultés que j'ai pu obtenir les renseignements sus-visés de la part de certains mareyeurs de la contrée, qui à tort ou à raison, estiment que leur commerce est libre, qu'il se fait au grand jour et que, par conséquent, il n'appartient pas aux administrations publiques de s'immiscer dans leurs affaires : mais j'ai pu en fin de compte triompher de ces présentations peu rationnelles et les informations qui sont reproduites ci-après sont, je crois pouvoir l'affirmer, aussi exactes qu'il était permis de l'espérer"

Vente aux mareyeurs et usiniers

C'est le mode le plus usité pour écouler les produits des trois syndicats (Quimper - Pont l'Abbé et Guilvinec).

Quelques patrons pêcheurs envoient leur femme ou leurs filles vendre leur poisson soit chez les particuliers, soit aux marchés de Quimper et de Pont l'Abbé. Pendant la saison de la sardine, la vente se fait aux représentants des usiniers.

Ces ventes se font directement et sans aucun intermédiaire. Il n'existe dans le quartier aucun commissionnaire.

(1) RCQ 1895. Courrier 11.02.1895 n° 21.

Les mareyeurs sont 18 ou 19 répartis entre Quimper, l'Ile Tudy, Lesconil, Le Guilvinec, Kéridy et St Guénolé. Chaque mareyeur a sa clientèle de patrons qui lui est fidèle.

Les lieus, merlus, vieilles, tacots, plies et autres poissons de qualité inférieure sont presque tous remis aux femmes de marins qui les vendent dans les cantons de Quimper, Plogastel-St Germain et Pont l'Abbé.

Les soles, turbots, rougets, raies, mulets, congres, maquereaux et crustacés sont expédiés par les mareyeurs en très grande majorité sur les halles de Paris. Quelques mareyeurs expédient sur les villes de l'Ouest (Rennes, Laval, Angers, Le Mans et Tours).

Homards et langoustes sont en grande partie expédiés vers la Belgique où les prix sont rémunérateurs. Des congres séchés sont expédiés sur le marché de Bordeaux.

Conditionnement et expédition

Le poisson mis en panier, avec de la glace concassée, par les mareyeurs, est expédié par les gares de Pont l'Abbé, Combrit, Trémèse et Quimper.

Le grand centre d'expédition de la région de Penmarch demeure Pont l'Abbé. On n'expédie par Quimper que la marée qui n'a pas pu prendre le train de 10 h 15. Des havres de pêche à Pont l'Abbé, le poisson est expédié par voiture (1 F pour 100 kg). En saison, on compte une centaine de voituriers.

Il n'existe aucun droit d'octroi sur le poisson à Pont l'Abbé et Quimper. Les mareyeurs se plaignent par contre des droits d'octroi élevés à PARIS.

Aucune criée au poisson dans le quartier, le marché est entièrement libre quand il se fait sur la cale d'arrivée ; mais aux halles de Quimper et Pont l'Abbé, les intéressés paient (1) centimes par panier de poisson mis en vente.

Cette description est la plus précise parmi celles que nous avons pu trouver sur la commercialisation des produits de la pêche bigoudène en cette fin du XIX^e.

(1) Somme illisible.

► 1906

Il faut attendre cette date pour que la statistique des Pêches Maritimes nous permette de saisir plus précisément chaque port. La grande crise sardinière de 1902 fait encore sentir ses effets. Il faudra attendre 1909 pour que ceux-ci soient véritablement jugulés.

La situation est alors la suivante :

PORTS	PECHEURS	BATEAUX	TONNAGE BATEAUX	VALEUR DEBARQUEE
GUILVINEC	1 422	288	1 459	700 200
PENMARCH	864	189	1 300	375 310
LESCONIL	359	67	337	115 689
ILE TUDY	275	50	275	136 816
QUIMPER	79	27	70	33 500

Les tableaux (pages 49-50) compléteront ces données, et donnent une photographie plus précise de la production. La pêche dominante est alors le maquereau de dérive. Les tonnages de sardine sont toutefois certainement très faussés par l'habitude prise par les pêcheurs, pendant la crise sardinière d'aller passer la saison d'été à Quiberon et au Croisic, parfois jusqu'aux Sables d'Olonne. Certaines de ces migrations saisonnières deviendront d'ailleurs définitives.

Pour la première fois en 1906, la statistique donne également la répartition de la construction dans le quartier (46 bateaux au Guilvinec, 31 à Penmarch, 30 à l'Ile Tudy, 11 à Lesconil, 2 à Quimper). Le Guilvinec compte alors 2 chantiers de construction, Quimper 1, ainsi que l'Ile Tudy.

Tel est le premier véritable tableau que l'on puisse dresser de l'état des pêches dans ce quartier.

► De 1906 à 1914, la situation n'évoluera pas considérablement.

En 1910, des renseignements complémentaires sont fournis sur la répartition du tonnage de la flottille, constituée uniquement par 1089 voiliers :

QUARTIER DE QUIMPER - 1906 (Reconstitué à partir de la statistique des Pêches Maritimes)

PORTS	QUANTITES PECHÉES	TOTAL VENTE	NOMBRE PECHEURS	BATEAUX		ENGINS	REGIONS DE PECHÉ	EPOQUES DE PECHÉ
				Nombre	Tonnage			
<u>MAQUEREAU FRAIS</u>								
Lesconil	154 220	78 520	325	50	210	Filets	Littoral	Mars à Juin
Guilvinec	971 000	440 350	1 200	240	1 320	Filets	Littoral	Mars à Juin
Quimper	2 100	4 950	25	10	32	Filets	Littoral	Mars à Juin
Penmarch	470 500	345 200	750	150	915	Filets	Littoral	Mars à Juin
Ile Tudy	151 200	75 457	220	39	200	Filets	Littoral	Juin à Novembre
<u>SARDINES</u>								
Lesconil	16 000	7 700	340	60	260	Filets	Littoral	Juin à Nov.
Guilvinec	556 300	188 800	1 390	250	1 400	Filets	Littoral	Juin à Nov.
Penmarch	40 120	14 300	800	170	1 110	Filets	Littoral	Juin à Nov.
Ile Tudy	47 000	19 700	230	42	215	Filets	Littoral	Juin à Nov.
<u>AUTRES POISSONS</u>								
Lesconil	7 200	3 550	60	22	87	Filets	Littoral	Toute l'année
Guilvinec	115 300	49 850	180	50	210	Filets	Littoral	Toute l'année
Quimper	18 500	10 200	50	18	68	Filets	Littoral	Toute l'année
Penmarch	3 515	4 860	40	12	60	Filets	Littoral	Toute l'année
Ile Tudy	24 700	11 200	60	15	60	Filets	Littoral	Toute l'année

QUARTIER DE QUIMPER - 1906 (suite)

	QUANTITES PECHÉES	TOTAL VENTE	NOMBRE PECHEURS	BATEAUX		ENGINS	REGIONS DE PECHE	EPOQUES DE PECHE
				Nombre	Tonnage			
<u>CREVETTES</u>								
Lesconil	2 900	6 900	37	14	45	Casiers & havenets	Littoral	Mars à Octobre
Quimper	310	950	15	4	11	Casiers & Havenets	Littoral	Mars à Octobre
Ile Tudy	4 800	7 550	80	20	60	Casiers & Havenets	Littoral	Mars à Octobre
<u>HOMARDS & LANGOUSTES</u>								
Lesconil	7 600	16 100	58	27	130	Casiers	Littoral	Fév. à Novembre
Guilvinec	10 100	21 200	90	7	20	Casiers	Littoral	Fév. à Novembre
Quimper	1 500	3 850	17	15	70	Casiers	Littoral	Fév. à Novembre
Penmarch	3 600	7 150	40	32	150	Casiers	Littoral	Fév. à Novembre
Ile Tudy	8 100	16 100	150	93	370	Casiers	Littoral	Fév. à Novembre
<u>AUTRES CRUSTACES</u>								
Lesconil	750	155	4	2	5	Rateaux, pelles		Fév. à Novembre
<u>MOULES</u>								
Quimper	300	400	8	3	8	Chaluts, rateaux	Littoral	Sept. à
<u>VARECH GOEMON</u>								
Lesconil	558	670	8	3	10	Pelles & faucilles	Littoral	Toute l'année
Quimper	1 500	1 950	13	4	12	Rateaux & fourche		
Penmarch	4 700	3 800	32	9	42			
Ile Tudy	3 400	4 900	50	15	75			
<u>PECHE A PIED (Crustacés)</u>								
	Quantité	Valeur	Pêcheur					
Lesconil	242	180	3					
Quimper	21	195	10					
Penmarch	186	299	3					
Ile Tudy	25	38	3					
<u>GOEMON</u>								
Lesconil	1 450	2 490	29					
Quimper	2 750	2 700	30					
Penmarch	3 550	1 730	35					
Ile Tudy	4 960	12 200	34					

784 bateaux de 0 à 5 tonneaux
 234 bateaux de 5 à 10 tonneaux
 60 bateaux de 10 à 20 tonneaux
 10 bateaux de 20 à 30 tonneaux
 1 bateau de 75 à 100 tonneaux.

Ces 1089 navires sont armés par 58 armateurs, et 1031 patrons propriétaires. On trouve là la consécration du mode d'armement artisanal.

Une répartition par classes d'âge de la population donne le résultat suivant :

Sur les 3694 inscrits, 1089 sont patrons propriétaires, 1992 matelots, 338 novices, 275 mousses.

339 sont âgés de moins de 16 ans
 273 sont âgés de 16 à 18 ans
 493 sont âgés de 18 à 25 ans
 1 897 sont âgés de plus de 40 ans.

308 parmi eux exerçaient une autre industrie, usines de conserve ou travaux agricoles.

► 1914

Quatre ans plus tard, et à la veille de la première guerre mondiale, la situation du quartier est la suivante :

La flottille ne compte toujours aucun bateau à vapeur, ni aucun bateau à moteur et se répartit comme suit :

	Tonnage Total	0 à 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 75	CONSTRUCTIONS	
							Nombre	Tonnage
GUILVINEC	725	363	224	74	44	20	26	119
PENMARCH	584	292	219	54	16	3	6	18
LESCONIL	216	108	100	2	5	1	7	40
ILE TUDY	494	247	221	17	9	-	20	121
QUIMPER	40	20	13	4	3	-	17	30
BENODET	160	60	58	2	-	-		
	2 219							

Les hommes

	Capitaine	Matelot	Novice	Mousse	TOTAL
GUILVINEC	334	902	92	152	1 480
PENMARCH	292	358	86	196	932
LESCONIL	108	233	30	35	406
ILE TUDY	246	373	55	75	749
QUIMPER	20	38	13	10	81
BENODET	60	30	14	16	120

Le nombre des marins ne cesse de croître : 3000 en 1906 ; 3700 en 1910 ; près de 3800 en 1914.
La pêche à pied est quant à elle devenue pratiquement inexistante (160 femmes et 50 enfants recensés à Pont l'Abbé).

Le Guilvinec a produit cette année-là 907 tonnes de maquereaux, 20 tonnes de poissons divers, 4,5 tonnes de crevettes, 3,5 tonnes de homards et 8 tonnes de crustacés divers.

Un navire de 116 tonneaux monté par 7 hommes est parti au printemps pour la langouste de Mauritanie (sardine NC).

Les industries secondaires

Les conserveries se répartissent comme suit :

	Nombre	Personnel	REPARTITION DU PERSONNEL		
			Hommes	Femmes	Enfants
PENMARCH	10	622	153	426	43
LE GUILVINEC	5	775	150	600	25
LESCONIL	2	250	2	20	200
ILE TUDY	2	72	2	12	60
QUIMPER	2	200	2	30	160

PENMARCH possède aussi une usine pour traiter les algues qui emploie 10 ouvriers.

Le mareyage

- . Guilvinec : 6 mareyeurs ; 72 emplois dont 36 féminins
- . Pont l'Abbé : 1 mareyeur ; 14 emplois dont 6 féminins
- . Quimper : 1 mareyeur ; 6 emplois dont 5 féminins
- . Bénodet : 1 mareyeur ; 5 emplois dont 3 féminins.

(Penmarch NC)

LE GUILVINEC compte aussi une usine de glace (4 emplois) et un dépôt de sel (10 emplois).

Cordes, voiles et agrès sont aussi fabriqués sur place

- . Guilvinec : 7 fabriques ; 7 emplois
- . Pont l'Abbé : 2 fabriques ; 4 emplois
- . Ile Tudy : 4 fabriques ; 10 emplois.

De même pour les filets :

- . Guilvinec : 7 filetières ; 7 emplois
- . Penmarch : 3 filetières ; 5 emplois
- . Pont l'Abbé : 1 filetière ; 1 emploi
- . Ile Tudy : 2 filetières ; 3 emplois

La construction-réparation navale emploie :

- . Guilvinec : 3 chantiers ; 15 emplois
- . Penmarch : 1 chantier ; 4 emplois
- . Pont l'Abbé : 1 chantier ; 4 emplois
- . Ile Tudy : 2 chantiers ; 6 emplois
- . Quimper : 2 chantiers ; 10 emplois
- . Benodet : 1 chantier ; 1 emploi.

Emploi en mer et à terre

En 1914, LE GUILVINEC emploie près de 2380 personnes, car au 1480 emplois en mer viennent s'ajouter près 900 emplois à terre. La commune qui compte plus de 4000 habitants vit alors quasi exclusivement de la pêche. Nous sommes alors bien loin du petit hameau des années 1850.

2.4) UN NOUVEL ESPACE SOCIAL

2.41) Evolution générale de la population bigoudène

"Les régions intéressées par l'industrie sardinière sont le siège d'importants accroissements démographiques. Le fait demande d'abord à être établi, puisqu'aucune étude approfondie n'en a été faite jusqu'ici".

C'est ce travail que va entreprendre A.M. d'AVIGNEAU pour les grands ports finistériens, mais aussi pour ceux du Morbihan, de la Loire Inférieure ou de Vendée (1).

Nous nous sommes livré à un travail analogue en privilégiant les ports bigoudens. Comme le montre le graphe page 56, la croissance de leur population est, tout au long du XIXème siècle continue. Cette tendance se prolongera jusqu'en 1926.

Sur la longue période, cette évolution permet de distinguer trois phases (2) :

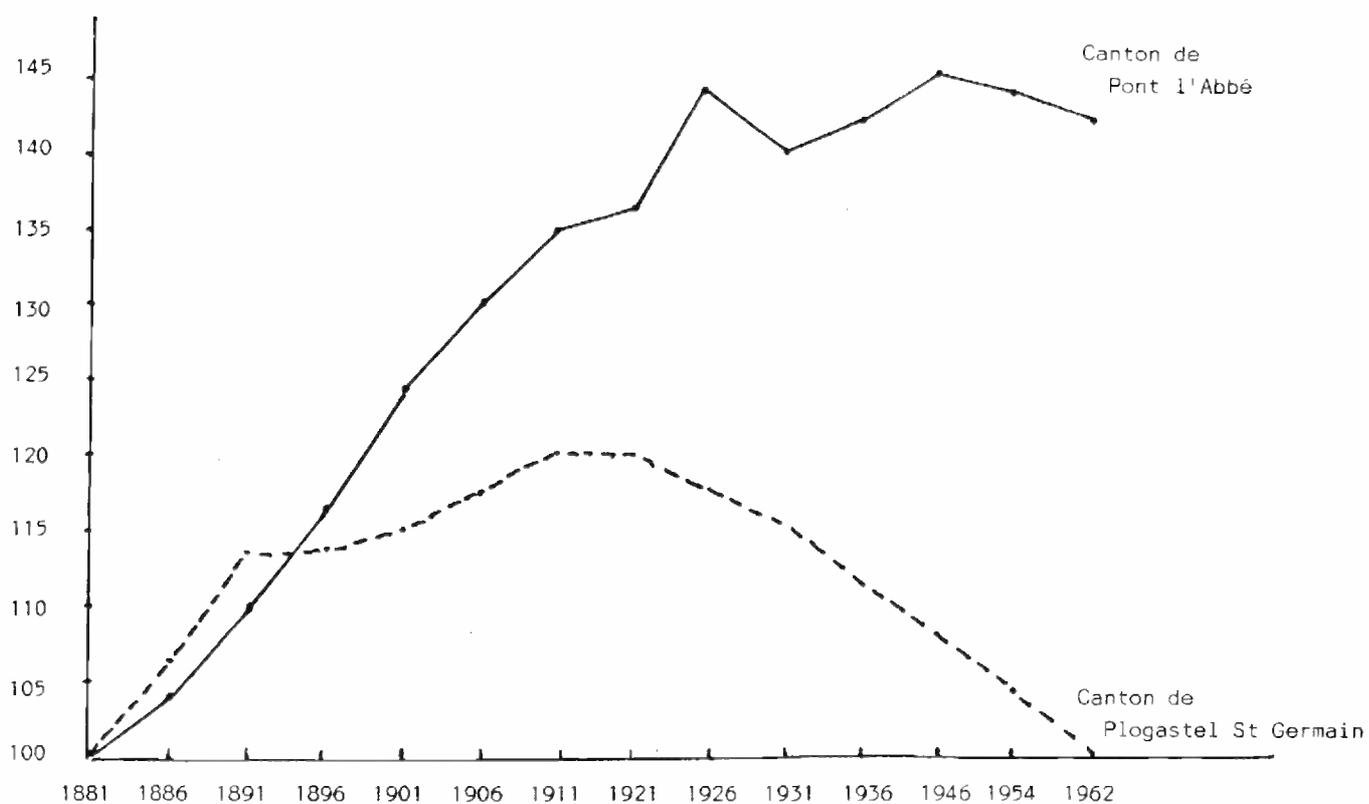
- 1881 à 1911 : Taux d'accroissement = + 35 %
- 1911 à 1926 : Taux d'accroissement = + 1 %
- 1926 à 1960 : Taux d'accroissement = en baisse.

Au cours de la première phase, qui nous intéresse ici, la forte expansion démographique des communes maritimes entraîne celle de la population bigoudène dans son ensemble. Cependant, le graphe ci-après témoigne de la concentration de cette population, à partir de 1896, dans le canton de Pont l'Abbé, canton à forte dominante maritime, au détriment de celui de Plogastel St Germain, à prédominance rurale.

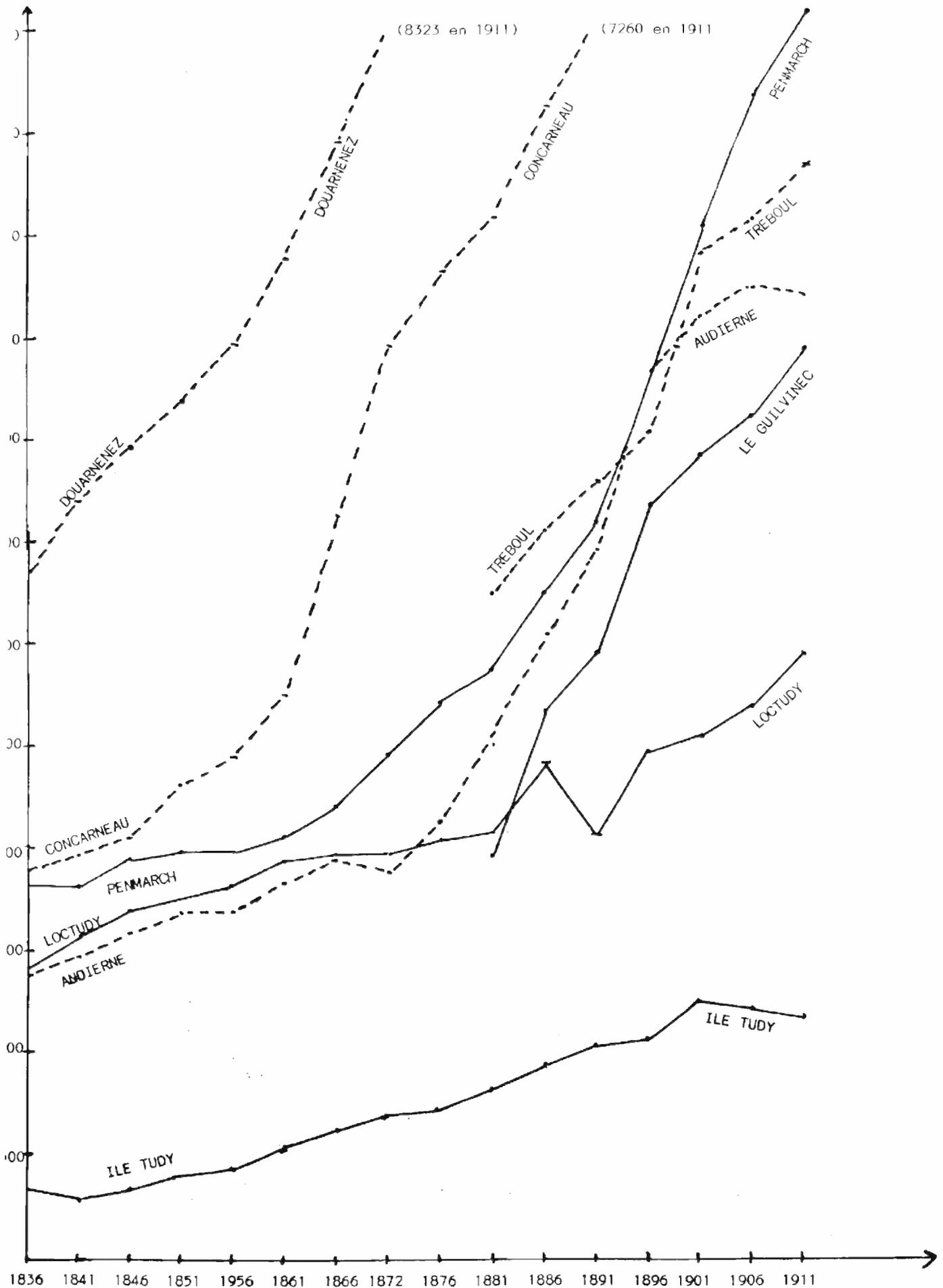
-
- (1) Concarneau, Douarnenez, Audierne, Groix, Le Croisic, Port-Louis, St Gilles-Croix-de-Vie ... mais aussi les communes engendrées par le "boum" de la conserve : Tréboul, Guilvinec, Etel, La Turballe.
- (2) "Etude démographique du Pays Bigouden" François HELAQUET. Mémoire DESS. Géographie 1966 (Rennes).

EVOLUTION DE LA POPULATION DES CANTONS DE PONT L'ABBE et PLOGASTEL ST GERMAIN
de 1881 à 1962

(Source : Etude démographique du Pays Bigouden - F. HELAQUET)



EVOLUTION DE LA POPULATION DES GRANDS PORTS SARDINIERS FINISTERIENS (1836-1911)
 (Source : R.G.P.)



Les Recensements Généraux de la Population nous permettent, quant à eux, de suivre plus précisément la démographie de ces communes littorales.

	1 8 8 1		1 8 9 1		1 9 1 1		1 9 2 6	
	RGP	Indice	RGP	Indice	RGP	Indice	RGP	Indice
GUILVINEC	1 968	100	2 939	149	4 429	225	4 715	240
PENMARCH	2 871	100	3 600	125	6 051	211	6 877	240
LOCTUDY	2 154	100	2 154	100	2 903	135	3 036	141
PLOBANNALEC	2 208	100	2 289	104	2 922	132	2 822	128
(Lesconil)								
PONT L'ABBE	5 110	100			6 652			

Au-delà du constat de ces spectaculaires expansions, il nous faut nous interroger sur les modalités de celles-ci. Nous rejoindrons ici A.M. d'AVIGNEAU pour constater que pôle d'attraction humaine -on pourrait dire pôle industriel- les usines nouvellement apparues ont engendré un vaste mouvement de migration :

- . migration des ruraux vers ces communes littorales
- . migration de certains groupes maritimes bretons vers d'autres bourgs sardiniens.

2.411 Passage de l'économie rurale à l'économie maritime

Les milieux professionnels de la conserve (1) évaluent à près de 70 000 le nombre de personnes qui, entre 1850 et 1880, sont passées de l'économie rurale à l'économie maritime.

Or, comme nous l'avons vu précédemment, le Sud Finistère a non seulement connu une évolution semblable, mais de plus elle s'est prolongée jusqu'à la veille de la première guerre mondiale. En Pays Bigouden, et de manière encore plus flagrante que dans les bourgs littoraux où existait déjà une activité de pêche importante (Concarneau, Douarnenez), la croissance de l'industrie sardinière s'est opérée essentiellement grâce à

(1) "Une vigoureuse centenaire : l'industrie française de la conserve de poisson" - 1823-1943. Joseph ANGOT. Doc. inédit cité par A.M. D'AVIGNEAU.

la conversion de nombreux pays des alentours à cette activité. L'examen des professions des personnes dénombrées par les R.G.P. de 1881 à 1946 confirme, sans contexte, ce fait.

En ce qui concerne la commune du Guilvinec, un an après sa création, le premier dénombrement de 1881 fait certes apparaître bon nombre de marins. Mais cultivateurs et journaliers agricoles représentent encore la profession d'un bon nombre des 442 chefs de famille.

Deux types de famille peuvent être considérées comme représentatives de la population guilviniste :

1°) Chef de famille : 48 ans - charretier
 Mère : 47 ans - ménagère
 Enfants : 23 ans - Marin (Service Militaire)
 18 et 14 ans Marins pêcheurs
 7 et 9 ans - sans profession

2°) Chef de famille : 49 ans - Marin-pêcheur
 Mère : 40 ans - Marin (1)
 Fille : 18 ans - ramendeuse
 Fils : 13 ans - marin
 Autres enfants : 10, 8, 5 et 2 ans.

L'éventail des professions est alors encore largement ouvert, et les familles nombreuses sont fréquentes. Dès 1911, l'activité maritime (pêcheurs, ouvrières d'usine ...) sera, à l'exception de quelques artisans-commerçants, quasi exclusive. Après la guerre de 1914, beaucoup de veuves deviennent "Chef de famille", et travaillent alors dans les usines.

A une époque plus tardive, le R.G.P. de 1946 nous fournit le profil de famille dominant suivant :

- Père : 55 ans - marin pêcheur
- Mère : 46 ans - dentelière
- Enfants : 12 et 8 ans.

(1) Aucune femme dans ces R.G.P. de la fin du XIX^e n'est portée sur les registres "sans profession". Les femmes de marins sont "marin" ; de commerçant : commerçante ; de cultivateur : cultivatrice ; ou alors ménagère.

Peu d'enfants, au maximum 4 en moyenne 2, et en majorité des filles. Bien sûr, parmi cette population, plus aucune trace de cultivateurs, journaliers.

Une analyse plus détaillée des R.G.P. qui jalonnent cette période 1881-1946 permettrait sans doute, si de plus elle était élargie aux communes environnantes, de disposer d'une photographie plus précise encore de la population maritime bigoudène et de son évolution. Ce rapide survol confirme cependant le fait que ce développement de la pêche s'est opéré grâce à un véritable transfert professionnel.

La pêche, les bonnes années, est considérée comme une activité rémunératrice. On peut alors comprendre que le passage de l'agriculture, qui permettait alors tout juste de survivre, à cette autre activité n'ait pas manqué de mobiliser des candidats.

En outre, comparée à des pêches plus lointaines, ou plus périlleuses (thon, langouste, poisson de fond), la pêche sardinière n'exige pas alors une compétence très poussée.

"C'est que la pêche à la sardine est accessible à tous. Elle a lieu dans la belle saison, quand les tempêtes sont le moins à craindre ; on jette des filets à faible distance des ports, à un mille ou deux, cinq, six au plus ... Quelques travaux de force de temps à autre, mais cela c'est à la portée de tous les biceps un peu développés et que l'on ne craint pas de mettre à l'ouvrage. La pêche elle-même ne demande pas que l'on soit un loup de mer ; avec de l'observation, de la régularité et du courage, on en a vite une pratique suffisante" (1).

Un autre facteur pouvait quant à lui constituer un frein pour s'insérer dans cette profession : l'inscription maritime. Il ne semble pas que ce fut le cas. Les témoignages s'accordent pour dire que les contrôles de l'exercice de la pêche à la sardine furent d'ailleurs plus ou moins stricts suivant les lieux et les périodes, et que si les patrons étaient inscrits maritimes, une partie de leur équipage ne l'était pas.

(1) "Pêcheurs bretons" Auguste DUPOUY. p. 36.

2.412 *Les migrations lointaines*

Résultats de déplacements occasionnels ou périodiques, ces migrations lointaines ont déjà été évoquées précédemment. Rappelons simplement ici, qu'elles rendent difficiles tout essai de quantification de l'impact du développement de la pêche sur la démographie locale. Il en est de même pour les débarquements, car lors de la période de grande activité des usines de conserves "les Bretons débarquent leurs cargaisons à Noirmoutier, à Port Joinville, aux Sables, à Croix-de-vie, à La Rochelle, à Ars-en-Ré, à Royan" (1). La pêche thonière ne fera qu'amplifier ce phénomène.

Le caractère saisonnier de la production sardinière impose souvent son rythme de vie à chaque population. Ainsi, ces migrations vers Le Croisic ou Quiberon laissent-elles au Guilvinec, durant la saison, un bourg pratiquement exsangue de ses habitants. Ceci ne vaut cependant pas pour l'ensemble du Pays Bigouden. Le caractère plus sédentaire des habitants de Kérity ou de St Guénolé s'oppose à cette pratique.

Mais, aucune de ces populations, malgré les crises sardinières et la misère engendrés par celles-ci, ne semblent avoir été tentées par l'émigration Outre Mer, en Algérie par exemple, à la fin du XIX^e et au début du XX^e (2).

2.42) De nouvelles solidarités

La rapidité de leur extension démographique, la forte proportion des habitants occupés par la pêche et la fabrication des conserves, permirent aux bourgs sardiniers du Finistère, dont ceux du Pays Bigouden, de voir se développer une organisation sociale nouvelle, et par la force des choses, moins individualiste.

La condition sociale des pêcheurs, tout comme celle des paysans, variait essentiellement avec les résultats d'une production alors, et aujourd'hui encore, aléatoire. C'est cependant chez les pêcheurs côtiers, et souvent chez ceux du Finistère, que les premières réponses collectives aux bouleversements engendrés par le progrès seront, en ce début de XX^e siècle, données.

(1) "La côte Atlantique de la Loire à la Gironde" Louis PAPY. Bordeaux Delmas 1941. 2 Vol.

(2) "Pêche côtière et colonisation maritime en Algérie" A. BONNARD. 1902.

Les lignes qui suivent ne sont que quelques repères par rapport à une véritable histoire du mouvement social à la pêche qui, elle, reste à écrire.

2.421 Les "Sociétés de Secours Mutuels"

L'implantation de ce type de société de secours et d'assurance entre pêcheurs fut difficile. Beaucoup de tentatives en vue de la création de celles-ci sont demeurées infructueuses.

Rares sont celles qui, fin XIX^e, fonctionnent véritablement : huit en tout pour la Bretagne (1).

Car, "il est bien difficile de déraciner cette opinion... que pour participer aux libéralités de l'Etat, il ne suffit pas de subir une infortune, mais qu'il faut encore donner des preuves de son esprit de prévoyance et d'épargne en versant une cotisation, si minime qu'elle soit dans la caisse d'une société d'assurance" (2).

Après la promulgation de la loi de 1885, l'Etablissement National des Invalides de la Marine réduisit considérablement ses "libéralités". En effet, il n'allait plus assurer, après prélèvement de 3 % sur les rémunérations, que le seul versement des pensions.

Cette perte d'acquis sociaux fit cependant faire des progrès, parmi les pêcheurs, à l'idée de mutualité. Encouragées par les Affaires Maritimes, les Sociétés d'Assurance Maritime Mutuelle constituées entre propriétaires de bateaux et d'engins auront "le double caractère des associations de secours mutuels pour les personnes, et d'assurances contre les accidents et fortunes de mer, en ce qui concerne des bateaux".

A l'exemple de la "Fraternelle" de Douarnenez fondée en 1884, l'Association de prévoyance des Marins pêcheurs du Quartier de Quimper (1884 ?) regroupait les ports de Penmarch, Guilvinec, Lesconil, l'Ile Tudy, Quimper et Benodet.

En 1898, l'Etat cessa d'accorder toute subvention pour perte de navires ou d'engins. L'Association mentionnée ci-dessous, devenue d'ailleurs Société de Prévoyance Mutuelle des Patrons pêcheurs du Quartier de Quimper, fut placée sous le patronage de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Quimper.

(1) Paimpol, Lannion, Conquet, Camaret, Douarnenez, Quimper, Concarneau Le Guilvinec.

(2) RCQ. 1891. CŒurier du 26 Mai 1891.
Objet : renseignements concernant les sociétés de secours et d'assurances entre pêcheurs.

Son financement demeure toujours difficile, car "elle alloue aux sinistrés plus que ses moyens ne le lui permettent". Notons que le Président de cette Société est alors un patron de l'Ile Tudy, et son trésorier, le syndic des gens de mer de Pont l'Abbé (1).

A la veille de la première guerre mondiale, on dénombre une société dans chacun des ports bigoudens. Autant que de syndicats professionnels, ou de coopératives maritimes. L'histoire de la constitution de ce réseau de sociétés, syndicats ou coopératives est un tout. Il peut être vu comme la réponse donnée par les patrons pêcheurs finistériens à la nécessité de pérenniser des entreprises trop souvent soumises aux aléas des crises. Et on ne saurait aborder l'histoire du syndicalisme de cette même période sans avoir cette réflexion présente à l'esprit.

2.422 Les Syndicats

Au tout début du XX^e siècle, dans le Finistère comme sur une bonne partie du littoral, va se structurer et se développer un syndicalisme professionnel dont les origines étaient antérieures.

Ainsi, dès 1898, des traces peuvent-elles être trouvées de ceux-ci (1) :

- . 1898 Ile Tudy Syndicat des Patrons pêcheurs de l'Ile Tudy, Loctudy et Ste Marine
44 membres - Président : F. BARGAIN
(qui est aussi Président de la S.S.M. de Quimper)
- . 1900 Guilvinec Syndicat des Marins pêcheurs du Guilvinec (devient en 1904 Syndicat des Patrons et Marins pêcheurs du Guilvinec)
388 membres - Président : A. GARD.
- . 1900 Penmarch Syndicat Professionnel de Notre-Dame de la Joie (devient en 1906 Syndicat Professionnel des Marins pêcheurs du Quartier de Penmarch)
67 membres - Président : Jean JEGOU.

(1) AD. FN - 4S 370

Renseignements sur les sociétés ou institutions de la Bretagne Maritime.

(2) Annuaire des Syndicats professionnels.

Dès 1897, on trouve également à Penmarch, St Guénolé et au Guilvinec, des Chambres Syndicales des Ouvriers Ferblantiers, qui ont respectivement 60 et 80 membres, et pour Présidents : PERON et LARZUL.

DOUARNENEZ est aussi le siège de bien des syndicats des industries de l'aval :

- . Le mareyage : Syndicat Professionnel des Mareyeurs du Finistère
1908 - 80 membres (dont 10 femmes).
- . La conserve : Syndicat Douarneniste des Fabricants de Conserves
1906 - 16 membres dont CHANCERELLE, BEZIERS ... également présents en Pays Bigouden.

Le Président du Syndicat des Fabricants de conserves (siège à Nantes) est alors le Maire de Concarneau BILLETTE de VILLERACHE. Il semble, de plus, qu'il faille attendre 1918 pour que se crée un syndicat regroupant tous les conserveurs du Finistère et du Morbihan (1).

La Chambre Syndicale des ouvrières sardinières et des Industries qui s'y rattachent, a elle aussi son siège à Douarnenez.
1906 - 403 membres - Présidente : A. GONIDEC.

Pour en revenir aux marins pêcheurs, la création le 06 Janvier 1905, de la Fédération Syndicale des Marins pêcheurs du Sud Finistère, confirme l'essor d'un syndicalisme essentiellement professionnel, c'est-à-dire tourné comme il le formulera lui-même quelques années plus tard vers "la défense des intérêts de la corporation et l'étude des questions sociales et économiques spéciales à la profession de marin pêcheur" (2).

Mais, la grande année de ce syndicalisme demeure 1906. Cette même année, la Fédération s'est vue dotée d'un Office de Renseignements (organe commercial et économique intermédiaire entre fabricants et coopératives) et elle a tenu son premier Congrès les 13 et 14 Janvier à Quimper.

(1) AD. FN - Série 4M 211

(2) AD. FN - Série 4S 370. 1910

Présidé par M. COLLIGNON, Préfet du Finistère, avec pour assesseurs le Président de la Fédération, Monsieur DROALIN et son Secrétaire, M. RIVOAL, Directeur de l'Ecole de Pêche de Douarnenez, ce congrès vit aussi participer : député (LE BAIL), conseillers généraux, un grand nombre de fabricants de conserves de sardines et gérants d'usines, des administrateurs de la Marine et, bien sûr, des représentants des douze syndicats affiliés

L'ordre du jour en est le suivant :

Samedi 13 Janvier, de 14 à 18 h :

- . Crise sardinière
- . Crédit Maritime
- . Garanties diverses (Sociétés de Secours Mutuels)
- . Fonctionnement des sociétés d'achat (filets et rogues)

De 20 h à 23 h :

- . Concurrence étrangère (proposition de loi du député LE BAIL)
- . Intérêts du commerce.

Dimanche 14 Janvier, de 8 h à 10 h

- . Loi sur le recrutement
- . L'instruction professionnelle, ses avantages, ses sanctions ;

De 10 h à 12 h :

- . Conclusions à tirer du Congrès.

Aucune des préoccupations des pêcheurs n'est absente de l'ordre du jour de ce Congrès. Mais, le patronage sous lequel est placé celui-ci (Préfet, Député, Conseillers Généraux ...) témoigne aussi du fait que le monde de la pêche est aussi devenu un enjeu politique important.

En 1910, M. RIVOAL, au cours d'un autre congrès ne manquera d'ailleurs pas de s'en plaindre. "L'esprit de solidarité fait des progrès parmi les groupements et la confiance réciproque existe généralement entre patrons, marins et pêcheurs ... mais il y a souvent trop de politique ... il nous faut rester sur le terrain professionnel"...

Cette même année, la Fédération Syndicale des Marins pêcheurs du Sud Finistère a modifié ses statuts. Elle s'appellera désormais "Fédération Syndicale des Pêcheurs sardiniens de France" et élargira ainsi sa base géographique, en comptant de Camaret aux Sables d'Olonne, 22 syndicats.

Le Commissariat spécial de Quimper rédige alors à l'attention du Préfet du Finistère un rapport (reproduit en annexe n° 3), qui constitue un précieux document sur les buts et activités de cette Fédération.

L'étendue des prérogatives de celle-ci en fait une "quasi-obligation" pour les pêcheurs d'y adhérer. Comment, sinon, s'approvisionner en roque, ou trouver les informations nécessaires au financement d'engins de pêche ... ?

On peut cependant se poser la question des rapports entretenus par ce type de syndicalisme avec la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (C.G.T.). Une tournée de propagande entreprise par deux des leaders de celle-ci, RIVELLI et GAUTHIER, vers 1910, nous renseigne partiellement sur ceux-ci :

"Chers camarades ... Jusqu'à ce jour, vous avez été sourds aux appels lancés par la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes ... Jusqu'à ce jour, vous êtes restés indifférents à tout ce qui se fait autour de vous dans votre intérêt et celui de vos familles... Vous êtes exploités honteusement par vos armateurs, par les usiniers, par les mareyeurs, par l'Etat... Pêcheurs hauturiers et côtiers, nous réclamons pour la protection contre les pirates de la mer" (1).

En fait, la base pêche de cette FNSM (CGT) était alors essentiellement composée de Terre-Neuvas ou de pêcheurs hauturiers. Il faudra attendre l'entre-deux-guerres pour qu'une telle idéologie commence à faire son chemin à la pêche côtière. Pour l'heure, ces syndicats professionnels maritimes comprenaient des adhérents appartenant aux partis politiques les plus opposés, et s'occupaient avant tout de la défense de leurs intérêts professionnels et économiques.

(1) AD.FN - 4S 370. Affiche de la FNSM-CGT appelant au meeting.

2.423 Les coopératives maritimes

Comment fut assuré le financement des bateaux de pêche ? On ne peut, faute d'archive reconstituer celui-ci avec précision. Tout au plus peut-on, à travers l'essor de la coopération, deviner ce qu'il advint.

Dès 1905, au Guilvinec, comme à Camaret, Concarneau, Douarnenez, se créent les premières coopératives de pêcheurs. Véritables "petites banques de pêcheurs". En 1906, elles se regroupent pour former l'Association des Prêts Maritimes de Quimper, Caisse Régionale, avant la lettre celle-ci regroupe une quinzaine de coopératives d'achats d'appâts et d'engins de pêche. Elles fonctionnent en parallèle avec les syndicats professionnels des ports concernés.

Les prêts consentis sont alors des prêts collectifs à court terme.

Les grandes lois sur la coopération maritime (1) viendront rapidement compléter ce dispositif. L'Assemblée Générale de la Fédération des Pêcheurs sardiniens de France, entre temps aura demandé une interprétation plus libérale des conditions de prêts. Ainsi, à son congrès de 1910 : "Pourquoi le Crédit Maritime pour lequel le Gouvernement vient de voter une somme de 2 500 000 francs, prélevée sur le produit des jeux et destinée à consentir des prêts aux marins ou avance de fonds en vue de l'achat de tout ce qui peut être utile à l'exercice de leur profession : appâts, engins de pêche ... ne consent-il ces prêts aux syndiqués que sur garantie : hypothèque sur le bateau et son assurance".

Avec la création, le 05/03/1911, de la Caisse Régionale de Crédit Maritime Mutuel du Finistère, les choses s'arrangèrent peu à peu. Il fut désormais possible à des emprunteurs individuels de contracter des emprunts notamment pour équiper leur voilier. Il ne nous est pas possible de dire avec exactitude à partir de quelle date furent consentis les premiers prêts à long terme pour la construction de navires. Au vu des déclarations au Congrès de la Fédération, on ne peut que constater qu'avant 1914 rien de semblable n'existe : "Il faut donc dit M. LE BAIL, non seulement prêter aux coopératives, mais organiser le "prêt collectif à long terme" pour l'armement des bateaux pontés en vue de la pêche hauturière" (2).

-
- (1) Loi 23/04/1906 - Crédit Maritime reçoit un statut. Les sociétés locales de crédit sont officiellement constituées.
Loi 04/12/1913 - Loi fondamentale pour le Crédit Maritime qui, jusqu'en 1947, restera pratiquement en l'état.
- (2) AD.FN - Compte rendu de l'A.G. de la Fédération Syndicale des pêcheurs sardiniens de France, section Finistère. 6/02/1911.

L'histoire de la coopération finistérienne reste, elle aussi, à écrire. Elle seule permettrait de comprendre comment s'est développé, mais aussi quelles difficultés a rencontré ce petit artisanat côtier détenant alors pratiquement le monopole de la pêche côtière.

2.424 *Les Abris du Marin*

En 1904, la création de la société des Abris du marin s'inscrit dans la continuité du travail de leur fondateur, Jacques de THEZAC, philanthrope à la mode de cette époque, qui, quelques années auparavant, avait lancé le célèbre "Almanach du marin breton".

Véritables foyers des gens de mer, ils seront d'importants lieux de socialisation, de rencontre mais aussi d'éducation (navigation, ramendage, matelotage, menuiserie ...). En 1933, on en comptera une douzaine, dont ceux du Pays Bigouden : Ste Marine (1910), l'Île Tudy (1911), Le Guilvinec.

Tributaire des sources, avec un temps d'investigation limité, ce travail n'a d'autre prétention que celle de servir de guide.

On peut lui reprocher de ne pas s'attarder davantage sur les crises sardinières et ce que l'on nomme souvent "leurs conséquences humaines", de ne pas mentionner l'apparition des filets tournants et des polémiques qu'elle suscita (1), d'omettre l'épidémie de choléra qui frappa Le Guilvinec en 1866, de privilégier la pêche sardinière au détriment d'autres activités littorales qui avaient alors une réelle importance : goémon .. Les repères fournis ici permettent cependant de poursuivre sur la période de l'entre-deux-guerres en essayant de voir avant tout continuité et/ou rupture par rapport à cette fin du XIX^e et à ce début XX^e.

(1) A cet égard, nous renvoyons aux ouvrages de Roland CHATAIN. Op. Cit : "Les premières grandes crises, la grande crise de 1902, les filets tournants (P 39 à 46) ; et Maurice LUCAS - Op. Cit : "La crise sardinière et ses conséquences humaines" (P 789-805).

3. L'ESSOR DES PECHES BIGOUDENES

3.1) LA FLOTTILLE BIGOUDENE

3.11) Motorisation et chalutage

En prenant l'exemple des deux principaux ports, Le Guilvinec et Penmarch, le tableau ci-dessous fait apparaître deux véritables révolutions quant à la constitution de cette flottille :

- . celle de 1924 : année de l'apparition des premiers bateaux à propulsion mécanique ;
- . celle dix années plus tard du développement du chalutage que consacre l'apparition des malamocks.

	LE GUILVINEC				PENMARCH			
	Total NAVIRES	VOILIERS	MOTEURS	10 à 50 tx	Total NAVIRES	VOILIERS	MOTEURS	10 à 50 tx
1906	288	288	-	-	189	189	-	-
1914	363	363	-	64	292	292	-	18
1924	300	295	5	27	NC	NC	NC	NC
1934	381	144	237	84	331	157	174	23
1936	346	93	253	90	291	134	157	23
1938	340	80	260	100	284	117	167	35
1945	234	49	185	116	287	106	181	

Source : Extrait tableau, page 70 : "Etat de la flottille avant 1945" Statistiques des Pêches Maritimes.

ETAT DE LA FLOTTILLE AVANT 1945

STATISTIQUE DES PECHE MARITIMES

Nombre de bateaux armés.
Renseignements sur le tonnage des bateaux.

Nombre de bateaux armés - Renseignements sur le tonnage des bateaux

Quartiers et ports	Armar- teurs	Patrons et Proprié- taires.	Bx à propulsion mécanique					Total du tonnage	Voiliers					Total du tonna- ge	Total des Bx	Tonnage Global.
			Nombre	0 à 5Tx	6 à 10Tx	1 à 25Tx	26 à 50Tx		51 à 100Tx	Nombre	0 à 5	6 à 10	11 à 25			
12 Quimper															156	1146
16 "															519	3114
18 "															534	3204
10 "															561	3340
16 Quimper			1ère répartition par port												621	3441
conit lvinec mper marc'h Tudy															67	337
24 Quimper															288	1459
conit lvinec mper marc'h Tudy															27	70
4 Quimper															189	1300
conit lvinec mper marc'h Tudy odet															50	275
2 Quimper	2	106							108	100	2	5	1		108	389
3 Quimper	3	330							363	224	74	44	20		363	2434
2 Quimper	2	290							20	13	4	3			20	
4 Quimper									292	219	54	16	3		292	1245
4 Quimper									247	221	17	9			247	
4 Quimper									60	58	2				60	
24 Guilvinec																
marc'h lvinec t Labbé mper	2	295 513 230 103														
24 Guilvinec			5	3		2		45	295	200	70	25		1265	295	1265
24 Guilvinec						2			510	256	172	80	2	2550	515	2595
24 Guilvinec			2	2				5	230	210	14	5		725	230	725
24 Guilvinec									101	75	21	5		336	103	341
conit marc'h lvinec Tudy } Tudy } mper (1)		167 331 381 255 36	108 174 237 115 10	92 122 121 106	14 30 55 6	2 22 59 3 2		320 980 1627 450 159	59 157 144 140 29	53 156 121 134 26	3 3 22 3 3	3 1 22 3 3	1	230 324 693 345 66	167 331 381 255 40	550 1304 2320 795 293
Dont un vapeur de 68 Tx																
6																
conit marc'h lvinec Tudy } Tudy } mper (1) odet	2	167 289 345 260 28 68	118 157 253 125 4 48	102 80 115 115 4 41	14 54 68 5 5 1	2 23 70 5 2 1	340 796 1848 455 110 365	49 134 93 135 23 20	43 134 73 125 20 19	1 1 19 5 3 1	5 1 19 5 3 1	1	220 256 635 340 62 425	167 291 344 260 28 68	560 1052 2485 795 240 790	
Toujours un vapeur de 68 Tx																
8																
conit marc'h lvinec mper odet	2	159 282 340 19 76	107 167 260 3 41	94 87 110 3 37	9 46 60 1	4 33 90 3 1	380 1160 2540 196 255	52 117 80 16 35	43 116 70 15 35	3 1 10 1	6 1 10 1		250 210 450 24 79	159 284 340 19 76	630 1370 2990 220 334	
5																
conit marc'h lvinec odet Tudy	7 1 3 2	122 280 234 93 219	100 181 185 50 150	90 102 60 44 130	2 38 12 1 11	8 36 98 2 8	328 1260 2456 303 575	22 106 49 46 71	19 106 49 45 71	3 2 1	1		87 134 240 118 94	122 287 234 96 221	415 1394 2696 421 669	

C'est à bord de chaloupes sardinières à misaine, dont les voiles brunes étaient connues sur toute la côte du sud de la Bretagne, que furent, entre 1914 et 1924, adaptés les premiers moteurs à essence de 20 à 50 CV. C'est aussi à partir de 1924 que le Crédit Maritime Mutuel participe activement à la motorisation de la flottille.

Jusqu'en 1924, la majorité des bateaux de cette flottille, essentiellement des voiliers, jaugent moins de 10 tonneaux, mesurent de 12 à 14 m et sont dotés de deux canots annexes. Ce genre de bateaux disparaîtra progressivement après la seconde guerre mondiale.

A partir de 1934, au Guilvinec d'abord, puis à St Guénolé, les bateaux à moteur de 10 à 25 tonneaux font leur apparition. Plus nombreux parmi les bateaux à moteur que parmi les voiliers, les navires d'un tonnage supérieur à 25 tonneaux demeureront l'exception jusqu'en 1945.

C'est dans cette tranche des navires de 20-25 à 45 tonneaux que se situent les fameux "malamocks". Si le chalutage, pratiqué jusqu'alors à "perche" comme complément des pêches saisonnières, était connu des pêcheurs bigoudens, c'est avec l'adaptation du système de chalut à panneaux sur des chaloupes à moteurs (1) que celui-ci va connaître un réel développement.

Petit à petit, les charpentiers locaux ont agrandi les anciennes chaloupes pour construire des navires de 14 à 19 mètres, larges, trapus, bien défendus de l'avant, aux formes peu élégantes mais bien adaptées aux genres de pêche pratiqués dans ce pays :

- chalutage côtier et sardine pour les plus petits ;
- chalutage au large, maquereau et thon, pour les bateaux de plus fort tonnage.

"Les installations intérieures comportent en général deux postes plus que sommairement équipés (à l'avant et à l'arrière), au centre le compartiment du moteur, sur l'avant du local, la séparant du poste avant, la câle à poisson. Cette câle peut, suivant les dimensions du bateau, contenir de 5 à 15 tonnes de poisson en glace" (2).

(1) Par un ancien Capitaine de chalutier à vapeur de Lorient. Son navire s'appelait le "Malamock".

(2) Monographie du Quartier du Guilvinec. 1951

Sur le pont, au-dessus du panneau d'accès au poste arrière, la "cabane" abrite l'homme de barre et une étroite cuisine. Sur les plus gros navires, une installation de radiotéléphonie est réalisée. La propulsion est assurée par des moteurs Diesel de 50 à 150 CV, avec ou sans réducteurs. Les marques des moteurs les plus courantes sont Baudoin, C.L.M., Duplaix, Man, Meuse.

Le tableau ci-dessous donne une description précise de la répartition des malamocks dans les principaux ports finistériens :

	1 9 3 6				1 9 3 9				1 9 4 5			
	<50 tx	50 tx	75 tx	100 tx	<50 tx	50 tx	75 tx	100 tx	<50 tx	50 tx	75 ts	100 tx
GUILVINEC	6	1	6	-	9	26	35	1	9	24	35	14
KERITY	-	-	1	-	-	4	2	-	-	3	4	-
St GUENOLE	4	6	-	-	6	7	3	-	6	13	4	1
TOTAL	10	7	7	-	15	37	40	1	15	40	43	15

Source : Monographie 1945

(Les indications contenues dans celui-ci ne recourent toutefois pas celles de la Statistique des Pêches).

3.12) Types de pêche pratiqués

La statistique des Pêches permet également d'avoir une idée du type de métiers pratiqués en donnant le "nombre de bateaux se livrant aux différentes sortes de pêche avec désignation des engins". Cf. tableau page 73.

Ces renseignements peuvent être complétés par ceux fournis par Charles ROBERT-MULLER, qui en établit même le calendrier. Ces considérations valent pour le milieu de l'entre deux-guerres, et ne tiennent pas encore véritablement compte de l'apparition du malamock.

Calendrier des pêches (1937)Janvier-Février

- . Mauvais temps, peu ou pas de pêche

Mars-Avril

- . Petits chalutiers à perche pour langoustines et poissons divers 250 (1)
- . Petits caseyeurs (homards et crabes) 80
- . Langoustiers 15
- . Chalutiers à panneaux 5

Avril-Mai-Juin

- . Petits chalutiers à perche pour langoustines et poissons divers 170
- . Maquereautiers de dérive 90
- . Petits caseyeurs 80
- . Langoustiniers 15
- . Chalutiers à panneaux 5
- . Goémoniers 288

Juillet-Août

- . Maquereautiers de ligne 220

Septembre-Octobre

- . Sardiniers 172
- . Petits caseyeurs 80
- . Chalutiers à perche (langoustines & divers) 40
- . Langoustiniers 15
- . Chalutiers à panneaux 5
- . Goémoniers 288

Novembre-Décembre

- . Chalutiers à perche (divers) 250

La plus grande partie de l'année :

- . Petits pêcheurs à la ligne de poissons divers. 330

(1) Nombre de bateaux pratiquant ce type de pêche.

Nombre de bateaux se livrant aux différentes sortes de pêches avec désignation des engins.

	Maquereau			Sardine		Thon		Poisson frais						Maree fraiche débarquée		Avant 1924
	Chalut	Filet	Ligne	Filets droits	Autres filets	Ligne	Filet	Chalut	Ligne	Filet	Homard	Langouste	Hareng	Q (en Tx)	V (millions francs)	valeur totale
<u>1924</u>																
Penmarc'h		68	80	90	45			30	108	20	35	4		1865	5,8	5,8
Guilvinec		110	160	94		2		130	26	24	28	28		2043	5,9	5,9
Pont Labbé		30	10	50				37	23	26	42	42		642	2,5	3,4
Quimper		55	40					30	42	25	26	26		140	0,8	0,8
<u>1934</u>																
Lesconil		28	34	10				11	14	28	54	48		730	2,1	2,1
Penmarc'h		28	90	95		1		58	120	20	50	15		3870	7,1	7,1
Guilvinec		40	52	50				50	45	20	93	30		1576	4	4
Loctudy		10	35	20				15	60	30	50	35		114	0,4	0,1
Quimper			10	5				6	2	8				55	0,5	0,1
<u>1936</u>																
Lesconil		27	32	9				8	15	50	48	46	27	748	2,6	2,6
Penmarc'h		32	134	80	80			50	134	15	50	15		1907	7,5	7,7
Guilvinec		60	40	70		1		70	30	20	29	25		1323	4,6	4,6
Loctudy		10	30	20				20	55	30	50	45		178	0,7	1,0
Quimper			10						8	15				35	0,4	0,7
Benodet			1						50		14			61	0,3	0,8
<u>1938</u>																
Lesconil		25	7	6				5	15	45	48	65	25	632	3,4	3,4
Penmarc'h		80	55	80		1		65	110	18	45	25	80	4764	17,8	18,2
Guilvinec		60	60	70		3		50	20	30	30	17		2040	7,8	7,8
Quimper			15					1	40	5	20			117	0,8	1,2
<u>1945</u>																
Lesconil				6				10	3	27	76	76		1110	16,3	16,3
Penmarc'h		110		110	110			45	120	40	40			3991	62,4	62,5
Guilvinec		40	30	40		1		85	45	15	15	5		6505	122,4	122,4
Bénodet		9	10	25	4			3	46	12	32			190	2,9	8,0
Loctudy								41	121	3	31	2		605	9,6	10,9

► Le maquereau

Il faut ici distinguer la pêche du maquereau de dérive de celle du maquereau de ligne.

- La pêche du maquereau de dérive se pratique à l'aide de filets dérivants dans lesquels le maquereau se maille. Ils sont mouillés le soir et relevés avant le jour. Durant la nuit, le bateau reste amarré sur ces filets et dérive avec eux. Sur chaque bateau, il est embarqué une centaine de filets, appartenant aux membres de l'équipage.

Les sorties sont plus ou moins longues suivant les lieux de pêche (3 à 12 jours) : des côtes anglaises au milieu de la saison d'hiver (Iles Scilly, Banc de Melville, John's Bank, Bishop) aux côtes Nord de la Bretagne lorsqu'en Avril, le maquereau se rapproche.

- La pêche au petit maquereau de ligne est, elle, une pêche d'été. Le maquereau est appâté et capturé sur de courtes lignes tenues à la main.

Si elle demeure importante (cf. tableau page 73), la pêche du maquereau de dérive, devenue plus aléatoire (concurrence de Boulogne/Mer, Douarnenez), sera, à partir des années 20, relayée par la langoustine, et ce surtout au Guilvinec.

► La langoustine

En Mars et Avril, c'est la quasi-totalité des bateaux guilvinistes qui se livrent à la pêche de la langoustine. Pêche lucrative, elle est alors pratiquée au chalut à perche par de petits voiliers auxquels on a adjoint un moteur (1).

Les lieux de pêche ne sont qu'à une ou deux heures de mer au large des Etocs, de Penmarch ou des Glénans.

De Juillet à Octobre, le nombre des bateaux pratiquant cette pêche diminue. Certains retournent aux maquereaux. En Novembre, d'autres reprendront leur chalut pour pêcher du poisson de fonds.

(1) Op. Cit. C. ROBERT-MULLER.

► La sardine

Autre pêche dominante, avec le maquereau. C'est également une pêche saisonnière, et il faut ici également distinguer la sardine de dérive, de la sardine dite de "rogue" couramment désignée sous l'appellation de "sardine profonde".

La première se maille dans des filets dérivants qui sont utilisés la nuit dans les mêmes conditions que pour la pêche au maquereau. Pêche jadis prospère, elle ne cesse de décliner.

La pêche à la sardine de rogue, comme nous l'avons vu précédemment, a toujours été une des activités des marins du quartier.

Les lieux de pêche sont, en début de saison, la baie de la Forêt, les Courreaux des Glénans, puis la Baie d'Audierne, et enfin la baie de Douarnenez.

La migration des guilvinistes vers les Sables d'Olonne, Le Croisic, La Turballe, Quiberon, Belle-Ile se continue dans l'entre deux-guerres (1), se doublant d'ailleurs d'un véritable mouvement d'établissement dans les régions indiquées.

La pêche est pratiquée par les anciennes pinasses sardinières qui travaillent aux filets droits. Les petits malamocks utilisent eux la "bolinche", vaste filet tournant.

► Le thon

Pratiqué à la ligne trainante, les lieux de pêche traditionnels des thoniers s'étendent de la partie de l'Océan Atlantique qui va du sud de l'Irlande à la côte espagnole. Il y avait en 1938, 3 thoniers ligneurs au Guilvinec et un seul à Penmarch ; il faudra attendre les années 1950 pour que cette pêche se développe.

► Les crustacés (excepté la langoustine)

Le nombre des bateaux pratiquant la pêche de la langouste décroît de 1924 (100 bateaux pour le quartier) à 1938 (83 bateaux).

(1) Sur les 70 pinasses qui stationnent l'été dans le port de Quiberon, 58 sont montées par des Finistériens, dont les quatre-cinquième sont des Guilvinistes. In - C. ROBERT-MULLER, p. 68.

Elle est pratiquée par des bateaux à viviers qui mouillent des casiers dans les parages de Rochebonne, et sur les chaussées de Sein, des Glénans et de Belle-Ile.

Les importants viviers de Guilvinec, Lechiagat ou Lesconil absorbent cette production.

En ce qui concerne les autres crustacés, 130 petits canots à moteur, montés par deux hommes pêchent indifféremment crabes, homards et langoustes côtières. Le centre d'armement le plus important est LESCONIL, mais ce type d'activité se répartit tout au long de la côte bigoudène.

► Le poisson frais

Pratiqué toute l'année, le chalutage ne porte pas uniquement sur le maquereau ou la langoustine, mais aussi sur d'autres espèces : merlus, merluchons, raies, limandes, soles, dorades, lieus, juliennes, chiens... Ainsi, chaque matin, toute une flottille de "malamocks" appareille pour aller sur les fonds de la Grande Vasière. Les bateaux rentrent le soir et mettent à terre du poisson très frais, particulièrement recherché.

La lotte ou "crapaud de mer" est aussi une production du quartier. Mais ne trouvant, du fait de son aspect, pratiquement pas de marché, elle fait l'objet d'une unique consommation par les pêcheurs.

Nouveaux dans le quartier, les malamocks n'ont cependant pas fait disparaître d'un seul coup le chalut à perche. De même, la palangre est encore en usage, comme en témoigne notre tableau page 73 (1).

Pour conclure, on peut dire que le calendrier de Charles ROBERT-MULLER et la description faite des types de pêche pratiqués permettent, si l'on retient du "métier" pêche une définition grossière liée au seul engin, d'établir la liste suivante :

- chalutiers à perche ;
- chalutiers à panneaux ;
- filets droits ;
- filets dérivants ;
- caseyeurs ;
- palangriers.

(1) La situation que nous venons de décrire reprend ici des éléments qui nous ont été fournis par le témoignage d'Eugène MOISAN, ex-patron de pêche Guilviniste.

Un même métier peut être utilisé pour plusieurs campagnes saisonnières (ex : filet dérivant pour maquereau et sardine ; chalutage pour la langoustine et le poisson de fond).

L'imprécision des statistiques ne permet pas toutefois une réelle analyse historique de cette flottille comme elle peut être faite aujourd'hui (1). Car, si nous disposons d'une répartition de la flottille par espèces pêchées et engins utilisés, nous ne disposons pas en revanche d'une répartition par taille des navires pratiquant ces types de pêche, ni des lieux de pêche exacts.

3.13) Propriété et armement

Comme nous l'avions déjà évoqué précédemment, c'est le mode d'exploitation artisanal qui prévaut pour la quasi-totalité de cette flottille. Le tableau page 69 l'indique clairement, bien que l'on note en 1945 un retour d'un autre type d'armement, et ce surtout à Penmarch (2).

Les bateaux sont toujours armés à la part. Pour obtenir dans tous les cas le produit net de la pêche à répartir, on retire en général du produit brut des ventes les dépenses communes : combustible, huile, vivres, réparation des filets, chaluts ou bolinches, quelquefois l'ensemble des taxes dues à l'Etablissement National des Invalides de la Marine, "dépenses diverses parmi lesquelles les consommations prises au bistrot tiennent une large part" (3).

► Les répartitions de part varient cependant notablement suivant les genres de pêche.

Pour le chalutage :

. 45 à 50 % du produit net de la vente à l'armement
 . 50 à 55 % à l'équipage (6 ou 7 hommes à bord).

Chaque marin reçoit une part. Le patron et le mécanicien se voient attribuer respectivement une demi-part et un quart de part en plus payés par l'armement.

-
- (1) "Etude économique de la flotte bigoudène" Rémi DEBEAUVAIS - CEASM 1978
 "Observatoire Economique Maritime - Pays Bigouden" Pierre HERRY CEASM 1985.
- (2) Ne disposant pas d'autres informations, on peut peut-être risquer ici l'hypothèse de l'impact du développement de la pêche thonière sur cette modification.
- (3) Monographie 51.

Sardine

- . au filet droit (1) :
 - 1 part par homme embarqué avec ses filets
 - 3 à 5 parts au bateau, suivant le tonnage de celui-ci.
- . au filet tournant :
 - 4 parts au bateau
 - 2 ou 3 parts au filet
 - 1 part par homme.

Maquereau et sardine de dérive

- . 6 parts pour le bateau
- . 1 part pour chaque marin avec ses filets
- . 1/2 par pour les filets seuls.

Thon

Même système que précédemment, voire quelquefois 45 % à l'armement, 55 % à l'équipage.

Casiers et lignes

Il y a, en général, deux hommes à bord et on procède à une répartition tri-partite : bateau/patron/matelot. Les casiers sont la propriété de chaque homme.

► Profits tirés de la pêche

A l'encontre de ce qui se passait au début du siècle, la statistique des pêches ne publie plus de gains moyens par type de pêche.

Charles ROBERT-MULLER s'est pourtant livré à l'exercice qui consiste à reconstituer les "profits" que peuvent tirer bateau, patron-pêcheur et matelot d'une campagne sardinière en 1934 (2).

En voici le résumé :

"Mise à terre moyenne journalière : 10 000 sardines, soit approximativement 300 kg.

Gain hebdomadaire : 1 500 kg vendus 250 F les 100 kg soit 3 750 F, desquels il faut déduire environ 400 F par jour de frais communs. Le gain net hebdomadaire sera alors de 1 750 francs.

Le gain net hebdomadaire du marin sera de 137 F (3).

(1) C. ROBERT-MULLER donne la répartition suivante pour les Guilvini-
nistes pêchant à Quiberon : 1½ part au bateau, 1 au patron, 1 à
chacun des matelots.

(2) Op. Cit. C. ROBERT-MULLER - p. 24-25.

(3) La comparaison avec l'ouvrière est ici faite : 1,60 F par heure
x 10 heures par jour x 6 jours/semaine : 96 F.

Neuve et munie d'un moteur, la chaloupe sardinière vaut 50 000 F. Elle s'amortit en 12 ans, et les frais d'entretien annuels (peinture, filin, réparation voiles) s'élèvent à 1 000 francs, ceux d'entretien du moteur 1 000 francs également.

Il semble qu'après déduction de ces frais et amortissements, il ne reste au patron qu'une part analogue à celles des autres, soit 3 000 F pour la campagne.

En ce qui concerne les profits ou les rémunérations, il est toujours difficile de citer des chiffres sans risquer de se tromper. Ce calcul théorique est d'ailleurs lui-même très imparfait. Frais et amortissement sont annuels, les gains desquels ils sont déduits sont ceux de la seule campagne sardinière. Or, nous savons que tous les bateaux pratiquaient plusieurs types de pêche conjugués ..."

A supposer que des résultats plus fiables puissent être obtenus (en retrouvant des comptes d'exploitation de l'époque par exemple ...) encore resterait-il à comparer ces gains avec ceux d'autres ouvriers de l'époque.

Si nous reprenons l'hypothèse de MULLER, nous pourrions par exemple comparer ces 137 F hebdomadaires du matelot à sardinier aux salaires, cette même année 1934 (1) :

- de l'imprimeur-compositeur : $6,35 \times 10 \times 6 = 381$ F
- du forgeron : $6,10 \times 10 \times 6 = 366$ F
- du tailleur de pierre : $9,25 \times 10 \times 6 = 555$ F
- du couvreur : $6,50 \times 10 \times 6 = 390$ F

ou à la moyenne arithmétique simple des salaires des professions retenues par l'enquête INSEE, soit :
 $6,34 \times 10 \times 6 = 380,4$ F

Cette comparaison qui ne tient d'ailleurs pas compte du nombre d'heures travaillées à la pêche, ne fait certes pas apparaître la pêche sardinière comme un métier rémunérateur !... Il est vrai qu'en 1934, la sardine connaît aussi un de ses cours les plus bas.

(1) Statistique Générale de la France. Chapitre XXXIII - Salaires, traitements, prévoyance : salaires horaires moyens de certaines catégories d'ouvriers masculins dans la Région Parisienne. Renseignements fournis par les Conseils de Prud'hommes (source INSEE).

3.2) LA PRODUCTION

Nous n'avons ici retenu que la répartition des apports des deux principaux ports du quartier : Le Guilvinec et St Guénolé/Penmarch (tableau 81 et 84).

Ces tableaux ont été reconstitués à partir de la statistique des pêches et sont à utiliser avec la plus grande prudence car on peut émettre des réserves, en l'absence de toute criée, sur la collecte des données. De plus, ils ne tiennent bien évidemment pas compte des débarquements effectués dans d'autres ports : Douarnenez, Concarneau ... mais aussi comme nous le verrons pour la sardine : Quiberon .

Réciproquement, ces débarquements ne sont pas ceux des seules flottilles de Guilvinec ou St Guénolé. En l'occurrence, tout calcul de ratios de productivité (du type Production/Tonnage global de la flottille) nous semble impossible jusqu'à la création des criées (1951 Le Guilvinec 1958 St Guénolé). Aujourd'hui encore, il convient d'émettre des réserves : les débarquements hors criées sont loin d'avoir, en ce qui concerne certains pays de pêche, totalement disparus.

3.21 Le Guilvinec

Les années retenues comme témoins de l'entre-deux guerres font apparaître la crise des années 1930. En 1934, comme en 1936, tonnages et valeurs sont inférieurs à ce qu'ils étaient en 1924. Cette même année 1924, Le Guilvinec et Penmarch étaient d'ailleurs apparus pour la première fois dans la liste des principaux ports français. Ils occupaient respectivement les 18 et 19ème place avec des mises à terre de 5 915 500 F et 5 823 984 F (Boulogne 1er port 112 188 005 Tr; Concarneau 8ème port, 25 269 299 ; Douarnenez 11ème port, 13 931 492) (1).

A l'encontre de Penmarch où domine pour les cinq années considérées (1924, 1934, 1936, 1938, 1945) la production sardinière, Le Guilvinec connaît pratiquement chacune de ces années une production dominante différente : le maquereau en 1924 et 1934 ; la langoustine en 1936 (2) ; le maquereau à nouveau en 1938 ; le merlu en 1945.

(1) Classement des ports de pêche français d'après le tonnage en 1924. "Boulogne Port de Pêche" M. REISENTHÉL (1927) p. 18-19.

(2) "Les marins de Guilvinec vendent aussi les langoustines à la criée de Concarneau" C. ROBERT-MULLER - p. 314.

- L E G U I L V I N E C -

	1 9 2 4			1 9 3 4			1 9 3 6			1 9 3 8			1 9 4 5			
	Q	V	PX M	Q	V	PX M	Q	V	PX	Q	V	PX	Q	V	PX	
MERLUS/COLINS	-	-	-	4	4	1	17	25,5	1,5	30	75	2,5	2173,2	79330	25	
TURBOTS	0,5	6,1	12,2	-	-	-	1,6	14,8	9,2	5	75	15	1,7	85	50	
CARRELETS	-	-	-	0,5	2,5	5	3,5	21,-	6	-	-	-	11,5	207,9	18	
SOLES	0,5	6,6	12,1	0,1	1,4	14	5	70,-	14	5	100	20	7,6	532	70	
CONGRES	5,6	13	2,3	4,5	12,25	2	7,5	26,2	3,5	5,5	27,5	5	196,4	2356	12	
RAIES	280	487,8	1,7	11	33,1	3	16,5	49,5	9	10	60	6	175,4	1754	10	
MAQUEREAUX (1)(M)													1082	2839	26,5	
(U)	615,5	1428	2,32	226	361	1,6	35,5	134,9	3,8	832,5	1664	2				
MERLANS	7,3	21,6	2,96	1	1,5	1,9	4	8,-	2	4	12	3	29,8	4776	16	
SARDINE													38,4	648	16,8	
(M)	466,7	1879,9	4,02	716	1253	1,74	141,7	533,9	3,76	260,4	1171,8	4,5				
(U)	12,8	83	6,46	150	791	5,27	221,7	999,7	4,5	114,6	687,9	6	48,6	1556	32	
THONS BLANCS	-	-	-	0,7	6,1	9	0,5	4,2	9	-	-	-	-	-	-	
BARS	-	-	-	2	1,4	0,7	-	-	-	1,1	2,7	2,5	-	-	-	
HARENGS	30	39	1,3	5,5	4,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ANCHOIS	300,9	587	1,95	65	65	1	18	18	1	18	36	2	2312,4	27479,5	11,80	
POISSONS DIVERS	13,8	127	9,27	8,3	125	15	8,3	128	15,5	4,4	100,4	23	5,2	600,8	113,8	
HOMARDS	40,9	637	15,56	29,3	498	17	36,1	542,5	14,9	8,8	227,9	25,8	5,5	655,7	120	
LANGOUSTES	244,8	568,6	2,32	343	875,8	2,55	800	2000	2,5	700	3500	5	308	3080,3	10	
LANGOUSTINES	23	26	1,3	7,5	9,4	1,25	6,-	9,-	1,5	4	80	20	89,3	803,7	8,9	
CRABES	0,2	2,4	12	1	26	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CREVETTES																
VALEUR TOTALE	2043	5915,5	2,89	1576	4069,9	2,58	1323	4586	3,46	2040	7827	3,83	6505	122407	18,8	

Source : Statistiques des Pêches
Maritimes

(1) Quantités : en tonnes

Valeurs : en milliers de francs

Prix moyen : F/kg

Le prix moyen au kilogramme, toutes espèces confondues, est au Guilvinec inférieur à celui de Penmarch, tendance qui s'inversera après la guerre.

On peut également être étonné de voir la langoustine au même prix que le maquereau. Mais, ces deux espèces vont, dans leur quasi-totalité, toutes deux à la conserve. La sardine atteint en 1934 un de ses cours le plus bas (1,74 F/kg). Quant aux tonnages, rappelons que du fait des migrations guilvinistes, elle est pendant la saison, débarquée dans de nombreux autres ports.

Charles ROBERT-MULLER fournit d'ailleurs à cet égard un exemple probant d'anomalie statistique, résumé dans le tableau ci-dessous :

		Nombre Pinasses	Quantités débarquées	
			en tonnage	en valeur
Année 1937	GUILVINEC	65	157 375	551 492
	QUIBERON	70	3 990 610	16 094 400
Année 1938	GUILVINEC	70	260 415	1 771 847
	QUIBERON	70	2 502 825	11 010 015

Avec une flottille analogue à celle de Guilvinec, Quiberon est ainsi devenu le premier port sardinier de France. Enfin, si l'on considère que le merlu, la langoustine et le divers sont essentiellement le produit du chalutage, la production est alors le révélateur incontestable du développement de celui-ci.

Merlus + langoustines + divers : 1924 - 546 tonnes
 1934 - 412 tonnes
 1936 - 835 tonnes
 1938 - 748 tonnes
 1945 - 5 794 tonnes

Il en est d'ailleurs de même pour St Guénolé.

3.22) St Guénolé/Penmarch

Deux productions dominant : la sardine et le maquereau. Cependant en 1945, la production de merlus inexistante en 1924 et en 1936, peu importante en 1938, représente comme au Guilvinec la principale espèce.

A l'exception de la sole, et ici encore comme au Guilvinec, les captures de poissons plats se raréfient, voire comme le turbot, disparaissent complètement, le prix moyen lui ne cesse de croître.

Le congre connaît quant à lui une année record en 1938 avec 600 tonnes débarquées.

Bien que ne pouvant être comparé à la sardine ou au maquereau, le thon blanc, destiné à la conserve occupe à partir de 1936 une place grandissante (environ 80 tonnes/an), et ce à l'encontre du Guilvinec où cette production est inexistante.

On notera, ici aussi, la part croissante des apports de divers, et le prix moyen au kilogramme croissant.

Motorisation et chalutage ont fait prendre au Quartier un considérable essor. Essor freiné cependant par la crise des années 30 qui, à la pêche, s'est prolongée jusqu'en 1937. Et il faudra donc attendre l'après-guerre pour voir la production et la flottille augmenter considérablement. C'est ainsi que de 1937 à 1951 en quinze ans, et malgré la seconde guerre mondiale, la production passera de 1 à 4.

Dans l'entre-deux guerres, alors que les ports bigoudens s'affirment parmi les plus importants du littoral français, des ports comme Douarnenez (1) entament eux une période de stagnation qui ne fait que précéder leur déclin. A considérer, flottille et production, on est frappé dans le premier cas de la diversité de celles-ci, mais aussi de leur souplesse d'adaptation, de reconversion d'une pêche vers une autre, de ces pêches saisonnières conjuguées, de ces migrations vers les lieux de pêche ... Là réside, alors et aujourd'hui encore, la force des ports bigouden. A contrario, en ce qui concerne Douarnenez, le développement de la pêche thonière n'a pas pu seul venir à bout des rigidités engendrées par une trop grande spécialisation sardinière.

(1) "DOUARNENEZ, évolution et perspective de développement économique" J.P. DUBOIS (1964).

St. Guénolé / Pennarc'h.	1 9 2 4			1 9 3 4			1 9 3 6			1 9 3 8			1 9 4 5		
	Q (1)	V	Px	Q	V	Px	Q	V	Px	Q	V	Px	Q	V	Px
Merlus ou colins	000000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turbots	2,6	34	12,9	0,15	1,8	12	0,2	1,2	6	210	610,5	2,9	1206	22721	18,8
Carrelets	0,4	2,4	5,6	1,2	6	5	3,5	15,5	4,4	0,9	9,9	11,3	0,02	1	50
Soles	5,2	53	10,17	1,5	27	18	2,1	32,4	15,4	114,8	567,4	4,9	0,3	5,5	18
Congres	5	9,8	1,93	15	30	2	5,5	16,5	3	15,3	297	19,4	27,6	1931	70
Raies	12	18,1	1,47	15	30	2	37	74	2	600	1800	3	4,8	58,4	12
Harengs (F) (2)	-	-	-	10	30	3	-	-	-	131,4	394	3	192,4	2116,1	11
Maquereaux (M)	344	736	214	600	1200	2	469	1239,7	2,64	624,1	1498	2,4	80,3	1044,2	13
Merlans	4,4	8,7	1,96	2	8	4	6	22	3,66	131	460,5	3,5	0,03	0,5	16
Sardines (M)	1204	4547	3,78	2841	4830	1,7	896	4480	5	1242,6	5387,6	4,3	86	1639,5	19
Anchois	28	56	2	30	21	0,7	30	60	2	-	-	-	873,6	16908,7	19,3
Thon blanc (M)	-	-	-	-	-	-	88	369	4,17	8,9	67,2	7,5	5,6	33,7	16
Bars	0,6	5,8	8,56	3,5	28	8	3,8	34,2	9	2,1	24,2	11,2	77,5	524	6,8
Poissons divers	49	72	1,46	90	270	3	70	180	2,57	543,4	2307	4,25	670,5	7004	10,4
Crevettes	1,1	-	-	1	25	25	3,5	107	30	5,6	160,6	28,5	-	-	-
Homards	5,2	-	-	8	120	15	5,3	85,4	16	6,1	139	22,7	2,9	322,7	9,3
Langoustes	2,7	-	-	1,6	21,8	13,6	0,8	15	18	1,8	44	24,5	-	-	-
Crabes	32,2	-	-	50	100	2	52	86	1,65	290	870	3	-	-	-
Langoustines	151	135	0,87	200	400	2	234	702	3	768,1	3009,6	3,90	253,6	2377,6	9,3
Crustacés divers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300,3	2752,7	9,1
Quantité et valeur	1842	5823,91	3,16	3870	7148	2,85	1907	7707,8	4,04	4764	17772,3	3,73	3991	62337	15,6

(Source = Statistique des pêches maritimes)

(1) Q = en tonne

V = en millier de francs

Px moyen = Francs/kg

(2) F = Frais

M = Maréyage

U = Usine

3.3) LES INDUSTRIES CONNEXES

3.31 Les industries d'aval

Il est toujours difficile de trouver des informations précises sur la répartition des produits pêchés. On peut, par bribes, en reconstituer la brève description suivante qui, remarquons-le, ne diffère pratiquement pas de celle de la période précédente :

- Les poissons saisonniers : maquereaux, sardines, thons, sont achetés en quasi-totalité par les usines. La possibilité d'absorption de celles-ci semble d'ailleurs, à cette période, la seule limite à ces captures. Notons que, bien que l'on ne puisse avec précision dater cette pratique, le maquereau est glacé à bord. Petits maquereaux de lignes et sardines de dérive sont eux destinés au mareyage.
- Le poisson de chalut est à peu près entièrement vendu en frais par les mareyeurs. Cependant, une partie importante de la langoustine va aux usines de conserve pour la mise en boîte. En effet, dès les années 20, Le Guilvinec avait tenté la fabrication des conserves de langoustines, qui ne se sont répandues en France qu'autour de 1930. Ainsi, un tiers seulement des apports est vendu pour être consommé à l'état frais.
- Les autres crustacés sont commercialisés soit en frais au débarquement, soit après séjour en vivier.
- Les "petits métiers" : lignes, trémails, chaluts à crevettes ... débarquent des produits d'une qualité exceptionnelle, essentiellement destinés à la consommation locale.
Les palangriers trouvent eux un marché dans le principal centre d'armement palangrier de la région : Douarnenez.

3.311 Le mareyage

Trié et mis en caisse à bord, le poisson est débarqué soit directement lorsque les quais le permettent, soit à l'aide des annexes. Il est ensuite chargé sur des charrettes et présenté ainsi, par lots, à la vente aux enchères.

La plupart des installations de marée, souvent loin des quais, sont rudimentaires. Le nombre des mareyeurs n'est pas très important, mais va croître dans l'immédiat après guerre avec le développement des apports du chalutage.

	<u>1937</u>	<u>1951</u>
Guilvinec	10	19
Kéridy Penmarch	4	8
St Guénolé	4	8
Loctudy	1	5
Lesconil	2	2
Benodet	-	1
Lechiagat	1	-

Les monographies d'entreprises de quelques grandes maisons de marée (FURIC, STEPHAN, LE BRUN...) fourniraient peut être des informations qui font aujourd'hui défaut sur la structuration de cette profession, mais aussi sur les rapports mareyage-conserverie.

Les expéditions se font en majorité par fer, en empruntant la ligne secondaire, qui dessert les ports de St Guénolé, Kéridy, Guilvinec et se raccorde à la SNCF à Pont l'Abbé.

Les centres de consommation desservis à longue distance sont principalement PARIS (1/4 de la production), Nantes et la vallée de la Loire, mais aussi la vallée du Rhône.

3.312 Les conserveries

Le tableau ci-après, établi à l'aide de la statistique des pêches, fait apparaître sur les années considérées une moyenne d'une vingtaine d'usines pour le pays bigouden, employant environ 1600 personnes.

	1924	1934	1936	1938	1945
GUILVINEC	7	6	6	6	6
ST GUENOLE/PENMARCH KERITY	11	10	10	9	9
PONT L'ABBE	2	?	?	?	3
LESCONIL	?	2	2	2	2
LOCTUDY/ILE TUDY	1	?	?	?	3
QUIMPER	?	5	?	4	?
	21	23	18	21	23

Différentes sources (1) permettent d'avancer pour chaque port les noms d'entreprises suivants :

- LE GUILVINEC : CHACUN (Poissons, légumes, salaison (2))
 DELORY (Poissons, légumes)
 CHEMIN (poissons seulement)
 LECOINTRE (poissons et légumes)
 FURIC (coquilles St Jacques, pâtés de porc)
 Magasin de gros des coopératives de France (Poissons et légumes)
- ST GUENOLE : CASSEGRAIN, CHANCERELLE, GRIFFON,
 LE HENAFF, Rio LE GALL, ROULLAND,
 TIROT, GRACIER.
- KERITY : ROUSSEL et SAUPIQUET
- PONT L'ABBE : BEZIERS, BILLET, La Primeur de
 Pont l'Abbé
- LESCONIL : MAINGOURD, BILLET
- LOCTUDY : LE GALL
- ILE TUDY : PHILIPPE & CANAUD, DIVANACH

(1) Annuaire de la Marée et Monographie 1945.

(2) Cette répartition des produits est celle communiquée par Charles ROBERT-MULLER.

La gamme de produits peut, quant à elle, se résumer ainsi :

- Maquereaux au vin blanc et à l'huile
- Thonset sardines à l'huile, sardines aux aromates
- Langoustines au naturel et à l'américaine
- Légumes (essentiellement petits pois) au naturel
- Patés de porc.

Si les usines traitant le poisson se spécialisent parfois, toutes traitent la sardine.

Il semble de plus que les légumes n'entrent que pour un tiers dans le chiffre d'affaires de la conserverie bigoudène. Les taxes sur le chiffre d'affaires, payées à l'administration des contributions, sont pour 1935 les suivantes concernant :

- les conserves produits de la pêche : 4 695 474 F
- les légumes : 2 088 918 F (1)

Industrie florissante dans les années 1920, la conserve le demeurera d'ailleurs durant tout l'entre deux-guerres. La mécanisation (sertissage ...) qui avait commencé à faire son apparition avant la première guerre, s'y implantera définitivement au détriment du personnel masculin des conserveries.

C'est aussi au cours de cette période que se renforcera le patronat de la conserve, face à son personnel, mais aussi face aux pêcheurs. Les luttes sociales, qui en découleront, seront évoquées plus loin.

3.32) Les industries d'amont

3.321 Les chantiers de construction

A de très rares exceptions, il semble que tous les bateaux de pêche utilisés dans le quartier y aient été construits. Spécialisés dans la construction en bois, les chantiers ont été particulièrement actifs dans le lancement de ces fameux malamocks.

La monographie de 1945 décrit ainsi le mode de travail essentiellement artisanal de ces chantiers.

"Dans l'ensemble, la construction est assez grossière et d'une robustesse modérée. De plus, les bois employés étant insuffisamment séchés, causent quelques déboires

(1) Op. Cit. C. ROBERT-MULLER.

au point de vue de l'étanchéité des coques. Les constructeurs se fient essentiellement à leur expérience et se refusent à suivre des plans. Ils sont ennemis de toute standardisation de la construction et sont en cela suivis par les pêcheurs. Chaque patron veut choisir son chantier pour des raisons personnelles et préfère tel ou tel gabarit, les uns construisant plus fin, d'autres plus creux ... Jusqu'ici, le souci de modernisation n'est guère poussé ; seuls quelques bateaux sont munis d'installations électriques. Les sondeurs, à plus forte raison la radiophonie, sont inconnus". Les chantiers locaux ont cependant connu la concurrence des chantiers de Douarnenez ou de Concarneau.

L'ACTIVITE DE CONSTRUCTION NAVALE EN PAYS BIGOUDEN

	1924		1934		1936		1938		1945	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
GUILVINEC	4	42	4	45	4	19	4	30	4	6
PENMARCH	2	21	1	NC	1	2	1	3	1	-
LESCONIL	-	-	1	14	1	12	1	6	1	NC
LOCTUDY	-	-	4	25	3	15			3	17
PONT L'ABBE	4	45	-	-						
QUIMPER	3	35	1	12	1	8	1	6		
BENODET									2	
	13	143	11	96	10	56	7	45	11	23

(1) Nombre de chantiers ; (2) : Nombre de bateaux construits

Source : Statistique des Pêches Maritimes.

Les chantiers emploient peu de personnel, rarement plus d'une dizaine par entreprise.

Grâce au tableau ci-dessus, et bien qu'il faille toujours se garder de penser que ces statistiques soient fiables à 100 %, nous avons un aperçu des nouveaux investissements en matière de navires sur cette période. Investissements qui démarrent avec la motorisation des années 1920 et quantitativement décroît jusqu'en 1945. Il aurait été intéressant de pouvoir disposer d'indications sur le tonnage de chaque navire. Tel n'est pas le cas. La statistique donne cependant le tonnage global annuel

par port, ce qui pour l'ensemble du quartier nous donne les résultats suivants :

1924 : 544 tonneaux ; 143 bateaux construits, soit 3,8 tx de moyenne
 1934 : 371 tonneaux ; 96 bateaux construits, soit 3,8 tx de moyenne
 1936 : 276 tonneaux ; 56 bateaux construits, soit 4,9 tx de moyenne
 1938 : 625 tonneaux ; 45 bateaux construits, soit 13,8 tx de moyenne
 1945 : 175 tonneaux ; 23 bateaux construits, soit 7,6 tx de moyenne.

Ce bref calcul nous permet lui de retrouver la construction à la fin de l'entre deux-guerres (1938) des fameux malamocks : moins de navires mais de plus gros tonnages.

3.322 Fabrique et réparation de filets

Un grand nombre de petits ateliers employant une ou deux personnes ont toujours existé dans le quartier (une quinzaine environ tout au long de cette période). Mais, la première fabrique moderne s'est montée à Lechiagat en 1935 : Ets DREZEN. Elle a rapidement assuré la presque totalité de la fourniture de chaluts du quartier. Elle confectionne aussi des filets de toutes sortes.

3.33) Autres industries connexes :

Deux usines de traitement des algues étaient en activité à Pont l'Abbé : Usine de la Goëmonnière et l'usine Péron. Mais les cours des algues ont, tout au long de cette période, considérablement chuté. Les pêcheurs vont donc progressivement abandonner cette activité.

Seules deux glaciers alimentent en glace le Pays Bigouden : une à Quimper, les glaciers COURTOIS ; l'autre au Guilvinec, installée dès les années 20 par la société de Cornouaille.

Certains mareyeurs disposent eux aussi de petites installations particulières.

Mais, globalement, l'approvisionnement en glace du quartier semble avoir été insuffisant.

3.4) LA POPULATION MARITIME

A partir de 1924, nous disposons d'une réelle photographie de cette population : répartition par fonction, par tranches d'âge, par brevets. La Statistique des Pêches nous fournit même le nombre (et la nature) des activités exercées par les marins, en plus de la pêche.

Le tableau (page 92) ne fait pas apparaître les maximum de population qu'a pu connaître ce quartier. En effet, après un record de 6029 en 1927, le nombre de marins s'est stabilisé entre 4800 à partir de 1935 (et jusqu'en 1965).

Les années témoins retenues ici sont donc des années moyennes, et le tableau ci-dessous situe Le Guilvinec dans le classement des Ports Français d'après le nombre de marins en 1924 (1) :

PORTS	MARINS	MOUSSES
BOULOGNE	4 234	204
DOUARNENEZ	4 132	330
AUDIERNE	3 885	376
CONCARNEAU	2 942	1 986
LE GUILVINEC	2 347	207
PORT LOUIS	2 150	150

La répartition par âge fait apparaître un mode dominant entre 18 et 50 ans. Et c'est sur la ventilation de celle-ci que nous aurions souhaité avoir des précisions. On est cependant frappé par la forte proportion de marins âgés de 50 ans et plus, et inversement par ceux âgés de moins de 16 ans.

La statistique fait aussi apparaître une considérable augmentation du nombre de brevetés à partir des années 30, même si celui-ci demeure encore inférieur à celui des non-brevetés.

Si l'on prend l'année 1936 par exemple, sur les 345 patrons du Guilvinec, la moitié est brevetée (173 exactement). Notons qu'alors le brevêt ne peut concerner que le patron de pêche.

3.5) LA FORMATION

Entre 1895 et 1904, avec le concours des municipalités, des Chambres de Commerce et aussi grâce à une subvention accordée chaque année par le Ministère de la Marine Marchande, dix écoles sont créées.

(1) "BOULOGNE Port de pêche"
M. REISENTHÉL (1927) p. 46-47.

EFFECTIFS EMBARQUÉS

avant 1945 (statistiques des pêches maritimes)

Ports	Personnel				Qualités			Age				Marins exerçant une autre industrie	Industries exercées par les marins en dehors de la pêche	Nombre total	
	Pat	Mat	Novier	Mousses	Capital au cabotage	Marins brevetés	Patron non brevetés	Moins de 16 ans	16 à 18	18 à 50	50 & plus				
Port de Brest															1363
Port de Lorient															2542
Port de Nantes															2770
Port de St-Nazaire															2462
Port de Quimper															359)
Port de Douarnenez															1422)
Port de Morlaix															79) 2999
Port de Brest															864)
Port de Tudy															275)
I ère REPARTITION PAR PORT															
Port de Quimper															
Port de Brest	292	358	86	196			196	86	460	190					
Port de Douarnenez	334	902	92	152			152	92	782	454	30				
Port de Morlaix	108	233	30	55			35	30	252	89			Ferblantiers, soudeurs, cultivateurs.		3768
Port de Tudy	246	373	55	75			75	55	332	287	10				
Port de Douarnenez	20	38	13	10			10	13	58						
Port de Brest	60	30	14	16			16	14	60	30					
Port de Guilvinec															
Port de Brest	295	750	160	145			295	145	160	860	185	85	Journaliers d'usine		1350)
Port de Douarnenez	515	1507	118	207			515	207	118	1498	524		Idem		2347) 4879
Port de Labbé-Loct	230	400	50	55		10	220	55	380	250			Cultivateurs		735)
Port de Douarnenez	103	188	100	52		3	100	52	100	215	80		Idem		447)
(+ personnel du vapeur de Quimper machine 4)															
Port de Guilvinec															
Port de Brest	331	590	40	90		68	291	90	40	761	160				1051)
Port de Douarnenez	381	1435	55	93		121	260	93	55	1223	593				1964)
Port de Morlaix	167	265	24	28		16	159	28	24	338	44				484) 4296
Port de Labbé-Loct	255	345	35	20		135	120	20	35	410	190	25	Dockers		655)
Port de Douarnenez	40	80	7	11	1	4	35	11	7	94	30	4	Cultivateurs		142)
Port de Brest															
Port de Brest	291	430	62	85		65	226	85	62	651	70				868)
Port de Douarnenez	345	1334	40	112		173	172	112	1024	40	655				1831)
Port de Morlaix	167	268	21	17		13	154	16	387	21	49				473) 4094
Port de Tudy	260	330	40	30		135	125	25	405	40	190	25	Dockers		660)
Port de Douarnenez	28	48	8	4	1	5	22	4	45	8	33				90)
Port de Brest	45	97	18	12		17	28	12	117	18	25				172)
Port de Brest															
Port de Morlaix	122	178	20	10		15	107	10	20	210	90	99	Petits commerces		330)
Port de Brest	287	635	61	63		22	235	63	61	739	183				1046)
Port de Douarnenez	234	1438	132	131		128	106	131	132	1019	653				1935) 4042
Port de Brest	96	73	6	8	1		95	8	6	89	80				183)
Port de Tudy	221	267	39	21	1	49	171	21	39	345	143	9	Cultivateurs		548)

Ce réseau est placé sous le patronage de la société l'Enseignement Professionnel et Technique des Pêches Maritimes. Cette société créée en 1895, s'était donné pour but de propager progrès technique et instruction professionnelle.

Dans cet esprit, et avec le concours de cette même Société, une école analogue sera créée au Guilvinec. Il est assez difficile d'en dater la création (1909 ?). En 1912, 4 autres écoles seront créées dans le Quartier (Kéridy/Penmarch, St Guénolé, Ile Tudy, Lesconil) et recevront elles aussi un agrément du Ministère de la Marine Marchande dans le cadre de la loi du 25 juillet 1919 sur l'enseignement maritime.

Ces Ecoles de Navigation étaient en fait des cours du soir, souvent dispensés par l'instituteur public. Le programme de ces cours est fixé par arrêté par le Ministère, et ce dès 1909.

Les courriers conservés aux archives (1) font état de beaucoup de difficultés dans le démarrage de cette instruction professionnelle : relation avec l'instituteur, la municipalité, assiduité des élèves, financement ... On peut cependant noter qu'au Guilvinec en 1911, 30 élèves (dont 25 assidus) ont suivi ces cours.

L'enjeu de cet enseignement était bien sûr le passage des brevets. Brevêt de pêche que l'on passait vers 15 ans jusqu'à 1924, puis Brevet de patron à partir de 1924 (Décret du 20 Juillet 1924, modifié en 1927- cf. tableau page 96).

Il semble d'ailleurs que le passage plus tardif de ce brevet de patron (23 ans en 1924, 19 ans en 1927) ait causé une certaine désaffection pour ces cours. Sortis de tout système scolaire, il semble bien que les marins aient eu des difficultés à y retourner.

A partir de 1928, l'Ecole de Pêche du Guilvinec, sous la direction d'un nouvel instituteur M. CAMENEN, prend un nouvel essor. Ses statuts, reproduits ci-dessous, nous donnent une idée précise de son fonctionnement :

"Art.1er. Il est créé au Guilvinec, par les soins de la commune, une école de pêche placée sous le contrôle du Ministre de la Marine Marchande.

(1) AD. FN - 4 S 348.

Art. 2. L'Ecole de pêche a pour but la préparation aux certificats et brevet ci-après :

- 1 - certificat de capacité pour le commandement des bateaux de pêche exerçant leur industrie dans la première zone définie au décret du 20/07/24, modifié le 3 Mars 1927.
- 2 - Permis de conduire les moteurs marins
- 3 - Brevet de patron de pêche
- 4 - Certificat de préparation au service de la Flotte.

Art. 3. L'Ecole de pêche est administrée par un Conseil d'Administration élu pour trois ans. Il est composé de

M. Le Maire du Guilvinec, Président d'Honneur
un patron-pêcheur, Président
un Secrétaire-Trésorier
six patrons-pêcheurs du Guilvinec, membres.

Le Président, le Secrétaire-Trésorier et les patrons-pêcheurs membres sont élus par l'Assemblée générale des patrons-pêcheurs du Guilvinec.

En outre, M. l'Administrateur de l'Inscription Maritime, Chef de Quartier, est membre de droit.

Art. 4. Les professeurs des cours sont nommés par le Conseil d'Administration qui fixe également l'allocation à leur attribuer.

Art. 5. Les cours se donnent dans les locaux de l'Ecole de pêche du 1er Novembre au 31 Mars, chaque jour de la semaine, sauf le samedi et jours fériés, de 19 à 21 heures.

Les dates et heures des cours spéciaux pour la préparation au service de la Flotte sont fixées par le Conseil d'Administration. La répartition des heures sera fixée par le Conseil d'Administration.

Art. 6. Le Conseil d'Administration est réuni sur la convocation de son Président, en Octobre et en Mars, et toutes les fois que le demandera un de ses membres.

Art. 7. Pendant la durée des cours, des examens auront lieu au Guilvinec pour l'obtention du certificat de capacité et du permis de conduire. Les élèves seront prévenus du lieu et de l'époque des sessions d'examens de patron de pêche.

Art. 8. L'enseignement professé à l'Ecole de pêche est entièrement gratuit. Les élèves seront répartis en deux sections : 1ère section - jeunes marins de 13 à 20 ans et de moins de 15 ans ayant le certificat d'études primaires ; 2ème section : marins de plus de vingt ans. Les élèves inscrits devront suivre les cours d'une façon régulière, sauf empêchement justifié.

Art. 9. Les ressources de l'institution se composent des subventions des communes, des Ministères de la Marine Marchande et de l'Instruction Publique, du Conseil Général, de la Chambre de Commerce, des dons des patrons-pêcheurs, de particuliers, syndicats, coopératives, etc

Art.10. Il est fourni en fin d'année aux Ministères de la Marine Marchande et de l'Instruction Publique une situation financière et un exposé des résultats obtenus.

Art.11. En cas de dissolution de la société de l'Ecole de pêche, toutes obligations envers les tiers étant satisfaites, le reliquat intégral de l'actif sera versé au Trésor (C.M. Marine du 21 Mars 1912, et dépêche ministérielle du 12 Novembre 1925)."

Cette Ecole Municipale connaîtra un succès croissant. En 1934 (1) par exemple, 50 élèves fréquenteront ces cours. Sur les 8 marins préparant le certificat de patron, 8 seront reçus. Douze autres passeront le permis de conduire les moteurs marins.

La répartition des élèves fréquentant cette école est la suivante :

- 3 patrons de pêche
- 5 matelots
- 15 mousses
- 27 non inscrits maritimes

La répartition de cette promotion par âge est quant à elle la suivante :

- moins de 13 ans/13 ans : 8
- 14 ans : 12
- 15 ans : 12
- 16 ans : 6
- 17 ans : 3
- 18 ans : 1
- plus de 18 ans : 8

(1) Effectifs : 1931 = 42 inscrits ; 1932 = 48 inscrits ; 1933 = 37 inscrits ; 1934 = 50 inscrits ; 1935 = 66 inscrits.

COMMANDEMENT DES BATEAUX DE PÊCHE (Décret du 20 Juillet 1924)

Espèce du Navire	Titre Exigé	Conditions pour l'Obtention du Titre
Bateau de pêche à voiles ne jaugeant pas plus de 5 tonneaux.	Aucun titre n'est exigé. (Il suffit d'être Inscrit Maritime Régulier)	
Bateau de plus de 5 tonneaux pêchant jusqu'à 50 milles des côtes françaises.	Certificat de Capacité	23 ans d'âge, 24 mois de pêche. Epreuves pratiques sur les règles de la barre et de route, les signaux et les feux, le balisage et les engins de sauvetage.
Le même à moteur	Certificat de Capacité et Permis de conduire	Epreuve pratique sur la conduite des moteurs.
Navire s'éloignant au-delà de 50 milles des côtes françaises jusqu'aux limites suivantes : Nord : 72° de latitude Nord (Islande) Sud : 28° de long. Ouest (de Greenwich à l'ouest des Açores). Est : 26° de long. Est (de Greenwich à l'ouest des Açores et toute la Méditerranée).	Brevet de patron de pêche, 24 ans d'âge, 12 mois dans les fonctions de second dans cette zone de pêche ou de patron dans la 1 ^{re} zone. (ou Brevet de Capitaine au long cours) ou (Brevet de Capitaine de la Marine Marchande).	19 ans d'âge, 24 mois de pêche dont 12 dans cette zone. Examen d'aptitude professionnelle.
Tout Navire de pêche sur toutes les Mers.	Brevet de Capitaine de Pêche, 12 mois d'embarquement soit comme second aux grandes pêches, soit comme commandant dans la zone précédente. (ou Brevet de Capitaine au long cours) (ou Brevet de Capacité de la Marine Marchande).	18 ans d'âge, 12 mois de Navigation et Examen de théorie ou 24 ans d'âge, 60 mois de navigation dont 24 à la pêche dans les 2 ^e ou 3 ^e zone et Examen d'application. Ces deux examens peuvent être subis simultanément au gré du candidat.

CONDUITE DES MACHINES ET MOTEURS

Force Motrice	Chef Mécanicien	Second Mécanicien
Moteur jusqu'à 400 C. V.	Permis de conduire	
Moteur de 400 à 400 C. V.	Brevet de Mécanicien pratique (moteur).	
Machines à vapeur jusqu'à 400 C. V.	Brevet de Mécanicien (machines à vapeur).	
Moteur de 400 à 700 C. V.	Brevet de Mécanicien (moteur) et 6 mois de navigation sur un navire à moteur comme chef mécanicien jusqu'à 400 C. V. ou comme chef de quart au-dessus de 400 C. V. ou Brevet d'officier mécanicien de 2 ^{me} classe.	Permis de conduire
Machines à vapeur de 400 à 700 C. V.	Brevet de Mécanicien pratique (machines à vapeur) et 5 ans dans les fonctions de chef mécanicien au-dessus de 400 C. V. ou comme chef de quart au-dessus de 400 C. V.	
Moteur au-dessus de 700 C. V.	Brevet d'officier mécanicien de 1 ^{re} classe ou d'officier Mécanicien de 2 ^{me} classe en justifiant de 34 ans d'âge et 12 mois de navigation dans les fonctions de chef de quart sur un navire à moteur.	Brevet de mécanicien pratique (moteur).
Machines à vapeur au-dessus de 700 chevaux.	Brevet d'officier mécanicien de 1 ^{re} classe ou d'officier mécanicien de 2 ^{me} classe en justifiant de 24 ans d'âge et de 12 mois de navigation comme chef de quart depuis l'obtention du Brevet.	Brevet de mécanicien pratique (machines à vapeur).

Si le Directeur de l'Ecole publique de garçons assure dans cette école l'enseignement général, l'enseignement nautique est assuré par le Syndic des Gens de mer, les moteurs marins par un mécanicien et le matelotage par un patron de pêche.

Rappelons que cette école de pêche n'était pas le seul lieu de formation puisque "l'Abri du Marin" lui aussi dispensait une instruction professionnelle (cours de navigation, matelotage, électricité, radio-téléphonie)

3.6) LE MOUVEMENT SOCIAL

3.61 La situation sociale

Quelques considérations sur la situation sociale des marins pêcheurs bigoudens doivent être données pour pouvoir aborder le mouvement social que l'on dit toujours s'être radicalisé au cours de cette période.

Elles sont issues de l'enquête effectuée sous la direction du Révérend Père LEBRET : "La grande angoisse de nos familles côtières" (1).

Le rapport sur le sud Finistère a été établi par PELLE-TIER. Il y distingue, quant à la condition sociale des marins, trois périodes :

- . de 1890 à 1914 : Gêne et misère
- . De 1919 à 1930 : Amélioration des gains
- . De 1931 à 1936 : la Crise (l'ouvrage est, rappelons-le, publié en 1937).

Il semble donc qu'au lendemain de la guerre, la vie du pêcheur va en s'améliorant. "En totalisant les gains des différentes pêches saisonnières, un homme d'équipage pouvait atteindre la moyenne de 10 à 12 000 francs par an. Les patrons de leur côté gagnaient largement leur vie".

L'augmentation et le perfectionnement de la flottille se sont aussi doublés d'une hausse considérable des coûts d'investissements (ex. pinasse à moteur : 50 à 10 000 frs). Or, malgré le perfectionnement, ces bateaux rapportent sensiblement la même capture que les vieux bateaux d'autrefois, qui coutaient de 1 800 à 2 000 frs)... A ce coût élevé, des navires s'ajoutent

(1) Publiée en 1937 par le Secrétariat Social Maritime de ST MALO.

d'ailleurs les frais d'essence et "très souvent, on revient sans avoir gagné de quoi payer l'essence consommée".

Motorisation, industrialisation sont dans cette enquête accusées de tous les maux, mais force est quand même à l'enquêteur de constater que le métier est moins rude. La vie à bord a, de plus, considérablement changé. "Un des membres de l'équipage est élevé à la dignité de maître-coq. L'ordinaire est devenu meilleur, on déguste son "Junot" à bord avant le repas, tout comme au Café de la Marine".

Au cours de cette période de prospérité, le pêcheur va donc prendre des "habitudes d'intempérance", qu'il voudra conserver malgré la crise, et ce au détriment de son budget familial. Et, PELLETIER de conclure : "la crise serait moins grave si le marin était plus sobre".

De 1931 à 1936, la gêne et parfois la misère se font sentir dans la plupart des ports.

"A Camaret, à Douarnenez, à Tréboul, à Audierne, à Penmarch, au Guilvinec et dans tous les autres ports, si vous posez cette question : Quelle est la nourriture servie ordinairement dans les familles des marins ? la réponse ne varie pas : poisson et pommes de terre à midi ; café le soir".

Qui est responsable de cette crise ?

Le progrès matériel, répond l'enquête de LEBRET (1).

Nous reproduisons ci-dessous un extrait de cette enquête sur le Sud Finistère, qui nous semble particulièrement bien résumer la pensée des catholiques sociaux de cette époque sur la question :

"Le progrès matériel a la plus grande part de responsabilité dans cette crise qui devient si menaçante et qui détruira infailliblement la petite pêche dans quelques années, si les pouvoirs publics n'interviennent pas pour la protéger.

La motorisation a rendu le métier moins dur, mais les dépenses qu'elle exige ne sont pas compensées par un gain proportionné.

L'industrialisation, d'autre part, crée une concurrence contre lequel le petit pêcheur ne peut pas lutter.

(1) "La rationalisation des pêches" répondra "le cri du Marin", organe de la CGTU. Charles TILLON alors chargé d'un rapport sur ce thème écrira : "Il est démontré que la rationalisation capitaliste tend à l'expropriation des petits pêcheurs propriétaires de leur engin et qu'ils n'échapperont pas au filet tournant". (Le cri du Marin - Déc. 1927).

De plus, le Crédit Maritime, qui a rendu et rend encore de grands services par ses prêts à long terme aux coopératives, a rendu au contraire de très mauvais services par ses prêts à long terme pour la construction des bateaux (1). Beaucoup de ces bateaux abandonnés et n'ayant rien rapporté, pourrissent au fond des ports. Leurs propriétaires sont dans l'impossibilité de rembourser les sommes empruntées et de continuer à payer l'assurance sur la vie exigée pour l'emprunt. Et, si comme cela paraît légitime, le Crédit Maritime met opposition sur la pension des Invalides, c'est la misère pour les vieux jours du pêcheur et pour sa famille".

Sinistre tableau de la situation. Mais quelles sont donc, selon le Secrétariat Social Maritime, les remèdes pour sortir de la crise ? La création d'une organisation professionnelle unique, obligatoire, possédant l'essentiel des pouvoirs économiques et réglementaires est la seule solution pouvant sortir la "Bretagne Maritime de sa détresse et la pêche du marasme" (2).

Avant de parler de la nouvelle structuration syndicale à laquelle ce mouvement va donner naissance, il nous faut rappeler que dans l'intervalle deux luttes sociales vont profondément remuer le Pays Bigouden.

3.62 Les luttes sociales

La grève de 1924 à Douarnenez (3) va donner le signal de toute une série de mouvements revendicatifs. La statistique Générale des grèves (4), qui paraîtra de 1915 à 1935, permet de dresser une liste que nous pouvons penser exhaustive, des grèves en Pays Bigouden.

-
- (1) "Le Crédit Maritime, qui est très accueillant, prête généreusement, trop généreusement peut être. Car n'importe qui peut se faire construire un bateau". Autre citation extraite de cette enquête.
 - (2) In. "la Bretagne Maritime, sa structure économique, sa détresse, comment la sauver". 1er Congrès Social Maritime Breton (Quimper 1932).
 - (3) "Luttes politiques et sociales à Douarnenez 1890-1925" Maurice LUCAS.
 - (4) Statistique Générale des Grèves est un état détaillé des grèves, classées par profession des grévistes (lieux, dates, causes et résultats de chaque grève).

Ces grèves furent de deux types :

- 1) Grèves de femmes dans les conserveries, avec pour facteur déclenchant, en principe, la revendication d'une augmentation de salaire.

La première grève se déroula à Lesconil du 26 juillet au 09 août 1926. Elle toucha deux établissements : MAINGOURT et REMY, soit 145 grévistes, et se termina par un succès. La fourchette des salaires qui, avant la grève, était de 10,30 F à 17 F par jour, devint 13,50 F à 20 F.

Avec l'arrivée de Charles TILLON (1) le 28 Juillet, le conflit se durcit et gagna Le Guilvinec, où cinq établissements, soit près de 500 ouvrières (et ouvriers) se mirent en grève du 31 juillet au 02 août 1926. Là aussi, les salaires augmentèrent.

- 2) Grève de pêcheurs sardiniens : Du 29 mai au 11 juillet 1927, pendant huit semaines, 1660 sardiniens du sud Finistère de Penmarch, St Guénolé, Douarnenez, Audierne, Concarneau mais aussi St Nazaire et Quiberon (lieux de migrations Guilvinistes) se mettent en grève.

Voici le résumé que donne la statistique de celle-ci : "Les pêcheurs de St Guénolé/Penmarch réclamaient la suppression du comptoir d'achat dont l'installation, dans un moment défavorable, avait lésé leurs intérêts ; ils demandaient, en outre, aux fabricants de conserves des garanties de qualité et de prix pour l'achat des sardines. Le 19 Juin, intervention du Ministre des Travaux Publics (sans résultat). Le mouvement s'étendit à différents ports du Finistère, de la Loire Inférieure et du Morbihan. Seconde intervention du Ministre des Travaux Publics (07 juillet). L'accord s'est fait sur les points suivants : les usiniers prennent l'engagement d'absorber, par quinzaine, 100 000 sardines par bateau ; les prix sont ainsi fixés : Vendée : 375 F les 100 kg ; Loire Inférieure et Morbihan : 400 F ; Finistère : 450 F. Peu de temps après la reprise de la pêche, la suppression du comptoir d'achat de St Guénolé a été décidée".

Sur la description et l'analyse de ces conflits, nous renvoyons au travail d'Anne LEBEL : "les luttes sociales dans la conserverie et le milieu maritime, en 1926

(1) "On chantait rouge" - Charles TILLON (R. LAFONT 1977).

Corentin CLEACH

Un vieux pêcheur bigouden raconte

La grève sardinière en 27

Le pays bigouden est en grève. Ce n'est pas chose courante ici. Les manifestations de masse peuvent se compter sur les doigts de la main. La dernière date de 1927. M. Corentin Cleach appelé familièrement Ton Kontin se souvient de ces événements qui ont marqué une page de la pêche bigoudène.

« Nous travaillions cette année là aux filets bleus, le filet tournant n'étant autorisé qu'à partir du 11 octobre. Les usines qui étaient au nombre de 11 à l'époque travaillaient surtout les petits pois et les haricots verts, si bien que la mévente s'est installée tout de suite en début de saison. Un quota nous avait été imposé, nous n'avions droit de débarquer que 300 kg environ par jour et par bateau, la vie était devenue très dure, c'est au mois de juin que la grève éclata ».

Ton Kontin a 75 ans, il avait donc 24 ans à cette époque. Mais avec le temps il n'a pas oublié le moindre détail de ce grand mouvement populaire.

« Les femmes concernées par les difficultés de leur père, mari, frère et fils ont adhéré totalement à la grève. Ce fut décisif et bien organisé. Le matin réunion à 10 h sur le ménez jusqu'à midi, cortège, défilé à 14 h jusqu'aux Affaires Maritimes qui se trouvaient à l'époque à Penmarch à 3 km de là et comme nous faisons le grand tour par Saint-Pierre-Kéridy l'aller-retour faisait une dizaine de kilomètres. Ce que nous avons pu user comme pantoufles à cette époque ».

Tous les jours ces faits se sont renouvelés. La passion ne tomba pas. « Tout le monde chantait dans le défilé et si l'on trouvait des gens à travailler dans les champs nous les prenions en passant. Il nous est arrivé également d'aller chercher des femmes de patrons-pêcheurs qui ne voulaient pas venir. Tous les soirs à 18 h il y avait rassemblement pour savoir ce qui serait fait le lendemain. Nous avons fait venir Charles Tillon et sa femme ils ont défilé avec nous, une interprète était prévue à cet effet ».

La grève a duré 8 semaines, la vie était déjà dure à l'époque en temps normal. Comment la population a-t-elle supporté cette épreuve. Ton Kontin raconte : « une distribution de pain avait été organisée chez Larnicol. Nous avions droit à 1 livre de pain par jour et par personne. Nous mangions à midi du pain salade, pommes de terre salade, berniques, soupe à l'oignon. Le soir, d'ailleurs nous n'avions pas le temps d'y penser, nous avions réunion sur réunion. Un jour nous avons décidé d'inonder les rues de poissons, nous avons couvert la rue de la cale à la gare, tout le monde glissait là dessus ».

« Parfois nous nous amusions beaucoup. Les dames plus âgées étaient encore habillées comme dans l'ancien temps avec des jupons superposés et comme il faisait si chaud au mois de juin, au bout des premiers kilomètres on

enlevait le premier, puis le deuxième. L'humour bigouden ne perdait pas ses droits et les plaisanteries pleuvaient drues ».

Les ports alentours n'étaient pas concernés. Ceux du Guilvinec allaient pêcher dans le sud. Leurs problèmes étaient différents. Ton Kontin explique : « Saint-Guénolé a toujours été un port difficile d'accès. Nous ne pouvions pas utiliser de gros bateaux. Au Guilvinec avec leurs grandes barques à voile, les pêcheurs pouvaient partir au loin. Ce qui explique la faveur qui nous a été accordée, c'est-à-dire le choix d'utiliser le filet tournant à partir du 11 octobre. Les guilvinistes en furent un peu jaloux ».

Cette grève de 27 s'est achevée avec la saison des petits pois, les usines ont repris le cours normal de leur activité. « A notre époque la pêche était saisonnière » conclut Ton Kontin « l'unité était plus facile à faire ».

Propos recueillis par Liliane GLOAGUEN



et 1927, sur le littoral bigouden" (1). Nous pouvons ici dire avec elle que "les conflits sociaux qui se développent dans les années 1920, dans le Sud Finistère, sont caractéristiques de la nouvelle orientation syndicale née de la création de la C.G.T.U" (2).

"Le MARIN" a publié récemment les propos de l'un des protagonistes de cette grève de 1927 qui a profondément imprégné la mémoire collective du Pays Bigouden. L'article est reproduit page 101.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, aucun autre mouvement de cette ampleur ne se déclencha, mais il régna dans tout le sud Finistère une agitation quasi-permanente, aussi bien chez les ouvrières des conserveries que chez les marins-pêcheurs.

3.63) Le syndicalisme

L'influence de la C.G.T.U. dans ces conflits ne manqua pas d'inquiéter le Ministère de la Marine Marchande et le Préfet du Finistère. Peu avant le conflit de Douarnenez, en 1923, le Sous-Secrétaire d'Etat des Ports chargea l'Administrateur en chef, Directeur de l'Inscription Maritime à QUIMPER d'une enquête sur les tendances politiques des différents Syndicats Professionnels Maritimes (3).

Cette enquête générale sur l'état actuel des Syndicats Professionnels maritimes du Finistère constitue pour l'historien du syndicalisme un précieux document. Voici les renseignements que l'on peut en tirer pour le Pays Bigouden.

Aucun des syndicats suivants n'est encore officiellement affilié à la Fédération des Inscrits Maritimes (CGT). La Fédération Unitaire des Marins et Pêcheurs ne sera créée qu'en 1929, et jusqu'alors seuls quelques marins d'AUDIERNE ont ouvertement déclaré avoir rejoint la CGTU.

- . Syndicat des marins pêcheurs du GUILVINEC : 1100 membres
- . Syndicat des marins pêcheurs de LESCONIL : 138 membres
- . Syndicat des marins pêcheurs de ST GUENOLE/PENMARCH : 80 membres
- . Syndicat des marins pêcheurs de LOCTUDY : 25 membres
- . Syndicat des marins pêcheurs de L'ILE TUDY : 23 membres

(1) Mémoire de maîtrise U.B.O. - sous la Direction d'Yves LE GALLO. Oct. 1981

(2) Cf. Schéma des organisations syndicales de l'entre-deux guerres en Annexe.

(3) AD.FN.

Comme nous l'avons vu précédemment, la plupart de ces syndicats professionnels avaient rallié la Fédération des Pêcheurs Sardiniers de France dès avant la première guerre mondiale.

Quoi qu'il en soit, les luttes sociales de Douarnenez, Lesconil, Guilvinec, Penmarch contribueront à rallier des pêcheurs à la CGTU et l'une des conclusions de l'enquête est à ce titre peu prémonitoire : "les marins pêcheurs du Guilvinec et de Lesconil sont plutôt à tendance socialiste. Les rares communistes qui peuvent se trouver dans le bureau ou dans le sein des syndicats n'ont aucune influence sur l'ensemble des marins pêcheurs".

Comment évaluer l'impact de la CGTU sur les ports bigoudens ?

En l'absence d'autres sources, la composition des Congrès Syndicaux nous fournit quelques informations (1)

- . Congrès de St Etienne en 1922, les représentants des Inscrits Maritimes viennent de Marseille ;
- . Congrès de 1923, seule représentation : la Marine Marchande, le représentant vient de Sète ;
- . Congrès de 1925, un représentant des marins pêcheurs de Douarnenez et un autre, KERDRAON, du Guilvinec
- . Congrès de 1927, un seul représentant pour tous les pêcheurs du littoral breton, SOURON, représente environ 850 adhérents. La pêche est alors rattachée à la Fédération des Ports et Docks. Les effectifs globaux de cette fédération peuvent, quant à eux, être évalués à 1550 adhérents.
- . Congrès de 1929, la Fédération est à nouveau une fédération d'Inscrits maritimes (environ 1850 adhérents) et l'on trouve sur les 16 syndicats adhérents 3 syndicats bigoudens : Guilvinec représenté par TANGUY ; St Guénolé par NICOLAS ; Lesconil par GUERIN. Ceci représente environ 300 adhérents.
- . Congrès de 1931, les deux syndicats de Guilvinec et de St Guénolé sont représentés par P. CLEACH.
- . Au congrès de 1933, seuls les pêcheurs de Port St Louis du Rhône, de St Nazaire et de Bastia sont présents.
- . Le dernier congrès de 1935, avant la réunification, voit apparaître Douarnenez et Lesconil avec HAVÉZ pour représentant.

(1) Nous avons entrepris ce travail dans le cadre du GRECO.

"Travail et Travailleurs aux XIX^e-XX^e siècles". Groupe : travailleurs du transport.

Le même exercice pour la C.G.T. ne fit apparaître une représentation aux Congrès de la Confédération que pour le seul Congrès de Lille (Congrès d'avant session CGT/CGTU) en 1921. Lesconil qui comptait alors une centaine d'adhérents était représenté par ANCEL. Après la réunification en 1935, les ex-CGTU demeureront les seuls représentants du Pays Bigouden au sein de la C.G.T. En 1936, Jean NICOLAS représentera Lesconil, et en 1938, GUENEDAL représentera Lesconil et Lechiagat.

En Pays Bigouden, le syndicalisme n'était donc jamais réformiste, parfois révolutionnaire (1), et deviendrait aussi par la suite chrétien.

Le Premier Congrès Social Maritime Breton, qui se tint à Quimper en Novembre 1932, compta deux représentants des patrons-pêcheurs du Guilvinec : Ambroise GARO et Joan Marie BIGER, mais aucune délégation importante comme celles de Tréboul ou de Douarnenez. Les recteurs de Lesconil et Treffiagat étaient eux aussi présents.

La Fédération des pêcheurs de l'océan, qui groupait les syndicats professionnels de Concarneau à Arcachon, se rallia à la suite de ce Congrès, à ce que Charles ROBERT-MULLER appelle l'Entente Interfédérale des pêcheurs de France, ou ce que plus justement nous appellons la Fédération Française des Syndicats Professionnels de Marins (FFSPM), affiliée à la CFTC.

Cette nouvelle Fédération, qui possédait un Secrétariat Général adjoint à Quimper, s'était, sous l'égide de J.L. LEBRET et d'Ernest LAMORT, assignée pour tâche d'organiser la profession maritime au double point de vue économique et social, d'en établir le statut et d'en obtenir la reconnaissance par les Pouvoirs Publics (2).

Si le paysage syndical (et politique) se complique dans l'entre-deux guerres, nous ne sommes pas pour autant certains que dans son ensemble sa base bigoudène s'élargisse considérablement par rapport à la période précédente. Quelle est véritablement la réalité de cette syndicalisation ?

Au-delà de la légende des "ports rouges", les questions demeurent nombreuses.

(1) "Tud Ha Bro" Société bretonne a publié dans son numéro 1, l'homme et la mer (1979), le témoignage d'un pêcheur de Lesconil, militant CGTU, puis responsable CGT, qui peut être lu comme complément à cette description trop rapide du syndicalisme bigouden.

(2) "Les Cahiers des Amis de J.L. LEBRET" n° 1.

Plus qu'une histoire des structures syndicales, demeure à écrire une histoire de l'identité au travail face aux idéologies communiste ou chrétienne. Rapports sociaux, attitudes face à la crise, mais aussi face aux progrès technique, en seraient éclairés.

Cette remarque nous amène, en guise de conclusion, à essayer de poser les limites qui sont celles de notre premier travail historique sur la pêche en Pays Bigouden.

*

* *

CONCLUSION

Ce premier survol de nos sources ne nous a pas permis de nous intéresser suffisamment à un certain nombre de questions. Aller de "l'Economie à l'histoire, en passant par la société" est un programme ambitieux lorsque, dans le même temps, il faut se frayer un chemin dans la jungle (ou pire dans le désert) des sources.

Les changements décrits ici ont plus été des changements de niveau que des changements de nature. Ainsi, si on s'est essayé à témoigner de la croissance de cette activité, trop peu de choses ont en revanche été dites sur les conséquences humaines de la croissance.

Certes, dans le cas du Pays Bigouden, il ne s'agit pas des mêmes répercussions que celles engendrées par le chalutage à vapeur à BOULOGNE. La pêche demeure, dans sa quasi-totalité, côtière. Mais si la motorisation, en rendant plus fréquentes les sorties en mer, a permis de sérieux gains de productivité, elle a sans nul doute possible rendu aussi le métier, à cet égard, plus contraignant. De même que si le travail des femmes de marins a amélioré le budget familial, on ne peut pas ne pas penser aux profonds bouleversements que le phénomène a engendré dans la société guilviniste. Ce ne sont là que deux exemples, parmi bien d'autres, qui nous viennent à l'esprit. A partir de quelles sources les repérer ? Comment les analyser sans sombrer dans l'impressionnisme ? De quels apports peuvent être ici ethnologie et/ou l'anthropologie ?

Nous nous sommes, au détriment d'une histoire plus immobile, attachés à décrire, à analyser parfois aussi les conditions du démarrage de cette activité pêche en Pays Bigouden. Suivant le modèle de ROSTOW, tout y est : une population agricole qui baisse au profit de la nouvelle industrie ; une économie de marché qui s'ouvre ; une épargne qui s'investit (1) ; la croyance dans le progrès ; des marins qui s'éduquent pour tirer un maximum de leur capacité ... et voici la pêche bigoudène condamnée à croître.

Est-à dire que la société de pêcheurs, traditionnelle, sera balayée d'un coup, que la famille ne sera plus la base de la nouvelle organisation sociale, que le progrès et la technologie triompheront de tout ? Certes non. Mais il est important pour l'avenir même de cette activité de montrer qu'elle est capable de dynamique, de s'adapter, de créer. Et comme le rappelle toujours, non sans fierté, les pêcheurs

(1) Ceci est un artifice qui ne manque pas d'ironie. Comme nous l'avons vu, le Crédit Maritime est au départ constitué grâce aux taxes prélevées sur le produit des jeux.

bigoudens eux-mêmes partis de peu de choses il y a un siècle, ils sont devenus le premier quartier de pêche artisanale de France.

Ce travail, à l'exception d'une courte annexe, se termine en 1945. Mais, ceci n'a rien à voir avec le partage des champs disciplinaires que critique, ci-dessous BRAUDEL F. (1), que nous citerons pour conclure, comme nous l'avions cité pour commencer.

"Economistes, démographes, géographes sont partagés entre hier et aujourd'hui (mais mal partagés) ; il leur faudrait pour être sages, maintenir la balance égale, ce qui est facile et obligatoire pour le démographe ; ce qui va presque de soi pour les géographes ; ce qui n'arrive que rarement, par contre pour les économistes, prisonniers de l'actualité la plus courte, entre une limite arrière qui ne va guère en deçà de 1945 et un aujourd'hui que les plans et prévisions prolongent dans l'avenir immédiat de quelques mois, au plus de quelques années. Je soutiens que toute pensée économique est coincée par cette restriction temporelle. Aux historiens, disent les économistes, d'aller en deçà de 1945, à la recherche des économies anciennes ; mais ce faisant, ils se privent d'un merveilleux champ d'observation, qu'ils ont abandonné d'eux-mêmes, sans en nier pour autant la valeur"

Nous sommes convaincus, travaillant sur des problématiques le plus souvent contemporaines, de la nécessité d'une approche historique, et souhaitons que malgré ces imperfections ce travail soit aussi convaincant pour d'autres.

*

* . *

(1) "Ecrits sur l'histoire - L'histoire et les autres sciences de l'homme" Flammarion - 1977 p. 57.

III - REPERES POUR UNE HISTOIRE IMMEDIATE

III

REPERES POUR UNE HISTOIRE IMMEDIATE

3.1) *SITUATION PENDANT LA GUERRE*

Les conséquences de la mobilisation et l'état de guerre en général avaient ralenti l'activité de la pêche locale. Néanmoins, les apports aux cours des années 1939/1940 restèrent importants. ils atteignirent 7550 tonnes en 1940 grâce à l'abondance de la sardine au cours de cet été.

Les conséquences de l'occupation sur l'activité de pêche furent de trois ordres :

1. Limitation des heures de sortie des navires imposées par les troupes d'occupation.
2. Manque de combustible.
3. Manque de matériel et nombreuses réquisitions de navires.

Quant à l'année 1944, elle fut inexistante. Toute la pêche fut arrêtée en Juin.

Aucune destruction portuaire ne fut, dans le quartier, à déplorer. Deux bateaux furent perdus en guerre par fait de guerre.

De 1942 à 1943, 16 bateaux furent réquisitionnés.

Les années 1941 et 1942 ayant été prospères au point de vue de la pêche, permirent à la population de vivre en dépit des difficultés dues à l'accroissement du coût de la vie.

Par contre, en 1943 et 1944, les conditions d'existence furent difficiles. Les femmes, ayant dû délaissier les usines faute de poisson à travailler, développèrent l'industrie locale de la dentelle. Les hommes se livrèrent à la récolte du chiendent sur les dunes et fabriquèrent des brosses. Ces deux activités apportèrent à la population maritime du quartier une aide substantielle.

Les débuts de la campagne de 1945 furent ralentis par les difficultés d'approvisionnement en combustible. Mais la reprise se fit en Juin, Juillet et Août avec des apports très importants.

Dès 1950, le chalutage devint incontestablement l'activité principale du Quartier. C'est aussi à partir de cette date que quelques navires de plus gros tonnages entreprirent d'aller pêcher près des côtes anglaises, des langoustines ou du poisson (24 h de route).

Les premiers émetteurs-récepteurs avaient, il est vrai,

fait leur apparition, à partir de 1947, à bord des navires de 18 mètres environ, montés par 8 hommes, équipés de moteur de 100 CV.

Cette pêche hauturière était d'un très bon rapport et se développa rapidement, d'autant plus qu'au début de l'année 1951 LE GUILVINEC fut doté d'une salle de vente.

Les infrastructures portuaires du Quartier s'améliorèrent elles aussi considérablement :

. Au GUILVINEC, construction d'un nouveau terre-plein et d'une câle (1953) mais surtout en 1957, construction des magasins de marée et d'une véritable criée gérée par la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Un mouvement analogue d'amélioration des infrastructures portuaires et de construction de criée se développa, mais plus tardivement dans les autres ports :

- St GUENOLE : 1956. Premier hangar à poisson ; Criée : 1968
- KERITY : 1956. Premier hangar à poisson ; Criée : 1972
- LESCONIL : NC. Premier hangar à poisson ; Criée : 1965/1966
- LOCTUDY : 1955. Premier hangar à poisson ; Criée : 1965

Les monographies du Quartier nous ont permis de reconstituer une série de tableaux que nous publions ci-dessous. Ils sont des indicateurs précis sur cette histoire plus contemporaine du Quartier du Guilvinec, et les bases d'un travail de recherche à entreprendre.

3.2) EVOLUTION DE LA POPULATION MARITIME

	1950	1960	1964	1965	1967	1968	1969
GUILVINEC	4 025	4 000	3 054	3 095	2 795	2 749	2 648
Indice	100	99	75	76	69	68	65
FRANCE Entière	64 354	45 042	43 182	NC		38 191	37 173
Indice	100	70	67	NC		59	58

Nombre d'actifs pêche - source monographies

3.3) EVOLUTION DE LA FLOTTILLE BIGOUDENE

Source : Monographie AFMAR

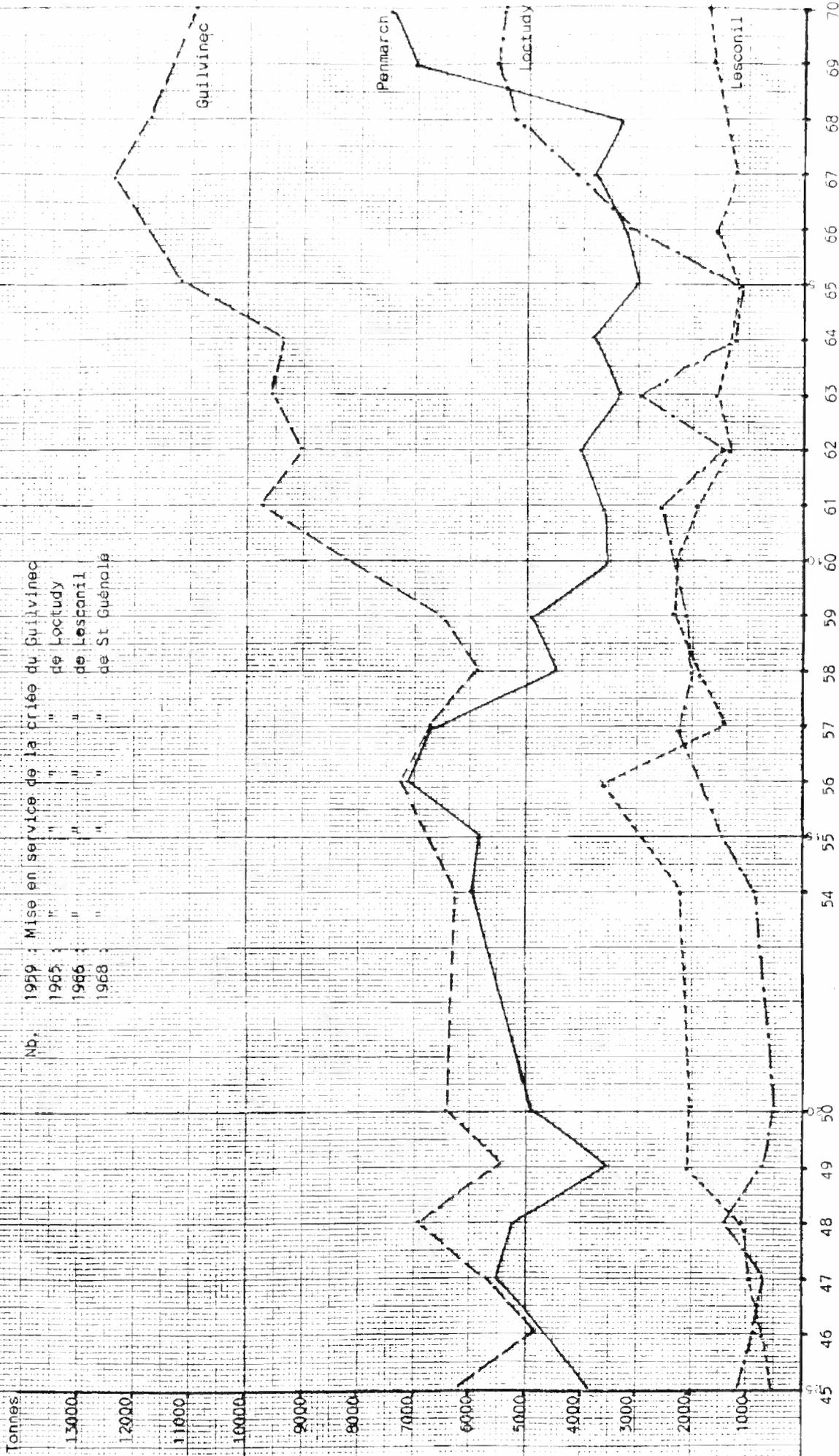
	1950	1955	1956	1957	1960	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
0 à 10 tonneaux	698	488	472	483	447	430	377	373	356	307	338	348	346
11 à 25 tonneaux	179	210	197	180	169	147	148	137	122	114	107	105	99
26 à 50 tonneaux	66	9	121	131	157	177	198	194	198	203	211	216	224
50 à 100 tonneaux	-	-	-	-	15	12	12	13	16	14	10	11	10
+ de 100 tonneaux	-	-	-	-	-	-	10	14	19	17	16	15	15
T O T A L	943	797	790	794	788	766	745	731	711	655	682	695	694

3.4) EVOLUTION DE LA PRODUCTION

TONNAGE DEBARQUES PAR PORT - Source : Mono

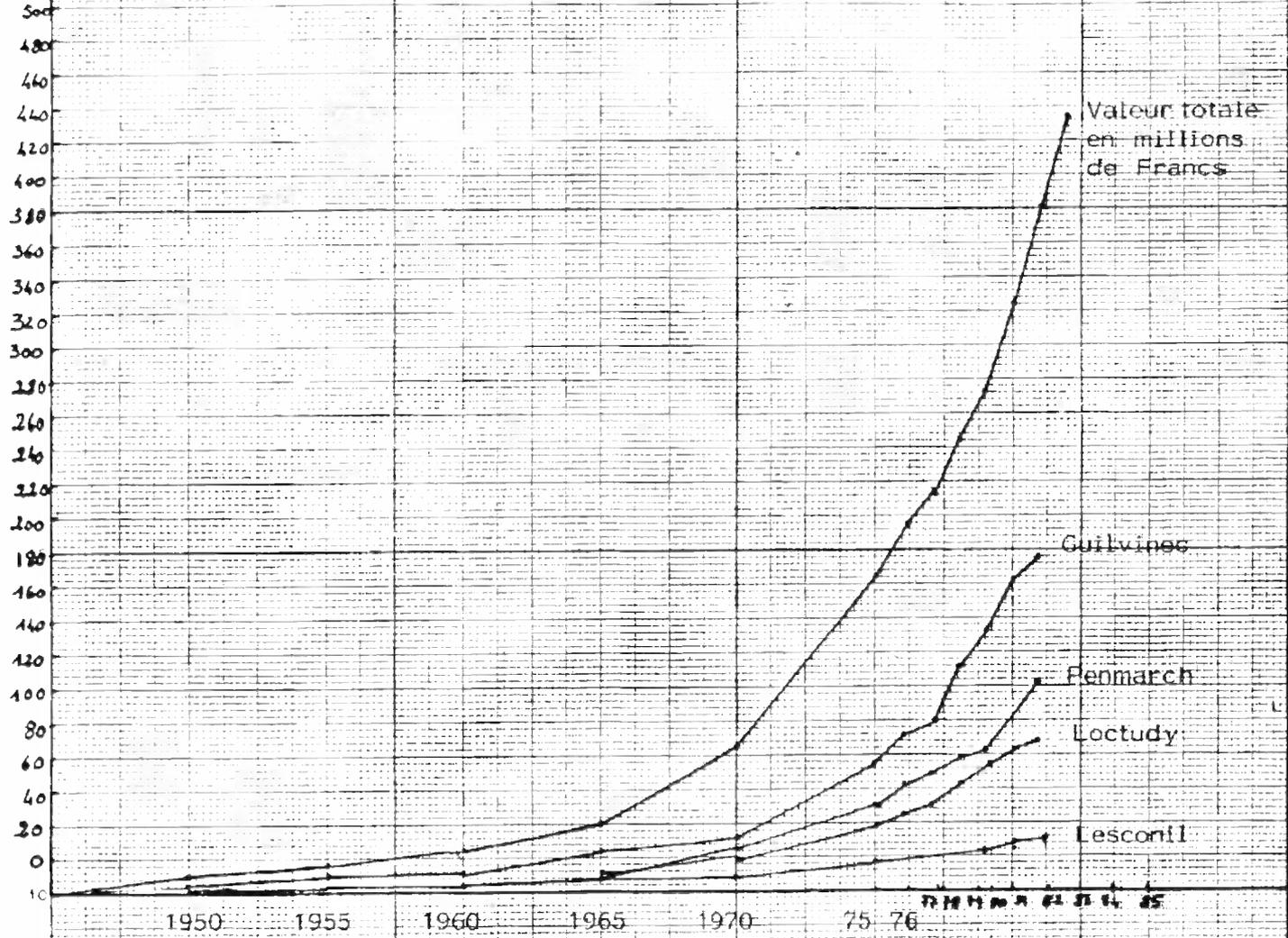
ANNEE	TOTAL	PENMARCH	GUILVINEC	LESCONIL	LOCTUDY
1938	6 326	4 285	2 041		
1945	11 830	3 870	6 125	1 189	646
1946	11 124	4 669	4 824	891	740
1947	12 928	5 511	5 704	737	976
1948	14 665	5 214	6 914	1 408	1 129
1949	11 949	3 675	5 459	712	2 103
1950	14 059	4 904	6 439	628	2 088
1954	15 315	5 933	6 245	888	2 249
1955	14 329	5 832	5 198	1 454	1 845
1956	19 792	7 107	7 148	1 850	3 687
1957	17 147	6 725	6 725	2 249	1 448
1958	14 297	4 4491	5 834	2 012	1 960
1959	16 025	4 980	6 509	2 191	2 345
1960	16 484	3 563	8 278	2 337	2 306
1961	17 939	3 640	9 754	1 918	2 627
1962	15 852	4 009	9 032	1 391	1 420
1963	17 598	3 386	9 562	1 614	3 036
1964	15 868	3 840	9 378	1 342	1 308
1965	16 566	3 018	11 121	1 218	1 209
1966		3 297		1 639	3 235
1967	21 722	3 861	12 457	1 269	4 135
1968	21 876	3 365	11 794	1 457	5 260
1969	24 968	7 030	10 687	1 671	5 580
1970	25 504	7 465	10 909	1 729	5 401

TONNAGES DEBARQUES PAR PORT - Source : Monographies AFMAR.



Nb. 1959 : Mise en service de la criée du Guilvinec
 1965 : " " " " " " " "
 1966 : " " " " " " " "
 1968 : " " " " " " " " de St Guénolé

DEBARQUEMENTS DES PORTS BIGOUDENS (en valeur)
source : monographies (AEMAR)



PRINCIPALES ESPECES CAPTUREES

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

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

LES PRINCIPALES ESPECES PECHÉES

Source : Monographies AFMAR

Tonnes

14000

13000

12000

11000

10000

9000

8000

7000

6000

5000

4000

3000

2000

1000

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

— Poisson de chalut y compris langoustine jusqu'en 63

----- Sardine

— Maquereau

--- Langoustines, différenciées des poissons de chalut à compter de 55

3.5) INDUSTRIES D'AMONT ET D'AVAL DE 1945 à 1968

Source : Monographies AFMAR)

	CHANTIERS NAVALS	CONSERVERIES	MAREYEURS
1945	12		43
1950	12	34	43
1955	12	32	38
1956	12	33	38
1957	12	29	38
1960	14	29	42
1963	12	20	38
1964	14	19	33
1965	12	14	NC
1966	-	13	NC
1967	12	12	NC
1968	13	12	NC

En 1945 : . 2 usines de traitement des sous-produits au Guilvinec. En 1965, il n'en reste plus qu'une seule.

. 4 usines de traitement des algues en 1950 : 2 à Penmarch, 1 à Loctudy, 1 à Pont l'Abbé. En 1956, il n'en reste plus que 3 ; 2 en 1963 ; 1 en 1965 ; plus aucune en 1970.

. 2 glacières en 1956 ; 3 dès 1960 : Guilvinec, St Guénolé, Loctudy.

B I B L I O G R A P H I E

BIBLIOGRAPHIE

1. Histoire économique et méthodologie historique

"Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIXe-XXè siècle)" Jean BOUVIER - SEDES. Regards sur l'histoire. 1972

"Histoire économique et sociale de la France" Tome IV - 2 volumes : 1880/1914 ; 1914/1950 ; sous la direction de Fernand BRAUDEL et Ernest LABROUSSE. PUF 1979
(Les difficultés de la pêche. PP 843.845).

"Une histoire en construction : approche marxiste et problématiques conjoncturelles" Pierre VILAR
Hautes Etudes. Gallimard-Le Seuil. 1982

"Ecrits sur l'histoire" Fernand BRAUDEL
Champs Flammarion. 1969

"Histoire économique de la France entre les deux-guerres" Alfred SAUVY. Fayard 1972.

"Histoire de la France rurale" Tome IV : de 1914 à nos jours
Sous la direction de Georges DUBY. Seuil 1976.

"Guide des centres de documentation en Histoire Ouvrière et Sociale"
Michel DREYFUS. Les Editions Ouvrières - 1983 (vol. I Paris ; La Bretagne à paraître)

2. Histoire des Pêches Maritimes en France

"Histoire de la pêche (des âges de la pierre à nos jours)" A. THOAZI PAYOT, 1947.

"La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IX-XVIè siècle"
Michel MOLLAT. Hachette 1983.

"Histoire des pêcheurs et des pêches maritimes en France (du Moyen Age à nos jours)" PRIVAT -à paraître 1986.

- . Chapitre 5. Des paysans pour la mer : la société des pêcheurs (1600-1850) Alain CABANTOUS
- . Chapitre 6. Naissance d'une industrie : les pêches maritimes (1850-1950) Claude VAUCLARE

"La pêche maritime : son évolution en France et à l'étranger" Joseph KERZONCUT. Paris, Challamel (1917)

"La pêche harenguière en France. Histoire économique et sociale" E. DARBEL. Paris, PUF (1941)

"Le port de Boulogne au XIXè" Georges OUSTRIC. Thèse de doctorat LILLE 1980.

"Les institutions de la pêche maritime. Histoire et Evolution (essai d'interprétation sociologique)" Louis MORDREL. Thèse de droit - PARIS 1972

"La pêche maritime et le pêcheur en mer" Auguste DUPOUY. PARIS, Armand Colin (1955)

"Contribution à l'analyse économique et sociale des pêches maritimes françaises" Claude VAUCLARE (1980)

"L'industrie des conserves de poisson en France métropolitaine" André Marie d'AVIGNEAU. RENNES (1958)

3. Histoire des pêches maritimes en Bretagne

"Pêcheurs bretons" Auguste DUPOUY (1920) -Réédition- Editions Le Signor et Puget. LE GUILVINEC (1978). Préface Henri QUEFFLEC

"Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique" Charles ROBERT-MULLER. PARIS A. Colin (1944). GUILVINEC et la Côte bigoudène pp 438/443.

"Ar-Vag : voiles au travail en Bretagne Atlantique" B. CADORET D. DWIARD. J. GUILLET. H. KERISIT - 3 tomes Ed. de l'Estran DOUARNENEZ (1983)

"Matelots de Concarneau" Michel GUEGUEN. Louis Pierre LEMAITRE. CONCARNEAU (1978)

"Luttes politiques et sociales à Douarnenez 1890-1925" Maurice LUCAS MORLAIX (1975)

"La Bretagne Maritime (sa structure économique, sa détresse, comment la sauver)". 1er Congrès social maritime Breton 1932. PARIS, SEGMC (1933)

"Le syndicalisme ouvrier en Bretagne avant 1914" GESLIN. Thèse de doctorat d'Etat. NANTERRE (1982)

"Histoire de la Bretagne et des Pays Celtiques - Skol Vreizh
 . Tome 4 : De 1789 à 1914
 . Tome 5 : la Bretagne au XX^e siècle.

"Analyse des rapports sociaux dans la pêche artisanale" (Histoire et évolution) François VOURC'H. CORDES (1980)

"L'homme et la mer" Tud Ha Bro. Sociétés bretonnes (1979)

Le Pays Bigouden

"L'évolution politique de la Cornouaille Maritime sous la III^e République" (1870-1914) Maurice LUCASL. Thèse UBO.

"Etude démographique du Pays Bigouden" François HELAQUET. DES. RENNES (1966)

"Origine et histoire des bigoudens. Jakez CORNOU , Le Signor (1977)

"Le Guilvinec, histoire d'un quartier maritime" Roland CHATAIN Mouezh ar Vro (1984)

"Penmarc'h : son histoire, ses monuments". F. QUINIYOU -1925 Réédition Ar Vorenn (1984)

"Serge Marine" Serge DUIGOLI. Ed. du Ressac (1984)

"De Perguet à Bénodet" Renan CLORENNEC. Ed. du Ressac (1984)

"La vie quotidienne à Pont l'Abbé au début du siècle" Serge DUIGOU. Ed. du Ressac (1983)

"Loctudy" Serge DUIGOU. Ed. du Ressac (1984)

"Quand les Bigoudens sillonnaient les mers" Serge DUIGOU. Ed. du Ressac (1983)

"Les luttes sociales dans la conserverie et le milieu maritime, en 1926 et 1927, sur le littoral bigouden" Anne LEBEL. Maîtrise UBO-Oct. 1981

"Analyse de la flottille bigoudène" Rémi DEBEAUVAIS. CEASM 1978

La Presse

- . "Le courrier du Finistère 1880-1944" (Conservateur)
 - . "Le Finistère (1903-1939). Organe du Parti Républicain"
 - . "L'Ouest-Eclair"
 - . "La Bretagne communiste (1923-1926)"
 - . "La dépêche de Brest et de l'Ouest"
 - . "La revue de la Marine Marchande 1886-1918, puis la Pêche Maritime"
-
- . Bibliographie de la presse française politique et d'information générale. Le Finistère. Paris 1973. COISEL Nicole, Alexis LE BIHAN, OMNES Marie Pierre.

CHRONOLOGIE

CHRONOLOGIE

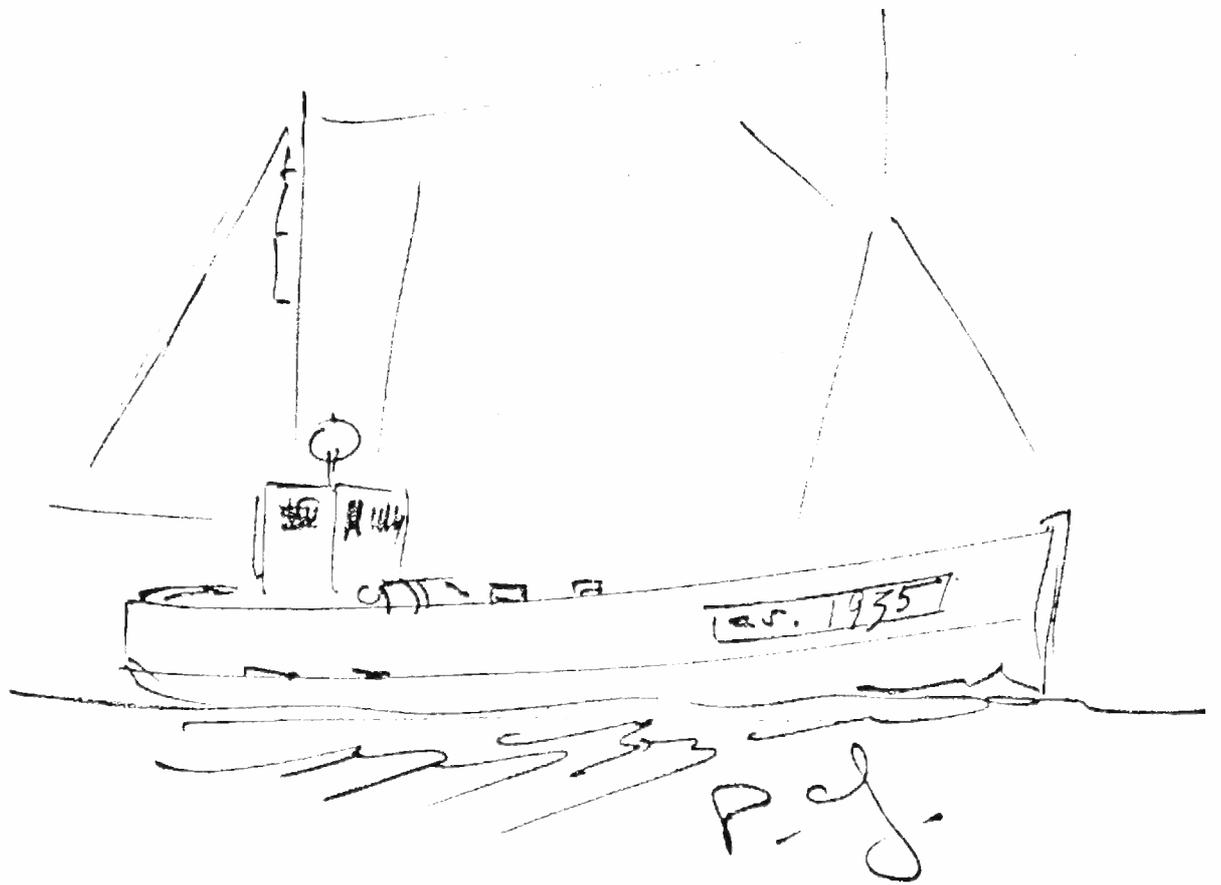
- 1863 Installation de la ligne de Chemin de Fer PARIS/QUIMPER par la Compagnie des Chemins de Fer d'Orléans.
- 1870 Les conserveries s'implantent en Pays Bigouden. Premier essor du Guilvinec.
Construction des premières infrastructures portuaires (câle, môle, abri ...).
- 1870/1880 Premier accroissement de la flottille bigoudène.
- 1884 PONT L'ABBE et DOUARNENEZ sont raccordés au réseau ferré Paris/Quimper.
- 1893 Création du syndicat (Affaires Maritimes) du Guilvinec qui regroupe les ports de Tréguennec, St Jean Tromilon, Plomeur, Penmarch, Le Guilvinec, Treffiat).
- 1898 Création du syndicat de Penmarch.
- 1881/1911 Accroissement de 35 % de la population des communes littorales bigoudènes.
- 1884 Association de prévoyance des marins pêcheurs du quartier de Quimper.
- 1898/1906 Création de nombreux syndicats professionnels portuaires (Ile Tudy, Le Guilvinec, etc).
- 1902 Grande crise sardinière qui se poursuit jusqu'en 1909.
- 1905 Fédération syndicale des marins pêcheurs du sud Finistère. Premières coopératives maritimes.
- 1906 Association des Prêts Maritimes de Quimper ;
1er Congrès de la Fédération syndicale des marins pêcheurs du Sud Finistère.
- 1910 Premiers Abris du Marin (Ste Marine, l'Ile Tudy).
- 1919 Transfert du siège du quartier de Quimper au Guilvinec
- 1924 Apparition des premiers moteurs sur les chaloupes sardinières
- 1926 Grève des femmes dans les conserveries.

- 1927 Grève des pêcheurs sardiniers.
- 1932 1er Congrès social Maritime Breton à Quimper.
- 1935 Apparition des malamocks ; début de la généralisation du chalutage.
- 1947 Apparition des émetteurs-récepteurs à bord des chalutiers
- 1950 Constitution d'une véritable flottille hauturière.

*

* *

A N N E X E S



ANNEXE 1L'AGRICULTURE DU PAYS BIGOUDEN DE LA SECONDE MOITIE DU XIX^e
A NOS JOURS

Agriculture et Pêche ont connu, dans la région, une évolution opposée : l'agriculture bigoudène, relativement prospère jusqu'aux années 50-60, n'a cessé depuis de se dégrader, au moins dans l'ancien canton de Pont l'Abbé (partagé en deux circonscriptions récemment). Par contre, la pêche a connu un développement continu.

Dans le cadre de cette recherche sur l'histoire du système pêche en Pays Bigouden, il nous a paru intéressant de dresser en quelques pages, l'évolution de l'agriculture bigoudène durant la même période.

1. DE 1850 à 1914 : L'EPOQUE DES MUTATIONSLe régime de la terre

Dans la majorité des cas, les exploitations sont de petites tailles, et plus encore sur la côte (Paluds). Le mode d'exploitation y est familial.

Les agriculteurs propriétaires de leur terre sont relativement nombreux : 65 % des agriculteurs bretons. Mais ils sont souvent locataires d'une partie des terres de l'exploitation.

Le métayage est rare dans la région. Le domaine congéable régressa fortement. Il est peu à peu remplacé par le fermage.

Des facteurs d'évolution

Les communications s'intensifient à partir du second empire : le réseau routier double, Quimper est relié à Paris par le rail en 1864. La ligne QUIMPER/PONT L'ABBE sera mise en service en 1885, suivie de peu par la liaison avec Penmarch. Pendant la même période, le cabotage se développe : Quimper, Pont l'Abbé et Loctudy sont les ports de commerce de la région.

La loi de 1884 a rendu le syndicalisme libre. En 1906, à partir de dix syndicats locaux, naît l'Office Central des Associations Agricoles de Landerneau. Il est affilié à l'Union des Syndicats Agricoles de France de la rue d'Athènes (tendance conservatrice).

L'Office Central de Landerneau s'étend très rapidement à l'ensemble du Finistère. Les syndicats membres jouent le rôle de coopératives d'approvisionnement (engrais-semences), et diffusent les techniques nouvelles.

Dans le même temps, la situation démographique se modifie fortement dans la région.

De 1881 à 1911, la population augmente de 35 %. Mais ce sont les communes urbaines du littoral qui en profitent le plus : la population du Guilvinec croît de 125 %, celle de Penmarc'h de 110 %. Cela en raison de l'essor de la pêche et de ses activités dérivées (conserveries).

Les communes rurales du Pays Bigouden connaissent en 1911 leur maximum de population.

De 1911 à 1946, elles perdront 3060 habitants, soit une perte annuelle de 0,23 %. Jusque là, les communes rurales étaient surpeuplées ! En 1910, Plozevet aurait eu besoin de 635 actifs, or le village en comptait 1324. A compter de 1911, les habitants de ces communes émigrèrent, soit vers les communes littorales, soit vers la Région Parisienne, ou encore vers les grands ports (Douarnenez, Concarneau, Nantes).

A la fin du XIX^e, le Gouvernement Français offre aux paysans de la région des terres agricoles en Algérie. Cette proposition eut un succès très limité.

Les structures et les productions évoluent rapidement.

Des progrès notables sont accomplis en matière de fertilisation des sols : l'utilisation des engrais phosphatés, des amendements marins comme le maërl ou le sable calcaire, du goémon, se généralisent.

La mécanisation ne cesse de progresser : la charrue brabant, la herse, le rouleau, la faucheuse, etc ... apparaissent dans la région durant cette période. Des surfaces importantes sont défrichées à Plozévet, par exemple, la surface agricole utilisée passe de 1330 ha à 2000 ha vers 1900.

Les types de production se diversifient, dans le Pays Bigouden encore plus qu'ailleurs.

La culture du blé augmente par rapport aux autres céréales (seigle, avoine) et sarrazin.

La pomme de terre apparaît dans la région dès le début du XIX^e

siècle. En 1840, Loctudy et Penmarch sont deux grands centres de production. Trois féculeries s'implantent à Pont l'Abbé, Loctudy et Treguennec. Sous le second empire, l'instauration du libre échange avec l'Angleterre permet l'exportation de pommes de terre vers ce pays par les ports de Pont l'Abbé, Quimper et surtout Loctudy. En 1903, 70 vapeurs anglais, chargés de pommes de terre quittent Pont l'Abbé. La production du canton est cette année-là de 25 000 quintaux, dont les 2/3 sont exportés.

A partir de 1860, les conserveries sont demandeuses de légumes (petits pois, haricots verts). Ces cultures légumières progressent dans le canton de Pont l'Abbé. Les paluds, considérés jusque là comme des terres quasiment incultes, deviennent d'excellentes terres légumières. La production est en grande partie absorbée par les conserveries.

En 1903, les ports de Pont l'Abbé et Loctudy expédient 3219 quintaux métriques de petits pois vers les autres ports français. D'autres légumes sont cultivés de façon intensive sur la côte : oignons - carottes - etc ... Mais ces cultures légumières ne modifient pas la structure de l'exploitation qui reste classique : le système de polyculture élevage domine toujours, une partie des terres est travaillée en légumes.

Les paysans de la France littorale se livrent également au ramassage du goémon d'épave pour la fumure des terres, et pour répondre aux demandes des usines de soude. Ce sont les marins paysans. Certains d'entre eux se maintiendront jusqu'aux années 1950.

2. L'ENTRE-DEUX GUERRES

La propriété paysanne se renforce. Déjà, en 1910, grâce à la vente des biens ecclésiastiques, quelques paysans aisés ont pu agrandir leur exploitation. En 1918, l'épargne et l'augmentation des prix agricoles permettent à des agriculteurs d'acheter des terres. La taille moyenne des exploitations est alors de 9/10 ha, sauf sur la frange littorale où elles sont plus petites, parce que cultivées de façon très intérieures. On assiste également durant la période, à un accroissement du nombre d'exploitations moyennes (entre 10 et 50 ha).

La vie du paysan reste rude, malgré quelques améliorations : l'alimentation est plus correcte, le travail de l'agriculteur est facilité par la mécanisation. Par contre, le travail de la femme reste assez pénible, et l'habitat ne se transforme pas encore.

Les organisations paysannes se renforcent : parti de 10 syndicats locaux en 1909, l'Office Central de Landerneau en compte 569 en 1939. Il couvre à ce moment l'ensemble du Finistère et une partie des Côtes du Nord. C'est la seule organisation représentée dans le Pays Bigouden. La région compte 10 syndicats locaux en 1927.

La crise des années 30 est fortement ressentie par les paysans Bigoudens. Les charges augmentent (engrais, fermages, semences), tandis que le prix des céréales et des autres productions diminue. Les agriculteurs peuvent difficilement payer leur fermage. Ceux qui sont propriétaires ne peuvent faire face à leurs charges : beaucoup sont contraints de mettre leur exploitation en vente.

Les conséquences de cette crise se font d'autant plus sentir que le Pays Bigouden est, plus que d'autres, relié à l'extérieur : ses débouchés principaux sont l'exportation et les conserveries. C'est d'ailleurs à partir de ce moment que cesseront les exportations de pommes de terre vers l'Angleterre.

Le faire-valoir direct régresse, l'exode rural s'accroît. Le mécontentement des paysans et de leurs organisations syndicales se développe en même temps que les thèses de la droite agrarienne. Le Dorgérisme, soutenu par l'Office Central de Landerneau, trouve un écho favorable en Pays Bigouden : de 1933 à 1935, 7 réunions du mouvement furent organisées dans la région. Des actions directes et violentes sont menées, à cette époque, contre les saisies chez les paysans insolvable, ainsi que contre les conserveries.

3. DE 1945 à nos jours : UNE PERIODE DE RUPTURES

Le seul syndicat représenté dans le secteur, comme dans l'ensemble du Finistère, est la FNSEA, dominée par les courants Landernistes.

D'autres organisations joueront un rôle important durant cette période : la J.A.C. et les C.E.T.A. (Centre d'Etude Technique Agricole) qui diffuseront certaines pratiques : l'intensification des rendements la gestion de l'exploitation.

L'électrification sera généralisée dans le Pays Bigouden dans les années 50.

La mécanisation se développe pendant cette période : beaucoup d'exploitations acquièrent leur premier tracteur.

Au total, le système polyculture-élevage sera intensifié, mais cela ne remet pas en cause le type classique : les mutations techniques ne sont pas inaccessibles, la structure de l'exploitation reste la même.

Toutefois, deux tendances se dessinent. Il y a ceux qui restent fidèles aux structures pré-capitalistes et ceux qui amorcent leur développement économique par des surfaces accrues ou le développement d'ateliers de production rentables (parc - aviculture - légumes).

Les exploitations du Pays Bigouden sont, en raison de leur taille, de leur mode de relation avec le marché, incapables de faire face aux demandes accrues.

En 1961, c'est du canton de Pont l'Abbé et de la région de MORLAIX que part le mouvement qui durera jusqu'en Août de la même année. L'action s'étend rapidement à l'ensemble de la Bretagne, puis à la France.

La revendication des agriculteurs était de rationaliser les modes traditionnels de mise en marché. Elle fut satisfaite à St Pol de Léon où l'on instaura un nouveau marché au cadran.

Les lois agricoles de 1960 et 1962 n'ont pas été sans influence sur la situation actuelle de l'agriculture dans le Pays Bigouden. Le but de ces textes était d'établir une nouvelle couche d'agriculteurs dynamiques dans la paysannerie traditionnelle, les autres devant disparaître. Les instruments de cette politique sont : l'IVD (Indemnité Viagère de Départ), la SMI (Surface Minimum d'Installation), la législation sur les cumuls et la SBAFER (Société Bretonne d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural).

D'autre part, au début des années 1960, des conserveurs de la région, tels CHACUN ou RAPHALEN, se déplacent vers la Picardie, plus proche des grands centres de consommation. La production légumière diminue fortement ces années-là. Elle ne reprendra, dans les communes de l'intérieur, qu'à partir des années 70-75. Entre temps, les communes littorales se seront fortement urbanisées, et les préoccupations des responsables municipaux se tourneront vers le Tourisme et la Pêche.

Quelques chiffres retracent l'évolution de la Bigoudénie littorale durant cette période.

- . De 1954 à 1982 : la population agricole totale baisse de 66 %, tandis que le nombre d'actifs agricoles diminue de 75 %.
- . En 1954, 11 000 actifs agricoles représentaient 42,4 % de la population active totale. En 1982, il ne reste que 2 700 actifs, soit 15 % de la population active totale.
De 3914 exploitations en 1955, le Pays Bigouden n'en compte plus que 1600 en 1985.

- . Le nombre des exploitations de plus de 20 ha a fortement augmenté depuis 1955. La Chambre d'Agriculture du Finistère estime qu'elles représentent environ 50 % de la SAU en 1985.
- . Le canton de Plogastel St Germain est aujourd'hui bien plus dynamique que celui de Pont l'Abbé : on recense, de 1978 à 1984, 72 installations en Bigoudénie intérieure contre 14 dans le canton côtier.

*

* *

ANNEXE 2

REPERES SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DES CONSERVES DE POISSONS (1)1. AVANT L'INNOVATION DE Joseph COLIN

Procédés anciens de préparation et de conservation de la sardine. Seules trois catégories de sardines conservées faisaient l'objet d'une économie importante :

- . La sardine anchoitée : des sardines étêtées qu'on additionne de sel mêlé d'ocre rouge et que l'on laisse fermenter dans des barils.
- . La sardine en pile : autre procédé de salage (surtout pour les grosses sardines). Elles sont livrées à la consommation sous le nom de "sardine salée".
- . La sardine pressée : après avoir séjourné une quinzaine de jours dans un bain de saumure, les sardines placées dans des barils de hêtre à fond mobile sont pressées pour en extraire huile et eau, ce qui leur permet alors de se conserver plusieurs mois.

Véritable industrie, née dans les années 1830-1840, elle fut pratiquée dans tous les ports sardiniers. Le Finistère en comptait la plus grande partie (210 presses produisant 33 000 barils sur les 280 presses "nationales" et les 50 000 barils des années 1835).

En valorisant la pêche, la presse permit le développement de certains bourgs tels que Concarneau et surtout Douarnenez. Elle alimentait aussi un important commerce d'exportation. La sardine pressée était un produit de consommation populaire.

2. L'INNOVATION de Joseph COLIN

Après avoir fabriqué pendant plusieurs années -au moins de 1821 à 1824- dans son atelier de confiseur, des sardines conservées à l'huile, selon le procédé d'Appert, Joseph COLIN construisit à Nantes une usine (en 1824 ?).

La gamme de production de COLIN était très vaste : conserves de viande (boeuf, veau à diverses sauces ...), légumes (petits pois), fruits, et en matière de poisson, du saumon et des sardines.

(1) Cette annexe est un résumé de l'approche historique de l'évolution de cette branche industrielle proposée par A.M. D'AVIGNEAU in "l'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine" (Analyse économique du développement de la branche et diagnostic des entreprises) Rennes. 1958.

La production nouvelle se crée un marché propre, distinct de celui des sardines salées, anchoitées ou pressées, grâce à la qualité de ses produits.

Le développement de l'industrie à laquelle COLIN a donné naissance, permet à la pêche sardinière de prendre une extension considérable.

En Bretagne, la sardine des premiers mois, dite de primeur, était difficilement utilisée par la presse en raison de sa petite taille. La nouvelle industrie comportait donc un aspect complémentaire à l'ancienne.

La technique nouvelle demande beaucoup moins de sel et de barils, mais utilise l'huile et le fer blanc.

Les investissements nouveaux sont, de plus, par unité de production plus importants que ceux nécessités par les presses : fabrication des boîtes, fritures des poissons, stérilisation.

Aux apports extérieurs de capitaux s'ajoute le transfert d'une fraction de ceux qui étaient auparavant consacrés à l'industrie de la presse.

3. LA CROISSANCE DE L'INDUSTRIE SARDINIÈRE

Les fluctuations autour de la tendance de longue durée du développement de cette industrie peuvent être décomposées ainsi :

1°) 1825-1849 : Les premiers développements

2°) 1850-1860 : Extension décisive

3°) 1861-1879 : Aboutissement à une industrie de "proportions modernes".

1°) 1825-1849

Origine économique des nouveaux entrepreneurs

- . Pour la majorité, ils exerçaient auparavant une profession de l'alimentaire : restaurateur, maître d'hôtel, charcutiers ... mais aussi conserveurs de produits agricoles ;
- . des presseurs ;
- . des armateurs-négociants, capitaines au long cours ;
- . quelques ferblantiers.

Origine des capitaux

La plupart du temps fourni par le fondateur de la maison lui-même (ex : armateurs nantais).

En complément, des fonds peuvent être apportés par des relations d'affaires, bien que seul le nom du commanditaire apparaisse. Les larges bénéfices réalisés dans cette industrie assurent l'autofinancement nécessaire à son développement. Les interventions bancaires sont dans l'ensemble très peu pratiquées avant 1914.

Mouvement d'apparition des usines

Se divise géographiquement en quatre groupes :

- . Nantes (5 usines)
- . Le groupe Lorientais (3 usines)
- . La Rochelle (2 usines)
- . Le Croisic (1 ou 2 usines)

Prédominance aux centres urbains.

Le mouvement s'amplifie en 1838, son extension géographique aussi. Peu de chefs d'entreprises sont alors issus des ports où s'établissent les usines. Dans un second temps, le déplacement des ateliers vers les Côtes assure une matière première de meilleure qualité, réduit les coûts de transport. En 1835, les usines de conserves de sardines sont classées en 2ème catégorie des établissements incommodes et insalubres (d'où éloignement des centres urbains).

L'accroissement des débouchés

Très tôt, les marchés extérieurs se développent (importants dépôts dans les grands ports de commerce) : Inde, Mexique, Cuba-Porto-Rico, Etats Unis, Martinique, Guadeloupe ... leurs achats dépassent ceux des Pays d'Europe.

Crise d'approvisionnement en 1846, le lien avec la pêche se fait alors plus étroit.

2°) 1850-1859 - L'extension décisive

Trois facteurs de développement :

- . l'Exposition internationale de Londres, 1851
- . La découverte de mines d'or de Californie, 1848-1853
- . L'inauguration du chemin de fer PARIS/NANTES.

Les ports comportant plusieurs usines se sont multipliés mais cette industrie ne dépend que rarement des maisons locales, car la politique de multiplication des usines pour chaque maison est poursuivie.

La presse régresse dans la partie méridionale de la Côte Atlantique, mais demeure florissante dans le Finistère.

3°) 1860-1879 - Une industrie "aux proportions modernes"

En 1879, 160 usines, dont 59 dans le Finistère, produisent 80 millions de boîtes du format référence (165 grammes de matière consommable).

L'industrie s'est déplacée vers le Finistère et le Morbihan (1863 : ouverture de la ligne PARIS/LORIENT/QUIMPER).

A l'intérieur comme à l'extérieur, le marché demeure porteur. Cependant, à l'étranger, apparaissent des industries nationales (Espagne, Portugal, Grande-Bretagne, Etats-Unis).

La presse subit une lente régression.

Crise de raréfaction de la sardine (années 1870-71) puis 1880-1887).

Personnel employé dans cette industrie en 1889 (pas de données avant) : 500 ouvriers, 13 500 ouvrières, 1 500 à 2 000 ferblantiers-sardiniers.

Le pouvoir économique est concentré dans les mains d'une dizaine de fabricants (PHILIPPE & CANAUD, GUIZELLE, ASSIEUX, SAUPIQUET CHANCERELLE, RODEL ...) où dominent les industriels nantais. C'est de ce Centre Nantais que partent les initiatives (ex. 5/03/1875 : base du premier syndicat de fabricants de conserves de sardines à l'huile).

Apparition de nouveaux types de conserves de poisson :

- . le thon (germon) - 1880
- . le maquereau saumon - vers 1900.

Parallèlement, fin du monopole français, développement industries étrangères.

1880 : DELORY (Lorient), première usine portugaise de conserves de sardines à SETUBAL (Portugal).

Les conséquences de la croissance : développement de l'espace économique sardinier

La pêche et ses fournisseurs

Accroissement du nombre d'unités (cf. tableau page 38) pratiquant cette pêche, réalisé pour partie en Bretagne par l'utilisation d'unités auparavant affectées à d'autres pêches (ex. casiers ou palangres à Loctudy, Lesconil ...). S'ajoutent à celles-ci des nouvelles unités.

Quelques entreprises (GUIZELLE) arment leurs propres chaloupes. Idem au thon.

Cependant, dès 1855, le mouvement contre l'intégration des activités sardinières se développe (mouvement de "la barque de pêcheur").

Parallèlement, évolution de la population des grands ports sardiniens (Finistériens par ex. cf. page 56).

La double attraction par les usines, des pêcheurs et des ouvrières, amène l'installation de familles entières et a pour corollaire l'exclusion de toute activité rurale.

"Le développement de l'industrie des conserves de sardines envisagé avec toute sa rapidité et dans l'ensemble de ses conséquences, présente pour l'économie régionale les caractères d'une révolution" - A.M. d'AVIGNEAU.

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR

République Française

DIRECTION
DE LA SURETÉ GÉNÉRALE

QUIMPER le 24 Mars 1910

COMMISSARIAT SPÉCIAL
de QUIMPER

N° 78

Le Commissaire spécial de QUIMPER
à Monsieur Le Préfet des Finistère

Au sujet
d'une nouvelle Union
des syndicats de
marins-pêcheurs des ports
du Sud-Finistère,
de la création d'une
assurance de bateaux pontés,
l'organisation du "Crédit
Maritime" dans les ports de pêche.

Ainsi que je l'indiquais dans mon
Rapport du 11 Janvier écoulé, relatif au compte rendu
du Congrès annuel des "Syndicats des marins-pêcheurs
du Sud-Finistère", tenu les 9 et 10 du même mois à
Quimper, des vœux avaient été émis en vue :
1° de la création d'une Union inter-syndicale des
ports sardiniers du Finistère, Morbihan, Loire Inférieure
et Vendée ;
2° d'une Société d'assurance pour les bateaux pontés
du Quartier de Douarnenez ;
3° de l'organisation du "Crédit Maritime" dans les
ports de pêche de France.

Un mois plus tard, le 20 février dernier,
au cours d'une nouvelle réunion, (objet de ma commu-
nication au service, en date du 7 Mars courant) les repré-
sentants des Syndicats fédérés des Marins-Pêcheurs
du Sud-Finistère, mirent en application les vœux précités,

et modifieront les statuts et le régime de leur Union qui s'appellera dorénavant: "Fédération syndicale des pêcheurs sardiniers de France", comprenant, dès maintenant, les syndicats des marins-pêcheurs du Finistère, du Morbihan, de la Loire Inférieure et de la Vendée.

A cette Fédération est annexé, comme il l'était depuis 1906 à celle du "Sud-Finistère", l'"Office de renseignements", organisation commerciale et économique servant d'intermédiaire entre les fabricants et les coopératives des marins-pêcheurs.

Cet "Office de renseignements" est notamment chargé: de mettre en relation avec les producteurs de roques et fabricants d'engins de pêche, toutes les coopératives annexées aux syndicats affiliés; de créer de nouveaux centres de production de roques, autres que celles de Bergen (Norvège); roques de hareng, maquereau, d'Islande, etc... et roques artificielles, dont les syndicats doivent propager le plus possible l'usage parmi leurs adhérents; et enfin, de faciliter aux marins le transport rapide et l'écoulement du produit de leur pêche.

Depuis 1906, grâce à ses efforts, l'"Office de renseignements" de la "Fédération du Sud-Finistère" a provoqué la création de centres de production de ces dernières roques en Angleterre, Belgique, Hollande et Allemagne, et cette année, il a obtenu que deux sociétés de pêcheries étrangères consentent à préparer, exclusivement pour les syndicats affiliés à la nouvelle Fédération, 1500 barils, au prix de 29^{fr} chaque au lieu de 70 francs, de roques qui jusqu'à présent

étaient jetés à la mer ou vendus comme engrais pour l'agriculture avec les déchets de poissons, provoquant ainsi une économie de 450000 francs. L'achat des engins de pêche, notamment des filets, fait par l'intermédiaire de cet "office" a permis de voir leur prix s'abaisser de 40 pour cent.

L'administration de la "Fédération Syndicale des Pêcheurs sardiniens de France" est confiée, pour une période de cinq années, aux membres ci-après :

Président : M. Broalin, J. ^{Présid. du Syndicat de Marins Pêcheurs de Douarnenez;}

Vice-Présidents : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Niger,} \\ \text{Le Pape,} \\ \text{Lastennette,} \\ \text{Le Corre,} \end{array} \right. \begin{array}{l} \text{du Syndicat de Concarneau;} \\ \text{— 1^o — du Guilvinec;} \\ \text{— 2^o — d'Audierne;} \\ \text{— 3^o — de l'Île Ludy;} \end{array}$

Treorier : Gloaguen (Jacques), de Douarnenez;

Treorier-adjoint : Le Brusq, de Tréboul;

Secrétaire : Gloaguen (Louis), de Douarnenez;

Secrétaire Général : Rivoal (Auguste), Directeur de l'École de Pêche de Douarnenez et de l'"Office de Renseignements."

D'autre part, les modifications apportées aux statuts et au régime de la "Fédération syndicale des marins-pêcheurs du Sud-Finistère" par la nouvelle "Fédération syndicale des pêcheurs sardiniens de France" sont les suivantes :

Constitution - Admission - Siège social.

Art. 1^{er} —

La "Fédération syndicale des Marins-Pêcheurs du Sud-Finistère" constituée le 6 Janvier 1905 et modifiée dans ses statuts le 9 Juin 1906, s'appellera dorénavant : "Fédération syndicale des pêcheurs sardiniens

de France et comprendra tous les syndicats qui ont adhéré ou qui adhéreront dans la suite aux présents statuts.

Art. 2 — Par mesure transitoire les syndicats des Marins-Pêcheurs pratiquant d'autres pêches que celle de la sardine pourront être admis dans la Fédération jusqu'au moment où ces syndicats auront fondé entre eux une Union particulière

Art. 3 — Les admissions des syndicats, et des autres sociétés émanant des syndicats, sont prononcées en assemblée générale après un vote secret. Par mesure transitoire ^{les admissions} pourront pour la seule année 1910, être acceptées par un Conseil composé du Président, d'un vice-président, du trésorier, du secrétaire, et du secrétaire-général.

Art. 4 — Le siège social de la Fédération est fixé pour 5 ans dans le port choisi par l'Assemblée Générale. Pour la période quinquennale allant de 1910 à 1915 le siège social a été établi à Douarnenez.

Art. 5 — Ont adhéré aux présents statuts les syndicats ci-dessous énumérés, ainsi que les sociétés diverses émanant de ces syndicats, telles que sociétés de secours mutuels, coopératives syndicales, etc :

- 1° Le syndicat des Marins-pêcheurs de Camaret-Morgat,
- 2° _____ d° _____ Douarnenez,
- 3° _____ d° _____ Tréboul,
- 4° _____ d° _____ Audierne,
- 5° _____ d° _____ Cléden-Cap Sizun,
- 6° _____ d° _____ Plogoff,
- 7° _____ d° _____ Poulgoazec,
- 8° _____ d° _____ Plozéret
- 9° _____ d° _____ Ile de Sein
- 10° _____ d° _____ Ile Tudy

11°	Le Syndicat des Marins-Pêcheurs de	Esconil,
12°	_____ d° _____	Guilvinec,
13°	_____ d° _____	S ^t -Guenole - Penmarch,
14°	_____ d° _____	Kerity - Penmarch,
15°	_____ d° _____	Concarneau,
16°	_____ d° _____	Bono (Morbihan)
17°	_____ d° _____	Le Palais (— d° —)
18°	_____ d° _____	Le Groisic (Loire Infre)
19°	_____ d° _____	Ile de Narmoutier (Vendée)
20°	_____ d° _____	Ile d'Yeu (— d° —)
21°	_____ d° _____	S ^t -Gilles-sur-Vie (— d° —)
22°	_____ d° _____	Les Sables d'Olonne (— d° —)

— But —

Art. 6 — La "Fédération Syndicale des Pêcheurs Sardiniers de France" a pour objet exclusif la défense des intérêts de la corporation et l'étude des questions sociales et économiques spéciales à la profession de Marin-Pêcheur.

— Office de renseignements —

Art. 7 — Pour atteindre plus facilement le but que se propose la Fédération, il est créé au sein de la Société un "Office de renseignements" dont le directeur pourra être le Secrétaire Général de la Fédération.

Art. 8 — L'Office de renseignements renseigne les diverses sociétés fédérées.

- 1° sur les cours des appâts, engins de pêche, etc...;
- 2° sur les cours de la sardine dans les divers ports français et étrangers pendant la campagne de pêche;
- 3° sur les lois et règlements intéressant la navigation et la pêche;
- 4° sur les formalités à remplir pour la constitution des sociétés de

secours mutuels, d'assurances de bateaux, de retraites pour la vieillesse, de crédit maritime, etc.. De plus, il donne aux sociétés fédérées des conseils et des directions pour toutes les affaires d'ordre professionnel.

Art. 9 — L'office de renseignements a en outre pour mission,

- 1° de se mettre en relation avec les producteurs de roques et les fabricants d'engins de pêche de France et de l'étranger;
- 2° de faciliter aux sociétés fédérées, par tous les moyens en son pouvoir, l'acquisition des appâts et engins tant étrangers que français;
- 3° de se procurer des échantillons d'appâts et d'engins pour les soumettre à l'examen des sociétés intéressées;
- 4° de préparer les contrats pour les marchés faits en commun par plusieurs coopératives syndicales;
- 5° d'étudier les voies et moyens les plus pratiques, pour permettre aux marins-pêcheurs associés d'opérer la vente directe des produits de la pêche.

Art. 10 — L'administration de l'office de renseignements comprend outre le directeur, un trésorier et un trésorier adjoint, tous trois élus pour cinq ans en Assemblée générale.

— Conseil d'administration de la Fédération —

Art. 11 — Le Conseil d'administration de la Fédération est composé :

- 1° d'un Président, de quatre vice-Présidents, d'un trésorier, d'un trésorier adjoint et d'un secrétaire, tous marins-pêcheurs syndiqués. Ils sont élus pour 5 ans au scrutin secret par l'Assemblée générale;
- 2° des Présidents d'honneur de la Fédération nommés pour les grands services qu'ils ont rendus à la cause des marins-pêcheurs. Ils sont élus par l'Assemblée générale;
- 3° d'un Secrétaire général élu pour 5 ans en Assemblée générale quinquennale. Le Secrétaire général ne sera pas obligatoirement un marin-pêcheur;

4° des Présidents des Comités départementaux;

144

5° des Administrateurs de l'Office de renseignements;

Les fonctions des membres du Conseil d'Administration sont gratuites. Seules celles du Trésorier peuvent être rétribuées quand la Fédération le jugera nécessaire.

— Assemblée générale —

Art. 12 — L'Assemblée générale est composée:

1° du Conseil d'Administration;

2° des marins-pêcheurs de toutes les sociétés syndicales.

Peuvent également faire partie de l'Assemblée générale mais à titre consultatif:

a) Les Administrateurs de la Marine;

b) Les représentants du Gouvernement et du Parlement invités par le Conseil d'Administration;

c) Les directeurs de l'école de pêche;

d) Les savants, les industriels, les représentants des chambres de commerce et des sociétés s'intéressant au sort des marins-pêcheurs et invités par le Conseil d'Administration;

e) Les comptables et commis secrétaires des diverses sociétés fédérées;

f) Les représentants des municipalités qui auront témoigné de l'intérêt aux Syndicats de marins-pêcheurs.

— Fonds social de la Fédération —

Art. 13 — Le fonds social de la Fédération est composé:

1° des cotisations annuelles des syndicats fédérés et de chacune des sociétés affiliées à ces syndicats. Le taux de la cotisation est arrêté chaque année en Assemblée générale. Pour l'année 1910 il a été fixé à cinq francs;

2° des subventions du Gouvernement, des départements et des communes;

3° des allocations, dons et legs des chambres de commerce, des communes,

des sociétés diverses ou des particuliers. Ces allocations, dons et legs ne sont recevables qu'autant qu'ils ont été acceptés par le Conseil d'Administration.

Art. 14 — Le Trésorier de la Fédération soumet chaque année sa comptabilité au contrôle de l'Assemblée Générale ou du Conseil d'Administration.

Art. 15 — Le fonds social de la Fédération peut être employé, sur décision du Conseil d'Administration, à couvrir des dépenses présentant un caractère d'intérêt professionnel et général, par exemple, celles qui ont trait à l'envoi de délégations fédérales en mission auprès du Gouvernement, dans les Congrès, etc.

— Fonds social de l'Office de renseignements —

Art. 16 — Le fonds social de l'Office de renseignements est exclusivement composé des allocations ou subventions du Gouvernement et des départements. Il ne peut être employé qu'à payer les dépenses d'ordre général intéressant la Fédération. Le Conseil d'Administration de la Fédération ou le Conseil d'Administration de l'Office de renseignements ont seuls qualité pour régler et arrêter ces dépenses. Les comptes du Trésorier doivent être soumis au Conseil d'Administration à toute Assemblée Générale.

Art. 17 — Pour couvrir les dépenses faites par le Directeur et résultant des frais de recherches, d'abonnement à des bulletins spéciaux ou à des agences d'information, pour lui permettre de payer un commis-trésorier il lui est alloué une somme annuelle fixée par l'Assemblée Générale.

Pour 1910, cette somme a été fixée à....

Art. 18 — La caisse de l'Office de renseignements rembourse aux Président, Secrétaire, Directeur et Trésorier sur présentation des registres de correspondance, le prix des timbres et des dépêches télégraphiques.

— Comités départementaux —

146

Art. 19 — Est institué dans chacun des départements sardiniens de France, un Comité départemental relevant de la Fédération et ayant principalement pour but, l'étude des questions professionnelles, économiques ou sociales, particulières à chaque département, ainsi que l'étude des questions proposées par la Fédération. Le Comité départemental est composé des représentants de tous les syndicats fédérés du département, à raison de 2 délégués par syndicat, un patron et un ouvrier. Les délégués sont élus pour deux ans. Le Comité départemental choisit dans son sein un Président, un vice-président et un secrétaire.

— Dissolution —

Art. 20 — En cas de dissolution, les fonds disponibles de la Société seront versés intégralement à la caisse des Invalides.

Assurance mutuelle des bateaux pontés du Quartier de Douarnenez.

Une société d'assurance contre les risques de mer vient d'être fondée à Douarnenez entre les patrons-pêcheurs de ce quartier maritime, sous le nom d' "Assurance mutuelle des bateaux pontés du quartier de Douarnenez".

Le but de cette société est d'assurer ses membres contre la perte totale de leurs bateaux pontés et contre les avaries. Toutefois, l'assurance-avaries ne sera réalisée qu'au moment où la caisse de la Société sera en état d'y pourvoir, ce qu'en temps et lieu déterminera l'Assemblée Générale.

Seront seuls admis dans cette société, en qualité de membres participants, les patrons-pêcheurs propriétaires de

Bateaux pontés.

Le Conseil d'Administration de cette société élu le 21 février 1910 est composé comme suit:
 Président: Bernès Pierre, patron pêcheur à Douarnenez;
 Vice-Président: Moallie Jⁿ B^{te} — d^e — à Tréboul;
 Secrétaire trésorier Gloaguen Jean Marie — d^e — à Douarnenez.

Le Fonds social est composé des cotisations, droits d'entrée et amendes des sociétaires; des dons et subventions de l'Etat, du département, des communes et des sociétés diverses.

En ce qui concerne l'assurance proprement dite, chaque sociétaire peut assurer un ou plusieurs bateaux, à raison de 2^e pour cent de la somme assurée, payable d'avance; De plus en cas de perte d'un bateau et jusqu'au moment où la caisse pourra suffire à tous les besoins, chaque sociétaire s'engage à payer au sinistré un pour cent de prime supplémentaire.

La création de cette "Société d'Assurance mutuelle des bateaux pontés" avait été votée comme vœu d'intérêt local lors du Congrès des syndicats maritimes le 10 Janvier dernier.

Organisation du Crédit Maritime dans les ports de pêche.

A la suite d'instructions transmises par M. Chéron, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine, M. Rivoal Auguste, Directeur de l'Ecole de Pêche de Douarnenez, vient d'être chargé d'organiser, par des tournées de conférences, le "Crédit Maritime"

dans les ports de pêche de France.

On sait que le Crédit Maritime comprend : les Coopératives de Marins-Pêcheurs, les Caisses locales et les Caisses régionales.

Les Coopératives maritimes fondées dans le Finistère depuis 1905, annexées aux syndicats de marins-pêcheurs, elles sont chargées des achats d'appâts et d'engins de pêche pour le compte des sociétaires. Au début, leurs transactions commerciales furent très limitées, en raison de la modicité des ressources dont elles disposaient.

Chacune de ces coopératives comprenant un nombre illimité de patrons pêcheurs liés solidairement entre eux, forme une collectivité qui peut emprunter à la "Caisse locale", au moyen de "prêts collectifs", l'argent nécessaire au paiement des achats faits en commun.

De son côté, cette "Caisse locale", créée par la loi du 23 avril 1908, tient ses ressources des fonds affectés par le Gouvernement à la "Caisse régionale".

En effet, d'après une loi récente (mars 1910), les "Caisses régionales" peuvent consentir aux "Caisses locales" des avances spéciales destinées aux sociétés "coopératives maritimes" et remboursables par amortissement dans un délai maximum de dix années.

L'institution du "Crédit maritime", tel qu'il est organisé maintenant pour être appliqué dans tous les ports de pêche de France, fonctionne depuis 1905 dans notre département.

Il existe actuellement six sociétés coopératives, comprenant les "caisses locales" de Douarnenez, d'Audierne, du Guilvinec, de Concarneau, des Camaret, et de l'Île de Sein.

Jusqu'à ce jour, ces "caisses locales" avaient recours à l'"Association des Prêts maritimes", fondée à Quimper et présidée tout d'abord par M. de Kerjégu et actuellement par M. Le Député G. Le Bail.

Cette "Association" va être transformée en une "Caisse régionale" qui consentira, par l'intermédiaire des "caisses locales", des prêts collectifs aux coopératives.

Depuis leur création dans notre département, les coopératives affiliées aux six "Caisses locales" des ports précités, sont toutes dans une bonne situation financière. Un certain nombre de patrons "coopérateurs" attendent avec impatience la mise en application de la loi autorisant les avances de l'Etat aux "Caisses régionales" pour contracter auprès de ces dernières, des emprunts qui leur permettraient l'acquisition de bateaux et d'engins de pêche modernes.

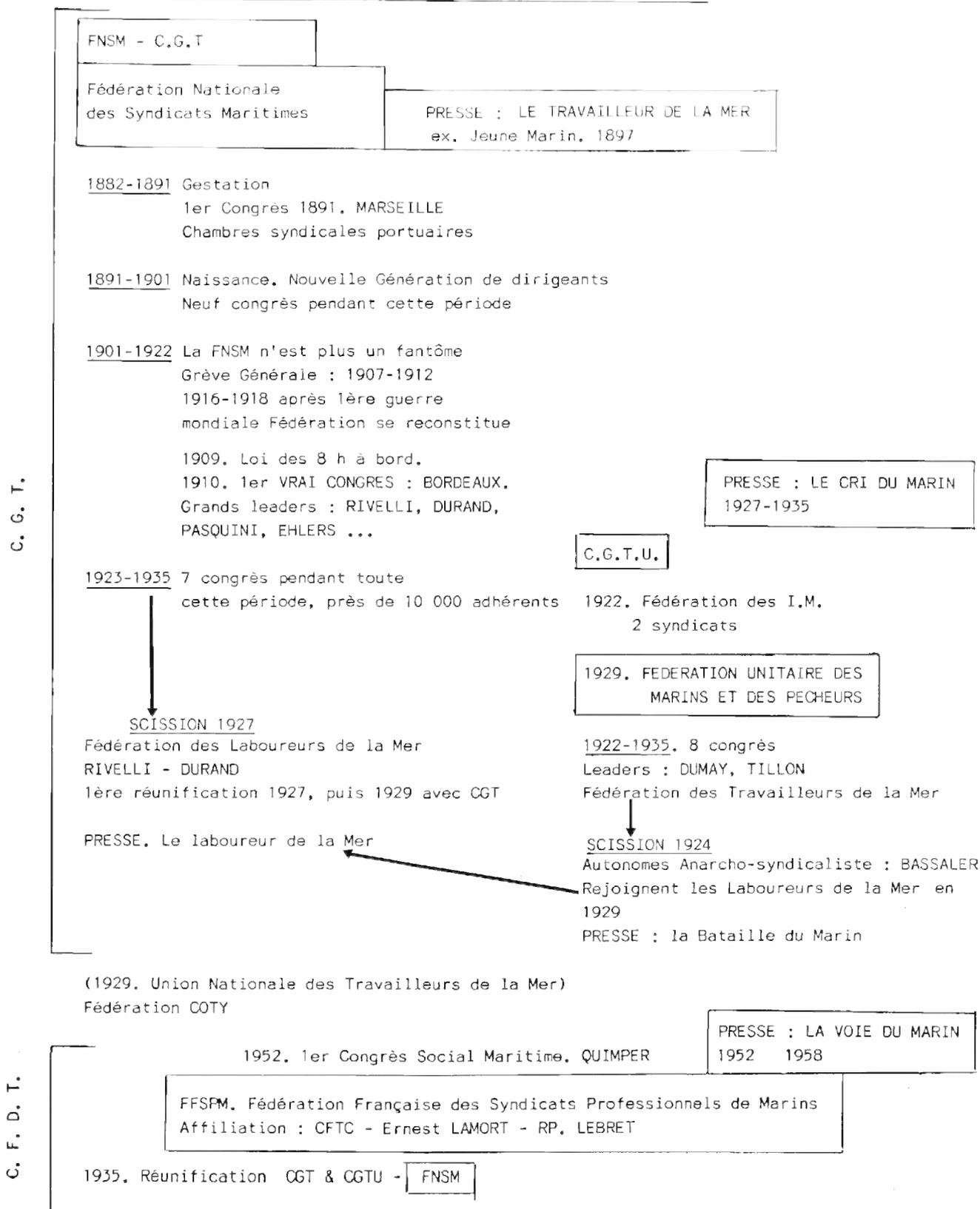
Le Commissaire Spécial



J. O. arny

ANNEXE 4

SYNDICALISME MARITIME ENTRE LES DEUX GUERRES



Source : Claude VAUCLARE

Thèse en cours : "Le syndicalisme dans les pêches maritimes entre les deux guerres".

POPULATION MARITIME & SYNDICALISATION ENTRE LES DEUX GUERRES

Population maritime & taux de syndicalisation

source : Claude VAUCLARE

Op. Cit. Thèse en cours

ANNEE	POPULATION MARITIME	POPULATION MARITIME	C. G. T.		C. G. T. U.	
			adhérents	%	adhérents	%
1920	219 996	77 986	23 495	10 %		
1925	207 437	76 183	11 290	5 %		
1930	202 355	70 720	8 750	4 %	2 300	1 %
1935	172 600	66 788	9 525	5,5 %	1 250	0,7 %
1936	-	-	10 470	6 %		
1938	146 502	67 680	39 560	27 %		

Effectifs syndicaux

	C. G. T.		C. G. T. U.		
	Nombre	adhérents	Syndicats	adhérents	
1918	4				
1919	19				
1920	21	23 495			
1921	27	26 625			
1922			2		
1923	10		1		
1925	17	11 290	3		avec Ports & Docks
1927	20	10 175	27	1 550	
1929	18	8 750	16	1 850	Seulement inscrits maritimes
1931	21	9 860	13	2 300	seulement inscrits maritimes
1933	18	12 040	6	1 350	seulement inscrits maritimes
1935	21	9 525	10	1 250	seulement inscrits maritimes
1936	27	10 470			
1938	48	39 560			

LILLE 1921 26 625 inscrits CGT
38 064 CGT

14 557 inscrits maritimes à la CGT
1 375 membres CGTU

12 334 CGT + CGTU
10 449 membres 25 syndicats