

1927

60^{eme} ANNIVERSAIRE DU PORT DE PECHE DE LORIENT Kéroman



EXPOSITION HISTORIQUE 26 JUIN - 4 OCTOBRE 87
21 QUAI DES INDES LORIENT



1987

60ème ANNIVERSAIRE DU PORT DE PECHE
de LORIENT - KEROMAN
(1927 - 1987)

Co.: JPC/v Arcins
Départementales, Vannes
16.12.1988/
Gratuit

EXPOSITION HISTORIQUE - 26 Juin - 4 Octobre 87
21 Quai des Indes - LORIENT

RECUEIL DE TEXTES



**Chambre de Commerce
et d'Industrie du Morbihan**

(Dossier réalisé par Mr François FREY, Conseiller Maritime
à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan)



KEROMAN : 1927 - 1987 ... 2027

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MORBIHAN EST, DEPUIS LE 1ER JANVIER 1973, CONCESSIONNAIRE DU PORT DE PÊCHE DE LORIENT-KÉROMAN. L'EXPOSITION, QU'ELLE A LE PLAISIR DE VOUS PRÉSENTER ICI, VISE TROIS OBJECTIFS :

- RENDRE HOMMAGE À TOUTES CELLES ET TOUS CEUX QUI ONT "FAIT" CE PORT, GRÂCE À LEURS IDÉES, LEUR TRAVAIL ET LEUR EXPÉRIENCE,

- DONNER AUX VISITEURS UNE EXPLICATION DE LA LOGIQUE DE DEVELOPPEMENT D'UN TEL COMPLEXE INDUSTRIEL. UN PORT, C'EST À LA FOIS :
 - UN "OUTIL"
 - UN MARCHÉ DE GROS DES PRODUITS DE LA MER
 - UNE COMMUNAUTÉ INTERPROFESSIONNELLE SOLIDAIRE

- ENFIN, SUSCITER UN GRAND MOUVEMENT DE RÉFLEXION SUR L'AVENIR DE KÉROMAN, CAR LE SPECTACLE HISTORIQUE CONTINUE,

COMME "ON A LA PÊCHE AU PAYS DE L'ORIENT", NOTRE CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE RESTE RESOLUMENT OPTIMISTE ET, PAR CONSÉQUENT, VOUS DONNE RENDEZ-VOUS POUR LE CENTIÈME ANNIVERSAIRE ... EN 2027,

17 JUILLET 1987

POURQUOI LE 60^{ème} ANNIVERSAIRE
DU PORT DE PECHE DE LORIENT ?

- Le 3 Février 1927, en vertu de l'Article 20 du "Cahier des Charges relatif à l'exploitation du Port de Pêche et du Frigorifique de Lorient" la durée de la concession de cet ensemble est fixée à ... 60 ans.
(Décret d'approbation du **23 Février 1927**)
 - Si donc L'Etat n'était pas intervenu pour racheter puis transmettre cette concession à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan (arrêté du 23 Décembre 1972), la dite concession n'aurait été rendue "disponible" qu'à compter du ... 23 Février 1987.
-

1 L'ORIENT : NOUVEL "ESPACE" MARITIME : 1666 - 1803

	Pages	
● "Repères"	1	
● Les Compagnies commerciales	2	
● Un ensemble de moyens de transports complémentaires : Les "Chasse-marée"	3	
● La "Marine" à Lorient	4	
● De Lorient, le 20 Février 1771	5	
● Les pêches traditionnelles en Morbihan, aux XVII ^e et XVIII ^e siècles	6	

2 LA PAROLE AUX INGENIEURS : 1804 - 1888

● "Repères"	7
● Charles Nicolas APPERT	8
● Agence pour la vente du poisson de 1856	9
● Les crises sardinières ... et la pêche au thon	10
● Une Compagnie de Chemin de Fer privée : Le "Paris-Orléans" (P.O.)	11
● Les résultats des expériences de chalutage à vapeur, entreprises par M. GUILLARD, Directeur de l'Ecole de pêche de Groix.	12
● Un nouveau port en eaux profondes dans la rade de LORIENT ?	13
● Le "Point Pêche" en 1888	14

3 LE CHALUTIER-ROI : 1889 - 1926

● "Repères"	15-16
● Réflexions d'un ingénieur des Ponts et Chaussées en poste à LORIENT	17
● La criée municipale de 1889	18
● Le chalutage à vapeur	19
● Le chalut	20
● Les friteries	21

... "Vers cette époque je me promenais fréquemment à pied dans les environs immédiats de Lorient et je m'arrêtais volontiers sur la petite pointe rocheuse située devant une sorte de café paré du nom pompeux de Casino de la Perrière ; cette pointe de la Perrière (sur laquelle s'élève aujourd'hui le Frigorifique), donnait immédiatement accès à de grandes profondeurs d'eau où je voyais, moyennant la construction d'un appontement, un mouillage excellent pour les chalutiers à vapeur qui, à marée basse, échouaient dans le Port de Lorient. Cette vue me conduisit à une étude de la création d'une nouvelle Société de Pêche qui s'installerait à cet endroit"...

Henry VERRIERE, 1904
(extrait de son journal privé)

● Le frigorifique	Pages 22-23
● La loi des "200 millions"	24
● Un nouveau port de pêche à Lorient	25
● Le "Système pêche" de la grande région de Lorient	26-27
● Les besoins en charbon du port de pêche de Lorient	28
● Fernand BOUISSON	29
● Henri ESTIER	30
● Emile MARCESCHE	31
● Louis NAIL	32
● Alphonse RIO	33
● Henry VERRIERE	34
● Le "Point Pêche" en 1926	35

4 UN GRAND COMPLEXE INDUSTRIEL : KEROMAN : 1927-1939

"Repères"	36-37
● Les concessions portuaires	38
● 17 Juillet 1927 : Inauguration du Port de Pêche	39
● La Convention de concession et le cahier des charges du 3 Février 1927	40
● Le môle à charbon	41
● Le coût global du Port de Pêche de Lorient-Kéroman (en francs actuels 1986)	42
● Un grand chalutier "type" à vapeur (1927)	43-44
● Le slipway	45
● La crise des années "trente"	46-47
● Le développement du moteur	48-49
● La recherche scientifique et technique à KEROMAN	
● Les débuts de l'O.S.T.P.M. (Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes)	50
● Les projets d'extension du Port de Pêche	51
● L'espace portuaire de Kéroman	52
● Appareils de manutention du Port de Pêche	53
● Les zones de pêche entre les deux guerres	54
● Le "Point Pêche" en 1939	55

5 LA FIN D'UN "REVE" : 1940 - 1945

● "Repères"	Pages 56-57
● Le chalutier "Tanche"	58
● Bilan des destructions du Port de Pêche	59-60
● La construction de la base de sous-marins	61
● Le "Point Pêche" en 1945	62

6 RENAISSANCE, MAIS : 1946 - 1972

● "Repères"	63-66
● La reconstruction et la modernisation du Port de Pêche	67-68
● Le renouvellement de la flotte de pêche	69
● Le Centre François TOLLEC	70
● Les flottes de pêche Lorientaises et leurs différents "outils"	71
● "...Le pont-abri gagnera-t-il la bataille du chalutage arrière"...	72
● La Coopération Maritime au service de la pêche artisanale en Morbihan	73
● Evolution du nombre d'entreprises de marée	74
● Le Centre de Sécurité à La Pêche de Lorient	75
● Le "Point Pêche" en 1972	76
● Rachat par l'Etat de la concession du port de pêche de Lorient et gestion confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan le 1er Janvier 1973	77-79
● Pourquoi le rachat et cette nouvelle concession ?	80
● Henri DUCASSOU	81

7 CHANGEMENT DE CAP : 1973 - 1982

● "Repères"	82-84
● Le transport de la marée	85-86
● La crise de 1975, les ventes à l'extérieur de Lorient et les bases avancées	87
● La III ^e Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer	88
● Relance de la recherche scientifique et technique à Lorient	89
● Propêche-Bretagne, à l'avant-garde de la promotion des produits de la mer	90

- La Sécurité à la pêche maritime Pages 91-92
- Le "Point Pêche" en 1982 93

8 L'EUROPE BLEUE : 1983 - 1987 ...

- "Repères" 94-95
- Le Port de Pêche de Lorient-Kéroman : 1927-1987 96
- L'Europe bleue ~~97~~
- "TRANSFOMER" et le renouveau de l'industrie de transformation à LORIENT 98
- Lorient-Kéroman prépare l'avenir 99
- Chiffres-clés 100
- Les investissements de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan au Port de Pêche de Lorient-Kéroman : 1973 - 1986 101
- Le "Point Pêche" en 1986 102

9 KEROMAN ... 2027

- Le programme de modernisation du Port de Pêche de Lorient-Kéroman : 1988 - 1990 103
- Le renouvellement des flottes 104

LE MOT DE LA FIN

GRAPHIQUES

- Evolution du nombre et du tonnage des chalutiers à vapeur
- Evolution et répartition des principales espèces débarquées :
1928 - 1938
1956 - 1966
1976 - 1986
- Vente à l'extérieur des chalutiers "industriels" lorientais
- Evolution des différents types de pêche (valeur) depuis 1977
- Evolution du trafic du Port de Pêche de Lorient de 1928 à 1985
- Les principales espèces débarquées par type de pêche.

- SAINT PIERRE ET MIQUELON → LORIENT en 1920 : la "Transat" de la chaîne du froid 105-106
- Les "Iles des onze mille vierges" 107

①

L'ORIENT : NOUVEL "ESPACE" MARITIME

(1666-1803)

REPERES

L'ORIENT : nouvel "espace" maritime (1666 - 1803)

• La Création de L'Orient

1666 : un édit royal de juin précise que "Le lieu le plus propice et le plus commode pour l'établissement de la Compagnie des Indes est... le Féandick (Faouëdic, c'est-à-dire la "rive droite" du Scorff) pour le chantier et les bâtiments des vaisseaux"...

1709 : L'Orient existe en tant que *paroisse* indépendante de Ploëmeur.

1738 : L'Orient est érigée en *communauté de ville*. Le premier maire, M. PERRAUT, est désigné par la Compagnie des Indes.

• Les "Compagnies des Indes".

Colbert :	1664
Law :	1719
Calonne :	1785

→ 1734 : L'Orient devient le siège des ventes de la Compagnie.

• L'Arsenal et le port militaire

1689 : L'Orient devient arsenal royal. La "Marine" s'installe officiellement à Port-Louis.

1731 : Premières constructions de la 2ème Compagnie des Indes. Auparavant, on se contentait de remettre en état des navires d'occasion.

1791 : Lorient se voit confirmé dans son rôle de port militaire.

• Les lignes "transatlantiques" : 1783 : Lorient est choisie comme escale privilégiée des "courriers" qui assurent le transport des passagers et marchandises vers les Etats-Unis. En 1784, il devient port franc et entrepose des produits d'Amérique.

• Naissance d'un port de commerce

C'est le début de la réalisation des premières infrastructures portuaires : la Cale Ory (1739) puis le premier quai allant de la cale Ory à la Bôve (1767) pour l'approvisionnement de la ville.

• Les pêches maritimes traditionnelles

1726 : Le Masson du Parc devient le responsable du premier "service particulier des Pêches" organisé dans les bureaux de la Marine.

DES SA CREATION, L'ORIENT JOUE UN ROLE DE PREMIER PLAN SUR LA SCENE INTERNATIONALE ET ACQUIERT, AINSI, UN GRAND SENS DE L'OUVERTURE AU MONDE ET AUX IDEES NOUVELLES



(*) - Anse de Kéroman

LES COMPAGNIES COMMERCIALES

- Il s'agit généralement d'associations de capitaux entre négociants d'un même pays, pour faire face aux très nombreuses difficultés qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur commerce vers les pays lointains :

- insécurité des mers,
- fréquence des guerres,
- incursion des pirates,
- intégration difficile au sein des populations locales.

- Pour aider leurs différents nationaux, ainsi réunis, dans ces opérations, les Etats accordent des privilèges d'exploitation exclusive. En France, devant le peu d'enthousiasme suscité par cette forme d'aventure maritime, le Pouvoir Royal en arrivera à prendre en main lui-même, les destinées de ce que l'on appellera communément : "Les Compagnies des Indes".

Il y en aura trois importantes qui porteront le nom de leur "promoteurs" :

- COLBERT, de 1664 à 1706
 - LAW, de 1719 à 1769
 - de CALONNE, de 1785 à 1790
- (*)

A chaque "entr'acte", on continue toutefois à faire partir les navires. En effet, Lorient est considéré comme port obligatoire pour le déchargement des marchandises.

- Les Compagnies Françaises créées bien après leurs soeurs anglaises ou hollandaises, ne connaîtront pas de prospérité durable. Elle disparaîtront "sous l'influence des conceptions économiques libérales" (MOURRE).

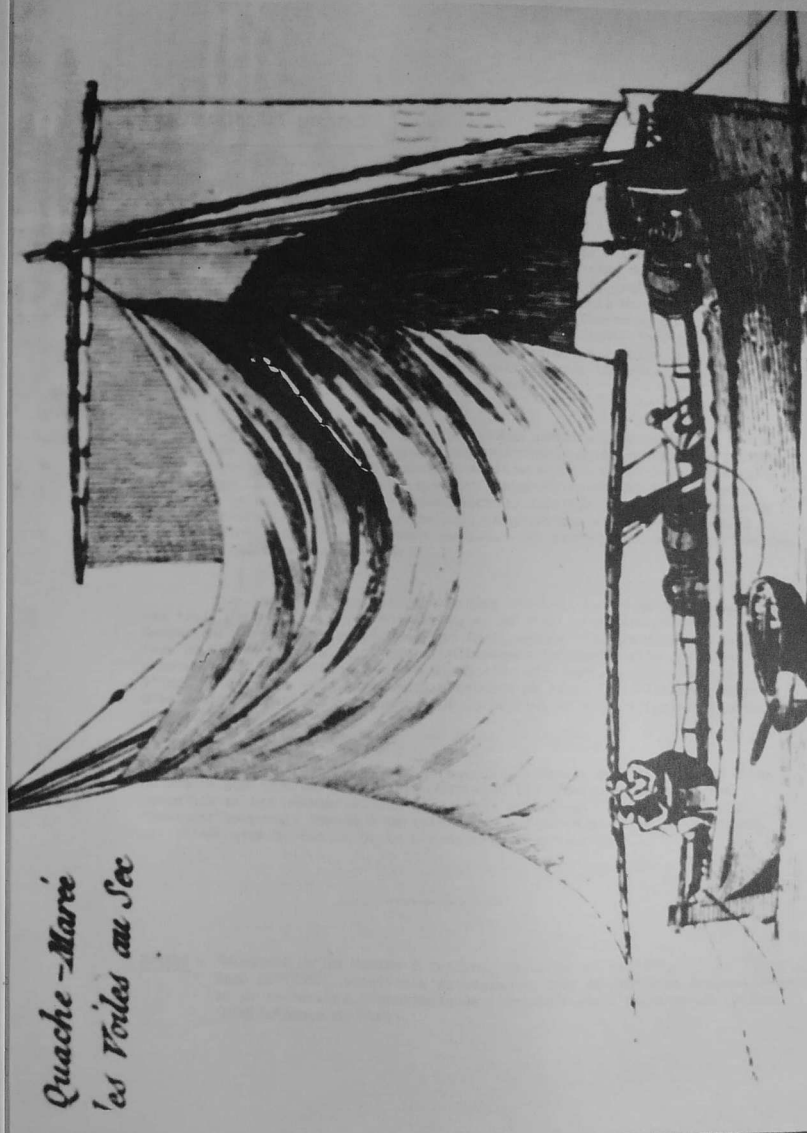
(*) tous ont exercé, à un moment, les fonctions de Contrôleur des Finances.

UN ENSEMBLE DE MOYENS DE TRANSPORT COMPLEMENTAIRES :
LES "CHASSE-MAREE"

- Ce terme évoque, en effet, deux réalités très différentes puisqu'il s'applique non seulement à certains navires mais aussi à des chevaux (avec ou sans charrette).

→ Un point commun : le transport des produits de la mer.

- Les navires : petits caboteurs portant deux mâts principaux et parfois un troisième, à l'arrière, le "tape-cul". Ils sont appréciés pour leur maniabilité et leur rapidité.
- Les chevaux et les charrettes : ils ont la réputation d'aller très vite (le poisson est une marchandise périssable), d'où l'expression : "aller à un train de chasse-marée". Un cheval, seul, peut porter jusqu'à 80 kilos, une charrette, 1000 à 1200 kilos.
- Chez certains auteurs, le "chasse-marée" désigne également notre mareyeur moderne, souvenir d'une époque où Philippe Auguste et Saint-Louis réglementèrent la profession.
- Une méthode de conditionnement : on emballe les poissons avec de la paille et du goémon humide, pour être mis ensuite dans des paniers spéciaux. Poids total moyen unitaire : environ 40 kilos.
- o Vitesse moyenne d'un cheval : 8,5 Km/heure sur 300 kms (y compris les arrêts) le trajet l'Orient-Paris s'effectuerait ainsi théoriquement en 60 à 65 heures.



Quache-Marée
Les Voiles au Sec

LA "MARINE" A LORIENT

...Tardivement reconnu au nombre des ports militaires de la France, Lorient a toujours occupé dans l'infrastructure maritime du pays, une place empreinte d'un cachet certain d'originalité : c'est le seul arsenal qui n'ait pas été de principe, développé à l'usage exclusif de la Marine de l'Etat. Le seul donc, à la différence de Brest, Rochefort, Cherbourg ou Toulon, où la compréhension des faits nous contraignent à une double investigation : la définition du rôle et de la place de la Marine sur le plan local, tout autant que l'intérêt et l'apport des infrastructures Lorientaises, au fonctionnement général de la Marine Française.

Surtout, instrument de la puissance publique, la Marine est étroitement dépendante des orientations politiques et économiques de l'Etat. Les fluctuations de la politique internationale n'ont cessé de se répercuter avec toutes leurs conséquences, sur son implantation et son développement autour de la rade formée par l'embouchure du Scorff et du Blavet. Nombre de facteurs d'ordre politique, économique, géographique et technique se sont ainsi combinés pour placer Lorient au coeur des confrontations successives des puissances maritimes européennes.

... Au cours des XVIIe et XVIIIe siècles, la Marine n'est que l'un des trois piliers, et le dernier en date, de l'activité Lorientaise. Nonobstant le trafic traditionnel qui fait, depuis l'époque romaine, de la rade du Blavet un lieu de refuge et d'armement fréquenté, elle doit dans un premier temps, cohabiter avec les Compagnies des Indes, auxquelles elle s'impose, usant de leur substance, profitant de leurs installations, au point d'en devenir, à la fin des guerres de la Révolution et de l'Empire, l'unique bénéficiaire.

Cette première phase - marquée par l'ambivalence de l'action d'une puissance publique partagée entre les velléités d'une grande entreprise coloniale et les nécessités des opérations militaires - apparaît comme un incessant compromis imposé à la volonté de puissance maritime de la France, par l'inéluctable réalité de la prépondérance britannique"...

Source : "Histoire de la Marine à Lorient, des origines à 1945", René ESTIENNE, archiviste paléographe, Chef du Centre de documentation et de recherches historiques de l'arrondissement maritime de LORIENT (Bibliothèque du Port).

DE LORIENT, LE 20 FEVRIER 1771

..."En traversant Lorient, nous avons vu toute la place couverte de poisson : des raies blanches, violettes, d'autres toutes hérissées d'épines, des chiens de mer, des congres monstrueux qui serpentaient sur le pavé, de grands paniers pleins de crabes et de homards, des monceaux d'huîtres, de moules, de pétoncles; des merlus, des soles, des turbots ... enfin une pêche miraculeuse comme celle des Apôtres."

..."Cette partie de la côte est fort poissonneuse. Les mêmes espèces de poissons y sont, pour la plupart, plus grandes qu'aux autres endroits; mais elles sont inférieures pour le goût. On m'a assuré que la pêche de la sardine rapportait quatre millions de revenu à la province!"

VOYAGE A L'ILE DE FRANCE, Bernardin de SAINT PIERRE

LES PECHES TRADITIONNELLES EN MORBIHAN,
aux XVIIe et XVIIIe siècles

La Sardine : Il s'agit de la pêche dominante, à la source d'une activité économique essentielle sur les côtes de Bretagne.

- Période : Mai à Octobre
- Technique : filet droit + appât (rogue) qui attire la sardine. Celle-ci vient se prendre par les ouïes dans les mailles du filet.

La "rogue", importée souvent de Norvège, est une préparation d'oeufs de poissons salés. L'origine de son nom est à rechercher dans l'ancien parler islandais : HROGN.

La pêche au chalut (à la drague) ou, en hiver, à La corde (palangre):

congre, merlan, maquereau, aiguillette, huîtres (bancs sauvages de la baie de Vannes).

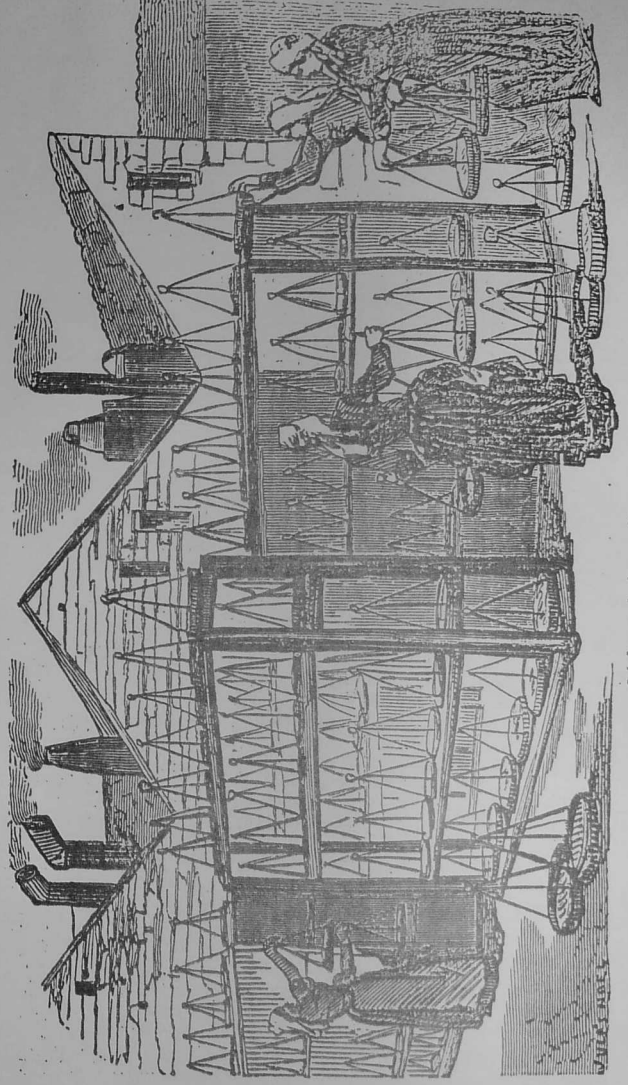
Il faut noter également :

- La pêche au hareng : avec des sennes, en Novembre et Décembre au large de la presqu'île de Rhuys.
- La chasse à la baleine, organisée entre 1789 et 1794, à partir de Lorient par François ROTCH, fils d'un armateur américain. La révolution et la guerre contre les Anglais mirent fin à cette activité.
- La pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve, notamment avec des navires originaires de Vannes.

Méthode de conservation : salage, et parfois fumage. Pour la sardine, on utilise des "presses", sorte de barils percés dans lesquels sont disposés alternativement, des couches de sardines et de sel. On récupère l'huile qui résulte du pressage. Elle servira à s'éclairer et à la préparation des peaux.

Source : Pêches et Pêcheurs en Morbihan du XVIIe au XIXe siècle (documents réunis par Yolaine FORGET, Service Educatif des Archives Départementales du Morbihan).

L'ILLUSTRATION, JOURNAL UNIVERSEL.



Séchage de la sardine en plein air.

2

LA PAROLE AUX INGÉNIEURS

(1804 - 1888)

REPERES

La parole aux ingénieurs (1804 - 1888)

• Les Progrès techniques

1804 : Nicolas APPERT invente un nouveau procédé de conservation des produits alimentaires. En 1825, un certain BLANCHARD fonde la première conserverie de poisson lorientaise.

1837 : Arcachon : premiers essais de chalutage à vapeur (chalutage à perche) avec le TURBOT, à l'initiative de David ALLEGRE.

1838 : L'ARCHIMEDE (Grande Bretagne) : premier navire commercial à hélice. Mise en service en 1848, la POMONE, première frégate mixte française à hélice sortie des Chantiers Lorientais, se voit équipée de ce mode de propulsion.

1858 : Installation des ateliers des bâtiments en fer sur Caudan. En 1861, la COURONNE, première frégate cuirassée en "fer" française, est construite à Lorient sur des plans d'AUDENET.

1859 : Paris accueille les premières machines à fabriquer la alace artificielle pour une brasserie. Les premières expériences de réfrigération à bord de chalutiers ont lieu en 1877 - 1879.

1862 : (21 septembre). Arrivée du chemin de fer, à Lorient sous les auspices de la Compagnie de Paris-Orléans. (P.O.)

• Une source d'énergie, symbole de la révolution industrielle : Le Charbon

Ses premiers utilisateurs lorientais seront :

- Les usines à gaz (1846 à Kérentrech 1882 à la nouvelle ville).
- Les ateliers "fer" de l'arsenal 1858.
- Les forges de Lochrist 1861.
- Et, bien entendu, le chemin de fer 1862.

1870 : Création de la Société LE BRISE, première entreprise lorientaise d'importation de charbon par voie maritime.

• L'achèvement du "premier" port de commerce (bassin à flot - avant port - estacade)

1805 à 1870. Vers 1883, M. HERSENT, entrepreneur lorientais, propose la construction d'un port de commerce en eaux profondes dans l'anse de la Perrière. Aucune suite immédiate n'est donnée à ce projet.

• Evolution du secteur des Pêches

- les crises sardinières et notamment celle de 1880 à 1887.
- L'émergence d'une organisation collective des ventes de poissons, à la demande des pêcheurs :
1856 : création d'une "agence" sous les halles centrales de Lorient
1888 : construction d'une "criée" sur le "contre-quai"

TOUS LES ELEMENTS SEMBLENT REUNIS POUR FACILITER LE DEVELOPPEMENT D'UN NOUVEAU "METIER" DE PECHE : LE CHALUTAGE INDUSTRIEL A VAPEUR.

Charles Nicolas APPERT

(1752 - 1841)

Inventeur français. D'abord confiseur et distillateur à Paris, il entreprit, à partir de 1780, des recherches sur la manière de conserver les aliments en les faisant bouillir et en les enfermant dans des flacons de verre chauffés au bain-marie, puis fermés hermétiquement (*appertisation*).

Ayant fait constater en 1804, par l'administration de la Marine à Brest, les résultats obtenus par son procédé de conservation, il fonda la même année, un établissement de *conserves* qui fut à l'origine de l'expansion de cette industrie dans le monde entier. Il a publié un "Art de conserver les substances animales et végétales" en 1810.

Source : Dictionnaire Encyclopédique d'histoire "MOURRE".

L'AGENCE POUR LA VENTE DU POISSON DE 1856

- Le 26 Septembre 1852, les pêcheurs de Riantec, Port-Louis, etc... envoient une pétition au Préfet du Morbihan, dans laquelle ils réclament la nomination d'un "commissaire priseur assermenté" pour la vente de leur pêche. Leur démarche est motivée par certaines pratiques commerciales excessives des marchandes de poisson lorientaises.
- Il s'ensuit toute une série d'échanges épistolaires entre le Maire de Lorient et ses collègues de Bordeaux, la Rochelle et le Havre. Ces villes, en effet, disposent déjà d'une organisation collective de vente des produits de la mer. Les Préfets des Départements concernés interviennent aussi pour aider à la recherche d'une solution satisfaisante.
- Par un arrêté municipal en date du 31 Mars 1856, le Maire de Lorient décide de la création d'une Agence pour la Vente du Poisson. Le 9 Septembre 1857, un "facteur" (*) est désigné et "L'Agence" peut ainsi commencer à fonctionner aux halles centrales de la ville.

(*) L'agent chargé de la vente.



Lorient, le 26 Septembre 1852.
Les pêcheurs de Riantec, Port-Louis
&c. à Monsieur le Préfet du Morbihan
Monsieur le Préfet,

Nous avons l'honneur de vous exposer
qu'il serait de votre nécessité de créer
à Lorient un commissaire priseur assermenté pour la vente du produit de
notre pêche. Comme cela se pratique
au Havre, à La Rochelle, à Bordeaux
&c., en lui donnant une rétribution
sur le produit de vente.

Depuis long-temps nos intérêts sont
lésés par les marchandes de poisson
de Lorient : un seul homme s'occupe
sérieusement de notre sort. Serait-ce qu'il
y aurait de mieux tant pour nous que
pour l'approvisionnement de la place.

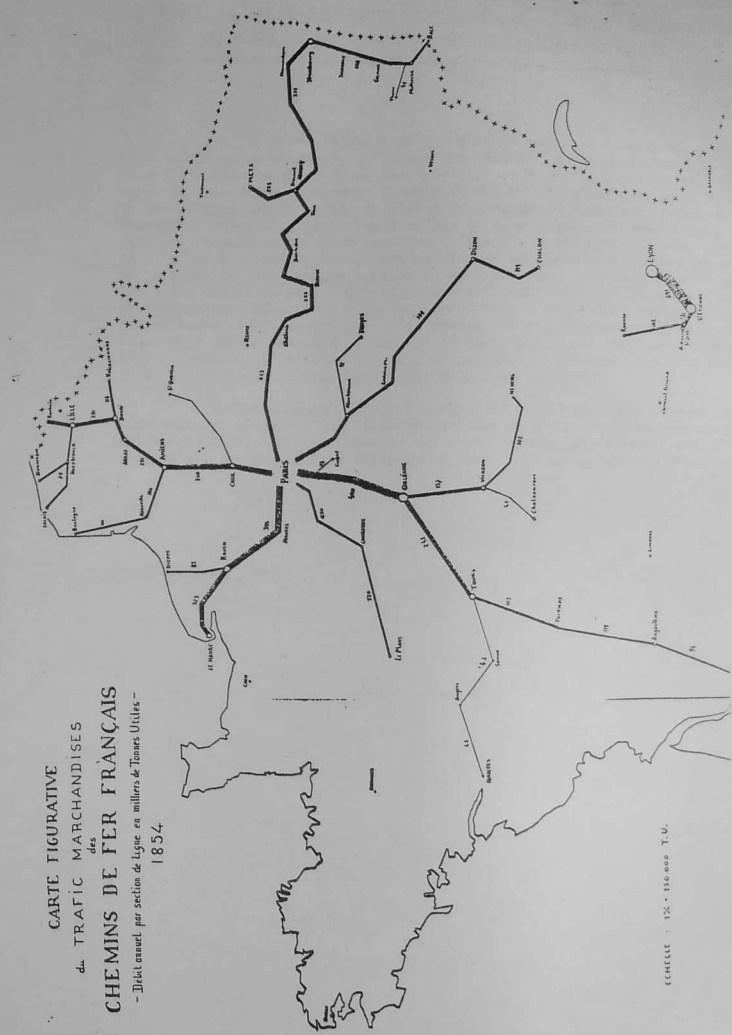
LES CRISES SARDINIÈRES ... ET LA PÊCHE AU THON

- Tout poisson reste soumis aux aléas propres à la structure et au fonctionnement de son "écosystème". Un caractère saisonnier bien marqué - c'est le cas de la sardine - ne fait qu'accroître cette "dépendance". Il s'y ajoute l'intervention - plus ou moins régulière et massive - des "prédateurs externes" que sont les pêcheurs.
- De tout temps, l'activité sardinière a connu des moments très difficiles, concrétisés par une quasi-disparition des "pêcheries" traditionnelles. Les crises - irrégulières - ont parfois duré de longues années, comme ce fut le cas entre 1880 et 1887, 1902 et 1908.
- L'application, à partir de 1824, du procédé "Appert" à la conservation de ce poisson contribuera involontairement à l'accélération de cette crise structurelle, car elle va entraîner deux types de conséquences :
 - accroissement du volume des captures et développement du réseau des usines de conserves, le long de la côte, notamment, du Sud-Bretagne,
 - élargissement de "l'espace concurrentiel" à l'Espagne et au Portugal qui bénéficient de conditions de production et de transformation beaucoup plus avantageuses.
- ... "A la crise écologique, succède la crise économique (et sociale)"...(*). Les ouvrières et les ouvriers d'usines viennent grossir les rangs des familles de pêcheurs frappés par la misère.
- Il va en résulter une évolution vers des "métiers" plus diversifiés.
- Les pêcheurs de Groix sont les mieux placés pour relever ce nouveau défi. En effet, leur tradition commerciale les a conduit à se doter de bateaux pontés d'un tonnage plus important : les "chasse-marée" qui "descendent" la sardine vers des marchés plus rémunérateurs, "remontent" le vin, le sel... Ils sont amenés ainsi à fréquenter leurs collègues du Sud qui les initient à la pêche au thon germon.
- Pour ce qui concerne le poisson divers, les fonds côtiers ne résistent malheureusement pas longtemps au nouvel "effort" produit par les navires dont certains sont équipés de chaluts à perches.
- Il va donc falloir aller plus loin et pour cela, disposer de navires plus robustes, plus puissants, et surtout moins pénibles pour le marin :
Le chalutage industriel est né.

(*) Guy DANIC : "Marins-Pêcheurs en crise" (thèse du doctorat 3e cycle en sociologie)

UNE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PRIVEE : LE "PARIS- ORLEANS (P.O.)

- ... "A l'origine, les voies ferrées furent des chemins industriels de faible longueur, destinés à raccorder des centres de production houilliers ou métallurgiques avec les voies navigables"...
(Dictionnaire encyclopédique QUILLET)
- La première ligne est ouverte en 1828.
- Par manque de capitaux, la France accuse un retard important dans ce domaine, par rapport aux autres pays européens. Toutefois, grâce à la loi du 11 Juin 1842, promulguée sous le Ministère GUIZOT, l'Etat peut accorder des monopoles d'exploitation à des "compagnies" privées, dans le cadre de "concessions" à long terme. L'Etat prend à sa charge les infrastructures, le "concessionnaire" assume le financement des superstructures, du matériel roulant ainsi que l'exploitation des lignes.
- La Compagnie primitive d'Orléans est une société anonyme au capital de 40 millions de francs-or. Elle obtient une première concession le 6 Juillet 1838. Le tronçon "Paris-Orléans sera ouvert le 7 Mai 1843 (121 Kms).
- Elle regroupe, en Mai 1852, avec d'autres compagnies pour former "la Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans" et devient, en 1858, l'un des six grands réseaux privés français, le "P.O."
- Sa zone d'influence correspond environ au Sud-Ouest de la France. A la fin de l'année 1931, elle "gère" 7 817 Kms de voies auxquelles s'ajoutent 458 Kms en construction ou à construire.
- Son retour à l'Etat est fixé au 31 Décembre 1956 mais c'est en fait en 1934 que s'opérera le transfert des compétences.
La nationalisation de toutes les Compagnies débouche le 1er Janvier 1938 sur la création de la S.N.C.F.
- Il suffit de consulter la carte du réseau français, en 1854, pour prendre conscience de l'isolement total de la Bretagne en matière ferroviaire : la loi de 1842 avait "oublié" cette région. Mais, à partir de 1845, à la suite de différentes initiatives et de nombreux débats, le Conseil Général des Ponts et Chaussées se prononce le 5 Janvier 1855 sur le choix des tracés "bretons".
 - Rennes-Brest (via St-Malo et Morlaix)
 - Savenay-Lorient (avec prolongement sur Quimper, Chateaulin et un embranchement éventuel sur Napoléonville (Pontivy)).
- Pour des raisons stratégiques intégrant le phénomène de concurrence entre les Compagnies, le "P.O." est particulièrement sollicité par le Gouvernement pour ce deuxième projet. Un décret du 20 Juin rend applicable la loi du 2 Mai 1855, par laquelle la Compagnie se voit accorder la concession de la ligne.
 - ➔ Savenay - Lorient sera mise en exploitation le 21 Septembre 1862.
- Cinquante ans après (!!) et à l'instar de ses consœurs britanniques, le "P.O." soutient activement l'idée d'un nouveau Port de Pêche (à Lorient). En effet, le trafic engendré par une activité devenue importante grâce au développement du chalutage à vapeur, ne peut qu'intéresser la Compagnie. En 1917, elle propose même son propre projet qui n'est pas retenu. Le "P.O." se contente alors d'accepter la concession des voies "irrigant" le Port conçu par Henry VERRIERE (décret du 18 Octobre 1924).



LE RESULTAT DES EXPERIENCES DE CHALUTAGE A VAPEUR, ENTREPRISES
PAR M. GUILLARD, DIRECTEUR DE L'ECOLE DE PECHE DE GROIX

... "Si l'on s'éloigne de la côte, on rencontre au-delà des fonds où s'exerce la pêche depuis qu'il y a des pêcheurs, et à une distance variable de 3 milles (Penmarch) à 15 milles (Lorient) et 80 milles (La Rochelle), une bande de vase d'une profondeur moyenne de 100 mètres, d'une largeur de 30 milles et qui s'étend depuis le Sud du plateau de Rochebonne jusqu'à la pointe de Penmarch ; au-delà de cette bande existe un fond de sable et gravier qui, très étroit dans le Golfe de Gascogne, s'élargit de plus en plus vers le Nord, si bien qu'il s'étend à 300 milles et plus de la presqu'île bretonne (haut fond de la Chapelle, petite sole, grande sole, etc...). La profondeur y varie de 120 à 200 mètres et plus. Au-delà elle croit très rapidement et passe presque brusquement de 300 à 400 m. Les explorations de M. GUILLARD prouvèrent, que, contrairement à ce que pensaient les marins, on pouvait facilement chaluter aussi bien sur le banc vaseux que sur le banc sableux, et que ceux-ci étaient d'une richesse extraordinaire autant en poissons sédentaires (poissons plats) qu'en poissons migrateurs, dont le principal est le merlu.

Malheureusement, on sait combien il est difficile de changer les habitudes des pêcheurs. On n'accorda pas tout de suite, aux résultats obtenus par M. GUILLARD, toute l'attention qu'ils méritaient et il fallut attendre plus de dix ans pour que le chalutage à vapeur fit son apparition à Lorient."

(Henry VERRIERE, 1907)

UN NOUVEAU PORT EN EAUX PROFONDES DANS LA RADE
DE LORIENT

... "Il y eut bien vers 1883 un mouvement d'idées pour la création d'un nouveau port et la Ville offrit même une subvention de 500 000 Francs. Malheureusement certains des promoteurs de ces importants travaux ne s'y prirent pas avec toute l'habileté désirable. La Ville ayant voté un crédit d'études, au lieu de s'adresser comme il est d'usage à l'Administration compétente, demanda un projet à M. HERSENT, entrepreneur éminent, mais qui, ayant l'habitude de brasser de grosses affaires, fournit le devis d'un port dans l'anse de la Perrière évalué 25 ou 30 millions et d'ailleurs probablement irréalisable. Ce projet, considérablement diminué et remanié par des hommes d'esprit plus pratique, au premier rang desquels il convient de citer notre député, M. GUIEYSSE, fut ramené au chiffre de 5 millions que le Ministre des Travaux Publics jugea encore excessif par rapport à la subvention de 500 000 Francs et à la faible importance du mouvement commercial du port de Lorient. Peut-être aurait-il fallu répondre alors au Ministre : " - Voici 500 000 Francs que nous donnons, quels travaux proposez-vous de faire et quel crédit leur affecterez-vous sur votre budget ? "

L'Etat n'aurait sans doute pu laisser une semblable question sans réponse favorable, on aurait exécuté pour un ou deux millions de travaux, et Lorient aurait eu, dès 1885, ce qu'elle attend encore vingt-deux ans plus tard : une amorce de port en eau profonde.

Les conséquences eussent été immenses : en particulier le port de Lorient aurait probablement été choisi comme tête de ligne des trans-atlantiques au lieu de Saint-Nazaire.

- - - - -

Source : L'AVENIR DU PORT DE COMMERCE DE LORIENT
par IZEL ... alias Henry VERRIERE !
(Imprimerie du Nouvelliste 1907)

LE "POINT PECHE" en 1888

(quartier de Lorient) *

• La production

Valeur : 1.335.383 francs

dont :	- sardine	: 57 %
	- pêche fraîche	: 16 %
	(soles, turbots, plies...)	
	- crustacés	: 20 %
	- autres	: 7 %

• Les navires

787 unités jaugeant 28.200 T.J.B.

• Les hommes

3.682 marins

Il faut ajouter la pêche à pied (crevettes, moules et poissons divers) pour 110.000 francs. Ce type de pêche emploie 643 personnes.

* comprenant Larmor - Lorient - Hennebont - Port-Louis - Doëlan.

3

LE CHALUTIER - ROI

(1889 - 1926)

REPERES

Le chalutier - roi (1889 - 1926)

● Un premier Port de Pêche à Lorient

- 1889 : (1er Mars) : Ouverture de la "criée municipale" de l'avant port.
- 1906 : Mise en service de la voie ferrée devant la criée.
- 1910 : Achèvement de la construction d'un nouvel appontement en béton, financé par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan. Coût : 200 000 Francs.

● Une autre grande crise sardinière

1902 - 1908

● Chalutage à vapeur et techniques de pêche

- Le nombre de chalutiers passe de 1, en 1900, à 53 en 1926.
- 1894 : Invention du chalut à panneaux, le "chalut-loutre" (otter-trawl).
- 1922 : Le chalut Vigneron-Dahl.

● La Recherche Scientifique

- 1919 (Mars) : création de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes.
- Lorient, ville de congrès
- 1920 : IIIème congrès international de l'Association Française de Froid.

● Transformation du poisson

Créée le 28 Juillet 1919, la firme BAADER est en mesure d'offrir, au début des années "20", une première série de machines à "traiter" le poisson. (Un exemple : la machine à enlever les arêtes de harengs).

● Promotion Commerciale

- 1920 : (29 Août - 12 Septembre) : quinzaine du poisson.
- 1923 : création des premières "friteries", les "fish ans chips" françaises.

● Formation professionnelle des marins

- 1895 : ouverture d'une école professionnelle à Groix.
- 1908 : Loi du 14.07 - brevets ordinaires et supérieurs du "maître de pêche".
- 1918 : rapport sur l'organisation de l'enseignement maritime par M. RIVOAL, Fondateur et Directeur de l'Ecole des Pêches de Douarnenez.
- 1919 : (Avril) : série de décrets de M. Fernand BOUISSON, sur l'organisation de l'enseignement.

• Vie sociale

- 1899, 1906 et 1924 : séries de grandes catastrophes maritimes qui voient la disparition de 116 marins.
- 1907 : loi du 17 Avril qui, pour la première fois, établit une réglementation d'ensemble sur les conditions de travail des équipages à bord des navires de commerce et de pêche.
- 1919 : loi du 2 Août sur les conditions de travail à bord des navires.
- 1920 : (Décret du 24 Février) sur l'application de la loi des 8 heures à bord des navires.
- 1922 : projet de loi d'aménagement des conditions de travail à bord des navires.

• Le Crédit Maritime Mutuel (C.M.M.)

- 1910 : création de la "Caisse Régionale" d'Auray.
- 1913 : (4 Décembre) : loi sur l'organisation du C.M.M.

• La première guerre mondiale : 1914 - 1918

- Réquisition des chalutiers. Il n'en reste plus que 2 en 1915 et 1 en 1916 et 1917 (1914 : 15)
- Durant le conflit, les fonds de pêche vont se reconstituer.

• Le Port de Pêche de Lorient-Kéroman

- 1902 - 1914 : genèse
- 1915 - 1918 : les projets : Ponts et chaussées (1916) P.O. (1917) et Henry VERRIERE (1918)
- 1919 - 1926 : construction du Frigorifique et du Port de Pêche.

LE DEVELOPPEMENT DE LA FLOTTE DES GRANDS CHALUTIERS A VAPEUR VA ENTRAINER LA CREATION DE NOMBREUSES ACTIVITES INDUSTRIELLES, COMMERCIALES ET DE SERVICES. IL APPARAÎT TRÈS VITE COMME INDISPENSABLE DE LES REGROUPER GEOGRAPHIQUEMENT DANS UN NOUVEL ENSEMBLE PORTUAIRE SPECIFIQUE : KEROMAN est né.

V-D-5 Ville de Lorient
 DÉPARTEMENT DU MORBIHAN
 MAIRIE DE LORIENT
 Copie
 Traité pour l'établissement d'une Halle à la criée du Poisson à Lorient.
 Entre les soussignés:
 M. Louis Cayrolle, Laurent Marie Fontenay, Avocat, Conseiller général, Maire de la Ville de Lorient, agissant en cette qualité aux termes d'une Délibération du Conseil Municipal du onze Février mil huit cent quatre vingt huit et d'une autre du seize Mars de la même année.
 Et M. Roussel, Eugène, ancien patron pêcheur, demeurant à Belleverville (Cabrador) fermier Lector, de Domvieux à Lorient.
 D'une part
 D'autre part
 Sont intervenues les conventions suivantes:
 Article 1^{er} - La Ville de Lorient loue à M. Roussel qui accepte pour une période de quarante années, à partir de ce jour, un terrain situé sur la jetée du port de Commerce qui sera concédé à la Ville par l'Etat représenté par l'administration des Ports et Chaussées.
 Sur ce terrain, M. Roussel, Eugène, s'engage à construire dans le délai de six mois, à partir de la complète ratification des traités et entrée en puissance de terrain concédé par arrêté municipal du 29 Mars 1888, une halle pour la criée de tout poisson ainsi que les homards, langoustes, coquillages et crustacés de toute nature qui, seront apportés dans tout le périmètre de la Commune.
 Pour les marchés publics.
 Signé: E. Roussel
 Signé: M. Cayrolle

Article 2. - Le bâtiment sera conforme aux plans et devis ^{approuvés} par l'architecte de la Ville et accepté par le Conseil Municipal.

Article 3. - A l'expiration des quarante années, les constructions, bâtiments et accessoires de la criée appartiendront à la Ville sans que M. Roussel ou ses ayants droit puissent prétendre à aucune indemnité.

Article 4. - Pendant toute la durée du bail, M. Roussel sera tenu d'entretenir les bâtiments en parfait état de toute réparation grosse ou d'entretien.

Article 5. - Si avant l'expiration des quarante années, pour une cause quelconque, M. Roussel ou ses ayants droit venaient à cesser l'exploitation de la Crie. La Ville entrerait immédiatement et par le fait de la cessation en pleine possession, propriété et jouissance des dites constructions sans indemnité.

Article 6. - Il est entendu qu'après la mort de M. Roussel, ses héritiers continueront le dit bail aux mêmes conditions.

Article 7. - A titre de prix de bail M. Roussel s'engage à payer annuellement à la Ville, savoir: jusqu'à quatre cent mille francs du produit brut de la vente du poisson, un cinquième ou 1/5^e pour cent francs.

De quatre cent mille un franc, jusqu'à huit cent mille francs, un quart ou un franc vingt cinq pour cent.

De huit cent mille un franc, jusqu'à un million, un tiers ou un franc soixante six pour cent francs.

Enfin, au dessus de un million, deux cinquièmes ou deux pour cent.

Ces droits seront versés sous les trimestres

à la Caisse du Recours municipal, sur états des produits dressés par le contrôleur, et visés par le Maire ou l'adjoint délégué.

Article 8. - M. Roussel percevra:

1^o Un droit de cinq pour cent supporté par l'acheteur sur le montant de la vente du poisson.

2^o Un droit de plépage payé par le vendeur, de 20 cent. par table de 5^m 90^{cm} carrés de superficie.

Article 9. - Les poissons non destinés à la fabrication de conserves tels que sardines, sprats, sautons, chars et petits maquereaux, ne seront passibles que d'un droit fixe de cinquante centimes par mille sans droit de plépage.

Article 10. - Le concessionnaire supportera tous les frais des employés nécessaires au bon fonctionnement de la criée; pour vérifier le chiffre des ventes à la criée faite par l'intermédiaire du fadeur, chiffre sur lequel sera établi le taux de tant pour cent à percevoir au profit de la commune, l'administration municipale désignera un contrôleur comptable dont le appointement sera également à la charge de M. Roussel et fixé à un minimum de 1200 francs et à un maximum qui ne pourra dépasser 2000 francs.

Cependant, cette dernière disposition n'est valable que pour une période de dix ans et sera, d'après les résultats donnés par le présent bail, modifiée comme l'administration le jugera utile, le concessionnaire entendu dans ses observations.

Article 11. - M. Roussel sera tenu à tous les impôts fonciers ou autres de quelque nature qu'ils soient, auxquels les sus dites constructions pourront être assujetties. Il sera obligé, en outre, d'assurer la halle et ses dépendances

REFLEXIONS D'UN INGENIEUR DES PONTS ET CHAUSSEES
en poste à LORIENT

(extraits du "Journal" d'Henry VERRIERE)

(1904)

... "Vers cette époque, je me promenais fréquemment à pied dans les environs immédiats de Lorient et je m'arrêtais volontiers sur la petite pointe rocheuse située devant une sorte de café paré du nom pompeux de Casino de la Perrière ; cette pointe de La Perrière (sur laquelle s'élève aujourd'hui le Frigorifique), donnait immédiatement accès à de grandes profondeurs d'eau où je voyais, moyennant la construction d'un appontement, un mouillage excellent pour les chalutiers à vapeur qui, à marée basse, échouaient dans le Port de Lorient. Cette vue me conduisit à une étude de la création d'une nouvelle Société de Pêche qui s'installerait à cet endroit" ...

(1918)

... "d'HERICOURT, ami personnel de Louis NAIL, Député-Maire de Lorient, revient à Lure et un soir que nous faisons les cent pas dans la rue et que nous évoquions Lorient et le passé, il me dit, à brûle-pourpoint : "NAIL est fort ennuyé de ne trouver personne pour construire un Port de Pêche à Lorient". Mon sang ne fit qu'un tour et je répondis : "Mais moi je connais quelqu'un qui saurait faire cela - Qui donc ? - Moi-Même - Tiens, mais c'est vrai, je n'y pensais pas ; voulez-vous que j'en parle à Nail ? - Ce sera fait dès mon retour à Paris" ...

... "Je voyais déjà se dessiner les grands traits de mon oeuvre future qui se précisèrent à tel point dans mon esprit que la première chose que je fis en arrivant un après-midi à Lorient, vers le 20 Juin, avant même d'aller à l'hôtel, fut - ayant mis mes bagages à la consigne - de prendre le tramway qui me conduisit à cette pointe de la Perrière, où, jadis, je rêvais de voir les chalutiers et qui marque l'extrémité sud de la petite baie de Kéroman, séparée au nord, par une étroite langue de sol, de la rivière Le Ter qui débouchait dans la rade en longeant le pays de Kernével : Les lieux étaient bien tels que mes souvenirs et la carte hydrographique me les avaient représentés. C'est dans cette baie de Kéroman que je construirais le Port, et c'était sur les rochers de la pointe de la Perrière que j'établirais le Frigorifique... Quand je revis de la Perrière à l'hôtel où j'allais demeurer, j'avais chaud au coeur et j'étais à l'unisson de cette belle journée comme le sont souvent, en Bretagne, les premières de l'été... Je venais de passer quelques moments inoubliables lorsqu'assis sur ces rochers de la Perrière où j'étais venu souvent jadis et regardant cette belle entrée de la rade, porte ouverte sur la pleine mer d'où arriveraient, plus tard, tant de navires chargés de poissons, j'avais eu la vision de ce que l'allais faire surgir dans cette baie déserte de Kéroman..."

à une compagnie d'assurance française et solvable.

Article 12. - Pendant la durée du bail, M. Roussel ne pourra ni céder ses droits ni sous-louer, sans le consentement écrit de la Ville.

Article 13. - Il sera établi par la municipalité d'accord avec le concessionnaire, un règlement qui sera publié et affiché, ainsi qu'un tarif adapté par le Conseil municipal.

Article 14. - Tous les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition auxquels le présent traité donnera lieu, seront à la charge de M. Roussel.

Article 15. - Pour la perception du droit d'enregistrement, les parties déclarent que l'importance de la construction est de soixante treize mille francs et que la somme moyenne annuelle à verser par le concessionnaire à la Ville est de deux mille cinq cents francs.

Fait en l'hôtel de ville de Lorient, le six avril mil huit cent quatre vingt huit.

Le Concessionnaire
signé: Roussel.

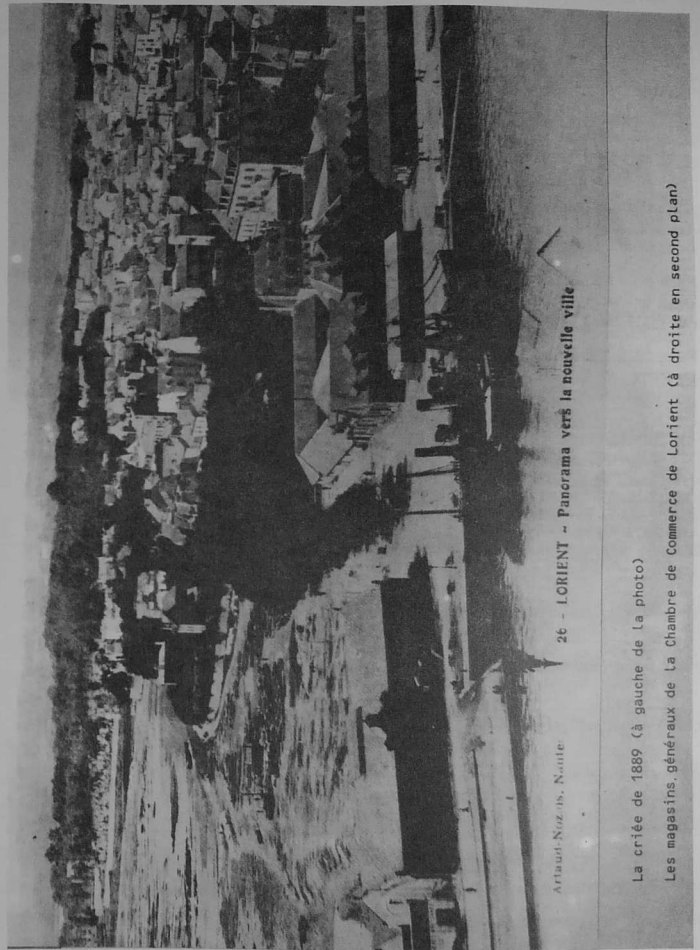
Le Maire,
signé: Nou - Paroisse.

Vu et approuvé
Kernével, le 17 avril 1888
D^r Le Dairez
Le Secrétaire Général
signé: Naute.

344
65 50
532 50
850
151
755
Cours de Lorient, le 20 août 1888.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 532 50 francs en espèces.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 151 francs en espèces.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 755 francs en espèces.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 850 francs en espèces.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 151 francs en espèces.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 755 francs en espèces.
M. Roussel a versé au Trésor de la Ville de Lorient la somme de 850 francs en espèces.

LA CRIÉE MUNICIPALE DE 1889

- Lors d'un voyage en Morbihan, un ancien patron pêcheur, Eugène ROUSSEL, domicilié à VILLERVILLE (Calvados), constate les difficultés rencontrées par les pêcheurs de la région pour commercialiser leur poisson aux halles centrales de Lorient.
- Le 25 Octobre 1887, il écrit au Maire de cette ville pour lui proposer la création d'un "hall pour la vente du poisson", sur un terrain appartenant à la municipalité et situé sur le port.
- Il n'est pas le seul candidat et, en outre, doit se heurter aux protestations des marchandes de poisson qui, le 5 Décembre 1887, adressent une pétition au Préfet du Morbihan.
- Dans un premier temps, on envisage d'installer la criée sur le "Cours des quais", près de la Cale Ory mais le service d'hygiène et la Marine s'y opposent formellement. La Municipalité, accepte alors la proposition qui consiste à s'établir, en face, sur le "contre-quai".
- Par une délibération du Conseil Municipal en date du 11 Février 1888, Monsieur Eugène ROUSSEL devient concessionnaire de la "criée aux poissons" pour 40 ans. Les teneurs du contrat sont précisées dans un traité du 6 Avril 1888. En échange du monopole de la perception des droits de criée sous la nouvelle halle, le "concessionnaire" s'engage à faire construire - à ses frais - le bâtiment destiné à la vente de tous produits de la mer. Il devra, bien entendu, se conformer aux différentes autres conditions imposées par la ville : utilisation d'un terrain appartenant à la ville et provenant du domaine public, versement - toujours à la ville - d'un pourcentage sur le produit brut des ventes. Un arrêté municipal du 13 Février 1889 précise l'organisation de la nouvelle criée qui commencera à fonctionner le 1er Mars de la même année.
- Pour sa part, La Municipalité de Lorient, après 9 années de statut d'occupation temporaire, obtient le 5 Mai 1897, la concession du terrain sur lequel se trouve le bâtiment édifié par le sieur ROUSSEL. L'acte administratif préfectoral est approuvé par décret présidentiel, le 24 Septembre de la même année.
- Entre temps, un grave conflit a éclaté entre le maire et M. Eugène ROUSSEL : des malversations portant sur la construction du bâtiment en sont la cause mais aussi des contestations tant sur le montant des redevances que sur l'application d'un règlement. Tout se termine par un accord amiable, concrétisé par la cession de la concession de vente de M. ROUSSEL à une société privée, constituée par des sociétés de pêche et des armateurs.
- Conclusion : L'avènement du chalutage et la création de grandes compagnies affaiblissent le rôle de la criée de 1889 puisqu'une part importante des produits débarqués sera traitée et vendue directement par ces compagnies. Un exemple : La Compagnie Lorientaise de Chalutage, en 1925, réalisera environ 50 % du chiffre d'affaires du port.



Artaud-Nizob, Naute

26 - LORIENT - Panorama vers la nouvelle ville

La criée de 1889 (à gauche de la photo)

Les magasins généraux de la Chambre de Commerce de Lorient (à droite en second plan)

LE CHALUTAGE A VAPEUR

- Vers la fin du siècle dernier, le chalutage à vapeur fait l'objet d'une première expérience, dans la région lorientaise, sous l'impulsion de M. GUILLARD, Directeur de l'Ecole de Pêche à Groix.
- Pourtant, ce n'est qu'en 1900, que MM. DUFILHOL père et fils se lancèrent vraiment dans l'aventure, en important de Newcastle le premier chalutier à vapeur moderne. Celui-ci avait un nom prédestiné : L'"ECLAIREUR", suivi en 1901, du "LORIENTAIS".
- A partir de cette époque, le chalutage à vapeur va connaître une expansion rapide et imposer sa marque au Port de Pêche de Lorient dont il va constituer désormais la raison d'être.

Bien des facteurs expliquent une telle mutation :

- Les crises sardinières qui incitent les armateurs et les équipages à se retourner vers une activité moins aléatoire et surtout permanente.
- La sur-exploitation des fonds côtiers où les frayères mêmes sont "raclées" par les "dragues" des voiliers. Il faut aller plus loin, plus profond et, par conséquent, augmenter la puissance. Mais le chalutage à vapeur est une activité "industrielle" qui implique une grande consommation d'énergie pour une production de masse : un chalutier avec une quinzaine d'hommes à bord, pêche autant que dix voiliers avec dix marins.
- La présence, à Lorient, d'industriels capables de mobiliser les capitaux importants nécessaires à l'achat de nouvelles unités.

A Lorient, il existe deux types d'investisseurs intéressés respectivement pour ces deux raisons, par le développement de ce nouveau "métier" :

- Les importateurs de charbon, par exemple, les maisons LE BRISE et MARCESCHE.
- La Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans, le "P.O." qui, à l'époque, bénéficie d'un quasi monopole pour le transport de la marée.
- Toutefois, les nouveaux armateurs - ceux que l'on vient de citer mais aussi tous les autres - développeront, dès le début, une politique d'achat d'"occasions" auprès de deux "fournisseurs" qui deviendront traditionnels :
 - Les Allemands qui ont décidé de convertir leur flotte au moteur à huile lourde.
 - Les Anglais qui possèdent des navires particulièrement robustes.→ Le coût d'une unité neuve est en effet prohibitif.

La flotte chalutière à vapeur de Lorient va donc revêtir au départ un certain caractère hétéroclite.

LE CHALUT

- Globalement, on le décrit comme un grand filet en forme de poche, traîné sur les fonds par une ou deux barques (navires).

Son type primitif est connu sous le nom de *drague* ou *dreige*. Il s'agit d'une technique assez ancienne puisqu'il y est déjà fait référence dans un texte de 932 relatif à l'exercice de la pêche dans la région de Boulogne. Mais sa conception et surtout une énergie trop aléatoire, le vent, limite les opérations aux zones côtières (fonds de 20 mètres, environ).

L'utilisation de cet engins de pêche ne connaîtra de véritable développement qu'avec l'apparition de la propulsion à hélice et de la vapeur qui assurent conjointement la *puissance* et la *régularité* indispensables.

- Sans rentrer dans le détail des "montages" particuliers à chaque fabricant ou utilisateur, on peut distinguer trois types de *chalut* :

- Le *chalut à perche*, très ancien, dont l'ouverture horizontale est assurée par une "perche" de 8 à 10 mètres, (pour une longueur de chalut d'environ 12 mètres). Il est surtout efficace pour la capture des poissons plats (carrelets, soles, turbots, barbes...) car il adhère au fond de manière uniforme. Un inconvénient : utilisé du temps de la voile, il est forcément d'une taille limitée et ne peut que concerner la pêche côtière.
- Le *chalut boeuf (ganqui)*: qui a la particularité d'être "remorqué" par deux navires et d'offrir une grande puissance de capture. Toutefois, il exige une parfaite coordination dans l'allure des deux bateaux.
- Le *chalut à panneaux*, inventé en 1894, qui réunit les qualités des deux premiers, à savoir : traction homogène et plus grande ouverture que le chalut à perche, car elle est assurée par deux panneaux fixés aux extrémités des "ailes".

Son nom anglais "otter-trawl", est particulièrement imagé, (chalut en forme de loutre).

Comparé au *chalut à perche*, le *chalut à panneaux* permet de doubler les captures. En effet, il est plus large - 12 à 15 mètres - mais aussi beaucoup plus long : 20 à 40 mètres. En outre, il facilite la capture d'espèces se situant à quelques mètres au-dessus du fond de la mer.

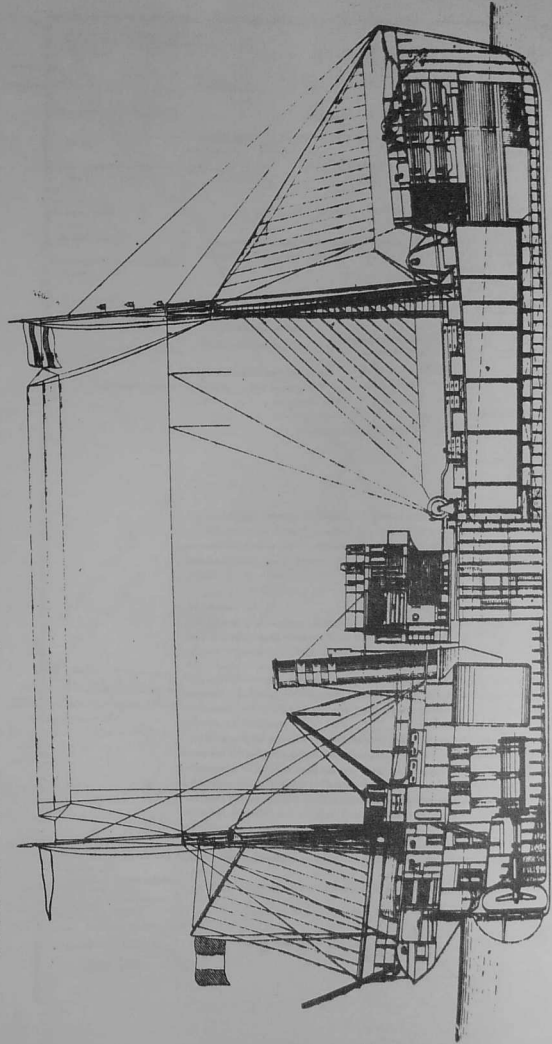
La puissance qu'il exige en fait l'outil inséparable du grand chalutier à vapeur - notamment - *orientais*.

En 1922, l'ingénieur VIGNERON et Oscar DAHL, armateur à la ROCHELLE, vont inventer un système qui révolutionnera ce type d'engin de pêche, tout en maintenant le principe général de traction de l'"otter-trawl".

Une nouveauté essentielle : les panneaux, portés une centaine de mètre en avant du chalut lui-même, permettant d'utiliser une "poche" de 20 à 25 mètres de large sur environ 40 mètres de long. La ralingue supérieure maintenue vers le haut par des flotteurs entraîne une ouverture maximum.

Ce type de chalut capture environ trois fois plus de poisson que le chalut à panneaux, six fois plus que le chalut à perche.

Plan de Chalutier à vapeur construit par les Chantiers Normand



CHALUTIER DE 45 METRES

1 machine à vapeur de 500 HP

Longueur cadre perpendiculaires	500 H
Longueur au fond	140 M
Cadre au pont avant	12.5 F
Tirant d'eau arrière	650 T
Vitesse en charge à 120 tours	315 T
Puissance indiquée	500 H
Surface de chauffe	140 M
Tirant	12.5 F
Déplacement	650 T
Port en lourd	315 T

Longueur cadre perpendiculaires	45 m.
Longueur au fond	60 m.
Cadre au pont avant	7 m.
Tirant d'eau arrière	6 m.
Vitesse en charge à 120 tours	10 n. 5

Source : «La Pêche Maritime»

LES FRITERIES

ou le "fish and chips" français

- En 1923 et en 1924, deux sociétés anonymes sont constituées, respectivement à La Rochelle et Boulogne. Il s'agit des :

"Friteries rochelaises"

"Friteries et poissonneries boulonnaises"

- *Leur objectif* : développer, en France, la consommation des produits de la mer, tout en luttant contre la vie chère.
- Les deux sociétés s'inspirent de l'exemple de la Grande Bretagne où 25.000 (!!) "friteries" absorbent annuellement 200.000 tonnes de poisson. Elle mettent au point un plat "poisson + pommes de terre frites" copieux et bien préparé pour le prix de 1 F à 1 F 50 (*).
- Le succès de cette formule est immédiat et des professionnels avisés - ancêtres de nos *poissonniers traiteurs* - créent de nombreux magasins dans les villes des régions nord et Lorient sud-ouest : Lille, Roubaix, Valenciennes, Arras, St Quentin... Bordeaux, Nantes, Tours, Limoges...
- Une explication à cet engouement :
... "Un des facteurs de leur succès réside évidemment dans les conditions mêmes de notre vie moderne, vie d'activité fébrile et de difficultés matérielles, où la femme est souvent obligée de travailler hors de chez elle, à l'égal de l'homme, et n'a guère le temps de vaquer aux soins du ménage. Sitôt sortie de l'atelier ou du bureau, n'est-il pas logique qu'elle cherche instinctivement à simplifier autant que possible la besogne que lui impose la préparation des repas ? La friterie répond donc à un besoin réel.

Une autre constatation qui s'impose, c'est que les friteries constituent un moyen de propagande de tout premier ordre en faveur de la consommation du poisson. C'est un procédé de réclame que les producteurs doivent préférer à tout autre parce que, plus que tout autre, il touche directement le consommateur et frappe vivement son attention en lui présentant, non pas seulement comme le peuvent le faire les journaux, une image ou une description du produit, mais le produit lui-même prêt à être consommé.

Un grand nombre de consommateurs ignorent à peu près complètement l'usage du poisson. Offrez-Leur cet aliment à l'état cru, ils n'en achèteront pas, parce qu'ils ne savent pas le nettoyer ni le préparer. Mais si vous leur présentez un morceau de poisson cuit à point, doré et appétissant comme celui qui sort de nos marmites, il y a fort à parier qu'ils se laisseront tenter..."

Source : Revue "La Pêche Maritime" du 23 Mai 1926.

(*) 3,20 F à 4, 85 F francs actuels (1986).

LE FRIGORIFIQUE

- 23 Décembre 1918 : adjudication de la construction à la Compagnie du Froid Sec (Cie Sulzer). La Société Bretonne s'occupe de l'électricité (éclairage (*)) et force motrice) et l'Etat fournit le ciment (650 tonnes) et l'acier (280 tonnes).
- Le but de "l'entreprise" : (selon la sous-commission du "frigorifique")
 - "a) Emmagasiner jusqu'à réexpédition le poisson congelé provenant de l'usine de congélation de *Saint-Pierre et Miquelon*, et des bateaux frigorifiques ayant traité le poisson pêché sur les côtes du Maroc ;
 - b) Congeler ou réfrigérer une certaine quantité de poisson pêché au large de nos côtes et conserver ce poisson jusqu'à réexpédition ;
 - c) Mettre à la disposition des pêcheurs, des chambres de conservation du poisson placé dans de la glace ;
 - d) Produire la quantité de glace nécessaire aux chalutiers venant relâcher dans le Port de Lorient..."
- Début des travaux : Mai 1919
- "Inauguration" : 29 Août 1920, par Monsieur Paul BIGNON, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.
- Entrée en service : 11 Février 1922
- Coût de l'investissement : 8.600.000 francs
 - dont :-Frigorifique : 6.671.100 F
 - Ciment : 400.000 F
 - Remblais : 262.900 F
 - Raccordement ferroviaire : 260.000 F
 - Pavage (abords du Frigo) : 150.000 F
 - Frais divers : 856.000 F

(*) y compris la réfrigération des 40 locaux de mareyeurs.

./.

En francs actuels (1986), cela représente une dépense globale d'environ 37.150.000 francs.

• Caractéristiques techniques

- Capacité de stockage : glace : 1 200 tonnes
poisson : 2 000 tonnes
- Capacité de production de glace : 120 tonnes/jour (portée, ultérieurement, à 180 t/j).
- Capacité de congélation : 1,8 tonnes/heure (- 10 à - 17°)
- Quantité de glace fabriquée entre 1923 et 1986
environ 3.140.000 tonnes

• Les "concessionnaires" : il y en aura 3 :

- La Compagnie Générale de pêche maritime et d'approvisionnement en poisson (1921 - 1924)
- La Chambre de Commerce (1924 - 1927)
- La Société du Port de Pêche de Lorient (1927 - 1972)

Source : "La Pêche Maritime".

LA LOI DES 200 MILLIONS

- Cette loi qui concerne l'ensemble du secteur des pêches maritimes françaises et qui a permis de financer la construction du Port de Pêche de Lorient-Kéroman est l'oeuvre de Fernand BOUISSON.
- A la fin de Janvier 1918, il est nommé Haut Commissaire de la Marine Marchande. Le 2 Juin de la même année, il adresse au Préfet de la Seine une lettre qu'il fait, par la suite, diffuser sous forme de brochure intitulée :
"Comment intensifier la Production et organiser la Consommation du poisson".
- En Novembre 1918, sur sa proposition, le gouvernement français dépose un projet de loi pour le développement de la flotte de pêche et l'organisation de la pêche maritime.
- Ce projet ne fait pas l'unanimité chez les armateurs et notamment l'un d'eux, Oscar DAHL, émet de nombreuses réserves sur la création d'un armement "national". Toutefois une première tranche de crédits, à hauteur de 40 millions, est accordée au début de 1919 (à valoir sur la loi des 200 millions).
- Ce n'est que le 19 Juin 1920 que la loi des "200 millions" sera promulguée par Paul DESCHANEL, Président de la République.

Les principales dispositions

(répartition des "enveloppes" de crédit)

Opérations	Montants (maximum)
Flottille de pêche et transport des produits de la pêche	50 millions F
Ports de Pêche	115 millions F
Usines diverses frigorifiques et autres outillages fixes et mobiles	35 millions F

UN NOUVEAU PORT DE PECHE A LORIENT

POURQUOI ?

1 - Le développement rapide de la flotte de chalutiers à vapeur qui "encombre" très vite les installations encore rudimentaires d'un avant port envasé, (l'apportement en béton ne sera terminé qu'en 1910). Entre 1900 et 1909, leur nombre est passé de 1 à 19. Il sera de 55 en 1927.

Il en résulte, ainsi, une "concurrence" - notamment concernant l'accès - avec le Port Militaire et surtout le Port de Commerce ; d'où la nécessité de bien séparer géographiquement les trois activités, qui ont leurs propres contraintes.

2 - Une volonté économique et politique de créer sur la façade atlantique, un autre grand Port de Pêche moderne, venant compléter le dispositif national constitué par Boulogne, La Rochelle et Sète.

Les objectifs visés par les "promoteurs" et, notamment, Henry VERRIERE

- Amener une quantité aussi grande que possible de poisson sur le marché.
- Chercher les moyens d'abaisser le plus possible le prix de cette nourriture pour le consommateur.
- Contre-balancer la puissance des grands ports étrangers de la mer du Nord : Grimsby, Hull,
- 3 - La prise en compte de la situation géographique relative de Lorient par rapport aux lieux de pêche traditionnels mais également aux marchés (à l'époque, respectivement le "Golfe" et le territoire national).

COMMENT ?

- Le dynamisme créatif d'un ingénieur exceptionnel - Henry VERRIERE - ayant su "intégrer" les expériences étrangères, mais aussi la volonté du Député-Maire de Lorient, Louis NAIL, qui mettra sa qualité d'avocat au service de cette grande cause. Après sa mort accidentelle, le 25 Octobre 1920, Alphonse RIO prendra le relais dans la défense du projet. Les oppositions sont tellement fortes, qu'il y aura même un débat à l'Assemblée. Celui-ci se terminera le 16 Novembre 1923 par un vote de confiance quasi unanime, en faveur d'Alphonse RIO (470 voix contre 4).
- L'obstination de Fernand BOUISSON qui, avec la loi des "200 millions" du 19 Juin 1920, permettra de concrétiser ce grand "rêve".
- Le soutien sans défaillance des professionnels, représenté par Emile MARCESCHE, Président de la Chambre de Commerce.
- Enfin, la détermination d'Henri ESTIER qui, le premier, acceptera, au nom de la Société du Port de Pêche de Lorient, de prendre les risques de gestion d'un "outil" aussi exceptionnel.

LE "SYSTEME PECHE" DE LA GRANDE REGION DE LORIENT

- Depuis des siècles, l'activité "pêche maritime" traditionnelle se situe à la périphérie de la capitale des Compagnies des Indes Françaises. Il faut attendre 1856 et surtout 1889 pour que l'on parle de Lorient comme centre portuaire organisé pour la vente des produits de la mer.

Il est aussi à noter que le désenclavement ferroviaire (21 Septembre 1862) joue un rôle déterminant au regard de cette évolution.

- Mais c'est le développement du chalutage à vapeur qui, peu à peu, va permettre à Lorient de "faire la différence" et d'accéder au rang de grand Port de Pêche Industriel National.
- La situation comparée de la valeur de la production débarquée en 1895 et 1913 donne une idée de la rapidité du phénomène.

	1895	1913
ETEL	26,3 %	10,2 %
GROIX	51,6 %	25,6 %
PORT-LOUIS	13,3 %	18,2 %
<u>Sous-total</u>	<u>91,2 %</u>	<u>54,0 %</u>
LORIENT	8,8 %	46,0 %
TOTAL	100 %	100 %

- La prédominance de Lorient - en tant que "premier marché" de gros - va encore s'affirmer ultérieurement puisque le total de la valeur débarquée dans ce port passera de 46 % en 1913 à 76,5 % en 1948 et ... 91 % en 1956.
- Successivement, ce sont GROIX, PORT-LOUIS puis ETEL qui vont connaître la récession. Cela tient aux différentes orientations que connaîtront ces Ports après les grandes crises sardinières. Le développement de la pêche au thon germon retarde l'échéance mais c'est globalement la pêche du "divers" et, surtout, la reconversion au chalutage qui peut justifier un espoir de reprise. Pourtant, l'évolution du tonnage des bateaux, conjuguée à l'existence de contraintes géographiques - la "barre" -, aura raison du dernier bastion étellois.

./.

- En revanche, pour le recrutement des marins, les armements "lorientais" vont continuer de puiser très largement dans la pépinière que représente GROIX et la "rive gauche" élargie de la rade. L'hostilité traditionnelle au chalutage à vapeur de la part des populations locales ne va pas jusqu'à renoncer à des possibilités d'embauche permanente ... à condition que cela se passe dans le nouveau complexe de Kéroman ... aussi loin que possible des zones de recrutement.

LORIENT, en tant que Port de Pêche, "n'existe" donc - et ne continuera d'exister pendant longtemps - que par son environnement socio-géographique.

Ce très bel exemple de "réconciliation" du passé et du présent-futur d'une activité économique met en relief le fondement de tout système de pêche : l'existence, dans la région même, d'une population de marins qualifiés.

LES BESOINS EN CHARBON DU PORT DE PECHE DE LORIENT

- Les premières "relations" entre la pêche morbihannaise et le charbon, correspondent aux développements des conserveries. En 1873, elles sont au nombre de 52 et se situent dans le voisinage de Lorient : Etel - Port-Louis - Groix - Doëlan - Gâvres - Larmor.
- Il faudra attendre l'explosion du *chalutage à vapeur*, à partir de 1900, pour que la nouvelle source d'énergie trouve, dans le secteur "pêche", un autre client important et régulier. Sur les 200 à 220.000 tonnes débarquées, vers les années 1920, entre 60 et 65.000 sont "absorbées" par la nouvelle flotte de pêche industrielle. Celle-ci est passée de 1 à 55 entre 1900 et 1927.
- On s'explique alors pourquoi les entreprises spécialisées dans ce type de négoce se soient intéressées très tôt à ce nouveau "métier" du chalutage hauturier. Parmi eux, Emile MARCESCHE, Président de La CCIM, qui sera le fondateur de La Compagnie Lorientaise de Chalutage.
- Le charbon est livré aux navires le long d'un quai spécialisé, la plupart du temps sous forme de "briquettes". Ce produit homogène donne, en effet, un meilleur pouvoir calorifique et représente aussi une économie de 30 % par rapport au "tout venant". De plus, le système de chargement par gravité - grâce à une glissière - est beaucoup moins pénible que pour le "vrac" dont le "menu", en s'accumulant dans les soutes, constitue un poids mort que l'on est obligé de débarquer régulièrement.
- Le règne de la nouvelle source d'énergie connaîtra son apogée en 1932 et, malgré un léger sursaut après la seconde guerre mondiale, disparaîtra totalement en 1957. Le G.O. (*) coûte moins cher et s'avère d'une utilisation beaucoup plus facile.

(*) gazole (pêche)

Fernand BOUISSON

- Né le 16 juin 1874 à CONSTANTINE (Algérie)
- Décédé le 28 décembre 1959 à ANTIBES

Après ses études, il revient à AUBAGNE pour prendre la direction de la tannerie familiale. Il en développera les activités. Très attaché à sa "ville d'adoption", il prend part très largement à son expansion et devient successivement conseiller municipal, puis maire.

En 1907, il accède au Conseil Général des Bouches-du-Rhône dont il est élu président. La suite de sa carrière politique est assez éloquente.

1909-1942 : Député des Bouches-du-Rhône

1918-1919 : Commissaire aux transports maritimes et à la Marine Marchande. C'est à cette occasion qu'il fera l'impossible pour que soit votée la loi dite de "200 millions" sur la réorganisation des pêches maritimes.

1927-1936 : Président de la Chambre des Députés. Le 17 juillet 1927, il préside avec André Tardieu, Ministre des Travaux Publics, à l'inauguration du nouveau port de pêche de Lorient-Kéroman.

1935 (1er - 7 juin)

Président du Conseil et Ministre de l'Intérieur.



Fernand BOUISSON
(1874 - 1959)

Henri ESTIER

1864 - 1928

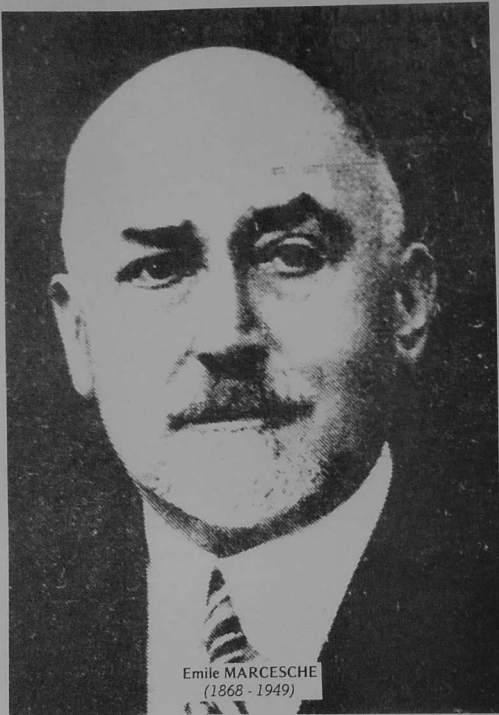
Armateur marseillais qui, par la suite, va développer ses affaires à Paris. Il fonde la *Société Maritime Nationale* et se diversifie en s'intéressant à la manutention portuaire. A cet effet, il crée la *Société de Travaux et Industries Maritimes* (S.T.I.M.).

En 1927, il est sollicité pour prendre en main la gestion du nouveau Port de Pêche de Lorient-Kéroman. Le 3 Février 1927, il signe avec l'Etat une convention de concession pour l'exploitation du Port de Pêche et du frigorifique. Il s'engage à constituer, dans les deux mois, une société qui se substituera à lui. C'est la Société du Port de Pêche de Lorient (S.P.P.L.), filiale de la S.T.I.M.

Il s'intéressera aussi à "l'outre-mer", en créant la *Compagnie Asiatique et Africaine* qui servira de cadre juridique à de nombreuses activités.



Henri ESTIER
(1864 - 1928)



Emile MARCESCHE
(1868 - 1949)

Emile MARCESCHE

- Né le 7 Mai 1868 à LESIGNE (Maine et Loire)
- Décédé le 20 Octobre 1949 à LORIENT

- Carrière professionnelle

- . 1897 : Il s'installe à Lorient où il monte une entreprise d'importation de charbon. Il utilise les poteaux de mine comme fret de retour vers le Pays de Galles.
- . 1904 : Il se lance dans l'armement à la pêche, en créant "La Compagnie Armorique de Chalutage à Vapeur", qui deviendra "La Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur".
- . 1906 : Il fonde "L'Union Générale des Commerçants Lorientais" qu'il présidera jusqu'en 1919.

Pendant la première Guerre Mondiale, il développe l'importation du charbon mais également se diversifie :

- . 1917 : "La Grande Cidrerie de Lorient".
- . 1918 : "Les Kaolins d'Arvor", la première Caisse d'Allocations Familiales de France et une Banque Populaire (avances aux commerçants et aux anciens combattants démobilisés).

Responsabilités à la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan

- . Vice-Président du 20.08.1917 au 14.01.1920
- . Président du 15.01.1920 au 5.01.1938

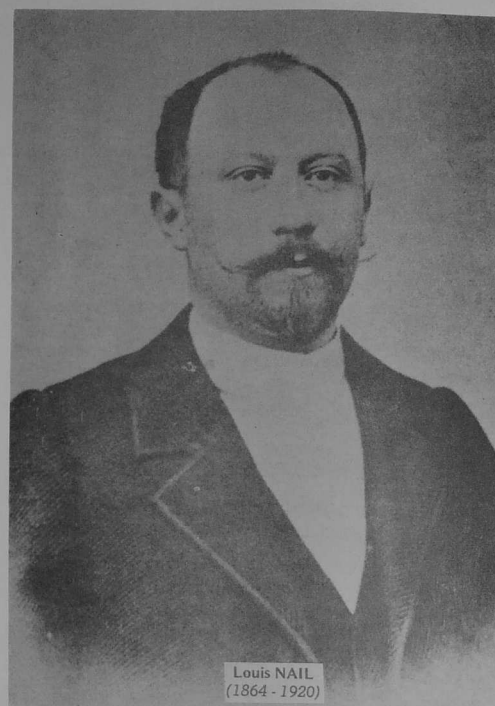
Louis NAIL

- Né le 27 Septembre 1864 à CHATEAU-GONTIER
- Décédé accidentellement, à PARIS, le 25 Octobre 1920.
- Licencié en droit puis avocat et bâtonnier à Lorient

- Carrière politique

- . 1898 : Conseiller Général du Morbihan
- . 1904 - 1912 : Maire de Lorient
- . 1910 - 1920 : Député du Morbihan
- . 1913 : Président du Conseil Général du Morbihan
- . 29 Octobre 1915 - 12 Décembre 1916 : Sous-Secrétaire d'Etat à La Marine (5e cabinet BRIAND)
- . 14 Décembre 1916 - 4 Juillet 1917 : Sous-Secrétaire d'Etat à La Marine Marchande (6e cabinet BRIAND et 5e cabinet RIBOT)
- . 16 Novembre 1917 - 18 Janvier 1920 : Ministre de la Justice (2e cabinet CLEMENCEAU)

En Mai 1918, il prendra contact avec Henry VERRIERE pour la construction du futur Port de Pêche de Lorient-Keroman dont il partage, avec lui, la paternité.



Louis NAIL
(1864 - 1920)



Alphonse RIO
(1873 - 1949)

Alphonse RIO

- Né Le 28 Août 1873 à CARNAC
- Décédé Le 13 Novembre 1949 à PARIS

- Capitaine au long cours, il double Le Cap Horn à la voile. Inspecteur de la navigation (1909), il prend part au premier conflit mondial en tant que Commandant de patrouilleur anti-sous-marins. Après l'armée d'Orient, il participe à l'organisation de convois entre les USA et l'Europe.

- Carrière politique

- . 1919 - 1929 : Maire de Quiberon
- . 1919 - 1924 : Député du Morbihan
- . 1924 - 1941 : Sénateur du Morbihan. Il sera réélu en 1932.
- . 16 Janvier 1921 au 26 Mars 1924 : Sous-Secrétaire d'Etat aux Ports, Marine Marchande et Pêche (7e cabinet BRIAND et 2e cabinet POINCARÉ).

Il se fait connaître surtout à La Chambre des Députés par ses nombreuses interventions sur la Marine Marchande. Lorient lui doit la création de l'Hôpital Maritime. Il défendra aussi Henry VERRIERE, lors de la campagne menée contre celui-ci, sur le thème du coût "exorbitant" du Port de Pêche de Kéroman.

Henry VERRIERE

- Né le 6 Décembre 1876, à PARIS

- Décédé, à PARIS, le 19 Février 1965

- En 1896, il entre à l'Ecole Polytechnique, accomplit son service militaire au 6e Régiment de Génie à ANGERS et rentre à l'Ecole des Ponts et Chaussées.

- Carrière professionnelle :

. 1902 - 1910 : Il est envoyé en poste à Vannes puis, très rapidement, à Lorient (Le 1er Décembre 1902).

C'est durant cette période qu'il "imaginera" la construction d'un nouveau Port de Pêche. Il fait d'ailleurs de nombreux voyages en ALLEMAGNE et en HOLLANDE. Il écrit aussi, dans le "Nouvelliste de Lorient", une étude complète sur le Morbihan et l'avenir du Port de Lorient. Il signe d'un pseudonyme breton : IZEL.

. 1911 - 1914 : Il est muté à Paris, où il occupe différentes fonctions.

. 1914 - 1918 : Il commande, sur le front, une compagnie de génie. Le 2 Novembre 1917, il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur à titre militaire et sera ultérieurement promu au grade d'Officier.

Du 1er Juillet 1918 au 1er Avril 1919, en tant que chef d'exploitation du Port de Lorient, il est chargé, par l'Administration de la Marine Marchande, de concevoir un projet de Frigorifique et de Port de Pêche, à l'image de ce qui existe déjà à l'étranger.

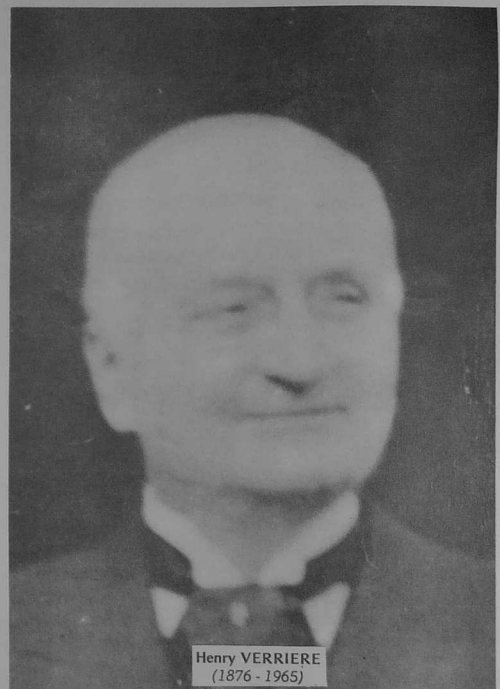
Le 1er Avril 1919, il est nommé Ingénieur en Chef pour le Département du Morbihan où il restera jusqu'au 16 Novembre 1924. Il peut ainsi superviser la réalisation de la construction des deux projets ci-dessus.

. 1924 : Il est nommé à MELUN

. 1927 : Après une rencontre avec les responsables de la Société du Port de Pêche de Lorient (SPPL), il accepte, à compter du 16 Mars, les fonctions de Directeur Général, Administrateur de ce grand complexe industriel, qu'est devenu "KEROMAN". Il remplira ses fonctions jusqu'en 1929.

Après de nombreuses missions effectuées en Extrême Orient. Il prend sa retraite le 8 Avril 1936, ce qui ne l'empêchera pas de continuer à mener, jusqu'à la fin, une vie très active.

NOTA : Dans cette évocation d'un personnage aussi exceptionnel, on ne saurait oublier celui qui fût son fidèle second et à qui incombait la lourde tâche de surveiller les différents travaux du Port de Pêche. Il s'agit de René TAYON, Polytechnicien, Ingénieur du Génie Maritime.



Henry VERRIERE
(1876 - 1965)

LE "POINT PECHE" en 1926

• La Production débarquée

Tonnage : 22.983 tonnes

Valeur : 83.626.000 francs
(202.440.000 francs 1986)

Principales espèces : Merlus/merluchons - Raies/pocheteaux - Lottes -
Grondins gris - Limandes.

• Les navires

246 unités jaugeant 12.883 TJB

dont : 53 "vapeurs" } chalutiers
3 "moteurs" }
190 "voiliers"

• Les hommes

1 460 marins

4

UN GRAND COMPLEXE INDUSTRIEL : KEROMAN

(1927 - 1939)

REPERES

Un grand complexe industriel : KEROMAN
(1927 - 1939)

● Les "premiers pas" du nouveau Port de Pêche de Lorient - Kéroman

1927 : - (3 Février) : signature de la Convention de Concession entre l'Etat et M. Henri ESTIER, futur Président Directeur Général de la Société du Port de Pêche de Lorient (S.P.P.L.).

- (17 Juillet) : INAUGURATION DU PORT DE PECHE par M. Fernand BOUISSON, Président de la Chambre des Députés et M. André TARDIEU, Ministre des Travaux Publics. Selon les propos-mêmes de M. Henri ESTIER, Lorient est devenu la "Cité du Poisson". Le même jour, M. TARDIEU procède à la pose de la première pierre de la nouvelle Chambre de Commerce.

1932 : 9 Novembre : mise en service du slipway avec seulement 2 garages.

● Une révolution technologique : le "moteur" détrône peu à peu la "vapeur"

1929 : - (Mars) : la S.P.P.L. ouvre un cours pour apprendre aux marins la conduite des navires à moteur. Le manque à gagner en salaire est compensé par des subventions individuelles.

- (29 Septembre - 7 Octobre) : A l'initiative d'Alphonse RIO, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, est organisé, à Lorient, un concours pour le développement du navire de pêche à moteur. Dotation globale : 200.000 F.

Entre 1927 et 1939, le pourcentage, en tonnage, des navires lorientais à moteur passe de 0,3 à ... 18% (!). Le nombre de chalutiers à vapeur, quant à lui, tombe de 80, en 1932 à 68 en 1939.

- A cette importante mutation, il faut ajouter l'émergence progressive du matériel de détection et de transmission : sondeurs (1930) et radiophonie (1936).

● La promotion portuaire ... et du poisson

1930 : - La Compagnie d'Orléans, en liaison avec la S.P.P.L. et l'Association des usagers du Port de Pêche, organise la visite de 75 négociants du poisson, en provenance de la plupart des régions françaises. A cette occasion, le Directeur du Port, M. Henry VERRIERE.

... "réclame une publicité collective pour la consommation du poisson"...

Cette expérience sera renouvelée en 1933, 1934 et 1936.

• Vie Sociale

1930 : (15 Septembre) : Au cours d'une grande tempête, douze thoriens de Groix disparaissent avec 80 membres d'équipage, reposant encore une fois de plus le problème de la sécurité des marins pêcheurs.

1936 : - Mise au point d'une convention collective pour les équipages des chalutiers Lorientais.

- Décret du 19 Octobre, permettant d'appliquer à la pêche les dispositions générales des "Lois de 36" et notamment celle relative aux "40 heures".

• La crise des années 30

Commencée vers la fin de 1931, la crise s'amplifiera et se traduira par un arrêt progressif de vieux navires non rentables. En Février 1933, 30 % des chalutiers sont arrêtés ou en faillite. La reprise de tout ou partie de la flotte de grandes sociétés, par certains de leurs anciens patrons de pêche ou chefs mécaniciens, constitue une autre "mutation" salutaire pour l'avenir de "Kéroman".

• Apparition de la Recherche Scientifique et Technique

1930 : Création du premier "Labo" Lorientais, sous l'égide de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (O.S.T.P.M.).

• Nouveautés portuaires

1933 : (Mai) : troisième "garage" pour le slipway.

1937 : Création des Ateliers de la Perrière.

• Organisation administrative et professionnelle

1929 : Création d'un Ministère de la Marine Marchande.

1931 : (Octobre) - Création de la Société d'Assurance Mutuelle des bateaux de Pêche de l'Ouest (S.A.M.B.P.O.).

- Les Armateurs et la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires étudient la possibilité de rationaliser la construction des navires de pêche.

1938-39 : Décret sur la réorganisation de la Pêche Maritime au niveau national.

A PEINE SORTI D'UNE CRISE TRES GRAVE DE SON SECTEUR "PRODUCTION", LE PORT DE PECHE DE LORIENT-KEROMAN VA DEVOIR AFFRONTER LES CONSEQUENCES D'UNE POSITION CONSIDEREE COMME STRATEGIQUE PAR L'OCCUPANT ALLEMAND.

LES CONCESSIONS PORTUAIRES

Les dispositions législatives relatives à la délimitation, à l'organisation, aux travaux et à l'exploitation des ports maritimes sont définies dans le Code des Ports Maritimes.

Le régime de droit commun des ports maritimes confère à l'Etat gérant du domaine public maritime les charges de propriétaire :

- Travaux d'équipement et d'entretien de l'infrastructure,
- Police de l'exploitation
- Contrôle des concessions

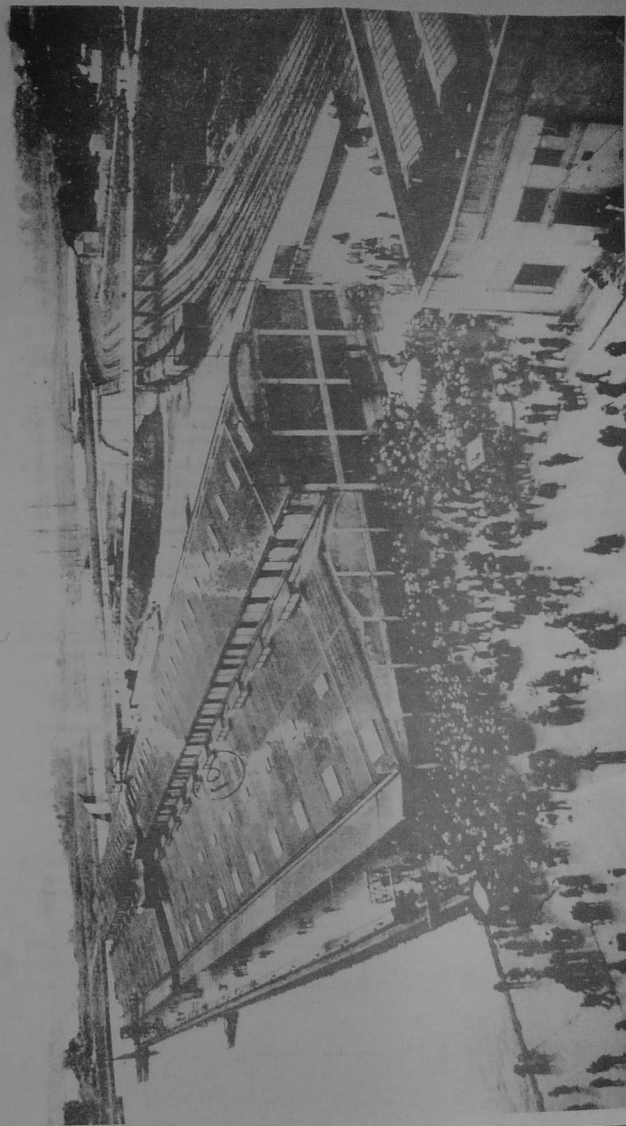
Les outillages publics font l'objet de concessions généralement accordées aux Chambres de Commerce et d'Industrie pour les ports de commerce et de pêche, selon un cahier des charges qui définit les obligations du concédant et du concessionnaire.

17 Juillet 1927 : L'INAUGURATION DU PORT DE PECHE

- C'est sous la présidence de *Monsieur Fernand BOUISSON*, Président de la Chambre des Députés, que le nouveau Port de Pêche de Lorient-Kéroman est inauguré le 17 Juillet 1927.
 - Il est assisté dans cette tâche par *Monsieur André TARDIEU*, Ministre des Travaux Publics, qui, à ce titre, a la mission de "remettre" le Port entre les mains de *Monsieur Henri ESTIER*. Cet armateur, doublé d'un homme d'affaires, préside depuis peu aux destinées de la Société privée retenue pour assurer la gestion de "Kéroman" : La Société du Port de Pêche de Lorient (S.P.P.L.).
 - A l'issue du banquet offert à cette occasion, de nombreuses personnalités prennent la parole (dans l'ordre) :
 - M. Henri ESTIER, Président du Conseil d'Administration de la Société du Port de Pêche,
 - M. GUILLEMAUT, Préfet du Morbihan,
 - M. SVOB, Maire de Lorient,
 - M. MARCESCHE, Président de la Chambre de Commerce de Lorient,
 - M. LABES, Député du Morbihan, ancien Maire de Lorient,
 - M. SEVENE, Député du Morbihan,
 - M. RIO, Sénateur du Morbihan, ancien Ministre de La Marine Marchande,
 - M. BRARD, Sénateur du Morbihan, Président du Conseil Général du Morbihan,
 - M. André TARDIEU (*), Ministre des Travaux Publics,
 - M. Fernand BOUISSON, Président de la Chambre des Députés.
 - Le "KERGROISE" de la Compagnie Lorientaise de Chalutage est le premier bateau de pêche à rentrer dans le port, le jour même de l'inauguration.
- (*) Il est à noter que M. André TARDIEU, profitera de son passage à Lorient pour poser, le même jour, la première pierre de la nouvelle Chambre de Commerce.

INAUGURATION DU PORT DE PECHE DE LORIENT

3270. - Port de Pêche de LORIENT. - Vue des Halles et Magasins. Le jour de l'inauguration



PORT DE PECHE DE LORIENT-KEROMAN : la convention de la concession
et le cahier des charges du 3 Février 1927

A - Objet de la concession

- Exploitation du Port de Pêche de Kéroman : la port, les terrains, le frigorifique, le slipway, la voierie, le nettoyage, la manutention, l'entretien et les réparations diverses, etc...
- Service de la vente publique du poisson

B - Ressources de la société concessionnaire

- Taxes et redevances acquittées par les usagers du port pour les différents services. On distingue principalement : la taxe sur la valeur des produits, le loyer facturé pour les magasins de mareyeur et le prix des services techniques particuliers : slipway, remorquage, location de caisses, livraison, etc...
- Produits de la vente de la glace et de l'utilisation du frigorifique.

C - Régime Financier

- Paiement de redevances annuelles à l'Etat, en fonction de l'activité du Port (pourcentage progressif des recettes portuaires par tranche).
- Versement - toujours à l'Etat - d'un fonds de renouvellement (des ouvrages, installations et outillage) correspondant au tiers du montant des redevances versées à l'Etat.
- Versement à un fonds d'exécution des travaux complémentaires d'amélioration et d'extension. Ces versements sont identiques aux précédents, soit un tiers des redevances annuelles de l'Etat.
- Redevance à la CCLM (Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan) et ce, pendant 30 ans jusqu'à concurrence de 30.000 francs. Il s'agit de compenser les pertes de recettes résultant de l'ouverture du port.



Fin de la concession : 23 Février 1987

LE MÔLE A CHARBON

... "Le môle aux combustibles porte deux voies ferrées, plus une voie de roulage des engins de manutention. Il est desservi par des transporteurs à portique, dotés à la partie supérieure d'une grue roulante pour le débarquement des charbons et la prise au stock. Du côté opposé à la grue, le transporteur est pourvu d'un concasseur, ayant à sa base une goulotte de décharge, qui se déverse sur un tapis roulant, lequel alimente les cinq silos de livraison, avec une capacité de 80 tonnes au total.

Entre les silos et le quai d'abordage des cargos, a été ménagé un emplacement pour le stockage de 6 000 tonnes, lui-même desservi par un pont mobile, qui permet de reprendre au parc le combustible, soit pour en remplir les wagons, soit pour réapprovisionner les silos lorsque leur contenu aura été utilisé. Le parc ne doit jouer qu'un office de volant, afin d'accélérer les opérations des chalutiers.

A leur extrémité inférieure, les silos comportent chacun une bascule automatique de 300 Kg, que prolonge un distributeur aboutissant aux soutes des chalutiers. Le déchargement des charbonniers a été calculé pour une vitesse de 200 tonnes par heure".



1268. - LORIENT. - Vue du Port de Pêche à vol d'oiseau
1930

LE COUT GLOBAL DU PORT DE PECHE DE LORIENT-KEROMAN

(estimation en francs actuels - 1986)

241.900.000 F

Dont :

FRIGORIFIQUE : 37.150.000 F

SLIPWAY : 32.500.000 F

VOIES FERREES : 10.400.000 F
(+ gare ...)

PORT DE PECHE : 161.850.000 F
(au sens strict)

UN GRAND CHALUTIER "TYPE" à VAPEUR (1927)

● Caractéristiques principales

- Construction "fer". Ils sont tellement solides que certains d'entre eux seront exploités au delà de ... 50 ans (!!).
- Longueur totale : 35 à 45 mètres.
- Jauge brute : 200 à 400 tonneaux (TJB).
- Jauge nette : 70 à 100 tonneaux (TJB).
- Puissance : 500 à 600 CV .
- Soute à charbon : 100 à 150 tonneaux.
- Vitesse : en route : 9 à 10 noeuds
en pêche : 3 à 4 noeuds (selon qu'il s'agit de la "chaudrée" ou du "merlu").
- Autonomie : 20 jours.
- Ravitaillement en glace : 15 à 20 tonnes/marée.
- Consommation annuelle de charbon : 1 500 tonnes
(6 à 8 tonnes/jour, compte-tenu des 2 mois d'arrêt en été).

Le chalutier à vapeur moderne est un gros remorqueur puissant et robuste(*) car il doit pouvoir "opérer" dans des zones éloignées du port (grande sole : 48 heures) mais surtout à des profondeurs plus importantes :

- 200 à 300 mètres pour le merlu (*)
- fonds côtiers pour la "chaudrée" : raie, carpe, lotte, St-Pierre, limande, julienne, morue...)
- Durée de chaque "trait de chalut" : 3 à 4 heures.

● Les espèces capturées

- Avant la période 1928-1938, le merlu-merluchon représente environ 45 % du tonnage capturé. Son importance est telle qu'on le décompte ... à l'unité. La pêche de ce poisson n'est exercee que le jour.
- Il n'en est pas de même pour la "chaudrée" (*) qui constitue toutefois - une pêche secondaire, on rejette beaucoup ces poissons.

● Les zones de pêche fréquentées

Le "Golfe" d'une manière générale et la "grande sole" en été. Dans ce dernier cas, la durée moyenne d'une marée est de 10 à 12 jours. Les conditions de vie à bord sont difficiles car les volumes habitables sont restreints et les navires, très lourds, ne sont pas très "marins".

(*) raie, lotte, saint-pierre, limande, julienne, morue, congre.

● Equipage (moyen)

- Patron : 1
- Cuistot : 1
- Radio : 1
- Mécaniciens : 3
- Chauffeurs : 3
- Matelots : 5 à 6
- Novice : 1
- Mousse : 1

TOTAL : 16 à 17 hommes

- Bien entendu, la gamme des chalutiers à vapeur lorientais est relativement variée. Au bas de l'échelle, on trouve des unités plus petites qui "font un métier" côtier. Elles ont les caractéristiques principales moyennes suivantes :

- Construction : bois ou fer
- Longueur totale : 15 à 20 mètres
- tonnage brut : inférieur à 75 tonneaux (TJB)
- puissance : 35 à 120 CV
- consommation de charbon : 2 à 4 tonnes/jour

Ces chalutiers sont exploités à 15 ou 20 milles des côtes et ramènent essentiellement ce que l'on appelle communément les "espèces nobles" : soles, turbots, rougets mais aussi la "chaudrée" comme les gros. La durée d'une marée est de 2 à 3 jours.

● profondeurs accessibles selon la puissance du navire

- 400-500 CV : maximum atteint : 350 mètres
- 200 CV : " " : 200 "
- 75 CV et : " " : 100 " (environ)
moins

ce qui implique une longueur de cables 3 ou 4 fois supérieure.

LE SLIPWAY

- Dans le projet initial (1920 - 22), il était prévu un système de remontée latérale avec "garages" perpendiculaires au plan incliné. (*)
- Henry VERRIERE finit par retenir l'idée d'un ingénieur anglais, GORDON GLOVER, qui est partisan d'un dispositif "en étoile" (*), assez révolutionnaire pour l'époque.
- Toutefois, la construction de cet "outil", pourtant indispensable, est ajournée par décision ministérielle du 2 Avril 1925. En effet, il faut faire face à l'augmentation du coût des liaisons ferroviaires (voies de desserte et gare) et les budgets sont insuffisants.
- Après bien des réclamations, la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan prend à sa charge les frais d'un concours pour le slipway (Février 1926).
- En 1927, des crédits sont enfin débloqués et *les travaux peuvent commencer en Mars 1928* ; ils sont confiés à la Société "Entreprises des Travaux Publics de l'Ouest" (génie civil), ainsi qu'aux Etablissements JOSEPH PARIS (NANTES) (Slipway).
- Au départ, le constructeur prévoit 10 "garages" (*)
- La mise en service se fera le 9 Novembre 1932 et c'est le chalutier OCEANIC - 300 tonnes - qui est choisi pour effectuer les premiers essais.
- Coût de l'investissement : 14.000.000 Francs soit, en francs actuels (1986) : 32.500.000 Francs.
- Caractéristiques techniques : Charge maximum : 650 tonnes pour des navires ayant une longueur hors tout ne dépassant pas 55 mètres. En 1974, ces performances seront portées respectivement à 1 300 tonnes et 60 mètres.
- Evolution de la capacité d'accueil (nombre de "garages").
 - . 1932 : 1
 - . 1933 : 2
 - . 1939 - 45 : Les Allemands en construisent 4 supplémentaires

Le slipway sera détruit pendant les bombardements.

- . 1951 : 3 C'est largement insuffisant et les navires sont contraints d'aller à St-Nazaire ou de se faire carèner "au sec" au Kernével. Par ailleurs, ses capacités techniques ne permettent pas de répondre à l'évolution de la flotte (navires de 800 tonnes).
- . 1957 : 4

Les 3 derniers "garages" seront construits entre 1959 et 1974. Un sera réservé définitivement, à partir de 1956, aux Ateliers et Chantiers de La Perrière.

(*) voir plan

La future Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan
21 Quai des Indés



SOURCE : «Le Nouvelliste du Morbihan».

LA CRISE DES ANNEES TRENTE

- Après une période d'expansion assez remarquable correspondant au démarrage du nouveau Port de Pêche - on passe de 15.800 à 23.000 t/an, entre 1928 et 1931 -, c'est brusquement la crise qui va perturber le développement de Kéroman à partir du second semestre 1931 jusqu'en 1935.

• Les causes sont comme toujours multiples et convergentes :

- Epuisement des fonds de pêche traditionnels qui résulte d'un effort de pêche important après la fin du premier conflit mondial. A Lorient, par exemple, entre 1919 et 1930 le nombre de chalutiers à vapeur passe de 18 à 70 et le tonnage global de la flotte est multiplié par 4 !!

(En 1930, le tonnage des vapeurs représente 86 % de ce total). Le rendement s'en ressent et les navires sont obligés de s'éloigner encore plus de leur port d'attache : KEROMAN.

Par exemple, pour le merlu, le rendement moyen par voyage va diminuer par 3 entre 1900 et 1930.

- Très mauvaises conditions de reconstitution de la flotte de pêche après 1918 (dommages de guerre calculés au plus juste).
- Vieillesse de la flotte de pêche. Ce phénomène se voit accéléré par la politique d'achat de navires d'occasion, les prix du neuf restant prohibitifs pour les armateurs.
- La consommation du poisson, en France, n'a pas suivi le développement de la production. Il s'ensuit un tassement des prix moyens globaux à la criée de Lorient.

En francs courants

1930	3,03
1931	2,48
1932	2,59
1933	2,56
1934	2,24
1935	2,14

En francs constants 1986,
le prix moyen de 1935 est
inférieur à celui de ... 1928
(6.38 pour 6.73 F/Kilo).

Le Kilo de colin décapité qui se vendait aux halles de Paris, la première semaine de l'année, entre 15 et 20 F en 1930, voit son prix baisser entre 10 à 12 F en 1935.

- L'accroissement des charges d'exploitation et notamment du charbon qui en représente près de 50 %. S'agissant de ce dernier poste, sa hausse tient à la crise minière britannique de 1926, au coût du fret (le charbon est facturé 5 % de plus qu'à Boulogne) et aux dévaluations successives du franc. (1 franc 1919 vaut 5,10 F 1986 ... mais 2,31 du même franc 86 en 1931).

• Les conséquences

- Désarmement de nombreux chalutiers - une vingtaine au début de 1932 - ce qui explique le ralentissement dans la production annuelle entre 1930 et 1935. En Février 1932, 30% de la flotte est désarmé ou au bord de la faillite.
- Restructuration des grands armements et notamment de la Compagnie Lorientaise de chalutage.

- Le redressement va s'opérer à partir de 1935-36 grâce à la combinaison de trois facteurs essentiels :
 - la volonté d'anciens patrons de pêche et de mécaniciens travaillant auparavant pour le compte de sociétés d'armement en difficultés ou en faillites ;
 - L'adoption systématique du moteur à bord des navires neufs plus petits que les gros chalutiers, ce qui constitue un ensemble beaucoup moins onéreux.

Entre 1930 et 1938, le nombre des navires à moteur lorientais passe de 16 à 78 et le tonnage correspondant de 3 % à 29 % du total des navires lorientais. Le tonnage moyen par navire à moteur, quant à lui, passe de 29 à 60 TJB. Le processus d'accroissement du tonnage est engagé. Il correspond à un éloignement progressif des lieux de pêche traditionnels ;
 - Un ensemble de dispositions législatives ou réglementaires qui, de 1934 à 1938, permettront de "sauver" l'armement à la pêche : compensation des charges sociales - aide au combustible - suppression de la taxe à la production - crédit maritime ...

LE DEVELOPPEMENT DU MOTEUR

• ... "La motorisation présente pour la navigation des avantages bien connus qui résident surtout dans de moindres frais d'exploitation... D'autre part, son rayon d'action, à égalité de jauge, est plus étendu, la forme de propulsion due au gazoil étant supérieure à celle obtenue par le même poids de charbon ; d'ailleurs le bateau pourrait se charger d'un poids de carburant supérieur à celui du charbon, le moteur et les soutes à huile lourde représentant un moindre encombrement que la machine à vapeur, la chaudière et les soutes à charbon ; il est vrai qu'en fait, l'écart considérable de jauge qui règne généralement entre ces deux sortes de chalutiers, permet au contraire aux chalutiers à vapeur une aire de pêche beaucoup plus vaste.

Enfin, les frais de construction à exposer sont d'autant moindres pour les chalutiers à moteur que ceux-ci sont d'un tonnage plus réduit ; la construction de gros chalutiers à moteur a souvent été décourageante pour les armateurs"...

• En France, ce nouveau moyen de propulsion "démarré" vraiment à partir de 1908. A Lorient, après quelques essais en 1918, ce n'est que vers 1924 que le moteur connaît un certain développement, timide il est vrai.

• La crise de la première moitié des années trente va accélérer aussi à Lorient, le processus de substitution du moteur à la "vapeur". En témoigne le tableau suivant :

NOMBRE DE NAVIRES :

	Mai 1931	août 1938
<u>Chalutiers à vapeur (tous en acier) :</u>		
Au dessus de 200 tonneaux de jauge brute (les plus gros ont 299 tonneaux).....	32	25
De 141 à 200 tonneaux.....	19	11
De 76 à 140 tonneaux.....	21	8
De 35 à 75 tonneaux.....	10	0
TOTAL.....	82	54
<u>Chalutiers à moteur :</u>		
A. - En acier		
Au-dessus de 200 tonneaux de jauge brute.....	"	1
De 141 à 200 tonneaux.....	"	1
De 76 à 140 tonneaux.....	"	5
TOTAL.....	"	7
B. - En bois		
De 76 à 140 tonneaux de jauge brute.....	"	9
De 35 à 75 tonneaux.....	"	71
Au dessous de 35.....	"	41
TOTAL.....	"	121
TOTAL GENERAL.....	"	182

Monsieur Alphonse RIO jouera un rôle éminent pour la promotion de cette nouvelle technologie.

Malgré un dernier "sursaut" de la vapeur après 1945, l'évolution est irréversible.

En 1958, il ne reste plus qu'1 chalutier à vapeur (sur 173) qui représente... 1,6 % du tonnage de la flotte lorientaise. Il s'agit du *Monique Andrée*, construit en 1920 (35 m x 7 m 28 x 3 m 48 ; 420 CV ; 221 TJB).

(Robert MULLER)

LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE A KEROMAN :

Les débuts de l'OSTPM

- L'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (O.S.T.P.M.) est créé par la loi du 31 Décembre 1918. Il succède au Service Scientifique des Pêches Maritimes, géré par le Ministre de la Marine Marchande.

Sa Mission : ... "favoriser par les progrès de la Science et le développement des opérations industrielles se rattachant directement ou indirectement à l'exploitation des richesses de la mer"...

Ses Ressources : taxes spéciales, rétribution des travaux et recherches effectués à la demande des particuliers ou des collectivités et subventions diverses.

- Le laboratoire de biologie marine de Lorient.

... "Au moment où le port de Pêche de Lorient-Keroman fut concédé par l'Etat à la Société qui l'exploite actuellement, il fut stipulé que celle-ci contribuerait, sous forme d'une subvention, à la construction d'un laboratoire de biologie appliquée, sur les terrains du port de pêche, mais ce n'est qu'en 1930 que les ressources budgétaires de l'Office permirent d'entreprendre l'édification de cette station. La société concessionnaire du port de pêche octroya gracieusement, à cet effet, un terrain de 500 m². Les travaux purent être poussés assez activement, grâce à l'obligeance de M. Le Directeur Général du port de pêche VERRIERE, pour que le laboratoire soit ouvert au début de l'année 1931..." (*)

Le premier chef de laboratoire sera M. DESBROSSES, assisté de M. E.P. PRIOL, technicien/contrôleur.

Près du laboratoire, sera construit, en 1933, le magasin d'armement du navire océanographique "Président Théodore Tissier".

Thèmes des recherches entreprises, dès le départ : poisson et chalut (merlu - daurade), sardine et industries de la conserve.

(*) halieutique : qui concerne l'art de la pêche

LES PROJETS D'EXTENSION DU PORT DE PECHE

A - Achèvement des ouvrages en cours

Bassin Long : quai Ouest, halles et magasins de mareyeurs du quai Est.

B - Aménagement de l'anse du Ter (dragage de 5 hectares) pour l'accueil de très nombreux voiliers qui viennent se réfugier à Lorient ... faute de place dans les ports voisins d'origine. Ex : Port Tudy à Groix.

C - Réalisation d'une file de points d'amarrage constituée par des duc-d'Albe

Objectif : renforcer le dispositif d'accueil de l'anse du Ter.

D - Creusement d'un nouveau bassin

2.000 m de quais, 5 hectares d'eau, 18 hectares de terre-plein.

➔ Au terme de ces quatre extensions, Kéroman deviendra le plus grand Port de pêche du Monde.

Source : René TAYON, Ingénieur Principal du Génie Maritime, Sous-Directeur des Travaux du Port de Pêche de Lorient, in, Revue Universelle des Transports.

L'ESPACE PORTUAIRE DE KEROMAN

(avant extension)

Terrains : 64 hectares } 39 acquis à l'amiable
25 gagnés sur la mer

Bassins : 8 hectares

Les 64 hectares de terrain se répartissent ainsi :

• Industries connexes de la pêche : 35 hectares

Chantiers de construction ou de réparation de bateaux, fabriques de filets, de glace, de caisses, usines de conserves, etc...

• Halles de vente, magasins de mareyage, routes, voies ferrées, gare, terre-plein : 29 hectares

APPAREILS DE MANUTENTION DU PORT DE PECHE
(hors charbon)

1 - Déchargement du poisson

- Grues électriques : 6 tonnes/heure soit 3 heures, pour la pêche moyenne d'un chalutier.
- Portique : Les essais de cet appareil révolutionnaire ne seront malheureusement pas concluants, leur rendement réel étant inférieur à celui des grues classiques.
Les 4 autres exemplaires prévus ne seront donc pas installés.

2 - Transport du poisson et de la glace

Chariots électriques à accumulateurs du type "American Tracting Cy".

LES ZONES DE PECHE ENTRE LES DEUX GUERRES

HIVER : golfe : entre les latitudes 46°30 et 47° Nord

PRINTEMPS : petite sole
(Mai-Juin)

ETE : grande sole : acores (ligne des 200 mètres) entre les latitudes 49°45 et 50° Nord

FIN ETE : porcupine

(on "suit" le merlu)

LE "POINT PECHE" en 1939

● La production débarquée

Tonnage : 33.066 tonnes

Valeur : 98.758.116 francs

(192.204.000 francs 1986)

Principales espèces : Merlu / Merluchons - Raies / Pocheteaux - Limandes -
Lottes - Chiens - Grondin gris - Langoustines.

● Production de glace : 46.800 tonnes

● Les navires

281 unités jaugeant 16.100 TJB

dont : 65 "vapeurs" }
78 "moteurs" } chalutiers
138 "voiliers"

● Les hommes

1 997 marins

LA FIN D'UN "REVE"

5

LA FIN D'UN "REVE"

(1940 - 1945)

REPERES

La fin d'un "rêve" (1940 - 1945)

• Bombardements et destruction du port et de la flotte

- . 1940 : (19 Juin) : Le chalutier "Tanche" saute sur une mine magnétique : 200 morts ou disparus !
(21 Juin) : occupation de Lorient par les troupes allemandes.
(14 au 27 Septembre) : les premières bombes frappent le frigorifique le slipway et les magasins de marée.
- . 1942 : (18 et 22 Novembre) : Les terrains du Port de Pêche sont les plus touchés.
- . 1943 : (15 Janvier - 23 Février) : anéantissement de la Ville de Lorient. Au Port de Pêche, ce sont les pompiers de Vannes et Pontivy qui combattent les incendies.
La "Marie-Rose" et le "Loup de Mer" sont coulés : 33 disparus.

• Mouvements des navires et activité portuaire

- . 1940 : (Mai) : arrivée de nombreux chalutiers en provenance du Nord de la France : Boulogne (33), Dieppe (11) et Fécamp (5).
(Août) : réquisition de 38 chalutiers lorientais.
(Octobre) une vingtaine de chalutiers sont remis en exploitation.
Les navires qui ont pu d'échapper se réfugient surtout à Concarneau mais aussi à Hennebont, Auray (St-Goustan) et à la Trinité-sur-Mer.
A Lorient, le poisson devient très rare. Quelques unités de pêche cotière ramènent du sprat et du merluchon mais, à partir de 1943, c'est l'arrêt total des activités du Port.

• Construction de la base de sous-marins de Kéroman et de l'aérodrome de Lann-Bihoué :

- . 1941 - 1943 : Cette réalisation a aussi pour conséquence de mettre fin au grand projet d'Henry VERRIERE qui avait prévu une extension du Port de Pêche sur le Ter. Les Allemands renforcent aussi le slipway en construisant 4 garages de plus.
- La fin des hostilités et la renaissance (1945)
 - . (10 Mai) : - reddition de la poche de Lorient.
 - . (14 Août) : - ordonnance portant sur la réorganisation des Pêches Maritimes (Comité Central, Comités Régionaux et Locaux...).
 - création du syndicat des mareyeurs ambulants et détaillants du Morbihan.

(fin d'année) : - Quelques "pinasses" arrivent à débarquer du poisson à Kéroman. Les gros chalutiers restent à Concarneau. La glace est "importée" de ce port mais aussi de Quimper ... et de Paris.

- Dépôt des 34 premiers dossiers de "dommages de guerre" pour la flotte de pêche.

L'ARRET PROGRESSIF DES OPERATIONS DE PECHE DURANT LA GUERRE A ENTRAINE UNE RECONSTITUTION DES RESSOURCES. PAR AILLEURS, LES "DOMMAGES DE GUERRE", ALIMENTANT UN "COMPTOIR DE RECONSTRUCTION" GERE PAR LES ARMATEURS FRANCAIS EUX-MEMES, VONT CONTRIBUER TOUT AUTANT AU REDEMARRAGE DE "KEROMAN".

LE CHALUTIER "TANCHE"

● Principales caractéristiques

- . Construit à la Rochelle en 1918
- . Longueur HT : 40 m
- . Jauge brute : 276 tonneaux
- . Puissance : 450 CV (machine à vapeur)
- . Propriétaires fécampois : Tourin et Merienne Frères, d'où le (sigle T.M.F. sur la cheminée)

- Pour se rendre compte des possibilités de pêche du thon german, aux tangons, avec un navire à vapeur, l'O.S.T.P.M. (*) affrète le chalutier "Tanche". C'était en Juin 1928. Dès la première campagne, il est ainsi possible de mettre fin à la légende, selon laquelle, les bruits de l'hélice auraient une influence néfaste sur le rendement de la pêche de ce type de poisson.
- Cette expérience une fois réalisée, la "Tanche" retourne à Fécamp, son port d'attache, pour y poursuivre sa carrière normale de "harengurier". En 1940, à l'instar de nombreuses unités du Nord de la France, il gagne le Port de Lorient.
- Le Mercredi 19 Juin 1940, vers 14H30, la "Tanche" appareille à nouveau à Lorient sous le commandement de Georges FREZER. A son bord, quelques 200 personnes de toutes origines (***) qui s'ajoutent aux 30 membres de l'équipage. Objectif : Fuir Lorient, menacée par l'invasion des troupes allemandes. Il est précédé du "Saint-Pierre" qui gagne le large sans encombre.
- Pourtant, vers 15H00, la "Tanche" saute sur une mine magnétique dans la passe Ouest, à 150 m de la tourelle des Truies, en face de Larmor-Plage. Il n'y aura que de très rares survivants plus ou moins grièvement blessés. C'est un jour très noir pour Lorient. Dans les semaines qui suivront, trois autres navires connaîtront le même sort dramatique.

Source : Yves LE BERRE, Jean LE BERD : "Lorient sous l'occupation", France-Pêche 1965 n° 96, page 66.

(*) L'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes
(**) militaires, étudiants, familles de marins, réfugiés, apprentis de l'Ecole de Mécanique de La Marine...

"BILAN" des destructions du Port de Pêche

- Dès leur arrivée à Lorient, les Chefs de la Werhmarkt souhaitent, que l'on démolisse le Frigorifique. Celui-ci, en effet, constitue par sa masse imposante, un point de repère trop voyant mais aussi une gêne pour l'artillerie allemande. Les responsables du Port de Pêche feront l'impossible - et réussiront - à empêcher une destruction qui aurait - selon eux - été catastrophique pour le Port.
- Toutefois, les premiers bombardements ont lieu, le 27 Septembre 1940, mais c'est durant la terrible période "Janvier - Février 1943", que le Port de Pêche et sa flotte connaîtront - avec la ville - leurs destructions les plus importantes.

LE PORT

... "De tout ce qui était l'orgueil, la fierté d'une ville et des Fondateurs de notre établissement, il ne reste plus, à l'exception du Frigorifique, blessé, qu'un amas de ruines et de décombres. Le spectacle est désolant. La salle des machines et la station de pompage d'eau de mer sont complètement écrasées. La halle de criée, les magasins de mareyeurs, n'ont plus de toiture, les portes sont arrachées ; sur une longueur de 70 mètres ils sont écrasés. Les garages du Slipway et le pont tournant sont hors de service, les bassins encombrés d'une foule de matériaux : poutrelles, tôles d'acier, bois, sables, et d'embarcations immergées. Les quais sont éventrés. Un "atardeau" ferme l'entrée du Bassin Long.

Les installations des industries annexes ou connexes de la pêche, sans exception, sont rasées. Les routes d'accès à la Concession sont ponctuées de trous d'obus. Sur cette aire dévastée, se dresse la masse imposante, demeurée intacte, de la Base sous-marine, avec ses trois ouvrages gigantesques : Keroman 1, 2 et 3, que flanquent vers le couchant, satellites nombreux, les blockhaus verts et noirs, retombés au silence"...

Source : Georges HECQUET, Président Directeur Général de la Société du Port de Pêche de Lorient (SPPL) de 1938 à 1954.



LA FLOTTE

PERTES DE LA FLOTTE CHALUTIERE L'ORIENTAISE

<u>Chalutiers à vapeur :</u>		
perdus sous réquisition française	10	2 369 tonneaux
perdus sous réquisition allemande	8	1 698 "
perdus sous prise de guerre	7	1 646 "
libres, perdus par faits de guerre ou de mer	11	1 704 "
	<hr/>	<hr/>
	36	7 417 "
 <u>Chalutiers à moteur :</u>		
perdus sous réquisition française	8	505 "
perdus sous réquisition allemande	19	1 078 "
perdus par faits de guerre ou de mer	17	678 "
	<hr/>	<hr/>
	44	2 261 "
 <u>Soit au total 80 chalutiers jaugeant</u>		
		<u>9.678 tonneaux</u>

Source : R. LUCAS, Administrateur en Chef de 2ème classe de l'Inscription Maritime - Chef du Quartier de Lorient.

Par rapport à la flotte en activité à la veille de la guerre, les pertes en navires représentent donc :

- chalutiers à vapeur : 65 % (en nombre) et 66 % (en tonnage)
- chalutiers à moteur : 18 % (en nombre) et 24 % (en tonnage)

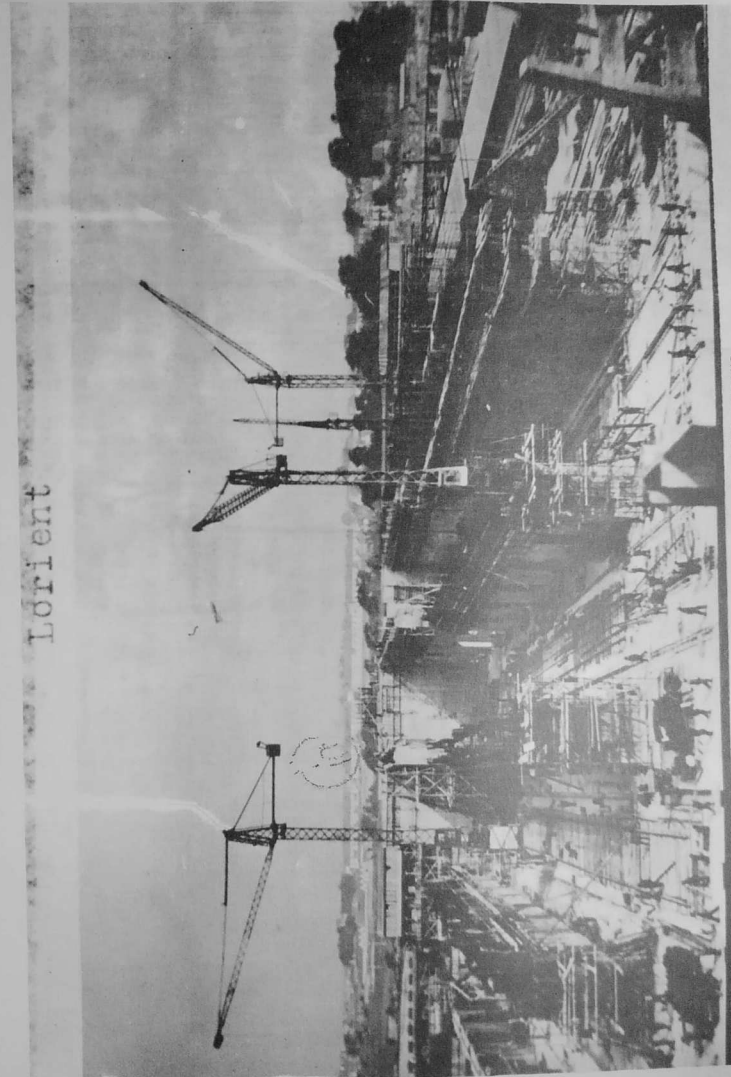
Au total, 47 % du tonnage des chalutiers sera perdu.

LA CONSTRUCTION DE LA BASE DE SOUS-MARINS

(1941 - 1943)

- L'amiral DÖNITZ s'installe au "Kernével", le 16 Octobre 1940. Il a réussi à persuader HITLER de faire construire, à Lorient, une grande base de sous-marins. Il juge en effet indispensable de compléter le dispositif qui lui permettra de mieux contrôler le trafic maritime des alliés dans l'Atlantique.
- Il fait alors appel au grand spécialiste du béton allemand de l'époque : Fritz TODT qui est aussi Ministre du travail. Celui-ci met en oeuvre l'énorme machine industrielle allemande et mobilise jusqu'à 15.000 ouvriers qui travailleront sur ce chantier pendant trois ans (1.500.000 m³ de béton).
- Dès Octobre 1941, les deux premiers bunkers géants entrent en service. Ils ont été baptisés Kéroman I et II. Ils permettent de caréner des sous-marins de 750 tonnes et abritent aussi une caserne, ainsi que tous les services techniques indispensables à l'autonomie de la base. Le bloc "Kéroman III", lui ne sera prêt qu'en 1943. L'aviation alliée qui dispose alors des moyens suffisants, a compris qu'il fallait détruire cette forteresse.
- Kéroman IV était conçu pour assurer le carénage simultané de 24 sous-marins lourds. La recrudescence des bombardements alliés empêcheront sa construction qui avait été prévue entre Kéroman I et le slipway.
- L'importance des bâtiments mais aussi leur affectation, après la guerre, mettent donc un terme définitif au grand "rêve" d'Henry VERRIERE.

Source : Lorient sous l'occupation (Jean LE BERD)
Ed : Ouest-France



LE "POINT PECHE" en 1945

• La production débarquée

Tonnage : 1.432 tonnes

Valeur : 24.861.000 francs

(12 millions de francs 1986)

Principales espèces : Merlus / Merluchons - Raies / Pocheteaux - Carrelets/
plies - Merlans - carpes - Langoustines.

• Production de glace : 9.900 tonnes (1946)

• Les navires

115 unités jaugeant 1 940 T.J.B.

dont

64 "moteurs" (chalutiers)

51 "voiliers"

• Les hommes

550 marins (estimation)

1946 - 1972

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

6

RENAISSANCE ... MAIS

(1946 - 1972)

REPERES

renaissance ... mais (1946 - 1972)

• La reconstruction du Port : infrastructures et superstructures

De la remise en route de la glacière (17 Juin 1946) à la construction d'une seconde "Ligne" de magasins de marée, parallèlement au grand bassin (1968)... Projet d'extension sur l'île St-Michel (1961).

• L'amélioration des équipements et de l'outillage

De la première "chaîne" de débarquement avec tapis roulant (1956) à la livraison du premier portique de déchargement (1972).

• Réorganisation du système de manutention portuaire

1947 : la loi du 6 septembre prévoyant, notamment, l'institution de dockers professionnels.

1966 : Création de la société de débarquement lorientais (SODELOR) gérée par les armateurs à la pêche industrielle.

• La formation : des marins aux poissonniers ... et aux "halieutes"

1951 : (29 Avril) : création du Centre François TOULLEC.

1953 : Ouverture de l'Ecole d'Apprentissage Maritime d'Etel.

1960 : Organisation d'un cours de Lieutenants et de patrons de pêche.

1963 : (13 Décembre) : Inauguration du nouveau Centre François TOULLEC.

1967 : Création d'un certificat d'aptitude professionnelle de "commis poissonnier".

1969 : - première promotion de l'Ecole Nationale de Commercialisation des Produits de la Mer.

- Le professeur POSTEL lance une nouvelle génération de "cadres" de l'industrie des pêches : les "ingénieurs halieutes".

• Révolution technologique dans la construction navale "pêche" :

Le pêche arrière détrône le "classique"

- Les types de navires

. Des 32 mètres dits "corporation" nord américains aux grands "pêche arrière avec rampe" ... polonais ou belges.

. Des "pinasses" en bois de 20m au "pêche arrière" de 33m.

. De la barque sardinière au "pêche-arrière" de 26m.

- 1961 : Lancement du "Paris-Bretagne" - premier "pêche-arrière" français à pont couvert - par les Ateliers et Chantiers de La Perrière, (créés en 1956).
- 1966 : Arrivée à Lorient du premier "pêche-arrière" avec rampe : LE LUDOVIC-PIERRE.
- 1971 : (22 Juin) : premières expériences d'hydrolysats à bord du "Capitaine Cook".
- 1972 : Arrivée des premiers grands "pêche-arrière" équipés de conteneurs.

- Les progrès techniques

- 1947 : Le réducteur (moteur plus rapide).
- 1949 : On passe des coques rivetées aux coques soudées.
- 1950 : Le premier radar sur le "Cap JUBY".
- 1951 : Les treuils hydrauliques.
- 1952 : Le premier décca-navigateur sur le "Charles TELLIER".
- 1959 : Les treuils électriques.
- 1960 : - utilisation généralisée de l'aluminium (cales, boules de chaluts...).
- premières cales réfrigérées sur les "pinasses".

• L'activité portuaire

A partir de 1959-60, le Port de Pêche de Lorient va s'enrichir de l'arrivée plus massive de deux flottes de pêche qui vont concourir, ultérieurement, à son expansion :

- Les "étellois"
 - Les "artisans" originaires des petits ports de la rade.
- 1960 : 3 Octobre : avenant à la convention et au cahier des charges du 3 Février 1927. (ETAT - S.P.P.L)
- 1963 : Expérience de pêche en Mauritanie.

• Le transport de la "marée"

A partir de la seconde moitié des années "50", il va se produire une révolution dans le transport de la marée : le "camion" va, peu à peu, supplanter le "fer", avec une transition, à partir de 1958, celle du "rail/route". De 1947 à 1972, le pourcentage de produits de la mer débarqués à Lorient et transportés par la route passe de 12 à 78 % (!!).

- Les sous-produits : ouverture de l'usine en Décembre 1949.

./.

• Le mariage Lorientais

1947 : Décret du 20 Février sur l'organisation de la profession.

• La "transformation" Lorientaise

La mise en service des premiers grands "pêche-arrière" entraîne une modification radicale dans la structure de la production débarquée à Lorient.

Le Port de Pêche de Kéroman se trouve à un autre tournant de son histoire

Conséquences :

- Les mareyeurs Lorientais sont tenus de prospecter de nouveaux marchés.
- Nécessité de rationaliser le traitement du poisson, par la création d'ateliers industriels équipés d'un parc de machines à traiter le poisson (éteteuses, fileteuses, etc...).

Il s'agit là d'un nouveau "métier" pour les Lorientais qui se cherchent au travers d'expériences difficiles mais enrichissantes.

• L'indispensable qualité des produits de la pêche

1965

Le docteur TREGRET met en place, le premier en France, un service vétérinaire d'hygiène alimentaire, spécifique pour les produits de la mer. Cette initiative débouche sur une loi, le 8 Juillet 1965.

1967 : Le From-Bretagne impose une réglementation sur la qualité : limitation de la durée des marées (décision du 6 Octobre - n° 31).

• L'organisation de l'interprofession

- 1961 : Création du groupement d'achat des poissonniers professionnels et du Syndicat des poissonniers du Morbihan.
- 1964 : Création de l'association des poissonniers pilotes du Morbihan.
- 1966 : (8 Septembre) création de ce que l'on appelle déjà le FROM-Bretagne qui va devenir l'organisation de producteurs la plus importante de France. Un premier règlement sur le maquereau en date du 23 Décembre.
- 1967 : (25 Avril) : premier règlement sur la limitation des captures (maquereau).
- 1969 : Création du Groupement des Pêches Maritimes Bretonnes.

• L'Europe Bleue en gestation

- 1958 : (1er Janvier) : Création de l'Europe à "six".
- 1970 : (Octobre) : premiers règlements de base "marchés et structures" pour le secteur des pêches maritimes.
- 1973 : (1er Janvier) adhésion du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni.

./.

• Vie Sociale

1969 : Organisation des premières "rotations" et "roulements d'équipages", respectivement, à la pêche industrielle et semi-industrielle.

• La pollution marine

1967 : Le TORREY CANYON.

• La vocation internationale de Lorient

Les Biennales Internationales des Pêches (B.I.P.)

1962 : 25 Mai - 3 Juin	<u>Objectifs</u> :-Présentation des matériels et des produits.
1964 : 29 Mai - 7 Juin	-Rencontres professionnelles.
1966 : 13 - 21 Mai	

• Le développement de la coopération maritime en Morbihan ... et en Loire-Atlantique.

De l'arrivée d'Unicoma (1967) ... à la création de L'Association de Prévoyance Maritime (1983).

• Le désenclavement aérien

1961 : Le 13 Février, s'ouvre la ligne régulière "passagers" Lorient-Paris-Lorient.

• Sauvetage en mer et surveillance

1967 (Juillet) :Création du C.R.O.S.S.A. (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique).

Missions essentielles :

- Sauvetage
- Surveillance des pêches
- Contrôle de la circulation maritime et de la pollution
- Surveillance du littoral

1971 : Mise en place, à LORIENT, du Centre de Sécurité à la Pêche, en tant que structure autonome.

TOUTE L'INTERPROFESSION DE LA PECHE LORIENTAISE NE SE DOUTE PAS QU'ELLE SE TROUVE A UN TOURNANT DE L'HISTOIRE DE KEROMAN. "L'EXPLOSION" DU PRIX DU COMBUSTIBLE SERA BIEN LA PREUVE LA PLUS VISIBLE QUE TOUT NE SERA JAMAIS COMME "AVANT".

LA RECONSTRUCTION ET LA MODERNISATION DU PORT DE PECHE

A - 1946 - 1951

Conséquence de l'implantation de la base sous-marine : la "concession" de 1927 se voit réduite d'une vingtaine d'hectares. Malgré des approvisionnements très insuffisants, ... "Le premier coup de pioche"... est donné exactement, le 16 Juin 1946, soit un peu plus d'un an après la Libération de Lorient.

Au 1er Juin 1951, le bilan du redressement est particulièrement significatif de la volonté des Lorientais de retrouver leur "port de pêche". M. Georges HECQUET, Président de S.P.P.L. Le décrit ainsi (*) :

1°) "... A l'exception du quai Ouest, du bassin long, pour lequel des projets sont à l'étude, la réfection des quais et terre-pleins est totale.

2°) Le frigorifique, restauré en ses oeuvres vives, a vu sa capacité de production portée de 120 T/Jour à 180, puis à 240 T/Jour.

3°) La salle des machines, la station de pompage, l'atelier, totalement rebâti, ont été équipés industriellement.

4°) La halle de criée et les magasins de mareyage du grand bassin, que prolongent et complètent une nouvelle tranche de 120 m, au bassin long et quelques bassins supplémentifs, donnent asile à 80 mareyeurs.

5°) Les bureaux administratifs et de direction du port de pêche, une banque, un bureau de poste, offrent à nouveau leurs services dans un cadre matériel d'un modernisme sans excès.

6°) Le slipway a retrouvé sa destination première et permet maintenant le carénage simultané de 3 unités.

7°) Les industries connexes de la pêche, élargissant le périmètre d'installations dont elles disposaient primitivement (78.315 m² contre 48.000 en 1938), ont pourvu, de leur côté, à la reconstruction de leurs usines, ateliers, magasins, suivant un plan d'urbanisme minutieusement étudié et classant par catégories ces différentes rubriques..."

Cette remise en route sera complétée par de nouvelles constructions, mais aussi par une amélioration des équipements et outillages.

(*) Communication, en 1951, à L'Académie de Marine

B - 1952 - 1972

Les infrastructures et les superstructures

- 1952 : Ouverture de 130 m de criée au bassin long.
- 1957 : Ouverture de 50 m de criée au bassin long.
- 1958 : Viabilisation du quai du Pourquoi-Pas.
Réalisation d'un 4ème garage au slipway. Mise en service du "pan coupé" pour la pêche artisanale.
- 1959 : 75 m de criée supplémentaire au bassin long.
- 1960 : Mise en service de la criée n° 4 pour les "côtiers".
- 1962 : Mise en service de 2 garages supplémentaires au slipway.
Mise en service de 75 m de criée au bassin long.
- 1965 : Nouveaux magasins de marée.
- 1968 : Mise en service d'une seconde ligne de magasins de marée parallèlement au grand bassin.

Les équipements et l'outillage

- 1956 : Première chaîne de débarquement avec tapis roulants.
- 1959 : Mise en service d'une poutre de déchargement avec bacs en aluminium.
- 1960 : Fabrication de la glace "paillette" et installation d'un convoyeur aérien de glace avec 2 postes de déchargement (grand bassin).
- 1961-63 : Différentes tentatives pour remplacer les "coffres de criée en bois" par l'aluminium et, enfin, du plastique.
- 1963 : Mise en service de la première machine à laver les caisses.
- 1966 : Utilisation des "tam-tam" en plastique et des treuils "loc".
- 1972 : Mise en service du premier portique de déchargement (avec bandes transporteuses).

LE RENOUELEMENT de la FLOTTE de PECHE

- Il s'agit essentiellement des gros chalutiers dont on a vu qu'ils avaient été particulièrement touchés : 66 % du tonnage de la flotte d'avant-guerre.

- Pour accélérer le redémarrage d'une flotte - d'autant plus indispensable à l'approvisionnement des marchés français que le pays manque de tout - il est décidé la création d'un *comptoir de reconstruction*.

Géré par les armateurs, le nouvel organisme va recevoir des crédits correspondant à la valeur des dommages de guerre.

Ensuite, le "Comptoir" commande des séries de navires et les "répartit" entre les armateurs contre le paiement - éventuel - d'une "soulte". Cette différence entre le prix du bateau neuf et la valeur de l'ancien, est affectée d'un coefficient qui tient compte de la puissance.

- Globalement, la "soulte" sera relativement faible. On donnera aussi la possibilité aux armateurs qui le souhaitent, de recevoir leur dédommagement en espèces.
- Certes, la fameuse série des "32 mètres corporation" symbolisera le renouveau de la construction navale pêche, mais la flotte de l'immédiate après-guerre aura un caractère assez hétéroclite : de vieux chalutiers à vapeur, les "32 mètres" américains du chantier naval de Bath (*), les "38 mètres" canadiens ou ceux des Chantiers de Provence (la Seyne), et même des dragueurs de mines en bois, transformés ... sans oublier les "J 3" qui sont des bateaux plus petits de 27/28 mètres et 450 CV et qui feront aussi le "métier industriel".
- De 1945 à 1953, 464 dossiers seront présentés par le quartier de Lorient.

(*) spécialisé, pendant la guerre, dans la construction des "Liberty ships".

LE CENTRE FRANCOIS TOULLEC

- En 1937, Monsieur François TOULLEC quitte ses fonctions de Chef Mécanicien à bord de chalutiers pour créer, avec Monsieur HARDY, un atelier d'armement dont il est le Directeur.
 - Le 30 Octobre 1950, il écrit à Monsieur Edmond GAUTIER, Président du Syndicat des Armateurs de Lorient. Dans ce courrier, il attire son attention sur la nécessité de "...former sur place des mécaniciens qualifiés" pour tenir compte de progrès techniques considérables que connaissent les bateaux de pêche Lorientais.
 - Tous les responsables politiques, économiques et professionnels concernés réagissent très rapidement et favorablement à cette initiative. Des moyens matériels et financiers sont dégagés, et permettent d'ouvrir un premier cours d'Officiers Mécaniciens le 29 Avril 1951.
 - En 1960, un cours de préparation au brevets de lieutenants et de patrons de pêche voit le jour. La même année, le Centre devient "Centre de Perfectionnement Maritime François TOULLEC" qui, à la fin de 1963, peut s'installer dans de nouveaux locaux. Le nouvel établissement, propriété d'une association "Loi de 1901" : L'Association pour l'Organisation du Centre François TOULLEC. Il est financé par la Marine Marchande, le Conseil Général et les Professionnels de "Kéroman".
 - Au fil des ans, le "Centre" élargit sa gamme de formation permanente et, en 1987, est en mesure de préparer au brevets suivants :
 - Capacité (patrons sur les navires inférieurs ou égaux à 25 tonneaux de jauge brute),
 - Lieutenants de pêche,
 - patrons de pêche,
 - motoristes,
 - officiers-mécaniciens de 3ème classe (électromotoristes) (OM3),
 - Permis de conduire les moteurs de 110 CV (au maximum),
 - cours préparatoire à l'entrée dans les cycles d'Officiers de niveau II,
 - recyclage des OM3,
 - stage d'automatisme et d'électronique,
 - dépanneur d'installation frigorifique.
- Le nombre total d'élèves formés annuellement est de l'ordre de 130/140.
- Le financement des investissements comme du fonctionnement se répartit entre les collectivités locales (Région + Département), les professionnels locaux et l'A.G.E.M.A. (*)
 - Un projet important : le simulateur de pêche et de navigation.

(*) Association pour la Gérance des Ecoles de Formation Maritime

LES FLOTTES DE PECHE LORIENTAISES ET LEURS DIFFERENTS "OUTILS"

- La force du Port de Pêche de Lorient tient essentiellement à ce qu'il a su toujours accueillir des flottes très diversifiées de chalutiers, assurant une activité permanente. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, on a pu assister à un retour progressif de ce phénomène. Il permet aujourd'hui à "Kéroman", de recevoir une production très variée débarquée par les bateaux artisans de 12 à 26 mètres, la "pinasse" ételloise de 28-33 mètres et le gros chalutier Lorientais de 55 mètres.
 - Parallèlement, au fur et à mesure de l'épuisement des "pêcheries", les navires se sont éloignés de Lorient et, par conséquent, ont dû évoluer sur le plan technique : unités plus grandes et surtout plus puissantes. A partir de 1945, aucun "métier" n'a échappé à cette évolution qui a débouché, à partir des années "60", sur le "pêche-arrière" (avec ou sans rampe).
 - A titre d'exemple, nous présentons le cas des navires de pêche de plus de 20 mètres, le cas de la pêche artisanale étant plus difficile à cerner dans la période de l'après-guerre (nombre beaucoup plus important d'unités de types très variés).
- Pêche industrielle
- 1945 - 1950 : 32 m pp 230 TJB - 450 CV - pêche par le côté
Ex : RAVIGNAN et KER-YSA (comptoir de reconstruction)
 - 1953 - 1956 : 38 m HT - 240 TJB - 700 CV - pêche par le côté
Ex : BISSON
 - 1957 - 1960 : 42 m HT - 290 TJB - 900 CV - pêche par le côté
Ex : LUDOVIC - JEGO
 - 1963 - 1965 : 48 m HT - 430 TJB - 1200 CV - pêche par le côté
Ex : MEABAN
 - 1967 - 1977 : 55-59 m HT - 650-700 TJB - 1800-2000 CV - Pêche-arrière
Ex : Capitaine CARTIER
- Pêche semi-industrielle
- 1 - 1945 : thoniers en bois de 20 m HT - 250-400 CV - transformé en chalutier.
 - 2 - 1948 : construction des premiers chalutiers bois de 22-25 m - 400 CV (dommages de guerre) les principaux chantiers : BELZ et les SABLES D'OLONNE.
 - 3 - 1958-59 : premiers chalutiers "acier" de 25 m - 400 CV - construits notamment à ST-MALO (SICCNA) et aux Chantiers de la Perrière à LORIENT.
 - 4 - 1968-69 : passage au "pêche-arrière" avec portique mobile.
 - 5 - 1986 : Les "pêche-arrière" avec portique fixe
Ex : ARIES et ANTARES.

... "LE PONT ABRI GAGNERA-T-IL LA BATAILLE DU "CHALUTAGE ARRIERE"... (*)

Les avantages d'une nouvelle méthode de pêche :

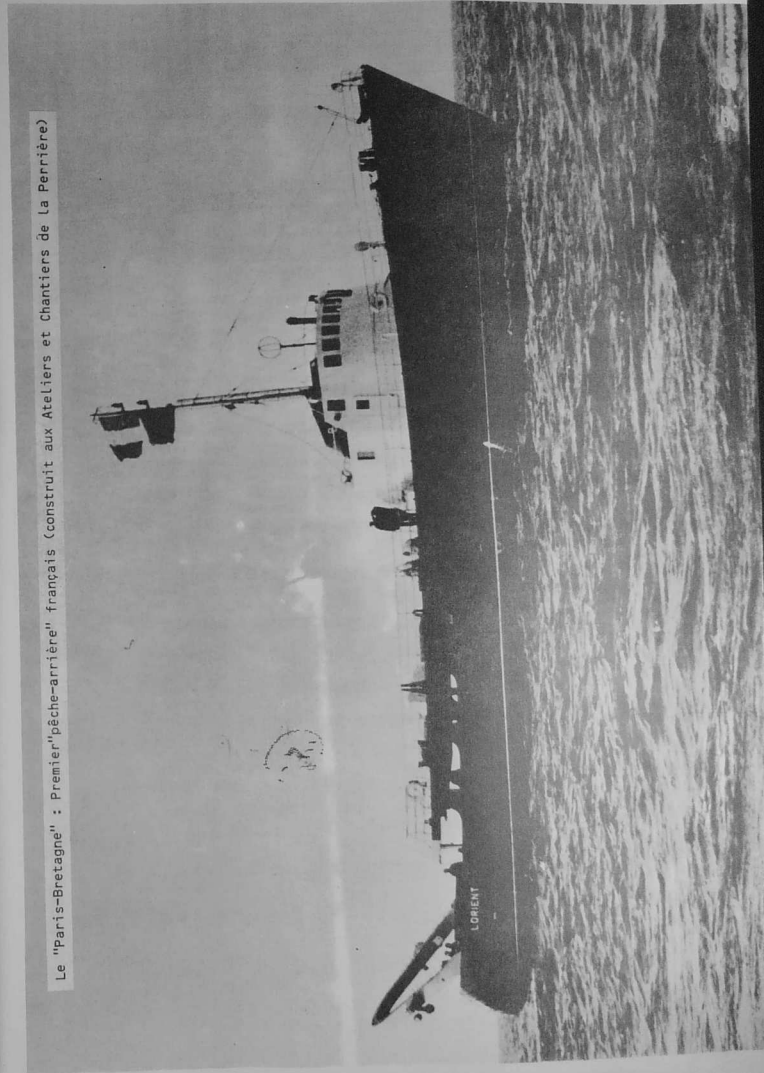
● Sur le plan humain

- Allègement du travail par la mécanisation
- Travail à l'abri : le travail le plus long, conditionnement du poisson, réparation du chalut, s'exécute sous le pont couvert,
- Diminution considérable des risques d'accidents.

● Sur le plan de la rentabilité

- Rapidité de manoeuvre accrue (surtout par gros temps),
- Bateaux "pêchant" du fait de l'écartement des funes à leur point de départ et de l'utilisation à plein de la puissance de traction,
- Préservation de la qualité du poisson qui ne reçoit pas d'eau et ne risque pas d'être emporté dans la course,
- Possibilité de "mettre en pêche" par gros temps.

(*) Extrait d'un article de Roger COUGOT dans "FRANCE-PECHE"
N° 75 (Juillet-Août 1963).



Le "Paris-Bretagne" : Premier "pêche-arrière" français (construit aux Ateliers et Chantiers de La Perrière)

LA COOPERATION MARITIME AU SERVICE DE LA PECHE ARTISANALE
EN MORBIHAN

- Elle s'intéresse tout d'abord à deux secteurs, directement sensibles :
 - *Le crédit* : La "Caisse Régionale" d'Auray commence à fonctionner dès le 6 Mars 1910 ; mais l'ensemble du *Crédit Maritime Mutuel* est organisé dans le cadre de la Loi du 4 Décembre 1913 qui sera "actualisée" en 1976).
 - *L'avitaillement* : En Mai 1916, la première "coop" naît à Port-Louis. Le mouvement s'étendra très rapidement à d'autres ports de la région : Quiberon - Etel - Belle-Ile - Gâvres...

- Il faudra attendre une cinquantaine d'années pour que la coopération maritime morbihannaise connaisse une nouvelle expansion décisive. En effet, ce sont tous les aspects de la "filiale pêche", cette fois-ci, qui sont concernés :
 - *transformation et mareyage* : 1967 (UNICOMA) et 1976 (SCOMA)
 - *groupements de gestion* : 1967 (GPAL et GPE)
 - *armement à la pêche* : 1968 (PECOSUB) et 1976 (ACAMOR)
 - *Développement de la pêche artisanale* : 1969 (ASSIDEPA) (Plan de Relance de la Construction Navale)
 - *Développement des Organismes de* : 1969 (UNICOMA) et 1976 (ARDECOM)
Crédit Maritime Mutuel
 - *Coopérative d'Avitaillement Lorient-Etel (à Lorient)* : 1973
 - *Organisation de Producteurs* : 1975 (PROMA)
 - *Société d'Assurance Mutuelle Maritime* : 1976 (SAMMAR)
 - *Association de prévoyance maritime* : 1983 (APMAR)

Au début de 1987, la "Coopération Maritime Morbihannaise" regroupait bateaux artisans.

La profession du mareyeur : son histoire et son rôle

par André de COUDEKERQUE-LAMBRECHT,
Secrétaire général du Syndicat des Mareyeurs de Dieppe



La profession de Mareyeur remonte à St Louis, qui en 1254, réglementa le commerce des « chasse-marée » et des poissonniers.

Nous sommes loin d'être des factieux, mais nous sommes obligés de reconnaître que les rois de France ont traité le mareyage avec beaucoup plus d'égards que la IV^e République.

En effet, en 1353, le roi Jean II accordait aux « chasse-marée » des « Lettres de Protection » leur donnant la permission de choisir un Procureur pour les représenter en justice.

En 1361, par « Lettre-Patente » le roi ordonne au Préfet de Paris de faire le nécessaire pour rétablir le commerce de marée dans son ancienne prospérité. Le Prévoist réunit alors une Assemblée composée de marchands et de voituriers, qui désignent douze d'entre eux, parmi lesquels il choisit deux mareyeurs normands et deux picards dénommés « Elus de la Mer », et à qui sont adjoints deux avocats, dont un Procureur de la Cour nommé « Procureur Général de la Marchandise du Poisson de Mer ».

Je me suis demandé si le fameux décret du 20 février 1947 ne s'était pas inspiré des Lettres Patentes du 13 novembre 1361. Mais, s'il en est ainsi, il a été gravement déformé au désavantage des mareyeurs. Car le pouvoir des « Elus de la Mer » de 1361 était considérable. C'est eux en effet qui étudièrent les règlements nouveaux et les soumettaient au Parlement ou au Roi. C'était beaucoup plus juste car les questions économiques doivent être étudiées d'abord par les professionnels.

Les « Elus de la Mer » commencèrent par améliorer l'état des routes et obtinrent la permission d'exiger des habitants des pays traversés par leur voiture, que ceux-ci entretiennent les chaussées à leurs frais.

Les « Chasse-Marée » entraient à Paris par St-Denis et St-Ouen. Les rues ne devaient pas être encombrées sur leur passage. Ils n'avaient pas le droit de s'arrêter et il était défendu d'aller au-devant d'eux pour acheter du poisson. Toute leur marchandise devait être vendue à la Criée, sur le Parquet de la Marée.

C'est ce que nous vous demandons, monsieur le Secrétaire

général. Rendez nous la liberté, rétablissez la criée et tout rentrera dans l'ordre. Ce sera la suppression du marché fantaisiste. Il y aura du poisson pour toutes les bourses, et les mareyeurs sauront envoyer leur poisson là où il sera le bienvenu. On ne verra plus de villes refuser des tonnes de poisson, qui sont perdues pour tout le monde. On ne verra plus les mareyeurs perdre plusieurs millions de marchandise aux Halles de Paris, comme cela s'est passé le 14 juillet dernier. On ne verra plus des tonnes de poisson saisies parce qu'il n'y a personne pour les acheter, tandis que de nombreuses Villes de France n'ont pas le droit d'en recevoir. Car il en sera malheureusement ainsi tant que les Mareyeurs ne seront pas libres d'exercer leur métier.

Seuls, les mareyeurs sont capables d'acheter le poisson à sa valeur, et de l'expédier là où il sera le mieux utilisé. En effet, le métier de mareyeur ne consiste pas seulement à mettre l'importer quel poisson dans une caisse, à clouer une étiquette sur cette caisse, et à l'expédier. Non, le métier de mareyeur est un métier fort compliqué, qui s'apprend et qui s'améliore avec l'expérience. Lorsque le poisson est acheté, il s'agit de le travailler, de le trier, de le vider, de l'écaler, ou de l'écorcher, de l'emballer de façons différentes suivant sa destination, de le glacer et de l'expédier.

De plus, comme en temps normal les espèces de poisson, débarquées ne suffisent pas toujours à l'assortiment exigé par le poissonnier détaillant, il faut commander soit dans les autres ports, soit à l'étranger, les sortes qui manquent, pour les réexpédier en complément des apports locaux.

Enfin, les mareyeurs ne sont pas de simples intermédiaires. Ce sont de plus en plus des transformateurs, qui auront à congeler le poisson et à le présenter sous forme de filets. Ils sont les auxiliaires indispensables des pêcheurs et des armateurs, car ce sont eux qui trouvent tant en France qu'à l'étranger les débouchés nécessaires à l'écoulement de toute la pêche.

Voilà pourquoi nous demandons à ce que le métier de mareyeur soit défini et garanti par le vote du Statut du Mareyeur, qui débarrassera la profession de tous les parasites qui l'encombrent actuellement.

Nous demandons même le contrôle des ateliers de marée par l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, afin d'être garantis par une marque d'origine.

Nous vous faisons confiance, Monsieur le Secrétaire général pour mener à bien nos revendications et pour rétablir la pêche française avec le concours des mareyeurs.

EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE MAREE AU PORT DE PÊCHE DE LORIENT

1927	.....	29	1958	.....	85
1931	.....	54	1973	.....	83
1939	.....	60	1980	.....	83
1950	.....	80	1987	.....	67
1954	.....	91			

LE CENTRE DE SECURITE A LA PECHE DE LORIENT

● La sécurité des marins et des navires est à l'ordre du jour depuis très longtemps : (ordonnances de COLBERT de 1681).

Les "quartiers maritimes" ont, bien entendu, servi de cadre juridique et administratif naturel à l'accomplissement de cette mission capitale.

● Ultrieurement, pour des raisons évidentes d'efficacité, la sécurité en mer a donné lieu à la création de "Centres" spécialisés, moins nombreux que les quartiers, mais répartis harmonieusement sur le littoral français.

● Celui de Lorient existe, en tant que structure autonome, depuis 1971 :

- Zone couverte : département du Morbihan correspondant aux quartiers de Lorient, Auray et Vannes.

- Missions : Sécurité des personnels en mer, Contrôle des navires, des matériels destinés aux navires et des cargaisons, Délivrance de titres nationaux et internationaux, Enquêtes techniques, Répression des infractions (ex : pollution),

- Effectifs : 1 administrateur des Affaires Maritimes (Chef de Centre)
3 inspecteurs
1 contrôleur chef
16 contrôleurs (à mi-temps)

● Le Centre de Sécurité a un rôle préventif :

Il travaille en liaison avec les autres composantes de la "Sécurité maritime" que sont :

Le C.R.O.S.S.A. * (rôle curatif)

Le Bureau Véritas (attribution de côte et de franc bord)

Le laboratoire spécialisé de l'I.U.T. (voir fiche)

* C.R.O.S.S.A. : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Atlantique.

LE "POINT PECHE" EN 1972

o La production débarquée

Tonnage : 62.914 Tonnes
Valeur : 147.369.085 Francs
(532.000.000 Francs 1986)

o Principales espèces :

Lieu Noir - Merlu/Merluchon - Merlan - Eglefin (Anon) - Cabillaud - Julienne.

o Production de glace : 68.000 Tonnes

o Les navires

224 chalutiers jaugeant globalement 30.304 Tonnes

dont :

- chalutiers "industriels" (250 à 500 TJB) : 39 (17474 TJB)
- "pinasses" ételloises (140 à 250 TJB) : 39 (5380 TJB)

soit : 75 % du tonnage brut.

o Les hommes

2.410 marins.

=====

RACHAT PAR L'ETAT DE LA CONCESSION DU PORT DE PECHE DE LORIENT
ET GESTION CONFIEE A LA CCI DU MORBIHAN LE 1er janvier 1973

Le Port de pêche de Lorient-Keroman, construit et financé presque intégralement par l'Etat, a été concédé en 1927 à une société privée constituée pour la circonstance sous le nom de Société du Port de Pêche de Lorient.

• Des charges exceptionnelles

Cette situation singulière en France avec des ports de pêche gérés par des collectivités locales ou des établissements publics que sont les Chambres de Commerce et d'Industrie, allait se révéler extrêmement coûteuse pour les usagers et l'économie locale. De 1927 à 1968 on a estimé à 2 milliards d'anciens francs la perte subie par le port de Lorient par rapport au régime général des ports concédés aux Chambres de Commerce et d'Industrie, les bénéficiaires en étant l'Etat et le Concessionnaire. Uniquement en ce qui concerne l'Etat, les redevances versées par le Port avaient amorti 6 à 7 fois les sommes investies par lui. Pour la seule année 1969, année ayant précédé la décision de rachat par l'Etat, le régime du Port de Pêche a coûté aux usagers une somme dépassant 80 millions d'anciens francs.

Cette situation entravait le développement du Port de Lorient à qui son fondateur avait pourtant assigné un grand avenir. Les investissements n'étaient pas réalisés à la hauteur des immenses besoins suscités par la renaissance de la flotte. En outre, le statut du port, en interposant entre l'Etat, propriétaire des installations et les usagers, une Société extérieure et lointaine (siège social et administration générale à Paris), écartant les usagers de la gestion de leur Port, provoquait depuis des années un climat d'irritation endémique et un sentiment de frustration.

C'est pourquoi la Chambre de Commerce et les Professionnels du Port avaient depuis longtemps posé le problème de la modification du statut de la concession, statut désuet, coûteux et inadapté, afin de revenir au droit commun en restituant aux usagers la libre disposition d'un outil portuaire qui devait rester à leur service, dans un objectif commun de promotion optimum du Port.

• Un long cheminement

La décision prise par le Premier Ministre et le Ministère de l'Equipement de procéder au rachat de la concession du Port de Pêche de Lorient et d'en confier la gestion à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan a été l'aboutissement d'un long cheminement.

En 1941, Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan en exercice à l'époque, M. GUIHOT, écrivait à M. Le Secrétaire d'Etat aux Communications qu'il était souhaitable que "la gestion d'un établissement de cette nature fût confiée à une collectivité, telle que la Chambre de Commerce, qui associerait les différentes catégories d'Usagers à l'exploitation du port, ne s'inspirerait d'autre intérêt que celui de la communauté et pourrait consacrer à des extensions ou à des aménagements portuaires ou à des réductions de tarifs, des bénéfices somptuaires qui ne servent actuellement qu'à grossir des fortunes particulières".

En 1962, La Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan présidée par Henri DUCASSOU, soulevait à nouveau les inconvénients du statut du Port de Pêche de Lorient et par une délibération du 23 janvier 1963, posait à nouveau le problème du rachat.

Ce n'est qu'en 1967, à la suite d'un nouveau conflit aigu survenu entre les usagers et la Société concessionnaire, que fut mis à l'étude un nouveau Cahier des charges qui devait laisser aux usagers l'option entre le rachat de la concession et une modification du statut de la Société concessionnaire.

• 1969, un tournant

Après une longue élaboration, ce projet fut soumis, le 2 mai 1969, à l'avis de la Commission Consultative du Port qui regroupait outre les élus locaux et les fonctionnaires intéressés, tous les représentants des usagers du Port : armateurs, mareyeurs, équipages et patrons pêcheurs, industriels et commerçants des activités connexes de la pêche, ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan. L'avenant du cahier des charges, entre autres dispositions, prévoyait le maintien de la Société concessionnaire privée.

Parallèlement, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan avait été saisie par une lettre de janvier 1969 émanant de la direction des Ports Maritimes responsable au niveau de l'Administration centrale du Port de Lorient, d'une demande de proposition de gestion du Port par la Chambre de Commerce et d'Industrie dans l'éventualité du rachat de la concession par l'Etat, rachat expressément prévu par le cahier des charges primitif et possible depuis 1942. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan par lettre du 8 mars 1969 adressée à la direction des Ports Maritimes avait précisé les conditions et les moyens par lesquels elle assurerait la gestion du Port. Ces propositions avaient été, en leur temps, communiquées aux organisations d'usagers.

Le problème ainsi posé, les représentants des professionnels du port, tous ceux donc pour qui les modalités de gestion du Port s'avéraient vitales, ont alors considéré que le nouveau cahier des charges (qui leur était proposé et qui maintenait le concessionnaire actuel) ne répondait pas à leurs préoccupations de disposer d'un service au moindre coût, dans un climat de promotion et de véritable coopération. Ils ont donc en conséquence refusé, même après amendement, le projet qui leur était soumis.

./.

Mai 1969 était le grand tournant pour la concession car les professionnels avaient manifesté clairement et fermement leur intention de voir l'Etat procéder au rachat de la concession du Port de Pêche de Lorient, souhaitant ainsi en voir la gestion confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie, c'est-à-dire en fait à eux-mêmes par le canal d'un établissement public représentant des usagers et de l'intérêt général. Le 24 juin 1969, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne - c'est-à-dire toutes les C.C.I. bretonnes - demandaient le rachat et la gestion par la C.C.I. du Morbihan. En juillet 1969, un groupe de travail interministériel prenait acte de la position exprimée par les usagers et recommandait le rachat de la concession.

En 1970, le rachat était décidé par les Pouvoirs Publics (lettre du 11 mars du Premier Ministre, lettre du 7 avril du Ministre de l'Equipement et du Logement). Compte-tenu des deux années de préavis (1971 et 1972), la concession était confiée le 1er janvier 1973 à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan.

POURQUOI LE RACHAT ET CETTE NOUVELLE CONCESSION ?

→ Le Port de Lorient, une exception au régime de droit commun

Tous les grands ports de pêche étaient concédés à des Chambres de Commerce et d'Industrie, établissements publics au service de l'intérêt général. Seul, celui de Lorient était concédé à une société privée.

→ Le Port de Lorient, une administration de Paris

C'était le seul port administré à partir d'un siège social parisien. Il fallait Lorientiser ce grand équipement collectif lorientais.

→ D'importants détournements de ressources

On a estimé à 2 milliards de centimes de 1927 à 1968, l'hémorragie des ressources par rapport à une gestion de type CCI, au profit :

- de l'Etat (qui s'était remboursé par des redevances spéciales 7 fois les sommes qu'il avait investies)
- du concessionnaire (évasion financière due au siège social de Paris, aux frais généraux, aux impôts, aux bénéfices, à l'absence de subventions...).

→ Pas d'investissements à long terme par le concessionnaire privé

Une société privée parisienne ne pouvait que gérer pour l'immédiat et ne se souciait pas suffisamment des investissements lourds, dont les quais, nécessaires du fait du renouvellement de la flotte de pêche.

→ Pas de participation des usagers à la gestion réelle

L'ancien gestionnaire, société privée, n'associait pas les usagers aux décisions, alors qu'un port, outil collectif exige des consultations permanentes. Le principal avantage d'une gestion par une CCI réside dans la responsabilité effective donnée aux professionnels pour décider des investissements, des taxes à appliquer pour amortir ces investissements, des orientations à long terme.

→ Un souhait par les usagers de rachat et d'un nouveau concessionnaire

Lassés des détournements de ressources, d'une absence d'investissements lourds, d'augmentations de taxes décidées unilatéralement, les usagers réclamaient avec plus de force entre 1967 et 1969, l'obtention "d'un prix de revient minimum, conséquence rationnelle de la notion de service public". Ils expriment le souhait d'un rachat et d'une concession confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan.

Henri DUCASSOU

- Né le 9 septembre 1920 à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)
- Mort le 8 septembre 1983 au Mans (Sarthe)

. Sorti major de la promotion 1943 de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics de Paris.

. Président-Directeur-Général de la Société Anonyme "Construction Henri Ducassou et Cie" (CHDC), Henri DUCASSOU a employé plus de 2.000 salariés avant la transformation de l'entreprise en "Société Armoricaïne Ducassou et Cie" (SADC).

Parmi de nombreux engagements publics, Henri DUCASSOU a assumé les responsabilités suivantes :

- Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan (1960-76)
A beaucoup œuvré pour le rachat du port de pêche de Lorient et la gestion confiée à la CCI du Morbihan.

Une phrase parmi d'autre d'Henri DUCASSOU :

"Si nous faisons sauter les verrous, ce n'est pas par plaisir ; croyez-moi, c'est fatigant. C'est pour libérer l'initiative".

- Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne (1968-1972 / 1974-1976).

- Vice-Président du Comité Economique et Social de Bretagne.

- Membre du Conseil Economique et Social (en 1974).

- Vice-Président de l'Assemblée Permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie (A.P.C.C.I.).

Distinctions :

- Chevalier dans l'Ordre de l'Economie Nationale, 28 février 1963
- Chevalier dans l'Ordre du Mérite Maritime, 30 avril 1965
- Chevalier (1966) puis Officier dans l'Ordre National du Mérite (Janvier 76)
- Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur (1er janvier 1970).

7

CHANGEMENT DE CAP

(1973 - 1982)

REPERES

Changement de Cap (1973 - 1982)

• La Chambre de Commerce et Le Port de Pêche

1973 :- (1er Janvier) : LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MORBIHAN OBTIENT LA CONCESSION DU PORT DE PECHE DE LORIENT ET DU FRIGORIFIQUE.

- (Mars) : Trois innovations : Vente en salle, déchargement le Vendredi et pompage du premier "hydrolysat".

- Mise en service de la criée n° 5 (sur l'ancien môle à charbon).

1974 :- (Mars) : installation des nouveaux portiques.

- (Octobre) : La capacité du slipway est portée à 1 300 tonnes. (avec un 7e garage)

- (8 Décembre) : Un nouveau remorqueur pour Le Port de Pêche : "Le KEROMAN".

1978 :- (Avril) : Premiers essais informatisation de la "criée".

- Construction de la nouvelle gare routière.

1980 :- Nouvelle machine à laver les caisses (débit : 1.500 unités/heure).

1981 : Essais de la "pompe à poisson".

• Le nouveau Droit Maritime International

1974 :- (Juillet - Août) : A Caracas s'ouvre la deuxième - la plus importante - Conférence Internationale qui va engager le nouveau processus de contrôle des richesses maritimes par l'Etat Riverain, jusqu'à 200 milles des côtes.

1977 :- (1er Janvier) : La C.E.E. crée une zone de pêche communautaire de 200 milles nautiques.

• Commercialisation et Promotion Régionalisée des Produits de la Mer

1974 : Création d'un Logo, d'une marque "Breiz Pesked" et d'un slogan "le poisson, c'est naturellement breton".

1981 : Constitution d'une Société, PROPECHE-BRETAGNE, qui, en 1986, se transformera en Association et regroupera l'ensemble de l'inter-profession Sud-Bretagne ... et bientôt bretonne.

● Aides à la restructuration de la pêche lorientaise

1975 : - Le combustible

- Les marchés : création du F.I.O.M.

- Les entreprises d'armement

1977/78 - Apparition de la construction "polyester" (pêche artisanale)

1978 : - "Etats Généraux" de la pêche lorientaise.

1981 : (28 Janvier) : plan d'aide au maintien des flottes.

● L'Europe Bleue

1973 : (1er Janvier) : adhésion du DANEMARK, du ROYAUME-UNI et de L'IRLANDE.

1981 : (1er Janvier) : adhésion de la GRECE.

● Coordination des stratégies commerciales

1975 : création de trois "entités" chargées, à leur niveau, d'assurer une meilleure organisation des marchés :

PROMA : Organisation de Producteurs de la Pêche Artisanale du (12 Juin) Morbihan et de la Loire-Atlantique.

ANOP : Association Nationale des Organisations de Producteurs (16 Mai) qui s'occupe des espèces non "couvertes" par la C.E.E.

(septembre) Etalement des apports et prix moyens "hebdomadaires".

FIOM : Fonds d'intervention et d'Organisation des Marchés. (1er Janvier 1976)

1977 : Redéploiement de la flotille des gros chalutiers pour l'organisation des ventes ponctuelles à l'extérieur de Lorient : Allemagne, Royaume-Uni, Danemark, Boulogne...

1979 : - Lancement d'une expérience de base avancée dans l'Ouest-Ecosse.

- Création d'un premier "fonds de garantie" pour améliorer les conditions de règlement des achats.

1981 : - Création de l'Association Européenne des Organisations de Production (A.E.O.P.).

● Renforcement des moyens de la recherche scientifique

a) Au niveau national

1974 : (Novembre) Inauguration du Centre Océanologique de Bretagne (C.O.B.)

b) à Lorient

1975 : Construction d'un premier local.

1978 : Extension des activités.

1979 : Démarrage de l'exploitation du bassin d'essais d'engins de pêche.

● La pollution maritime (suite... et fin, nous l'espérons)

1976 : OLYMPIC BRAVERY et BOEHLEN

1978 : AMOCO CADIZ

1980 : TANIO

● La transformation du poisson

1977 : Début de la production du *Lieu noir* - et autres produits fumés - "Charles BOURGAIN".

● La sécurité à la pêche

1980 : Création d'un laboratoire spécialisé à l'I.U.T. de Lorient. (transféré plus tard au Centre de Génie Industriel à Guidel).

KEROMAN, COMME TOUS LES AUTRES PORTS DE PECHE, EST A LA VEILLE D'UNE VERITABLE "MUTATION HALIEUTIQUE". La SUREXPLOITATION SAUVAGE, INDIVIDUALISTE ET PROGRESSIVE DES STOCKS DOIT FAIRE PLACE A UNE "GESTION CONCERTEE DES STOCKS", PILOTEE DEPUIS BRUXELLES.

LE TRANSPORT DE LA "MARÉE"

• Le transport de la "marée" nécessite une organisation capable de répondre à trois exigences : RAPIDITE - REGULARITE - UTILISATION RATIONNELLE DU FROID.

• L'évolution s'est faite en trois étapes :

- 1 - Les "Chasse-marée" qui, selon la destination, sont, comme on l'a déjà vu, des bateaux ou des charrettes et, parfois, la combinaison de ces deux modes de transport.
- 2 - A partir du 21 Septembre 1862, Lorient est reliée au réseau de Chemin de Fer. Très rapidement sont organisés des "trains de marée", surtout après l'implantation d'une criée à l'avant port (1889) et de la desserte ferroviaire contiguë (1906). L'essor du chalutage à vapeur et l'accroissement des quantités débarquées qui en découlent ne feront qu'accélérer le phénomène.

En revanche, sans un transport ferroviaire, les Ports de Pêche de Lorient (avant Port et Kéroman) n'auraient pas connu un tel développement. Ce sont les heures d'ouverture des marchés déjà nationaux qui conditionnent le départ des trains depuis les ports.

- Avant la guerre 1914-18, un premier train dessert la Normandie, la Beauce, la Région Parisienne, l'Est et le Nord de la Suisse.

- Par la suite, la Compagnie du Paris-Orléans (Le P.O.) organise le "ramassage" dans les Ports de Bretagne-Sud, de Douarnenez à Vannes, ce qui permet de compenser l'irrégularité des débarquements.

• Le premier part de Lorient à 15H00 pour atteindre PARIS à 3H00 le lendemain. Il dessert aussi les régions du Nord de la France jusqu'au début du siècle.

• Le deuxième convoi est formé vers 17H00, transite par Nantes, à destination soit du Sud-Ouest soit du Midi en correspondance avec le P.L.M.

Jusqu'en 1939, le train joue un rôle prédominant puisque l'on admet que la quasi totalité de la "marée" Lorientaise utilise ses services. (moyenne 1927-1938 : 95 %). En outre, 3/5ème de la marchandise est embarquée dans des wagons isothermes.

- 3 - Après la seconde guerre mondiale, le transport par camion prend de plus en plus d'importance. Le renversement de tendance se situe au début des années "60", avec la transition que représentent les remorques rall-route isothermes (1958).

En effet, le pourcentage de tonnage de produits de la mer débarqués à Lorient et transportés par fer décroît sensiblement :

1947	: 88 %
1959	: 57 %
1975	: 22 %
1986	: 0,5 %

Il s'agit d'estimations faites à partir des données de la SNCF et des Compagnies de Transport Routier.

Le type même de l'activité du Port de Pêche de Kéroman - produits périssables, fractionnement des colis, diversités des destinations - ne peut s'adapter aux contraintes techniques d'organisation d'un outil de transport "marchandises" aussi complexe que le train, fait surtout pour les pondéreux et les longues distances.

Les ruptures de charges - et de la chaîne du froid - ne sont pas recommandées.

Parallèlement, on constate une amélioration très sensible de la qualité et de la puissance du matériel routier mais aussi de l'ensemble du réseau qu'il utilise.

La "charge utile" par unité camion et passée de 8/9 tonnes à 24 tonnes entre 1955 et 1987, tandis que la proportion des autoroutes et des "quatre voies" augmente sensiblement. Cette dernière tendance devrait s'accroître dans l'avenir.

Si au début du Chemin de Fer, en 1862, il fallait environ 12 heures pour rejoindre Lorient à Paris, 6 heures suffisent, aujourd'hui, pour effectuer le même parcours par camion.

LA CRISE DE 1975, LES VENTES A L'EXTERIEUR DE LORIENT ET LES "BASES AVANCEES"

- La crise qui frappe les pêches lorientaises au début de l'année 1975 a pour causes essentielles :
 - l'accroissement du prix du combustible,
 - des limitations d'accès aux zones de pêche,
 - une certaine dépression du marché international : entre Mars 1974 et Juillet 1975, le prix de la "plaque cabillaud standard" baisse de 50 % (7 F à 3,50 F).
- La situation est d'autant plus grave que Lorient, s'est engagée, depuis quelques années, dans un programme de construction de grands chalutiers "pêche arrière" avec rampe, de 46 m à 59 m de longueur hors tout.

<u>Année de livraison</u>	<u>Nombre d'unités</u>	
1972	5	} Soit, au total : <u>26 navires</u>
1973	10	
1974	3	
1975	6	
1976	1	
1977	1	

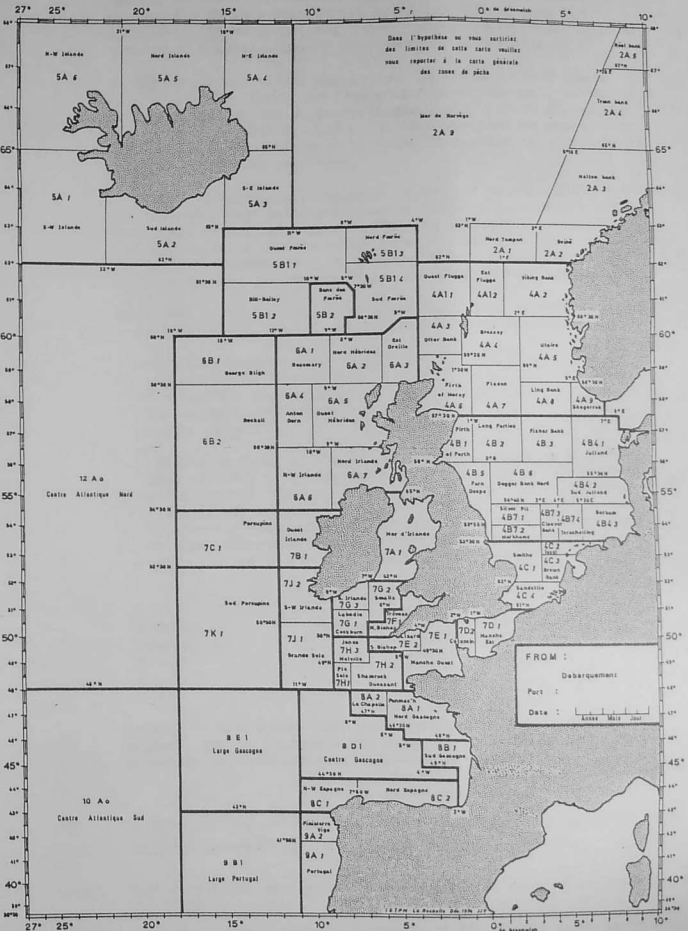
Ce "changement de cap" va influencer très sensiblement - et durablement - l'avenir du Port de Pêche de Kéroman.

- Les armateurs de ces navires souhaitent participer à l'effort de redressement. A partir de 1975, ils imaginent d'envoyer ponctuellement leurs navires débarquer leur pêche dans les ports "étrangers" à Lorient. Bien que commencées en 1975, c'est surtout à partir de 1977 que le mouvement prendra une certaine ampleur. En 12 ans - de 1975 à 1986 -, au cours de 389 voyages, les grands chalutiers lorientais débarquent environ 57.000 tonnes de lieu noir, lingue bleue, cabillaud et églefin en Allemagne, Angleterre, Danemark mais aussi à Boulogne ... et Douarnenez.
- Parallèlement, un armement lorientais envisage de faire décharger ses chalutiers dans un port du Ouest-Ecosse. Les expériences ont lieu en 1979. Une grande différence avec le cas précédent : la quasi-totalité des captures stockées glacées, en conteneurs, sont transportées par camion vers Lorient pour y être vendues. Les gains portent essentiellement sur le temps de pêche et l'économie de combustible.

LA III^e CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

- Le 17 Avril 1967, Monsieur Arrid PARDO, Ambassadeur de Malte à l'O.N.U. préconise que l'on déclare "patrimoine commun de l'humanité", les fonds marins situés au delà des limites de juridictions nationales. Il demande d'en confier la gestion à un organisme international et qu'un traité sanctionne l'ensemble de cette "nécessaire évolution".
 - A l'initiative des U.S.A., le 16 Novembre 1973, la 28^{ème} Assemblée Générale de l'O.N.U. décide de convoquer une "Conférence" ayant pour mandat "...d'adopter une convention traitant de toutes les questions relatives au droit de la Mer"... Il s'agit de définir un nouveau régime international pour les "eaux territoriales", l'exploration des fonds marins et la circulation dans les détroits internationaux.
- Un aspect immédiat et très sensible pour les pêcheurs : projet d'extension à 200 milles du contrôle de l'Etat riverain sur les ressources marines.
- Après une première session de mise en train, à New-York, en Décembre 1973, c'est à CARACAS (Vénézuéla) que la "Conférence" prend son véritable départ. (20 Juin - 29 Août 1974). On y fixe les grandes orientations générales.
 - Du 7 au 10 Décembre 1982, les représentants de 144 pays se réunissent à MONTEGO BAY (Jamaïque) pour la douzième et dernière session. Le 10 Décembre - sur la base d'un texte adopté le 30 Avril précédent - 119 pays signent la convention. Parmi les pays ayant refusé de signer : les U.S.A., le Royaume-Uni, la R.F.A., l'Italie et le Japon. Un des motifs du refus : disposition de la convention prévoyant un transfert des technologies de pointe vers les Pays en voie de développement.

MARINE MARCHANDE FICHE DE PECHE INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PECHEES MARITIMES



RELANCE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE A LORIENT

Détruit en 1940, lors de bombardements de la ville de Lorient, Le laboratoire ne sera reconstruit qu'en ... 1975. Encore faut-il préciser qu'il ne s'agit que d'une "cabane" préfabriquée de 25 m2, comprenant 4 bureaux pour 2 chercheurs et 2 techniciens.

Durant Les trente années qui suivent la fin de la 2ème guerre mondiale, l'activité scientifique se limitera au contrôle sanitaire dans les conserveries du Sud-Bretagne, puis, à titre bénévole et à la demande de la S.P.P.L (*), de la production débarquée sous la criée du Port de pêche de Lorient. Ce service est alors abrité dans des bureaux du port même.

En 1978, L'antenne Lorientaise de ce qui est devenu l'I.S.T.P.M (**), non seulement peut enfin disposer de locaux plus modernes (500 m2) mais aussi se voit adjoindre un "bassin d'essais de chaluts", le seul qui existe à l'heure actuelle en France (avec celui de Boulogne). Cet outil remarquable est la co-propriété de l'Institut (bâtiment) et de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan (bassin).

Entre 1982 et 1987, L'effectif passe de 12 à 40 personnes, réparties entre 5 "équipes", sous la responsabilité d'un Directeur de station :

- "Ressources halieutiques" : 22
- " Ingénierie des Pêches" : 5
- "Valorisation des Produits" : 2
- "Statistiques des Pêches" : 6 (***)
- "Service Général" : 4

Dès 1983, à la création d'IFREMER (****) qui regroupe l'ISTPM et le CNEO (*****), il est question d'un programme d'extension du "Labo" de Lorient. Mais ce n'est qu'en 1987 que ce grand projet sera réalisé. Il a nécessité un effort financier important du nouvel Institut mais aussi des collectivités territoriales (Région de Bretagne, Département du Morbihan, Ville de Lorient). En effet, que l'on juge par les quelques données suivantes :

	avant → (l'extension)	→ après
Superficie	500 m2	1.000 m2
Laboratoires	5	8
Bureaux	7	17
Bibliothèque	1	1
Salles informatique	0	2

A ceci, il faut ajouter une modernisation du "bassin d'essais de chaluts" dont la surface utile passe de 300 à 500 m2. Ce supplément de moyens comprend notamment : une salle audio-visuel, une salle informatique (fourniture des plans de chaluts par ordinateur).

- (*) Société du Port de Pêche de Lorient, concessionnaire de 1927 à 1972.
- (**) Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes
- (***) dont 5 relevant de l'autorité administrative du quartier des Affaires Maritimes de Lorient.
- (****) Institut Français pour la Recherche et l'Exploitation de la Mer.
- (*****) Centre National pour l'exploitation des Océans

Source : IFREMER Lorient

PROPECHE - BRETAGNE, à l'avant garde
de la promotion des produits de la mer

- En 1970, les professionnels des pêches maritimes bretonnes se sont engagés dans un processus visant à "dépoüssiérer" les techniques de promotion des produits de la mer.

Le temps de la RECLAME est révolu

- Les promoteurs de cette nouvelle ouverture ont réalisé depuis lors un certain nombre d'opérations particulièrement originales qui ont fini par séduire les plus sceptiques. Les résultats sont là :

- La création d'une "image de marque" symbolisée par :

- Un Logo
- Une Marque : BREIZ PESKED
- Un Slogan : le poisson c'est naturellement breton.

- mais surtout la confiance de toute l'interprofession "pêches maritimes bretonnes", réunie en une association loi 1901 : (Producteurs, Mareyeurs, Transformateurs, Poissonniers, C.C.I.)(*)
Chaque année, des budgets très importants sont - et seront - disponibles pour financer des programmes promotionnels portant, à la fois, sur les espèces jugées sensibles *par les professionnels eux-mêmes* et sur la valorisation de la Bretagne, en tant que première région de pêche de France et l'une des plus importantes en Europe.

(*) Morbihan, Quimper ... et bientôt Brest.



LA SECURITE A LA PECHE MARITIME

A - LA PECHE : UNE ACTIVITE A HAUT RISQUE

- Ce qui frappe le chercheur abordant les problèmes de sécurité du travail dans la pêche maritime, c'est que celle-ci n'a jusqu'à présent fait l'objet que de très peu de travaux de recherche dans le domaine de la prévention des accidents du travail. Certes, les 150 000 personnes environ qui aujourd'hui travaillent dans le secteur de la pêche maritime représentent une faible part de l'ensemble des travailleurs de la Communauté Economique Européenne; pourtant il n'en reste pas moins vrai que les conditions dans lesquelles elles exercent leurs activités sont infiniment plus défavorables que dans pratiquement toutes les autres professions, et que, par conséquence de cette situation, les accidents du travail revêtent dans cette branche d'activité une grande importance. En France, par exemple, en 1981 encore, un marin sur huit a été victime d'un accident par an, contre un sur quatorze au régime général de la Sécurité Sociale.

B - LA PECHE : UNE ACTIVITE AUX RYTHMES DE VIE ET DE TRAVAIL PARTICULIERS

- C'est une activité dont l'une des originalités réside dans la rupture complète avec les situations de travail, telles qu'on peut les observer à terre :
 - Les rythmes de travail, caractéristiques d'une économie de chasse, sont en effet totalement différents, se traduisant :
 - * Par le caractère séquentiel du travail des marins qui sur toute la durée de la marée, vivent au rythme des traits successifs,
 - * Par le caractère bref et aléatoire des périodes de repos régies par la succession des traits et dépendant tant de l'importance des captures que des avaries toujours possibles sur le train de pêche.
 - Les interactions milieu de travail-milieu de vie sont également différentes du fait de l'isolement relatif de l'équipage durant des périodes plus ou moins longues.

C - LE LABORATOIRE DE RECHERCHE "SECURITE ET CONDITIONS DE TRAVAIL

A LA PECHE MARITIME"

Le laboratoire de Recherche "Sécurité et conditions de travail à la pêche maritime" est un laboratoire de recherche universitaire, dépendant de l'Institut Universitaire de Technologie de LORIENT (Université de Bretagne Occidentale) et implanté au Centre de Génie Industriel (GUIDEL), structure associant l'Université à diverses collectivités territoriales, au travers d'une Association type loi 1901.

Le laboratoire consacre son activité à une approche pluridisciplinaire de la Sécurité et des conditions de travail à la pêche maritime. Les principaux axes de recherche développés portent sur :

- L'analyse des accidents du travail à la pêche maritime (analyse épidémiologique et analyse clinique),
- L'organisation du travail et conditions de travail à la pêche maritime,
- L'étude du bruit, des vibrations, de l'éclairage à bord des navires de pêche,
- La charge physique de travail du marin-pêcheur,
- L'intégration de la sécurité et des conditions de travail dès la conception des navires.

Source :

Patrick DORVAL

Professeur d'Université, Directeur du Laboratoire de Recherche "Sécurité et Conditions de travail à la pêche Maritime".

LE "POINT PECHE" en 1982

● La production débarquée

Tonnage : 65.036 tonnes

Valeur : 467.940.938 francs
(594.284.000 francs 1986)

Principales espèces : Lieu noir - cabillaud - Merlan - Merlu/Merluchon - Chien - Julienne.

● Production de glace : 60.067 tonnes

● Les navires { 189 chalutiers jaugeant globalement 25 179 tonneaux (TJB)
dont : chalutiers "industriels" : 31 (15 918 TJB)
250 TJB et +
pinasses ételloises : 40 (6 481 TJB)
140 à 250 TJB

● Les hommes 1 800 marins

1983 - 1987 ...

8

L' EUROPE BLEUE

1983 - 1987 ...

REPERES

L'EUROPE BLEUE (1983 | 1987)

● Le rôle croissant de la C.E.E.

1983 :- (Janvier) : Nouvelle Politique Commune des Pêches (accès aux zones de pêche et clef de répartition des quotas entre les Etats Membres).
- (20 Décembre) : premier règlement sur les quotas n° 3264/83.

1986 : (1er Janvier) : adhésion de l'Espagne et du Portugal.

1987 : (1er Janvier) : Nouvelle Politique des Structures. Après avoir accepté d'aider la construction des navires de plus de 33 m pp, la C.E.E. classe l'arrondissement de Lorient comme "zone sensible". Cette décision doit permettre aux investisseurs de la région concernée d'avoir accès à des taux de subventions plus avantageux.

● La relance des pêches lorientaises

1983 :- (14 Janvier) : "15 mesures pour Lorient".

- (Juin) : plan pluriannuel d'investissement (national).

- Création de l'AREDIPEB (Association Régionale pour le Développement des Industries de la Pêche Maritime Bretonne). Objectif : coordonner les aides des collectivités régionales et départementales.

- Relance de la transformation en Sud Bretagne : création de TRANSFOMER

1986 : Création d'IDIMAR (Institut pour le Développement des Industries Maritimes) (National).

● Restructuration du secteur "poissonnier"

1985 :- Création de l'OPAM (Organisation des Premiers Acheteurs du Morbihan) qui reprend en main la vente au "pan coupé" (pêche artisanale).

1986 :- Inauguration de la "Maison du Poissonnier".

● Amélioration des infrastructures et de l'équipement

1983 : (Novembre) : inauguration de la dernière tranche de la "desserte", permettant de relier directement la zone portuaire à l'axe Brest - Nantes sur lequel se branche Lorient-Rennes.

1986 : Mise en service d'une nouvelle unité de production de glace (50t/jour)

1987 : Inauguration de "Self-services" pour la pêche artisanale : combustible - eau - glace.

• Emergence à Lorient, d'une véritable technopole halieutique

1983 :- Création d'IFREMER, (Institut Français pour l'Exploitation de la Mer), résultant de la "fusion" du CNEXO et de l'ISTPM.

1986 :- Création d'un stage de "poissonniers traiteurs".

- Implantation d'INNOMER (Institut pour l'Innovation et la Valorisation des Produits de la Mer), sur un "site" où se trouvent regroupés tous les autres "pôles" de formation/information, de recherche et de développement : ENCPM - AQUAMOR - CENTRE FRANCOIS TOULLEC - IFREMER - ITDPM - BASSIN D'ESSAIS D'ENGINS DE PECHE.

1987 :- Extension de "l'antenne" IFREMER de Lorient.

• La sécurité en mer

1980 :- Création à l'I.U.T. de Lorient d'un laboratoire sur la sécurité à la pêche.

1984 :- (15-18 Mai) : Organisation, par la C.E.E., et grâce à l'I.U.T. de Lorient, d'un colloque européen sur la "Sécurité Intégrée et préventive des accidents du travail dans la pêche maritime".

1987 : Création de l'Institut Technique et de Développement des Produits de la Mer.

• La vocation internationale de Lorient

1985 : (Septembre) : participation à la World Fishing de VIGO (Espagne)

1986 : (Novembre) : organisation, sous l'égide de l'Institut Français de la Mer, d'un colloque sur "Le Tiers-Monde et la mer, dans une perspective de développement mutuel"...

• Le temps de la réflexion

1987 : - (17 Juillet) : 60ème anniversaire de l'inauguration du Port de Pêche de Lorient-Kéroman.

- (11 Septembre) : Kéroman ... 2027.

C'EST UNE EVIDENCE QUE DE RAPPELER QU'UN PORT DE PECHE NE VIT QUE PAR LES NAVIRES QU'IL ACCUEILLE. PLUS IL EST IMPORTANT ET PLUS NOMBREUX DOIVENT ETRE SES "CLIENTS". OR LE COUT DE LA CONSTRUCTION NAVALE "PECHE" A SUBIT, DEPUIS DIX ANS, DES AUGMENTATIONS CONSIDERABLES ... SINON PROHIBITIVES. VOILA LE VERITABLE DEFI DE KEROMAN pour ... 2027.

LE PORT DE PECHE DE LORIENT-KEROMAN

1927 - 1987

• PRODUCTION DEBARQUEE

Tonnage : 2.536.000 Tonnes

Valeur : 21.788.000.000 Francs
(actualisée 1986)

Prix moyen : 8 F 59 / Kg
(actualisé 1986)

• TONNAGE DE GLACE PRODUITE

3.138.000 Tonnes

L'EUROPE BLEUE

- L'expression, inventée par Henri DUCASSOU, ancien Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan, recouvre un "cadre de vie" qui va s'imposer, chaque jour un peu plus, aux professionnels des pêches lorientaises : marchés, gestion du "patrimoine" halieutique, financement des investissements - navals et "terriens" - harmonisation sociale ...
- A l'instar de la construction européenne proprement dite, celle de "l'Europe bleue" ne s'est pas faite sans péripétie. Nous en résumons, ci-après, les principales étapes :
 - Octobre 1970 : premiers règlements de base sur les marchés et les structures (Organisations de Producteurs).
 - 1er Janvier 1973 : adhésion du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni qui se joignent aux six "pères fondateurs" de la C.E.E. (*).
 - 1er Janvier 1977 : création d'une zone de pêche exclusive (200 milles).
 - 1er Janvier 1981 : adhésion de la Grèce.
 - 25 Janvier 1983 : mise en place de la POLITIQUE COMMUNE DES PECHES, (fixation de la clef de répartition des quotas entre les Etats Membres).
 - 20 Décembre 1983 : premier règlement sur les quotas (n° 3624/83).
 - 1er Janvier 1986 : adhésion de l'Espagne et du Portugal.
 - 1er Janvier 1987 : Nouvelle politique des Structures : aide aux navires de plus de 33 mètres et classement de l'arrondissement de Lorient en "zone sensible" (**).
- Une prochaine étape : 1992 et le "marché unique européen".

(*) Allemagne Fédérale, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas.

(**) permettant d'obtenir une aide majorée à la construction de bateaux de pêche.

TRANSFOMER et le renouveau de l'Industrie de la transformation à LORIENT

- Génèse : Créée en Juin 1983 sous forme d'association type "loi 1901", "TRANSFOMER" regroupe une dizaine de sociétés, implantées en Sud Bretagne pour la quasi-totalité d'entre-elles.

- Un objectif général :

Représenter les intérêts collectifs des ses adhérents vis-à-vis des partenaires habituels de la vie professionnelle.

C'est dans cet esprit qu'à été constitué, à partir de novembre 1983, un Fonds de caution spécifique, qui leur a permis d'obtenir environ 15 jours supplémentaires pour les espèces dites industrielles (*) et un mois de plus pour toutes les autres espèces.

- TRANSFOMER à Lorient :

Les cinq unités de transformation locale ont acheté en 1986, à Kéroman, 21 000 tonnes de poisson pour une valeur de 150 660 000 Francs, soit respectivement 30% et 23% du tonnage et de la valeur globale débarqués dans ce port pendant la même période.

S'agissant des espèces "industrielles" (lieu noir, cabillaud, lingue bleue, lingue franche,...), ces pourcentages sont encore plus importants : environ 40%.

LES TRANSFORMATEURS LORIENTAIS JOUENT DONC UN RÔLE ESSENTIEL

Les projets en cours vont encore renforcer cette position et l'on pourra bientôt compter sur une capacité annuelle totale de "traitement", de l'ordre de 60 000 Tonnes.

(*) lieu noir, lingue bleue, lingue franche, cabillaud.

LORIENT-Kéroman - technopole du poisson - prépare l'avenir

- 1987 : Le Port de Pêche de Lorient-Kéroman dispose, entre l'anse de Kérolay et la rue François Toullec, d'un certain nombre d'organismes, spécialisés dans la recherche (fondamentale et appliquée), la formation, le développement et l'information.

Ce regroupement n'est pas seulement géographique. Il traduit également une volonté, de la part des intéressés, de mieux coordonner leurs politiques, tout en préservant l'indépendance de chaque "unité".

Un objectif commun : VALORISER, afin de permettre aux professionnels d'affronter, avec succès, les mutations que vont s'imposer à l'ensemble du secteur des pêches dans les toutes premières années.

Des "outils" (dans l'ordre chronologique d'implantation)

- 1963 : Le Centre François TOULLEC : formation des officiers "pêche" :
Un grand projet pour 1988 : le simulateur de pêche et de navigation.
- 1975-78 : L'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (devenu IFREMER) : recherche fondamentale et appliquée - statistiques - valorisation des produits.
- 1979 : Bassin d'essais d'engins de pêche, géré par IFREMER en co-propriété avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan : Ingénierie des pêches.
- 1986 :
 - L'Ecole Nationale de Commercialisation des Produits de la Mer (ENCPM) : formation des futurs cadres du négoce des produits de la mer. Nombre d'élèves depuis 1969 : 500.
 - L'Institut de Valorisation et d'Innovation des Produits de la Mer (INNOMER) :
 - . aide à la recherche et à la mise au point de produits nouveaux, d'emballages, de valorisation de sous-produits,
 - . création d'une structure d'information et d'une banque de données pour les professionnels de la "filière pêche",
 - . renforcement et diversification des formations existantes (recyclage),
 - . participation à la promotion commerciale et à la valorisation des produits.
 - AQUAMOR :
 - . travaille pour les créations d'emplois et d'entreprises sur le littoral
 - . favorise la production d'espèces aquacoles
 - . met à profit les aptitudes géographiques et techniques du Morbihan.
- 1987 : L'Institut Technique et de Développement des Produits de la Mer (I.T.D.P.M.)

Il s'agit là d'un organisme à vocation régionale ayant pour objectif d'améliorer la compétitivité des entreprises par une meilleure valorisation de la matière première et une réduction des coûts. Dans cette perspective, il devra aussi encourager les créations - ou extension - d'entreprises de transformation.

Fort de ces atouts, "Kéroman" a donc vocation pour devenir la technopole du poisson du grand ouest.

CHIFFRES CLES

LES INFRASTRUCTURES

- Le Grand bassin :
Dragué à la côte - 4 m
Quais : 550 m
- Môle extérieur :
Dragué à la côte - 10 m
Quais : 445 m
- Le Bassin Long :
Dragué à la côte : 3 m
Quais : 780 m
- Le "Pan coupé"
Dragué à la côte : - 3 m
Quais : 48 m

LES SUPERSTRUCTURES

- Criées :
10.360 m²
Capacité d'accueil :
jusqu'à 1000 T de poisson/jour
- Magasins de marée :
(65) - 10.700 m²
- Complexe frigorifique :
 - GLACE :
"Barres" - "broyé" - "écailles"
production totale : 450T/J
stock : 1350 T
Performances de livraison : (*)
P.I. : 60T/H - P.S.I. : 30T/H
P.A. : 10T/H
 - SURGELATION - CONGELATION :
200 T/J
Stockage : 50.000 m³
- Slipway (basculant pivotant) :
Accepte simultanément 6 navires
caractéristiques maximales :
 - 1300 T
 - Longueur HT : 60 m
 - Largeur : 11,50 m
- Bassin d'essais d'engins de pêche :
L : 24,5 m x I : 7,5 m x H : 3,3 m
(exploité par l'IFRIMER)

EQUIPEMENTS & MATERIELS DIVERS

- Débarquement du poisson :
15 chaînes de débarquement avec
treuils et tapis roulant
5 portiques de débarquement (PI)*
1 pompe à poisson
30 chariots élévateurs
20 bennes pour la manutention et
le transport de la glace
1 grue automotrice de 10 T
40 000 caisses à poisson d'une
capacité unitaire de 75 litres (50Kg)
400 bacs de déchargement en plastique
1 machine automatique pour le lavage
des caisses (1.500 caisses par
heure).
- Assistance aux navires :
 - Remorquage :
1 remorqueur de 1740 CV -
20T de traction
 - Combustible :
capacité de livraison : 320m³/J
(3 chalands + 1 "self-service")
pour la pêche artisanale
- Evacuation du poisson :
 - Route : capacité de transport
local : 560 T/J
Accès à la voie express : 5mn
Surface de parking : 9000 m²
 - Rail : accès direct au réseau
ferré national
 - Avion : 3 vols aller-retour
sur Paris par jour.

(*)P.I. : Pêche Industrielle
P.S.I. : Pêche semi-industrielle
P.A. : Pêche artisanale

LES INVESTISSEMENTS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MORBIHAN
AU PORT DE PECHE DE LORIENT - KEROMAN : 1973 - 1986

ANNEE	INVESTISSEMENTS (en francs constants 1986)
1973	20 284 427
1974	52 137 887
1975	17 787 770
1976	8 677 289
1977	9 810 466
1978	5 950 427
1979	7 883 980
1980	7 055 187
1981	8 185 655
1982	10 125 193
1983	7 979 666
1984	6 556 752
1985	5 211 792
1986	16 424 000
T O T A L	184 070 491

1987 (prévisions) : 6 000 000 Francs

Source : CCIM

LE "POINT PECHE" en 1986

● La production

. Tonnage : 69.444 tonnes

. Valeur : 651.204.000 francs

. Principales espèces : Lieu noir - Elinque (Linque bleue) - Cabillaud - Merlans - Merlu/Merluchons - Juliennes.

Production de glace : 51.913 tonnes

● Les navires

. Chalutiers industriels : 22
(55 mètres)

. "Pinasses" semi-industrielles : 28
(33 mètres)

. Côtiers artisans : 150 (environ)
(12 à 26 mètres)

● Les hommes

1 500 marins

LE PROGRAMME DE MODERNISATION
DU PORT DE PECHE DE LORIENT-KEROMAN
1988 - 1990

(en milliers de francs notés mf)

①	Réfrigération des criées	19 500 mf
②	Gare routière	9 300 "
③	Rénovation des magasins de marée	15 000 "
④	Nouveaux magasins de marée	11 200 "
⑤	Mécanisation du tri	3 000 "
⑥	Salle des ventes	2 000 "
⑦	Glace (extension - modernisation)	5 000 "
⑧	Slipway	12 000 "
⑨	Moyens de déchargement pour la pêche artisanale	2 000 "
⑩	Station d'épuration	8 750 "
⑪	Equipements divers	7 500 "
⑫	Rénovation des quais	30 000 "

TOTAL .. 125 250mf

UN VRAI DEFI POUR "KEROMAN" :
Le renouvellement de ses flottes de pêche

- AGE MOYEN DES NAVIRES -

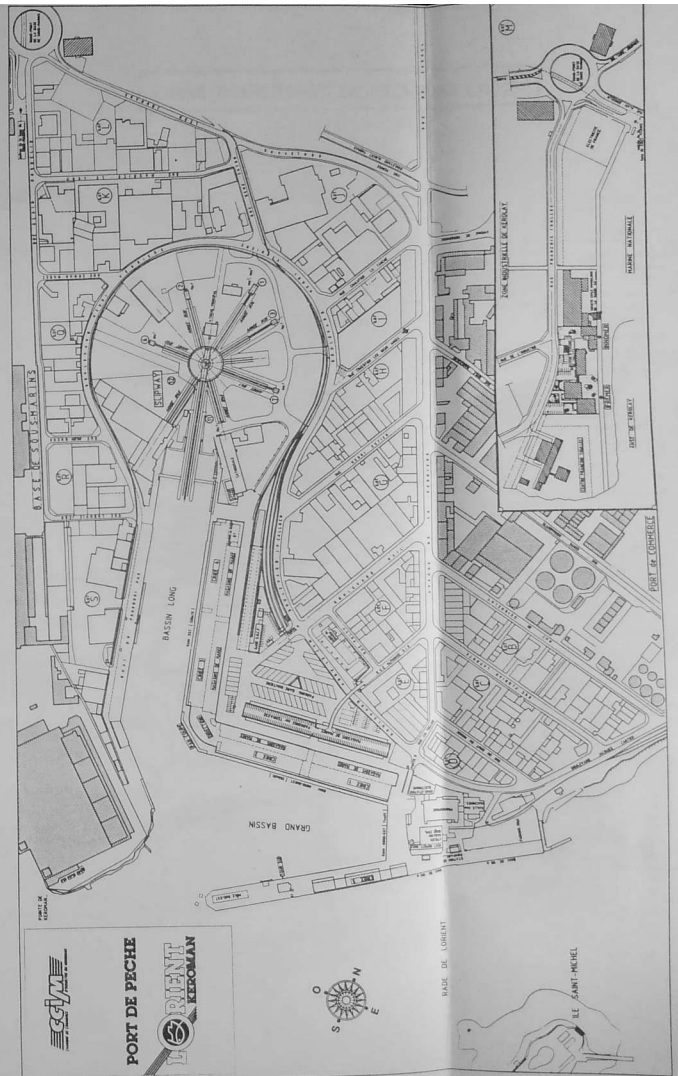
TYPE DE NAVIRES (*)	AGE MOYEN	NOMBRE au 01.01.87
Chalutiers industriels (55 m - 2000 CV)	13 ans	(22)
"Pinasses" ételloises (33 m)	"pêche arrière" (800 CV)	(20)
	"Classique" (600 CV)	(8)
<u>Pêche artisanale</u>		
"12 mètres"	9 ans	(46)
"16 mètres"	13 ans	(59)
"20 mètres"	12 ans	(21)
"26 mètres"	5 ans	(3)

- COUT MOYEN (estimatif) DE REMPLACEMENT PAR UNITE NEUVE -
(en millions de francs notés MF)

TYPE DE NAVIRES	COUT MOYEN
Chalutier "industriel"	60 MF
"Pinasse" ételloise	18 MF
<u>Pêche artisanale (**)</u>	
"12 mètres"	2 MF
"16 mètres"	
- Acier	3,7 MF
- Polyester	3,6 MF
- Bois	3,6 MF
"20 mètres"	
- Acier	5,15 MF
- Polyester	6,0 MF
"26 mètres"	7,3 MF

(*) Longueur moyenne de la catégorie

(**) prix de référence plafonnés pour 1987 (navires innovants).



PRINCIPAUX PORTS DE PECHE DE LA CEE

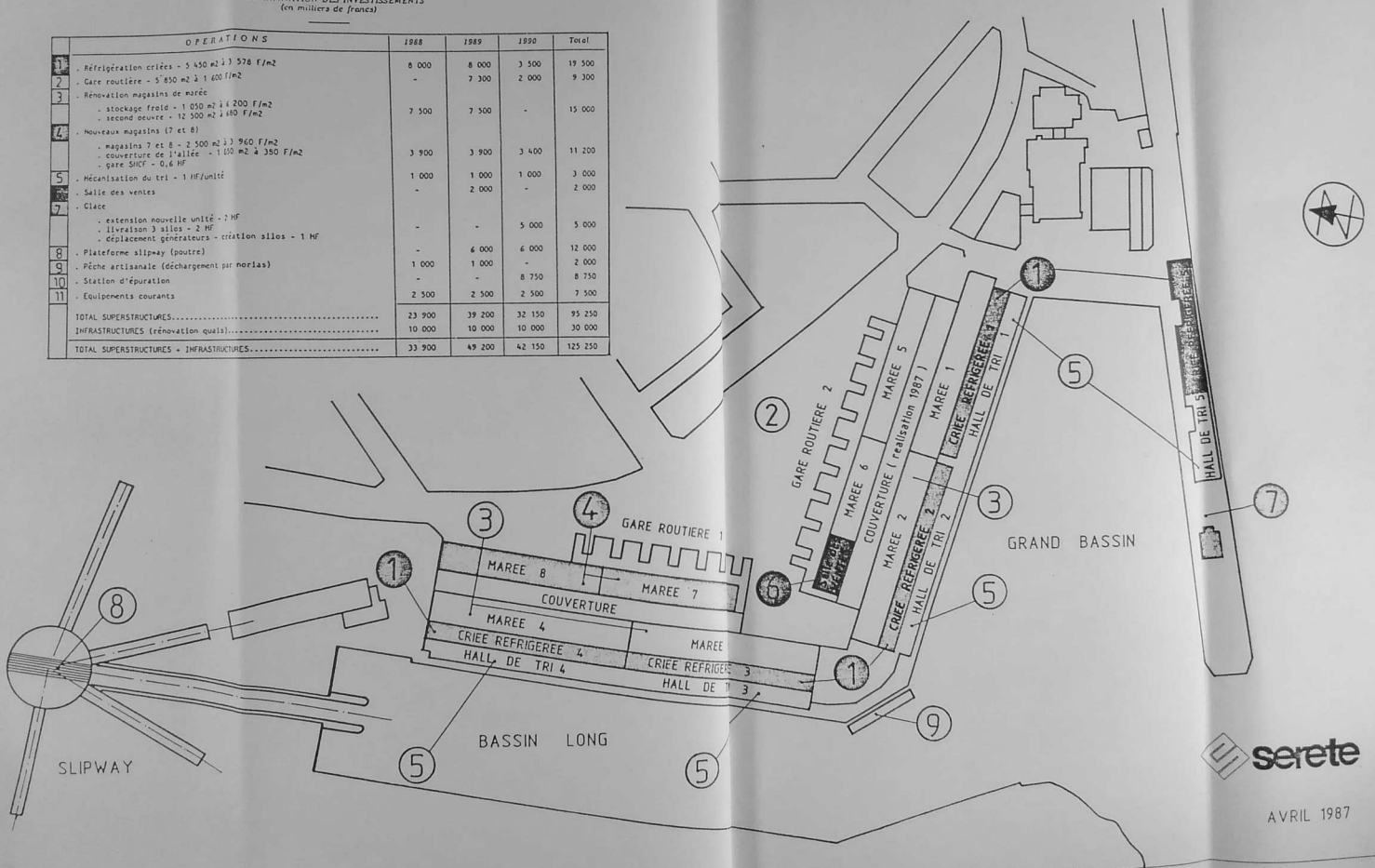


PORT DE PECHE DE LORIENT-KEROMAN

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS
(en milliers de francs)

OPERATIONS	1988	1989	1990	Total
1. Réfrigération criées - 5 450 m ² à 3 578 F/m ²	8 000	8 000	3 500	19 500
2. Gare routière - 5 850 m ² à 1 600 F/m ²	-	7 300	2 000	9 300
3. Rénovation magasins de mûres - stockage froid - 1 050 m ² à 1 200 F/m ² - second oeuvre - 12 500 m ² à 1 160 F/m ²	7 500	7 500	-	15 000
4. Nouveaux magasins (7 et 8) - magasins 7 et 8 - 2 500 m ² à 3 960 F/m ² - couverture de l'allée - 1 010 m ² à 380 F/m ² - gare SHCF - 0,6 MF	3 900	3 900	3 400	11 200
5. Mécanisation du tri - 1 MF/unité - Salle des ventes	1 000	1 000	1 000	3 000
6. Cîace - extension nouvelle unité - 2 MF - livraison 3 silos - 2 MF - déplacement générateurs - création silos - 1 MF	-	-	5 000	5 000
8. Plateforme slipway (poutre)	-	4 000	4 000	12 000
9. Pêche artisanale (déchargement par morlacs) - Station d'épuration	1 000	1 000	-	2 000
10. Equipements courants	-	-	8 750	8 750
11. Equipements courants	2 500	2 500	2 500	7 500
TOTAL SUPERSTRUCTURES.....	23 900	39 200	32 150	95 250
INFRASTRUCTURES (rénovation quais).....	10 000	10 000	10 000	30 000
TOTAL SUPERSTRUCTURES + INFRASTRUCTURES.....	33 900	49 200	42 150	125 250

PORT DE PECHE DE LORIENT
KEROMAN



AVRIL 1987



LE MOT DE LA FIN ?

CHER VISITEUR,

- CETTE EXPOSITION A PU VOIR LE JOUR GRÂCE AUX CONCOURS PARTICULIÈREMENT ACTIFS DES ORGANISMES OFFICIELS, DE LA PRESSE SPECIALISÉE, DE L'ENSEMBLE DES PROFESSIONNELS DES PÊCHES LORIENTAISES ET DE NOMBREUX AUTRES BÉNÉVOLES,

- QU'ILS EN SOIENT TOUS REMERCIÉS -

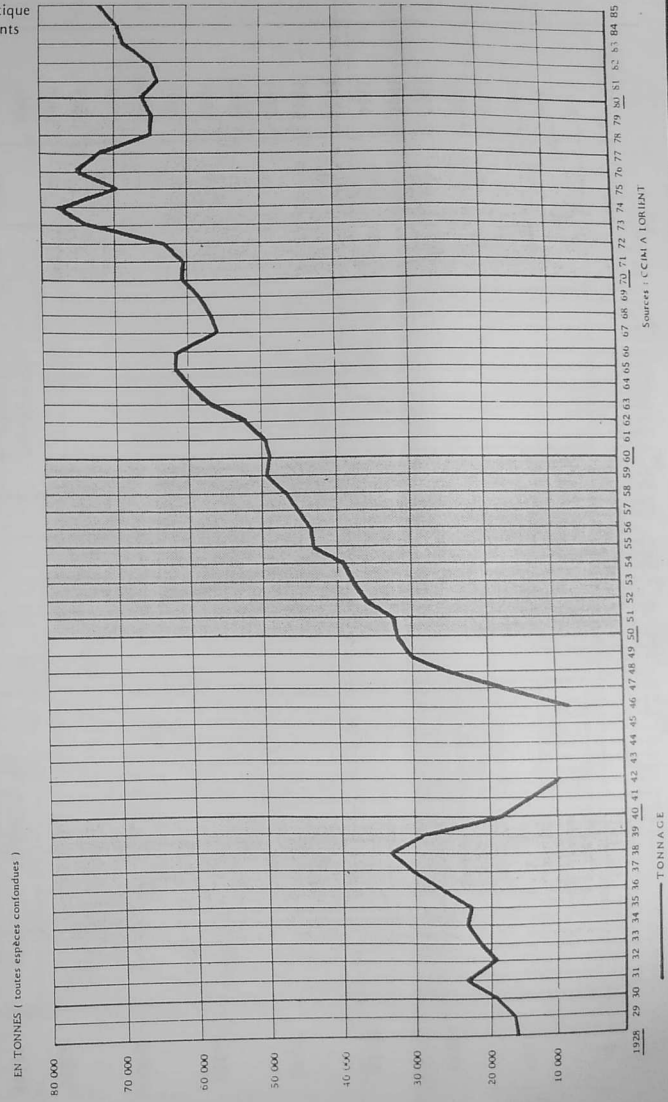
- MAIS NOUS VOULONS ALLER PLUS LOIN ET TRANSFORMER CE PREMIER "ESSAI" EN MANIFESTATION PERMANENTE, ENRICHIE DE NOUVELLES TROUVAILLES. "KEROMAN" EST UN PATRIMOINE ÉCONOMIQUE MARITIME QUI DOIT CONTINUER À VIVRE.
- SI CET OBJECTIF CORRESPOND À VOTRE ATTENTE, ALORS CETTE "EXPO" DEVIENT AUSSI VOTRE AFFAIRE. UNE "BOÎTE À IDÉES" EST D'AILLEURS LÀ POUR RECUEILLIR VOS SUGGESTIONS.

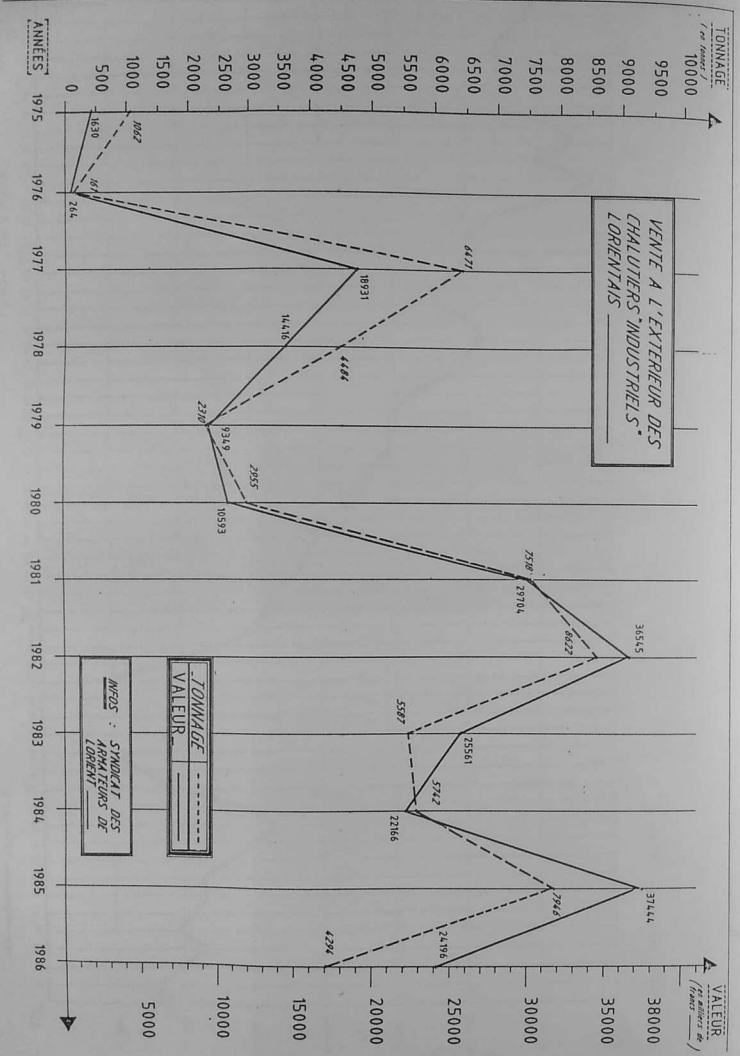
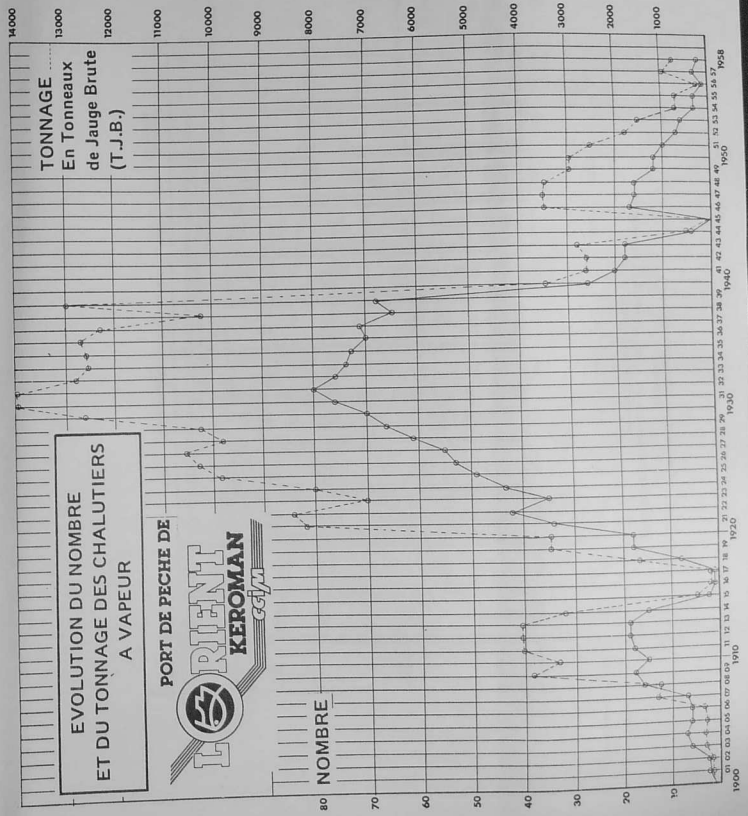
MERCI D'ÊTRE VENU ... ET DE PARTICIPER.

GRAPHIQUES

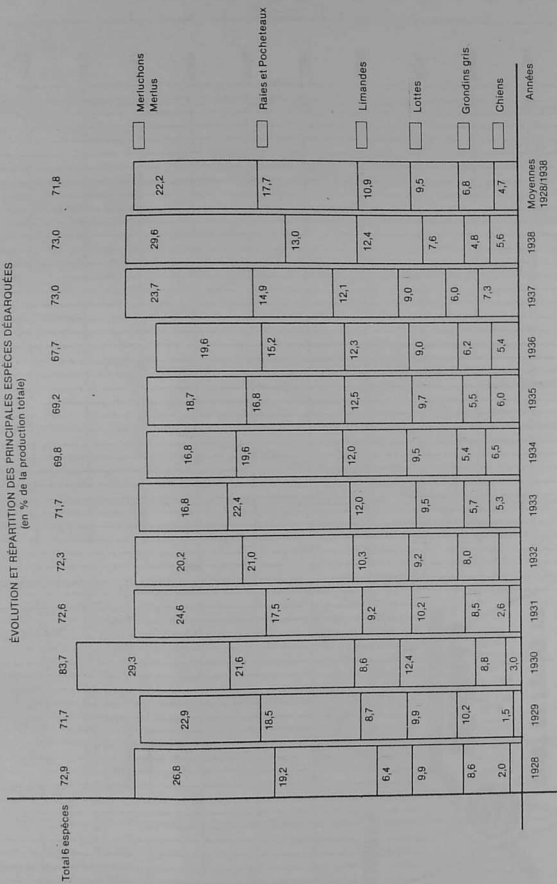
Evolution statistique
des débarquements

EVOLUTION DU TRAFIC DU PORT DE PECHE DE LORIENT DE 1928 à 1985

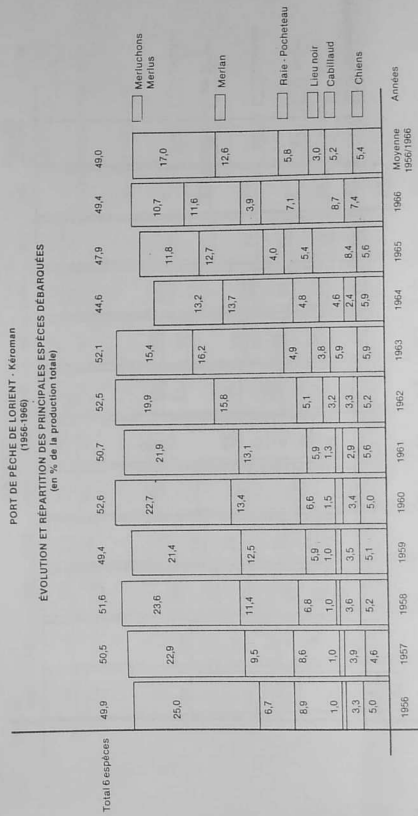




PORT DE PÊCHE DE L'ORIENT - Kéroumen
(1928-1998)
ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DES PRINCIPALES ESPÈCES DÉBARQUÉES
(en % de la production totale)



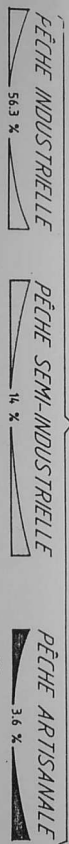
PORT DE PÊCHE DE L'ORIENT - Kéroumen
(1956-1966)
ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DES PRINCIPALES ESPÈCES DÉBARQUÉES
(en % de la production totale)



SAINT-PIERRE ET MIQUELON

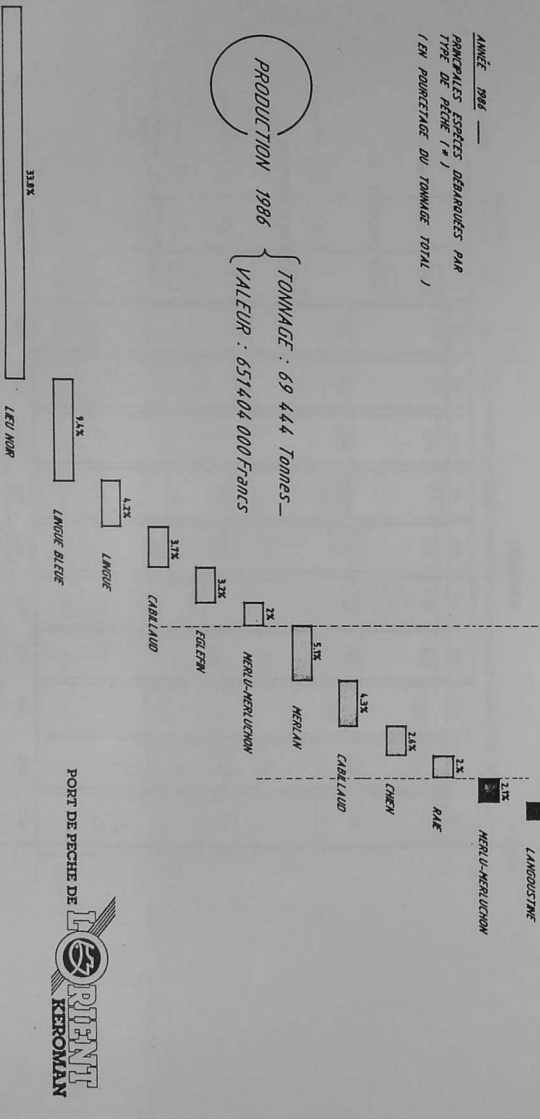


TOTAL GENERAL 73,9 %



ANNÉE 1986 —
PRINCIPALES ESPÈCES DÉBARQUÉES PAR
TYPE DE PÊCHE (*)
(EN POURCENTAGE DU TONNAGE TOTAL)

PRODUCTION 1986
TONNAGE : 89 444 TONNES —
VALEUR : 651 404 000 FRANCS



PORT DE PÊCHE DE
**LE PORT DE PÊCHE DE
Keromann**

(*) QUANTITÉS SUPPLÉMENTAIRES À 1000 TONNES
ANCS - CHANGEMENT DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MORBIHAN

SAINT-PIERRE ET MIQUELON → LORIENT
en 1920 : La "Transat" de la chaîne du froid

- Vers 1915, le Canada commence à fournir en poisson congelé les armées britannique et américaine, participant au premier conflit mondial sur les différents théâtres d'opération européens.
- Environ deux ans plus tard, la France décide de suivre cet exemple pour les espèces pêchées dans les eaux de Saint-Pierre et Miquelon. Elle conçoit un projet grandiose de "chaîne du froid transatlantique" comprenant :
 - La construction de deux FRIGORIFIQUES, l'un à Saint-Pierre et Miquelon l'autre à Lorient.
 - La transformation de deux cargos achetés en Angleterre - Le "REFRIGERANT" et la "GLACIERE" - pour le transport des produits.
- Le 15 Janvier 1920, une société d'études privée signe un contrat avec le Commissaire aux Transports Maritimes et avec la Marine Marchande. Objet : Constituer une Société pour l'exploitation de l'ensemble industriel "frigorifiques + navires" :
La Compagnie Générale de Pêche Maritime et d'Approvisionnement en poisson (CGPMAP)
- Le financement définitif de l'opération est assuré partiellement au titre de la Loi du 19 Juin 1920, dite des "200 millions". Celle-ci prévoit, en effet, ... "l'organisation de la pêche maritime, y compris L'écoulement des produits de la pêche ..."
- Un Décret du 11 Janvier 1921 approuve le Cahier des Charges réglementant les conditions d'exploitation concertée des deux établissements de Saint-Pierre et Miquelon et de Lorient. Mais des difficultés surgissent entre l'Etat et la société privée (CGPMAP). Motif : Retard dans la livraison des bâtiments par rapport à la date limite du 15 Janvier 1921.
Les véritables raisons sont à chercher ailleurs :
 - La "grande guerre" se termine bien avant l'achèvement de la construction des "frigos" (1921 - 1922).
 - Entre temps, le cheptel national se reconstitue beaucoup plus rapidement que prévu.
 - Enfin, le consommateur français reste très attaché au produit frais...
... autant de facteurs qui réduisent la demande potentielle.
- L'Etat tire les conclusions logiques de cette situation :
 - En Août 1922, les deux cargos sont mis en vente.
 - Le 5 Juin 1923, un Décret abroge celui du 11 Janvier 1921 et dissocie l'exploitation des frigorifiques. Celui de Saint-Pierre et Miquelon est concédé à la Société Franco-Canadienne de Pêches et Frigorifiques.
S'agissant de Lorient, on envisage très rapidement "d'intégrer" son unité de froid au nouvel ensemble portuaire industriel en cours de réalisation. Cette décision entraîne la définition d'un statut provisoire.

- Pour sa part, le "FRIGO" de Saint-Pierre et Miquelon va connaître une activité en dents de scie :
 - 1921 - 1927 : Echec d'une première expérience.
 - 1928 : Reprise par la Compagnie Lorientaise de Chalutage mais l'affaire s'arrête avec la crise des années "trente".
 - 1940 : La seconde guerre mondiale permet de retrouver une certaine prospérité qui disparaît une fois terminés les combats.
 - 1950 - 1972 : Reprise par une société privée, La Société de Pêche et de Congélation (S.P.E.C.), qui emploie jusqu'à 300 personnes mais "Le FRIGO" sera abandonné faute de matières premières à "traiter" en quantité suffisante.

PERFORMANCES DU FRIGO

- Congélation : 20 tonnes par jour
- Stockage froid positif : 1000 m³
- Stockage froid négatif : 14 000 m³

Les "ILES DES ONZE MILLE VIERGES"

- Histoire : Ces îles sont découvertes, le 21 Octobre 1920 par le Portugais Joao Alvarez FAGUENDEZ, ... "en l'honneur des Compagnes martyres de Ste Ursule dont c'était le fête ce jour-là"...
- Elles sont occupées par les Français en 1604.
- Politique : Territoire puis Département d'Outre-Mer (19-7-1976), Saint-Pierre et Miquelon bénéficient, depuis le 14 Juin 1985, du Statut particulier de Collectivité Territoriale de la République (Conseil Général et Comité Economique et Social).
- Chiffres-clefs :
 - Superficie : 242 Km² (8 îles ou îlots à environ 25 Kms de Terre Neuve : Saint-Pierre, Miquelon, Langlade, Ile aux marins, Ile verte, Grand Colombier, Ile aux Vainqueurs, Ile aux Pigeons).
 - Côtes : 120 kms
 - Nombres d'habitants (1982) : 6037 dont 2510 actifs
 - Activité économique (1985) sauf PNB (1982) :
 - . Produit National Brut par habitant (PNB) : 14 200 Francs
 - . Nombre de chômeurs : 356
 - . Prix à la consommation : + 3,4% (France + 4,8%)
 - . **Pêche maritime** (Production) : Production 1986 : 17 030 tonnes pour une valeur de 57,9 millions de francs(*)
 - . Activité portuaire : 829 entrées de navires
 - . Entrepôtage : 7 587 tonnes
 - . Divers : artisanat, tourisme, construction.
 - . Commerce extérieur (valeur en millions de francs)
 - Importations (M) : 358,3 MF
 - Exportations (X) : 147,4 MF
 - Taux de couverture : $\frac{X}{M} = 41\%$

(*) dont pêche artisanale : 350 tonnes pour 1,3 millions de francs.



I S B N
2 900 770 041