

Abbé JEAN KERLEVEO

Licencié en Théologie.

Docteur en Sciences Sociales et Politiques de l'Université Catholique de Lille.

Vicaire à Paimpol.

---

# PAIMPOL

## AU TEMPS D'ISLANDE

---

Préface de Monsieur EUGÈNE DUTHOIT

Doyen de la Faculté de Droit de l'Université Catholique de Lille.

Président des Semaines Sociales de France.

---

TOME I

---

CHRONIQUE SOCIALE DE FRANCE

16, Rue du Plat — LYON

---

1944

PAIMPOL

AU TEMPS D'ISLANDE

Abbé JEAN KERLEVEO

Licencié en Théologie.

Docteur en Sciences Sociales et Politiques de l'Université Catholique de Lille.

Vicaire à Paimpol.

---

# PAIMPOL

## AU TEMPS D'ISLANDE

---

Préface de Monsieur EUGÈNE DUTHOIT

Doyen de la Faculté de Droit de l'Université Catholique de Lille.

Président des Semaines Sociales de France.

---

TOME I

---

CHRONIQUE SOCIALE DE FRANCE

16, Rue du Plat — LYON

—  
1944

Il a été tiré de cet ouvrage :  
50 exemplaires hors-commerce sur beau surglacé Navarre  
numérotés de 1 à 50;  
537 exemplaires numérotés de 51 à suivre.

N° 77

A la mémoire de mon Père  
ancien pêcheur d'Islande, à bord de l'*Alexandra*  
1927.

En souvenir de ma sœur Cécile  
1909.

En souvenir de mon frère aîné, Louis,  
perdu en mer  
à bord du cargo *Outreau*  
disparu corps et biens  
en mer du Nord (24-26 novembre 1922).  
Callantsoog (Hollande).

A ma très chère Maman  
à qui la mer a dispensé tant d'angoisses.

## BIBLIOGRAPHIE

- Les Professions maritimes à la recherche du Bien commun*, par le R. P. LEBRET et René MOREUX. Editions corporatives, 1939. Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris (VI<sup>e</sup>).
- Vers la réforme de la Marine marchande*, par E. LAMORT, 1935, 2, rue Le Turc, Saint-Servan (Ille-et-Vilaine).
- Aspects maritimes de la crise mondiale*, 1937. Secrétariat social maritime de Bretagne, 36, boulevard Chateaubriand, Saint-Malo.
- Anticipations corporatives*. Desclée-de Brouwer, 1937, 76 bis et 78, rue des Saints-Pères, Paris (VII<sup>e</sup>).
- Le Renouveau corporatif dans les Professions maritimes*, 1937. Secrétariat social maritime de Bretagne, 36, boulevard Chateaubriand, Saint-Malo.
- Trois siècles d'Economie maritime française*, 1932, par P. CHARLIAT. Librairie des Sciences politiques et sociales, Marcel Rivière, 31, rue Jacob, et 1, rue Saint-Benoît, Paris.
- Paquebots, Cargos et Chalutiers*, par Marc BENOIST. De Gigord, 15, rue Cassette, Paris.
- La France et la Police de la Pêche maritime*, 1933, par Paul BERTHELOT. Editions internationales, 4 bis, rue des Ecoles, Paris.
- Notre Marine marchande*, 1933. Editions du Ministère de la Marine marchande, 3, place Fontenoy, Paris.
- Les Ports français*, 1937. Editions du *Journal de la Marine marchande*, 190, boulevard Haussmann, Paris.
- La Marine marchande en 1937*. Editions du *Journal de la Marine marchande*, 190, boulevard Haussmann, Paris.
- Le Journal de la Marine marchande*. Editions du *Journal de la Marine marchande*, 190, boulevard Haussmann, Paris.

- La Pêche maritime*. Editions du *Journal de la Marine marchande*, 190, boulevard Haussmann, Paris.
- Marine de commerce*. Revue, 43, boulevard François-I<sup>er</sup>, Le Havre.
- La Voix du Marin*, organe de la Fédération française des Syndicats professionnels des Marins. Secrétariat social maritime de Saint-Malo.
- Annuaire de la Marine marchande*. Comité central des Armateurs de France, 73, boulevard Haussmann, Paris (VIII<sup>e</sup>).
- Dieppe et Fécamp, ports de pêche*, 1929. Laborey, 40, rue Greuze, Paris.
- Le Port de pêche de Boulogne-sur-Mer*. Editions de la Compagnie des Chemins de fer du Nord.
- Fécamp grand Port de pêche*, 1929, par G. VASSE. Imprimeries réunies L. Durand et Fils, rue de l'Inondation, Fécamp.
- Fécamp grand Port de pêche et Port de commerce*, 1934, par G. VASSE.
- La Quinzaine du Poisson de Paris*, 1933. Editions du Ministère de la Marine marchande.
- L'Industrie morutière*, par H. DE PENFENTENYO. Librairie de l'Agence générale maritime et du journal *Le Yacht*, 55, rue de Châteaudun, Paris.
- Notice sur la Situation et l'Avenir économique des Iles Saint-Pierre et Miquelon*, 1900, par Louis LÉGASSE-LEMERCIER. 44, rue Vercingétorix, Paris.
- En Islande*, 1898, par P. GIQUELLO. R. Lafolye, éditeur, Vannes.
- Les Terre-Neuvas*, 1930, par P. DEMARTRES. Editions Payot, 106, boulevard Saint-Germain, Paris.
- Avec les Pêcheurs de Terre-Neuve et du Groënland*, 1935, par le R. P. YVON, aumônier des Terre-Neuvas. *Nouvelliste de Bretagne*, Rennes.
- Le Père Yves Hamon, aumônier à Terre-Neuve et en Islande*, 1930, par E. LACOSTE. Bonne Presse, 5, rue Bayard, Paris.
- Bulletins annuels des Œuvres de Mer*, 18, rue de la Trémoille, Paris.
- Histoire de Bretagne des origines à nos jours*, par E. DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR. 2<sup>e</sup> édit., 1936, Rennes, librairie J. Pihon, 5, rue Motte-Fablet. Librairie Plon, 8 rue Garancière, Paris.
- La Bretagne maritime*, 1880, par B. GIRARD. Imprimerie Ch. Thèze, 123, rue Chanzy, Rochefort-sur-Mer.
- La Bretagne maritime*, 1933. Société d'Editions géographiques et coloniales, 184, boulevard Saint-Germain, Paris.
- La Question bretonne dans son Cadre européen*, 1929, par M. DUHAMEL, 8, rue Edith-Cavell, Rennes.

- Les Côtes de Bretagne*, par Florian LE ROY. H. Deffontaines, éditeur, 1, rue Eau-de-Robec, Rouen.
- La Bretagne*, 1937, par René MUSSET. Armand Colin, 103, boulevard Saint-Michel, Paris.
- La Pêche d'Islande telle que la pratiquent les Paimpolais*, par R. DALIBARD. Imprimerie rennaise, 5, rue Bourbon, Rennes.
- Comptes rendus des Travaux de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord*. Les Presses Bretonnes, Saint-Brieuc.
- Archives de l'Inscription maritime de Paimpol.
- Archives de la Douane de Paimpol.
- Archives de la Mairie de Paimpol.
- Archives de la Paroisse de Paimpol.
- Archives de la Mutuelle d'Assurances des Armateurs de Paimpol.
- Comptabilités de Maisons d'armement.
- Enquêtes personnelles dans les ports de la Mer du Nord et de la Manche en 1935 et en 1938.
- Enquête sur la côte méridionale de Bretagne en 1939.

N.-B. — Nous avons trouvé dans les « Papiers » des Maisons d'armement de Paimpol, de la Correspondance polycopiée et des Circulaires imprimées émanant du Comité central des Armateurs de France (C. C. A. F.), 73, boulevard Haussmann, Paris.

## PRÉFACE

---

PAIMPOL AU TEMPS D'ISLANDE ! Ce titre est singulièrement évocateur. Qui n'a entendu parler, ne fût-ce que par les œuvres littéraires qu'elle a inspirées, de cette épopée que fut la pêche d'Islande, où les marins du rivage armoricain et ceux de la Flandre maritime se sont illustrés durant tant d'années avec un courage sans défaillance et une endurance sans égale ?

L'ouvrage qu'on va lire est l'œuvre d'un Paimpolais, fils d'un ancien pêcheur d'Islande, attaché par toutes les fibres de son âme à la petite patrie où il exerce le ministère sacré, qui a mis un soin minutieux et tout filial à retracer l'histoire de ce modeste port de la côte bretonne, « joyau de granit rose et d'ardoise bleutée », abrité dans une baie, se mirant dans l'eau calme de ses bassins.

A chercher, à réunir, à mettre en œuvre les documents innombrables dont il s'est servi, à les présenter en une forme attachante dont le lecteur appréciera l'élégance, M. l'abbé KERLEVEO a montré cette ténacité, cet esprit de suite, qui a distingué, à travers les siècles et spécialement au XIX<sup>e</sup>, les hommes de sa race, soit qu'ils aient armé des navires de pêche, soit qu'ils en aient constitué l'équipage et qu'ils aient affronté les périls de mer à bord de leurs frêles goélettes.

Il apparaît qu'aucune source n'a été négligée : ni les livres, ni les archives dont on lira plus loin l'inventaire, ni les statistiques, propres à satisfaire les économistes les plus exigeants, ni les témoignages oraux, ni les documents privés, les plus précieux peut-être : bilans de fin de campagne, comptes de pêche, notes et factures.

Ces sources vivantes projettent une lumière humaine sur la structure économique d'un port de pêche doté d'une longue tradition, aujourd'hui interrompue, mais qui porte encore des germes de résurrection. C'est l'histoire d'une *city-corporation*, comme écrit très justement M. l'abbé KERLEVEO, où toutes les professions se sont nouées organiquement autour de l'industrie principale, celle de la pêche.

Si une œuvre aussi informée mérite d'intéresser les historiens et les géographes, elle est précieuse aussi pour les psychologues et les moralistes qui pourront y suivre à la trace la puissance des traditions et vertus ancestrales. Qu'il soit permis de leur signaler les pages où M. l'abbé KERLEVEO a analysé ce qu'il a nommé « l'âme de l'islandais ».

Quant aux économistes, ils verront dans cet ouvrage des applications particulièrement caractéristiques du fait d'interdépendance qui relie entre elles les activités humaines. Ils pourront constater à quel point le destin d'une petite cité dépend de l'évolution de l'Économie nationale dans son ensemble, et comment, à cette évolution, tous et spécialement les pouvoirs publics doivent s'efforcer de donner une orientation humaine en vue du bien commun.

L'activité maritime de Paimpol qui s'appela d'abord Penn-Poul, c'est-à-dire « tête de l'étang », du fait de sa configuration géographique, fut bien antérieure au XIX<sup>e</sup> siècle, mais ne se dirigea pas tout d'abord vers les brumes du Nord.

L'exemple de Dunkerque et de Gravelines qui, dès 1820-1825, avaient conduit leurs navires jusqu'aux pêches d'Islande, détermina les Paimpolais, vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, à suivre les mêmes chemins. Désormais l'Islande va attirer pendant 3/4 de siècle la vie paimpolaise. Grâce à l'initiative d'un armateur hardi et entreprenant, Louis Morand, en avril 1852, la goélette *Occasion* monta vers le Nord, au lieu de faire route vers l'Ouest, comme les terre-neuvas, et aborda les rives islandaises. Les résultats furent favorables. Dès 1853, Morand arma trois navires. Mais dès la troisième campagne s'ouvrit la funèbre liste des navires perdus en Islande. L'*Occasion*, qui avait frayé la voie, fit naufrage en 1854. Ce sinistre n'arrêta l'élan ni des armateurs ni des équipages.

À la campagne de 1858, 36 navires pêcheurs quittent Paimpol pour l'Islande, M. l'abbé KERLEVEO décrit d'année en année les vicissitudes de la périlleuse industrie, relevant les pertes en hommes et en biens, les succès financiers, comme aussi les déboires des entreprises.

L'année 1895 marque l'apogée. C'est la grande année de l'histoire maritime de Paimpol, le temps où, dans le bassin et le port d'échouage, les goélettes dressent la forêt de leurs 200 mâts. C'est, ajoute notre auteur, l'année où un barde de Bretagne, Botrel,

« chante pour la première fois la rude aventure d'Islande et apporte à la cité des 80 goélettes un humble rayon de gloire ».

Hélas ! quarante ans plus tard, en 1935, va se clore l'épopée. La *Glycine*, unique survivante des goélettes, s'amarré pour la dernière fois aux bornes de granit !

Ainsi l'expérience s'est déroulée durant plus de quatre-vingts ans. C'est à en décrire tous les aspects économiques et sociaux que M. l'abbé KERLEVEO consacre la plus grande partie de son livre. À sa suite, on apprend à connaître le fonctionnement de l'entreprise d'armement ; on se familiarise avec la condition de l'équipage, dont le recrutement, les formes d'engagement, les modes de rémunération, sont décrits dans tous leurs détails ; on prend contact avec les industries et les commerces connexes qui tous convergent vers l'activité principale, l'armement et la pêche. Enfin, on prend conscience des causes de la disparition de l'activité paimpolaise vers l'Islande.

Avec le retour de la dernière goélette rentrée au port, la incorporation est comme entrée en sommeil. Mais, justement fier d'un glorieux passé, M. l'abbé KERLEVEO ne croit pas à un sommeil de mort. Il attend une résurrection. Tous ceux qui auront suivi jusqu'au bout son récit si attachant formuleront avec lui l'espoir que, dans l'œuvre de reconstitution française qui suivra la ruine présente des grands, aussi bien que des moyens et des petits ports, le destin de ceux-ci ne soit pas tenu pour négligeable. Il s'agit de leur accorder une juste place dans la hiérarchie des ports français. On éviterait par là l'extrême concentration autour des grandes cités maritimes. « En donnant aux marins du travail chez eux, dans l'horizon de leur pays et de leur maison familiale, la France garderait ses hommes de mer et sauverait sa race de marins qui fit jadis son orgueil et sa force ».

Quel Français, quel patriote, ne s'associerait pas à un tel vœu ?

EUGÈNE DUTHOIT,

*Doyen de la Faculté libre de Droit de Lille,  
Président des Semaines sociales de France.*

## AVANT-PROPOS

Comme un joyau de granit rose et d'ardoise bleutée dans l'écrin de ses verts coteaux, Paimpol semble se mirer longuement dans l'eau calme de ses bassins.

Paimpol rappelle au passant la délicate Gaud Le Mével, l'amer et sauvage Yann Gaos de Pors-Even uni dans un jour de tempête à la terrible mer d'Islande.

Romanciers et poètes ont chanté le charme qui se dégage de ce petit port de la côte bretonne septentrionale, frileusement abrité au fond de sa baie harmonieuse.

Leur imagination s'est efforcée d'envelopper d'un poétique manteau l'annuelle aventure de ces islandais géants qui, à bord de leurs frêles goélettes, hissaient les voiles à la seconde marée de février et, farouches, montaient vers l'Atlantique-Nord, le pays sans soleil où règnent la brume et la tourmente.

Si poétique fut-il (si tant est qu'il le fut), le métier d'islandais n'avait pourtant d'autre but que de procurer le pain, et ce pain d'islandais était dur à gagner.

Abstraction faite par conséquent de tous les clichés dont le terrien qui a peur de la mer cherche à voiler la réalité, ce travail tentera d'analyser la structure économique d'un modeste port de grande pêche, doté d'une longue tradition de labeur et d'audace.

Il ne s'agit pas ici cependant d'étudier une industrie unique sans connexion avec les autres activités locales, mais plutôt l'interdépendance fonctionnelle qui régnera entre les professions paimpolaises, se nouant organiquement et constituant ce complexe humain qui s'appelle la Cité, institution naissant des multiples activités des hommes unis dans un lieu géographique, soudés entre eux par la fin elle-même de leurs fonctions sociales et économiques.

Aussi nous permettons-nous de solliciter la bienveillance du lecteur pour les chiffres trop nombreux à son avis peut-être qui

révèlent rigoureusement « l'intérieur » de la Profession et de la Cité. Grâce à la confiance des anciens armateurs, des constructeurs, voiliers, forgerons, capitaines et marins, nous avons pu pénétrer dans l'intime réalité de l'économie paimpolaise et nous tenons à leur en exprimer notre profonde gratitude; bilans de fin de campagne, comptes de pêche, notes, factures, comptabilités privées, projettent une lumière humaine sur les sèches statistiques et les arides archives officielles qui ont été mises à notre disposition avec une bonne grâce dont nous sommes particulièrement reconnaissant.

Nous remercions par la même occasion les anciens islandais qui, rares désormais, ont égrené pour nous leurs souvenirs et rappelé leur enfance de mousses, leur adolescence de novices, leurs 20, 27, 30, 35 campagnes d'Islande.

C'est dans leur vocabulaire, en même temps que sur les lèvres paimpolaises au sourire nostalgique lorsqu'elles parlent de la grande époque, que nous avons recueilli ce titre de *Paimpol au temps d'Islande*, dans le dessein d'exposer la vie intense qui animait autrefois ce port morutier et d'examiner enfin comment mourut cette parcelle de terre bretonne.

Et pourtant, si intéressante que soit l'évolution de l'industrie paimpolaise, la disparition de la pêche d'Islande ne sera qu'une ruine parmi toutes celles qui, de 1914 à 1936, s'accumulèrent sur le rivage français.

Dès lors, Paimpol prend la valeur d'un poignant exemple.

## CHAPITRE PREMIER

### DU PENPOUL ARMORICAIN A LA PREMIERE GOELETTE ISLANDAISE<sup>1</sup>

La mémoire des hommes n'a point conservé pour la fierté des Paimpolais le souvenir du fondateur de leur ville; la nuit des mystérieuses origines a gardé ses secrets. De l'ancêtre lointain, au nom inconnu, qui s'appropriâ cette terre anonyme, construisit la première hutte, alluma le premier feu et de son foyer nouveau fit jaillir la première flamme chaude et vivante, nulle trace n'est restée. Après avoir entrepris l'œuvre dans laquelle il se survivrait, le Père de la Cité, ayant légué à ses fils la charge de la poursuivre, s'envelevit dans le silence de la mort<sup>2</sup>.

A défaut d'un constructeur éponyme, Paimpol tirera son nom de la configuration de son propre sol où s'enracineront les fondations puissantes et nécessaires.

Autrefois, la mer limitait la ville à l'est et pénétrait sur une grève au nord. Au sud et au sud-ouest, elle envahissait une dépression naturelle, réceptacle de plusieurs ruisseaux, et y constituait un vaste plan d'eau surnommé l'Étang<sup>3</sup>. Placé à la pointe de la presqu'île, le village primitif se trouvait donc situé à l'extrémité de l'étang

1. Notre incomplétude nous interdit toute velléité de retracer dans ce travail ce que l'on pourrait appeler avec trop de prétention l'« Histoire de Paimpol ». Cette étude, quoique fragmentaire, fut effectuée par M. Le Chapelain, ancien juge de paix à Paimpol, qui publia les résultats de ses recherches dans le journal local, en 1927. Notre but étant uniquement d'examiner la période islandaise (1852-1935), il nous a cependant paru intéressant de suivre l'accroissement de la ville, de décrire ses rapports maritimes avant cette époque, de même que nous confronterons avec le passé, le présent et l'avenir possible. On pourra ainsi comparer plus facilement les différents « temps » de la ville et du port. A proprement parler, l'histoire ne sera donc utilisée que dans la mesure où elle apportera des renseignements sur l'évolution économique et sociale de Paimpol.

2. Rappelant un arrêt de la Juridiction du Goëlo, en date du 30 juin 1785, homologué par le Parlement le 5 août suivant, le secrétaire du Corps municipal, à la séance du 13 mars 1792, avoue que la fondation de Paimpol est très incertaine. « L'Assemblée, écrit-il, mettant à part les fades plaisanteries du rédacteur sur l'ancienneté de la ville de Paimpol dont ses ancêtres ne pourraient donner l'époque... se borne à répondre au fond... » On serait tout de même curieux de connaître la teneur de ces « plaisanteries ».

3. Cf. Plans, fig. 6 et 5b. — Jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle, cet aspect des lieux ne subira aucune modification. L'étang ou marais semble avoir, dans des temps très reculés, relié la baie de Paimpol au Trieux, à la hauteur de la vasière actuelle du Ledano. Celui-ci forme en effet « une curieuse hernie » et « on est tout surpris de voir le fleuve foncer dans les porphyres et les granits de Lézandrieux et désigner la belle dépression de Ploumez-Paimpol où l'altitude ne dépasse jamais 40 mètres et descend même à 17 mètres ». Cf. *Relief et hydrographie de la baie de Saint-Michel-en-Trévé à la Rivière de la Ronce*, par M. l'abbé Douar, docteur de l'Université de Rennes (1939).

Aussi la géographie locale permet-elle d'envisager l'hypothèse d'une ancienne communication entre le Trieux et la baie de Paimpol. Lorsque, récemment, on établit les ballasts des voies ferrées qui empruntent cette coulée naturelle, on retrouva des bancs de vase et de sables contenant des coquillages.

et par conséquent s'appela fort justement Penn-Poul<sup>4</sup> (Tête de l'Étang) qui deviendra en français Paimpol.

La baie, protégée du large par les îlots de Saint-Rion et des Mats-de-Goëlo, s'épanouit entre les croupes de Guilben-Bilfot et les falaises de Pors-Even-Kerroc'h. Ainsi bien abritée, et malgré ses fonds peu profonds, elle offre une grande sécurité aux bateaux de faible tonnage. Selon toute probabilité, Paimpol fut donc à l'origine un hameau de marins armoricains : petits pêcheurs et caboteurs utilisant, pour leurs échanges le long de la côte, la voie maritime, seule route alors pratique pour le transport des marchandises.

Lors de l'occupation romaine en Armorique, Paimpol vit-il les légions de César ? Sans preuve certaine, on le prétend sur la foi de quelques pièces de monnaie retrouvées dans le canton et d'un bracelet en or, découvert à proximité de la ville<sup>5</sup>. On mit également à jour, vers 1840, en creusant un puits à l'ouest des quais, des vestiges d'anciennes fondations « ayant beaucoup de rapport avec les constructions romaines »<sup>6</sup>. Peut-être vint-il dans la région des commerçants qui édifièrent une jetée, un embarcadère, l'embryon d'un outillage portuaire ?

Sont-ce là les traces du passage de soldats et de trafiquants romains ? Ou plutôt ne faut-il pas voir dans ces témoignages la

En outre, le nom de Plounez laisse supposer que ce territoire fut séparé de la terre ferme, car Plounez se décompose en Plou Enez, c'est-à-dire le Pays-Île. (Dans les *Monuments originaux de l'histoire de saint Yves*, Prud'homme, Saint-Brieuc, 1887, note 1, p. 561, A. de La Borderie a rectifié l'orthographe de Plounez. Au lieu de Plouez Nidi, il écrit Plouez Nidi, traduisant littéralement les deux mots bretons Plou et Nez, ce dernier signifiant « nid ». Mais, on peut faire remarquer, à la décharge de l'auteur, que, comme ses collaborateurs, il ignorait la langue bretonne et ne soupçonna probablement pas que Nez fut mis pour Enez. Son étymologie, en tout cas, ne semble tenir aucun compte de l'aspect physique du pays.) — Cette appellation « Plounez » étant bretonne, il faut admettre que la mer, peut-être aux grandes marées seulement, isolait encore la région Plounez-Ploubazlanec-Paimpol, aux <sup>v</sup> et <sup>vi</sup> siècles, époque de l'arrivée des Bretons sur le rivage de l'Armorique (cf. p. 3), à moins d'accepter pour ce nom de lieu une origine celto-armoricaine. Comment et pourquoi se combla ce bras de mer ? La question relève de la compétence des géographes et géologues.

Le Triéux fut-il autrefois doté d'une double embouchure, puis son débit s'étant réduit, se refusa-t-il à utiliser le coté qui le conduisait à Paimpol ? Y eut-il un exhaussement de la vallée et un affaissement du lit actuel du Triéux, contemporains des mouvements géologiques qui bouleversèrent la côte bretonne (ensevelissement de la ville d'Ys, effondrement de la baie du Mont Saint-Michel) ?

On, enfin, le Triéux charria-t-il des alluvions au point de gêner son cours, et alors, ne trouvant plus une issue suffisante par le Ledano-Paimpol, réussit-il (avec l'aide de la mer, l'estuaire actuel étant un « ria » bien caractérisé) à emporter peu à peu la muraille contre laquelle il foucait en droite ligne au lieu d'obliquer vers Plounez et Paimpol ?

4. Ces deux mots sont bretons et l'appellation serait donc postérieure à l'occupation bretonne aux <sup>v</sup>-<sup>vi</sup> siècles à moins de la faire remonter jusqu'au vocabulaire celto-armoricain. On verra plus loin la forme Penpol ou Penpul (p. 5) et Penn-Poull (p. 7). Aujourd'hui, on dit en breton « Penpoul » et plus souvent « Pempoul ». Cette dernière prononciation, altération de la précédente, fait penser à tort à « 5 étangs » (pemp-5).

5. Ces découvertes eurent lieu de 1814 à 1830. Les pièces de monnaie furent recueillies par M. Nicol, ancien juge de paix. Le bracelet (de 2 onces) fut acheté par M. Chauvin, orfèvre à Saint-Brieuc. Cf. Gauthier du Motay, dans *Répertoire archéologique de géographie, art. Paimpol*.

6. Cf. *Les Côtes-du-Nord, Histoire et géographie des Communes*, par B. JOLLIVE, Guingamp, 1894.

preuve que le pays fut peuplé par une population armoricaine plus ou moins romanisée ?

L'économie paimpolaise est alors des plus modestes ; elle comprend des pêcheries, des cultures et des échanges dans le village ou par mer.

Aux <sup>v</sup> et <sup>vi</sup> siècles, chassés de Grande-Bretagne par les Angles et les Saxons qu'ils avaient appelés à leur secours contre les Pictes et les Scots, les Bretons émigrèrent vers l'hospitalière côte armoricaine des Gaules. Les Paimpolais virent arriver des tribus entières de fuyards qui cherchaient refuge sur leur rivage.

Les colonies religieuses s'établirent avec leurs abbés dans les îles : saint Budoc à Lavree ou île des Lauriers, saint Maudéz dans l'îlot qui porte son nom, saint Rion dans l'île Verte<sup>7</sup> devenue île Saint-Rion. L'île Béniguet (île bénie) deviendra même paroisse.

D'autres moines se fixèrent sur le continent : Prébel à Ploubazlanec ou Paimpol<sup>8</sup>, Ivy à Loguivy et plus loin, Tugdual à Tréguier, Brieuc sur les coteaux du Gouet.

En même temps, les éléments laïques, guidés par les chefs de clans (civils ou militaires) ou même par les moines ramenant des débris de paroisses, abordaient le pays paimpolais qui recevait ainsi son deuxième semis de peuplement<sup>9</sup>.

Comme sur d'autres points de la côte, ces émigrants, dépouillés de tous leurs biens, sans espoir de retrouver leur foyer, durent, pour vivre, s'adapter au travail, se mêler à la population armoricaine, première occupante du sol, ou la refouler vers l'intérieur.

7. Elle se serait appelée Caroenz (île de la Chèvre) ou encore Guirvial (cf. p. 5 en note). C'est le même nom, Guirvi étant mis pour Guivri ou Gevr, pluriel breton de gavr (caro) : chèvre.

8. La tradition est très incertaine. A Paimpol, le souvenir de saint Prébel s'est maintenu dans l'appellation de la venelle, devenue rue Prébel, que le langage courant nomme encore le Prébel, le Prébel ou encore le Pèbel, dénomination employée en 1576 dans les archives paroissiales. Cette rue serait le chemin des anciens pèlerins allant de Paimpol à Ploubazlanec. La Charte de fondation de l'abbaye de Saint-Rion (*Anciens Evêchés de Bretagne*, par Geslin de Bourgogne, t. IV, p. 10) parle, en effet, à Ploubazlanec d'une « capella sancti Prædprelli ». Il existe dans la chapelle de la Trinité une sticte de « saint Pèbel ». Le cahier de paroisse rapporte que, d'après une tradition, des moines irlandais, Pèbel à leur tête, auraient fait vœu de bâtir une chapelle à la Sainte Trinité sur la première terre que toucherait leur barque. Ayant atterri à l'extrémité de Ploubazlanec, ils s'acquittèrent de leur promesse. Le sanctuaire bâti de leurs mains vaudra au rivage hospitalier de s'appeler désormais « pointe de la Trinité ». Les moines eurent probablement domicile à l'ombre de la chapelle qui devint sans doute leur oratoire communautaire. Après la mort de Prébel, son renom de sainteté attira la dévotion ; son nom s'épura le vocable de la Trinité, qui, plus tard, reprit ses droits au détriment du fondateur.

En conclusion, il semble donc que l'obscur moine appartient à Ploubazlanec. Et cependant, en plus de la rue Prébel, Paimpol pourrait faire remarquer que les paroissiens adoptèrent très tôt le culte de la Trinité, titulaire de l'église depuis un temps immémorial. (Ce n'est qu'en 1832 que le sanctuaire sera placé sous le double vocable de la Trinité et de Notre-Dame de Bonne-Nouvelle.)

9. Les explications des noms de lieux en Bretagne ne sont pas concluantes.

A. de la Borderie prétendait que la distinction entre *lan* et *plou* provenait de leur fondation originelle par des chefs laïques (*plou*) ou religieux (*lan*). Selon M. DUBREUIL de SAINT-SAVREUX (*Histoire de Bretagne*, t. I, p. 40, 41, 70, 92) « le *lan* représente l'ermitage du saint missionnaire, le *plou* la paroisse fondée par lui, le *tre* le hameau établi autour de l'ermitage ».

Quelle fut l'attitude des autochtones devant cet afflux humain dont nous ignorons l'importance ? Les Paimpolais accueillirent-ils selon les lois de la primitive hospitalité celtique ces exilés venus de la mer sur des barques hardies chargées à couler bas ? Furent-ils au contraire considérés comme des étrangers, c'est-à-dire des intrus, dans ce mystérieux Paimpol armoricain ? et alors, fuyant déjà la guerre, durent-ils à nouveau tirer le glaive pour acquérir terre et pain, pour assurer à leurs familles sécurité et paix et se tailler enfin une place au soleil paimpolais ? Ou bien tout simplement ces Bretons d'outre-mer, plus nombreux que les premiers habitants, devinrent-ils par la loi du nombre les maîtres du terroir ? Et après l'avoir longuement admiré de leurs yeux bleus remplis des horreurs de l'invasion et de la défaite, y rencontrant enfin la douceur de vivre, en signe d'appartenance et d'élection donnèrent-ils alors à cette Extrémité ou tête de l'Etang, une appellation de leur langue pour associer à leur destinée ce sol sans nom peut-être, qui devenait désormais leur patrie ? Bienheureux qui le saura jamais.

Au siècle suivant, la tradition paimpolaise prétend que Winok, troisième fils de Juhael, roi de la Domnonée ou partie septentrionale de la Bretagne, s'établit dans les environs de Paimpol à Lanvignee, site à la fois grandiose et charmant qui domine toute la baie.

Que fut à l'origine cette « terre de Winok », ce « Lan-Winok » devenu dans la prononciation locale Lanvignee ? Oratoire ? résidence ? rendez-vous de chasse ? point de surveillance ? tête d'étape pour ces voyageurs royaux qui se doublaient la plupart du temps de chasseurs incorrigibles et de guerriers perpétuels ? La tradition garde à ce sujet un silence très prudent. La chapelle actuelle, qui fut église paroissiale (enclave de l'évêché de Dol) jusqu'à la Révolution, permet de supposer qu'elle remplace un sanctuaire dédié à saint Winok, peut-être même fondé par lui. Il demeure que le souvenir de Winok ne s'est perpétué en Bretagne que dans le seul pays paimpolais<sup>10</sup>. D'autre part, c'est un édifice religieux qui marque ce souvenir, car au dire de la Chronique, Winok était un pieux personnage. A la mort du roi Juhaël, son fils aîné Judicaël devint roi et assura victorieusement la sécurité de ses frontières contre les prétentions de Dagobert, roi de France. Cette tâche achevée, il offrit la couronne

10. Il existe dans l'Ille-et-Vilaine une paroisse de Vignoc qui tire probablement son nom de vignobles plantés jadis sur les coteaux dominant le bourg. Il n'y a jamais été rendu un culte à saint Winok. — A l'autre extrémité de la France, dans le département des Hautes-Pyrénées, le village de Vignoc doit son nom à la route (vin) des pèlerins de Compostelle. Le patron de l'église est d'ailleurs saint Jacques. Ainsi Vignoc viendrait des deux mots latins « via Jacobi ».

à Josse, son frère, afin de reprendre dans l'abbaye de Saint-Méen la vie monastique qu'il avait quittée pour monter sur le trône. Josse se déroba et Winok, le troisième fils de Juhaël, reculant à son tour devant la responsabilité et les honneurs royaux, quitta la Bretagne et partit, peut-être de Paimpol, pour gagner à cheval les terres de Théroutanne. Moine à Sithieu sous l'obédience de saint Martin, il fonda plus tard le monastère du Mont-Winok qui deviendra Bergues-Saint-Winok, puis celui de Wormout où il mourut<sup>11</sup>.

A part ces fragiles témoignages sur le peuplement de la région, on ne possède jusqu'à présent aucun document sur Paimpol avant la fin du XII<sup>e</sup> siècle où les chartes des abbayes de Saint-Rion et de Beauport apporteront quelques renseignements.

A cette époque, Alain, fils de Henri, comte du Goëlo<sup>12</sup>, en souvenir de son père et de sa mère Mathilde de Vendôme et « pour le salut de leur âme »<sup>13</sup>, accorde, dans la charte de fondation de l'abbaye de Saint-Rion, au profit des chanoines réguliers de Saint-Victor de Paris soumis à la règle de saint Augustin, un droit sur le mesurage des denrées et la redevance accoutumée sur le sel et les poissons à Paimpol<sup>14</sup>. C'est la première fois que l'on trouve mention de Paimpol, orthographié fort justement Penpol.

Par une bulle de 1198<sup>15</sup>, le pape Innocent III confirme les biens et privilèges concédés à l'abbaye sur les marchés de « Penpul ».

Ces taxes qui frappent les denrées d'usage courant révèlent la primitive économie paimpolaise.

Le village, dont la population est formée de pêcheurs, produit du poisson comme les autres hameaux côtiers de Bréhec, Pors-Lazo, Beauport, Poulafrêt, Pors-Even, l'Arcouest, Loguivy.

A l'entour, bien que la forêt ne soit pas encore entièrement défrichée<sup>16</sup> à cause de la faible densité de population, le sol du

11. Albert Le GROS, *La vie des saints de la Bretagne Armorique*. D'après la *Géographie départementale des Côtes-du-Nord* (1892), Winok aurait été « un prince irlandais abbé et martyr au V<sup>e</sup> siècle ». La fête de saint Winok se célèbre à Paimpol le lundi de Pâques, tandis qu'Albert Le Grand la place au 6 novembre. Saint Winok est le patron des meuniers parce qu'il avait l'habitude de mouler avec un moulin à bras le grain nécessaire à la nourriture de sa communauté.

12. Le terme de « Goëlo » se rencontre pour la première fois sous la forme latine de « pagus Uclawensis » dans la *Vie de saint Guénolé*, écrite au IX<sup>e</sup> siècle, par un moine de Landévennec. C'était une bande de terre s'étendant de l'île de Bréhat à Uzel, limitée à l'est par la baie de Saint-Brieuc et le Penthièvre, à l'ouest par le cours du Léz.

13. *L'Abbaye de Beauport*, extrait des *Mémoires de la Société d'Emulation des Côtes-du-Nord*, par J. Morvas, p. 5. Imprimerie F. Guyon, libraire-éditeur, rue Saint-Gilles et de la Préfecture, Saint-Brieuc, 1921.

14. Cette charte serait de 1184-1189. Cf. *Evêchés de Bretagne*, par Geslin de Boisgobert, t. IV, p. 8. « Ego Alanus Henrici Comitis filius edificavi abbatiam juxta regulam Sancti Augustini in insula quam vocant Gitervini ad honorem Sancti Rionis... Predicto vero abbatie sustinendam concessi... et in Penpol minagium frugum et consuetudinum salis et piscium... »

15. Dont il existe une copie authentique de 1415 (*Ev. de Brét.*, p. 9) délivrée par l'Official de Tréguier à l'abbé de Beauport « propter guaratum et vicium periculis ».

16. Deux fondations en faveur de l'église de Paimpol datent encore en 1469 de terres « anonymes ».

Goélo est propice à la culture des « fruits de la terre », céréales et légumes.

Par sa situation géographique, Paimpol devient le centre des échanges et des ventes, où pêcheurs, artisans, agriculteurs effectuent leurs rudimentaires transactions.

L'impôt sur le sel, cependant, ne doit pas faire croire à l'existence de marais salants<sup>17</sup>. Il s'agirait plutôt du sel vendu à Paimpol pour l'alimentation et surtout pour la salaison du poisson. Le minage, qui est au moyen âge le droit perçu sur le mesurage public, pouvait dès lors produire quelques revenus.

Abandonné par les chanoines de Saint-Victor<sup>18</sup> et renonçant à l'abbaye insulaire, Alain, reprendra ses biens en 1202, et en disposera au profit d'un nouveau monastère situé sur le territoire de la paroisse de Plouézec, au débouché d'une vallée tranquille s'ouvrant sur la baie de Beauport.

La charte de fondation<sup>19</sup> de l'abbaye de Beauport, en 1202, reconnaîtra aux Prémontrés les mêmes droits qu'aux moines de l'ordre de Saint-Augustin et répétera la même formule « et in Penpol minagium frugum et consuetudinem salis et piscium ». C'est en cette même année qu'est établie à Paimpol, en faveur de l'abbaye, la foire aux Moines, le vendredi, le samedi et le dimanche de la Trinité.

Reconnus par l'évêque de Saint-Brieuc<sup>20</sup>, ces bénéfices seront ratifiés par le pape Innocent III qui accorde à Beauport la « costumam salis et piscium de Penpol »<sup>21</sup>.

La charte de 1202 donne à l'abbaye de Beauport, pour l'imposition des dîmes, le domaine des comtes du Goélo délimité par les flots rocheux situés à la hauteur de la pointe de Bilot et appelés encore de nos jours les « Mais de Goélo », les « Mets Goélo » ou les « Mez-Goélo ».

C'est, en effet, le bois de Plouézec qui est accordé aux moines et en plus « totum dominium suum circa prefatum nemus positum quod per metas et fossata dividitur ab alia terra ». Le mot « meta » (borne) expliquerait par une déformation philologique l'appellation de ces rochers qui n'a jamais été éclaircie.

17. Nous excluons l'hypothèse pour Paimpol même qui n'a guère de rivage. Peut-être que du côté de Poulafret ou Pors Lazo cette industrie eût été possible comme elle s'est développée « depuis un temps immémorial » sur les immenses grèves de Langueux, Hillion, Yffiniac. (HABASQUE, *Notions historiques sur le littoral des Côtes-du-Nord*, 1832, t. II, p. 356.)

18. *L'Abbaye de Beauport*, par J. MORVAN.

19. *Ev. de Bretagne*, t. IV, p. 45.

20. *Ibid.*, pp. 47 et 48.

21. *Ibid.*, p. 53.

En 1244, une nouvelle charte<sup>22</sup> accordera aux moines la dime sur la pêche de l'île de Bréhat, étendue en 1250<sup>23</sup> à celle du Goélo : « costumam suam passagii piscium de armorio Goloie excepta costumata de Penpol ».

Le recteur de Bréhat, en 1259<sup>24</sup>, reconnaîtra en ces termes ses obligations envers l'abbaye de Beauport : « Noveritis quod ego debeo abbati et conventui de Bello portu prem. ord. Brioc. dyoc. triginta libras cursilis monete de bono debito et legitimo, videlicet de decima ipsorum de piscibus captis in parrochia de Briat »<sup>25</sup>.

Il ressort de ces différents textes que la pêche côtière se pratique dans la baie de Paimpol et aux alentours des flots ; la production de ces modestes bateaux est assez importante pour que les moines en puissent retirer des revenus appréciables dûment codifiés sur parchemin.

Paimpol n'est qu'une petite agglomération ; elle fait partie du domaine de la famille de Goélo et est présentée comme châellenie du comte.

Il convient cependant de reconnaître que la seigneurie de Kerraoul, en la paroisse de Plounez, possédera jusqu'à la Révolution la partie de la ville située au sud de l'actuelle rue de l'Eglise et de la place du Martray jusqu'aux berges de l'étang.

A cette époque, Paimpol, au point de vue ecclésiastique, était rattaché à Plounez ; mais un vicaire résidant desservait la localité.

Dans le premier quart du XIV<sup>e</sup> siècle, Jean de Kerraoul, fidèle à la volonté de ses prédécesseurs, céda une parcelle de ses terres pour y ériger le cimetière de « Notre-Dame de Penn-Poull ». En 1325, Henri, comte du Goélo, baron d'Avagour, et Jeanne de Harcôt, son épouse, ratifièrent la cession de ce terrain et l'amortirent de leurs propres deniers. C'est pourquoi le lundi de la Pentecôte 1325, leur fils, Jean d'Avagour, évêque de Saint-Brieuc, vint en personne bénir ce nouveau cimetière<sup>26</sup>.

Son existence indique déjà la relative importance de Paimpol tant au point de vue religieux que démographique. Le cimetière suppose, en effet, un centre quasi-paroissial, donc un lieu de culte

22. *Ev. de Bret.*, t. IV, p. 116, 117.

23. *Ibid.*, p. 131.

24. *Ibid.*, p. 153.

25. Archives des Côtes-du-Nord. Scellé des sceaux de Pierre, abbé de la Luzerne, de l'archidiacre du Goélo et du doyen de Lanvollon.

Briat est le nom breton de Bréhat.

26. *Œuvre*, *Dictionnaire géographique de Bretagne*, 1776, réédité avec additions, en 1843, Albert LE GUAN, *Catologue chronologique et historique des Evêques de Saint-Brieuc*, avec un bref récit des choses remarquables avenues de leur temps audit diocèse.

jouissant d'une certaine indépendance à l'égard de l'église-mère de Plounez. Selon toute vraisemblance, l'éloignement de Plounez, l'accroissement de la population et surtout la présence d'un sanctuaire ont entraîné la nécessité d'un cimetière, celui-ci étant toujours considéré en Bretagne comme le complément naturel de l'église paroissiale.

De quelle époque date cette église ? La tradition penche pour le début du XIV<sup>e</sup> siècle et le cahier de paroisse prétend qu'elle fut consacrée lors de l'érection du cimetière en 1325<sup>27</sup>. Mais déjà Jean de Kergos, son ami et précepteur, atteste sous la foi du serment qu'il a vu saint Yves (1253-1303) prêcher « multitudinem gentium copiosa ad audiendum predicacionem ipsius ex diversis partibus confluenta », dans les églises de Tréguier et de Paimpol, comme en d'autres lieux<sup>28</sup>.

On déduit donc de l'affluence des auditeurs qu'il est question d'une église et non d'une simple chapelle de dévotion. Le témoin, d'autre part, après Tréguier, la ville épiscopale, cite seulement Paimpol sans désigner les autres paroisses où il a pu admirer le même spectacle<sup>29</sup>.

On en conclut que Paimpol tenait déjà à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle une certaine place dans le Trécor et le Goëlo.

Après saint Yves, l'illustre dominicain espagnol, Vincent Ferrier, l'apôtre de la Bretagne (1355-1419), viendra porter la parole de Dieu aux Paimpolais<sup>30</sup>.

Pendant les guerres qui dévastèrent en ce XV<sup>e</sup> siècle la Bretagne, le sanctuaire dut subir de larges déprédations. C'est dans le but d'engager les fidèles à relever les ruines que fut accordée à Paimpol, le 15 mai 1434, une concession d'indulgences, en échange d'aumônes pieuses et pratiques<sup>31</sup>.

27. Les registres des fondations ne permettent pas de remonter au delà de 1469. Il y est fait mention de « l'église de Notre-Dame de Paimpol ». Le vocable de « Notre-Dame de Bonne-Nouvelle » apparaît pour la première fois dans une délibération de la Fabrique le 17 avril 1747.

28. Les monuments originans de l'histoire de la Vie de saint Yves, par A. DE LA BOURMIE, abbé J. DANIEL, R. P. PENQUIS et D. TEMPIER. Saint-Brieuc, Prud'homme, éditeur, 1887. *Relatio processus de vita et miraculis S. Yvonis*, p. 363.

29. Saint Yves vint également à Kerfol et à Vvias. Il avait noté des relations suivies avec Beauport. Dom Michel Vivien, abbé en 1303, accourra au chevet d'Yves à l'annonce de la maladie qui devait conduire le saint au tombeau.

30. Cf. p. 119 en note.

31. DEXVIER, *La Guerre de Cent Ans et la dévotion des églises, monastères et hôpitaux de France*, 1890, t. I, p. 288. « Ecclesia B. M. de Penpont (sic) cum multis vitreis, depictis aliisque ornamentis riuosa. »

R. F. Cum in villa de Penpons Briocem, dioc. in finibus ducatus Britannie, quedam devota et grata et ampla capella ab antiquis temporibus constructa existat sub nomine et ad honorem B. Virginis Marie, multis vitreis fenestris picturis et ystoris novi et veteris testamenti, et que nullos habet redditus aut proventus sibi assignatos sed solum fidelium largitionibus sustentatur... ipsaque capella in suis structuris, edificis, tectis et vitreis fenestram, ac aliis reparacionibus necessariis non modicum sumptuositas magna indiget subventionem. (De indulgentiis cum elemosynis) Concessum, B. Graden. Dat. Rome apud Sanctum Grisogonum Idus Maii anno quarto 1434 maii 15. »

Ce document du XV<sup>e</sup> siècle affirme que depuis une époque reculée cette « ample chapelle » existe, construite et entretenue aux frais des fidèles. Sa richesse laisse deviner et l'aisance des Paimpolais et la largesse des pèlerins.

Quant à sa date peut-on croire que le rédacteur eût considéré comme fort ancien un édifice du XIV<sup>e</sup> siècle ? Faut-il le faire remonter au XIII<sup>e</sup>, peut-être au XII<sup>e</sup> siècle ? En tout cas, les frustes colonnes verdâtres<sup>32</sup> encastrées dans le vieux clocher, encore aujourd'hui, paraissent antérieures au XIV<sup>e</sup> siècle.

Si risquées que soient ces supputations, il s'agit d'une chapelle par opposition à l'église paroissiale de Plounez, mais d'une chapelle assez vaste pour mériter le qualificatif d'« ampla » et même le nom d'église. Ce sanctuaire qui existait au XV<sup>e</sup> siècle, sera remplacé en partie, aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, par un nouvel édifice dans lequel furent conservées les arcades de la nef primitive. Et celle-ci justifiait l'expression d'« ampla capella », car elle donnait les proportions d'une importante construction ; la meilleure preuve en est que, grâce à ces dimensions et à quelques modifications architecturales, elle put servir d'église paroissiale jusqu'en 1914.

Outre ces renseignements tirés du domaine ecclésiastique et religieux, l'organisation militaire du duché de Bretagne comprenait Paimpol dans son système défensif contre l'invasion des Anglais. En 1392, par exemple, Paimpol est comptée parmi les 12 places de guerre dans lesquelles les Etats avaient décidé d'entretenir des garnisons. La ville pouvait-elle jouer un rôle stratégique quelconque ? Fut-elle dotée d'ouvrages militaires ?

En plus d'un château à Lostang qui aurait abrité des soldats, il est certain qu'en 1370 le château de l'Etang, véritable forteresse, appartient à Charles du Halgoët<sup>33</sup>. Il est situé à l'est de la cité,

32. Dans son opuscule sur l'abbaye de Beauport (p. 21), M. Morvan, architecte, remarque dans « toutes les constructions édifiées au XIII<sup>e</sup> siècle à Beauport », l'emploi de trois sortes de matériaux bien différents dont précisément « une variété de syente appelée dans le pays tuifeau vert, tendre au sortir de la carrière, se sculptant facilement et prenant par le polissage une belle teinte vert foncé. On en trouve à Plounez... près de Beauport... »

33. D'après les archives paroissiales, à la date de 1846, on a retrouvé dans l'étang des traces de cet ancien château. Le rédacteur, traitant précisément du rôle militaire de Paimpol, avoue que la ville ne fut qu'une place de guerre « de peu d'importance à en juger par ce qui est resté de ses anciennes fortifications à l'extrémité du quay, c'est-à-dire un vieux pan de mur avec une tour carrée, le tout de faible maçonnerie ». En 1890, on construisit un aqueduc pour déverser dans le port d'échouage (nouveau bassin) les eaux du Quinic. En creusant le sol pour assécher les murs de soutènement du canal, on découvrit les bases de grosses tours dans la portion du quay actuel comprise entre la rue du Port et l'ancienne venelle Morand (ruelle sans nom maintenant). Ces fondations étaient probablement les vestiges des tours du château des comtes du Goëlo, face à la baie (ou les infrastructures des portes donnant accès dans l'enceinte de l'agglomération ?)

sur la berge de l'étang. Le Mézouber n'est-il pas lui aussi un vestige des fortifications paimpolaises ?<sup>34</sup>

Quant à l'économie maritime de Paimpol, elle n'a guère évolué sans doute. Lors du procès de canonisation de saint Yves, en 1330, Alain le Cervesier (témoin 147), cirier à Tréguier, dépose au nom d'Yves Guyon, Lucas et Henri son frère, marins de Ploubazlance sauvés miraculeusement par saint Yves dans les parages de Bréhat.

C'est à la même intervention qu'Alain de Landéhez, domicilié à Plounez, vieux marin de 60 ans, et Richard, fils de Guillou aîné, son compagnon, doivent d'avoir conservé la vie dans le naufrage de leur barque, non loin de la côte (témoin 161).

A quelles occupations se livraient ces marins ? Petite pêche, récolte du goémon ou cabotage ?

Au xv<sup>e</sup> siècle, Paimpol possède la chaussée du port qui sépare l'étang de la mer. Les moulins y existent déjà. Le 18 octobre 1421<sup>35</sup>, Jean V, duc de Bretagne accorde à l'abbé de Beauport l'autorisation de construire à Poulafret un moulin avec une digue pour la retenue des eaux de la marée. Un acte du 11 novembre suivant parlera des moulins de « Penpol et Kaeriti estanz soubz une chaussée ». Le rapprochement de ces deux documents permet d'attribuer sans présomption, aux moines de Beauport, l'édification de la chaussée et des moulins.

Aux xv-xvi<sup>e</sup> siècles se produira un événement considérable qui introduira une nouvelle industrie dans l'économie maritime de Paimpol : la pêche de la morue dans les mers lointaines. Comme Paimpol est directement intéressé dans la fixation de la date de ce fait historique, il est nécessaire d'évoquer ici la fameuse charte de Beauport de 1514.

La géniale aventure de Christophe Colomb n'a cessé de hanter les cerveaux des historiens qui se sont penchés sur les Annales de la navigation avant la découverte de l'Amérique. D'autre part, les découvreurs de nouvelles terres ne manquent pas pour revendiquer la gloire de l'illustre Génois. Que de Christophe Colomb méconnus sur les immenses rivages des mers européennes ! Dès 999 par exemple, les Normands, alors sur les côtes norvégiennes, ont déjà colonisé les

34. Arch. paroissiales, 1840. « Deux tourelles à l'extrémité du passage étroit appelé Mézouber paraissent avoir flanqué une porte de la ville de ce côté. Mais ces tourelles, sans parapets ni mâchicoulis, ne peuvent avoir présenté qu'une faible défense. »

35. Archives de Bretagne, t. V-VI, nos 1508 et 1512. Actes de Jean V. Dans le *Journal de Paimpol*, feuilleton n° 20, en 1927, M. Le Chapelain prétend à tort que la première mention des moulins de Paimpol date de 1543 au sujet d'une redevance à la Fabrique de Notre-Dame de Paimpol pour une parcelle de terre sise près du moulin de Kernoa.

rives américaines des Massachussets et fondé des villes au Groenland, en Islande, etc..., si l'on en croit les Sagas ou légendes orales de Scandinavie.

Les Basques de leur côté fréquentèrent au xii<sup>e</sup> siècle, peut-être même au x<sup>e</sup>, l'île des Morues, la « Terra Bacalhaos ».

Un inventaire des registres de l'amirauté de Honfleur mentionnait des congés pour aller à la pêche « des morues aux terres neuves », des journaux de bord, des rapports de pilotes qui en étaient revenus. Ce document, qui existait encore au xvii<sup>e</sup> siècle, affirmait que les Honfleurais pratiquaient la pêche à Terre-Neuve « avant que Colomb fût cogneu ».

Au xiv<sup>e</sup> siècle à leur tour, les baleiniers de Cap-Breton se livraient à la pêche de la morue à Terre-Neuve dont ils avaient occupé les côtes cent ans avant que les caravelles de Colomb eussent pris la mer, cap sur l'ouest. On rapporte même qu'en 1484 le corsaire breton Coatranlen, qui avait fixé son domicile à Lisbonne, raconta à Colomb que dans une croisière il avait capturé un navire de Bristol errant sur l'Océan à la recherche de la « Grande Ile », la Thulé des légendes celtiques. Il ajouta à ce renseignement que ses compatriotes pêchaient depuis longtemps sur le littoral de cette île.

Mais le document qui doit emporter définitivement tous les suffrages et balayer toutes les hésitations, c'est la charte de Beauport de 1514, preuve irréfutable que les Bréhatins connaissent Terre-Neuve depuis 60 ans et même au delà, soit donc vers 1456 ou près d'un demi-siècle avant que Christophe Colomb ait aperçu la côte américaine (1492).

Si l'on confronte ces légendes et cette interprétation du texte de Beauport avec l'histoire de la grande pêche, on s'aperçoit que ces approximations, si affirmatives pourtant, sont dénuées de certitude, sinon de vraisemblance.

Il est historiquement certain, en effet, que pendant le moyen âge et bien avant le xv<sup>e</sup> siècle, on chassait la baleine dans le golfe de Gascogne et que la morue était un poisson de la Manche et de l'Atlantique<sup>36</sup>.

Confite dans le sel et séchée au soleil afin de supporter les longs trajets, la morue se vendait dans tout le royaume de France avant le xiv<sup>e</sup> siècle, bien que très tôt, dans les ports de la Manche surtout, l'industrie la plus florissante fût celle de la pêche et du séchage du

36. Il se pêche encore de la morue en Manche et en Atlantique sous le nom de cabillaud. C'est la morue « fraîche ». Le « colin » est usuel de la famille de la morue.

hareng. Brusquement la morue cessa d'abonder dans les eaux de la Manche et de l'Atlantique. Les historiens prétendent que ce phénomène fut provoqué, à la fin du xv<sup>e</sup> ou dans les premières années du xvi<sup>e</sup> siècle, par une modification climatique : une perturbation dans les itinéraires des courants sous-marins, notamment du Gulf Stream, aurait élevé la température des eaux, les rendant impropres à l'existence de la morue qui est un poisson d'eaux froides (—2°, +4°). C'est ainsi que la morue remonta vers le nord à la recherche d'un habitat plus favorable à ses conditions de vie et de reproduction.

D'après des documents sérieux, quoique discordants, la naissance de la grande pêche à Terre-Neuve se place précisément à cette époque.

Terre-Neuve fut « découverte en 1498 par Sébastien Cabot et reconnue pour île par Jacques Cartier en 1534 »<sup>37</sup>. « Personne ne conteste que les rives de Terre-Neuve ont été découvertes, en 1504, par deux navires, l'un dieppois, l'autre breton »<sup>38</sup>. On ne peut être plus précis !

Après Honfleur, Dieppe, en 1506, expédie des bâtiments pour les Nouvelles Terres sous peine de fermer ses sécherics faute de morues de la Manche.

Deux ans plus tard, Rouen arme des navires de 60 à 80 tonneaux dont *Bonne-Aventure*, la *Sybille*, la *Marie-des-Bonnes-Nouvelles*, à destination de Terre-Neuve.

Dès 1514, Nantes, qui fut jusque là le port de vente des morutiers du pays de Retz, arme régulièrement pour la pêche de Terre-Neuve. En 1517, les terre-neuviens français forment déjà une imposante flottille.

C'est à la même époque sensiblement, en 1520, que Fécamp pratique d'une façon certaine la pêche lointaine de la morue. Dans son *Histoire maritime de Fécamp* (1892), M. Bellet date cette industrie de 1728. Mais un document publié par M. Hellot atteste que la pêche terre-neuvienne remonte à 1561, pour le port de Fécamp. Il s'agit dans cette pièce d'un procès survenu entre l'abbaye et un armateur, Nicolas Selle, dont le navire était entré au port avec un chargement de morues capturées à Terre-Neuve, pendant la campagne de 1561. Dans ses conclusions, l'avocat de Nicolas Selle cite des faits laissant croire que, dès 1520 au moins, Fécamp faisait le commerce de la morue de Terre-Neuve.

37. *La France et la Pêche de la Pêche maritime*, par BERTHELOT, p. 84.

38. *Les Ports français*, 1937, p. 27.

En 1565, le même Nicolas Selle est invité à payer au sénéchal de l'abbaye, pour chaque cent de morues débarquées, la somme de quatre deniers comme droits dus à la vicomté.

En 1536, le Havre arme la *Catherine*, son premier morutier terre-neuva et, la même année, Jacques Cartier signale la présence de ses compatriotes bretons, basques et normands, établis au nombre de 4.000 à Saint-Pierre-et-Miquelon, Terre-Neuve, l'île aux Chiens, l'île aux Pigeons.

Deux ans plus tard, du mois de janvier au mois de mars, il apparaît environ deux navires par jour à Rouen, Le Havre, Honfleur et Dieppe.

À la Rochelle, les armateurs construisent des morutiers pour leurs collègues des autres ports et se font leurs commanditaires ; en 1541, par exemple, 71 bâtiments, dont 13 rochellais seulement, mettent à la voile dans le port de La Rochelle. La flotte locale atteindra à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle plus de cent unités avec un effectif de deux milliers de pêcheurs.

À Fécamp, l'entreprise morutière s'est développée et le roi Henri II accorde à la ville, par lettres patentes du mois de février 1550, l'autorisation pour les pêcheurs de prendre au grenier communal tout le sel nécessaire pour saler harengs, maquereaux, morues et autres poissons qu'« ils ont accoustume de pescher », moyennant toutefois une redevance annuelle de 39 livres 10 sols pour les droits de gabelle.

L'armement breton de son côté ne reste pas inactif : Bréhat, Saint-Brieuc, Roscoff, Paimpol, Morlaix équipent des voiliers<sup>39</sup>. Les armements de Saint-Malo seront bientôt si considérables et ses marins si redoutés, que les Anglais viendront, en 1591, demander à la ville la permission d'aller pêcher la morue à Terre-Neuve !

En 1578, on compte sur les bords 150 navires français, 100 espagnols, 50 portugais et 30 anglais.

Il est donc certain que, depuis les premières années du xvi<sup>e</sup> siècle, les Fécampoïis, Bretons, Dieppois, Rochellais et Basques pourchassent la morue sur les côtes de Terre-Neuve.

Pour quelle raison nos pêcheurs ont-ils entrepris ces expéditions lointaines si dangereuses à l'époque ? Dans un mémoire paru en 1661, Etienne Cleirac, avocat près le Parlement de Bordeaux, assure que « les grands profits et la facilité que les habitants de Cap-Breton près Bayonne et les Basques de Guyenne ont trouvés à la

39. BERTHELOT, p. 81.

pescherie des balènes ont servi d'amorce à les rendre hazardeux à ce point que d'en faire queste sur l'Océan par les longitudes et les latitudes du monde<sup>40</sup> ». Les baleiniers, affirme-t-il, parvinrent ainsi dans les eaux de Terre-Neuve où pullulait la morue qu'ils appelèrent *Baccateos* ou *Baccalhaos*.

Le *Traité de Police* de Nicolas de Lamarre, édité au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, et les commentaires de Valin, en 1776, sur l'Ordonnance royale de 1681, exposent la même opinion.

Dans *La Pêche à la Morue*, Arnold Raestad<sup>40</sup> prétend que « les pêcheurs furent poussés dans ces mers lointaines par leur tempérament aventureux et qu'y ayant découvert des baleines et des morues, ils le firent savoir à leurs compatriotes ». Si désintéressé et idéaliste que soit le marin, il ne semble pas qu'il ait poussé si loin l'altruisme, ni satisfait son goût de l'aventure au prix de risques semblables à ceux qu'il courait sur les bancs de Terre-Neuve avec des bateaux de faible tonnage. C'est la nécessité qui a déterminé la naissance de la pêche lointaine. Voyant la morue désertir leur voisinage, les matelots de nos côtes se mirent à sa poursuite à l'aube du XVI<sup>e</sup> siècle au plus tôt et atteignirent ainsi la Nouvelle Terre, la Terre-Neuve. Mais, depuis 1492 déjà, Christophe Colomb, au douzième jour du mois d'octobre, avait découvert la prestigieuse Amérique.

Si respectables que soient donc les traditions et les légendes qui attribuent la découverte de Terre-Neuve et peut-être de l'Amérique à nos pêcheurs, elles ne prouvent pas que la route de l'ouest fût frayée bien avant l'illustre navigateur, par les audacieux baleiniers ou les prosaïques morutiers partis des rives européennes, plusieurs années après l'appareillage du Génois.

Le document qui est utilisé la plupart du temps pour lui ravir sa gloire est la charte de Beauport. Ce texte mérite qu'on s'y arrête plus longuement, car il concerne le pays paimpolais, bien qu'il ne parle strictement que des Bréhatins.

Cet acte<sup>41</sup> fut rédigé, en 1514, lors d'un différend qui avait surgi entre l'abbaye de Beauport et les pêcheurs bréhatins.

Dans le passage essentiel, les moines prétendent à l'encontre « desd. habitants de lad. Ysle de Bréhat que touz et cheeun les hommes malles de lad. Ysle qui eussent excédez l'asgre de dix ou yet ans et qui peschassent en la mer orays, ayus et aultres engins à prendre

poesson, de quelque sorte de poesson que ce fuct, tant congres, morues, merlux que aultres poissons en quelque part que ce soipt, tans en la coste de Betaigne, de Terre Neuffve, Islandre que ailleurs, devoient et estoient subjectz payer et faire avoir ausdit abbé et couvant de Beauport leurs recepveurs, commis et depputez, pour devoir de desme de leur poesson et pescherie, dix ou yet deniers monnoie; et seulx soubz l'aigue desd. dix ouyet ans neuff deniers monnoie pour cheeun an a cheeun jour et terme de Mons<sup>r</sup> Sainet Michel Montegargan et queque soipt une foays l'an; quel devoir de desme de poesson avoient lesd. desmorantz en lad. ysle de Bréhat et leurs prédécesseurs de paravant eulx faict possession de poyer par an, deux, troys, quatre, cinq, dix, vingt, trante, quarante, cinquante, sexante ans et dedans approuver à suffire et queque soipt par tant de tamps que valloit pour possession maintenir et garder en l'advenir ».

D'après cette partie du document, les Bréhatins qui pêchent sur la côte bretonne, à Terre-Neuve et Islande, doivent une dime à l'abbaye sur leur capture : 18 deniers pour les hommes de plus de 18 ans et 9 deniers pour ceux d'un âge inférieur. Cette imposition, poursuit le parchemin, est connue « vray, notaire » des habitants de l'île; la partie frustrée demande donc que les Bréhatins, qui refusent d'acquitter cet impôt, « soient condamnez, contraintz et compellés poyer et continuer le temps futur ». De leur côté, les insulaires « entendoient protester d'impertinence desd. faictz et d'alleger leurs péremtoères et deffanses et au parensus desdire avoir faict aulcune possession de poyer... ne ce estre notaire et ne ils en avoir esté cognoissans vers lesd. abbé et couvant et du parensus dire n'en sçavoir rien... »

Comme ce débat risque d'entraîner « procès, plèderies et domaige », afin d'y « meptre fin, pays et union entreux nourir en l'advenir » la Cour du « Gouellou » et celle de « Penpoul en Gouellou » se saisissent de l'affaire. C'est pourquoi l'abbé de Beauport, Jehan, Vincent du Rochier, prieur, Jehan Hueet, sous-prieur, les frères Almaury de la Cuisine, baillif, Gervaise, Bertrand Brousse, Jacques Gouezou, Rolland Saoulet, Philippe le Griquier et plusieurs autres religieux s'assemblent en chapitre, le 14 décembre 1514, « pour traicter et disposer de leurs négosses et affaires ». A cette assemblée, à laquelle assistent les deux notaires, Jehan du Vienchastel et Rolland Bocher, comparaissent pour « transiger » les représentants de Bréhat : Nicolas Martin, Rolland Le Paige, « autrement

40. Cf. BERTHELOT, p. 79 et seq.  
41. Arch. dép. des Côtes-du-Nord. Série H. Fonds de l'abbaye de Beauport, Bull. Soc. Arch. des Côtes-du-Nord, 2<sup>e</sup> série, t. II, page XXXIII, séance du 11 juin 1886. Étude de M. TEMPIER dans *Annales de Bretagne*, 9<sup>e</sup> année, t. IX, n<sup>o</sup> 2, janvier 1894, sous le titre : « Les Bretons en Amérique avant Christophe Colomb ».

Huon », Laurens Meryen, Rolland Le Brigant et Jehan Boursoul. Ils sont munis d'une procuration datée du 10 décembre précédent.

A l'issue du chapitre, les deux parties ont « transigé, pacifié, appoincté, et accordé ». La transaction qui est intervenue, spécifie que les mandataires des Bréhatins et les habitants de l'île sont désormais « quités eulx et leurs hers et successeurs à jamés envers lesd. Abbé et couvant de Beauport » de la dime qui imposait leur pêche. En outre, ils seront « frane et exans à pêcher en la mer la part là où ils vouront et bon leur semblera, tant congres, morues, merlux que tous aultres manières de poissons sans en poyer auleune chose aud. abbé et couvant pour lesd. devoir de desme ne pour aultre devoir à cause de la pescherie qu'ils y feront et faezent faire ». Les Bréhatins échappent donc à l'impôt et obtiennent, en plus, la liberté la plus complète dans l'exercice de leur profession. Les moines y mettent cependant une condition : les pêcheurs « bailleront aud. abbé et couvant acceptanz, nully contredissant, la somme et nombre de cent soulz monnoie rente de levée sans desché dedans 6 ans prouchains venantz en l'une ou ehaque des paroesses de Ploézec, Keriti, Ploenez ou Ploeballance a esgar de prisageur ou prisageurs que choessiront entreulx agréablement ». Le premier versement devra s'effectuer à la prochaine Saint-Michel-Montegargan.

La transaction fut donc acceptée par les deux parties, le 14 décembre 1514, et lecture en fut donnée à l'église paroissiale de Bréhat, à la grand-messe dominicale, le 17 décembre, devant les « parossiens congrégez et ensembles pour ouyr le servie divin et trecter de leurs négoes et affaires populaires ». Les habitants de l'île ratifièrent ainsi l'accord intervenu entre leurs délégués et les moines.

Six ans plus tard, en 1521, la dime de 18 ou 9 deniers, convertie en rente de 100 sous, sera assise « sur fond des pièces de terres faisans les herittages de l'art. 3 du bailliage de Plouézec »<sup>42</sup>.

Cette analyse du document établit que la phrase essentielle pour les détracteurs de Christophe Colomb est celle qui évoque Terre-Neuve et Islande.

Il faut remarquer d'abord que le texte applique la même période des 60 ans aux trois lieux de pêche : la côte bretonne, Terre-Neuve et Islande. S'il n'était question que de Terre-Neuve, il n'y aurait aucun doute et les Bréhatins pourraient se targuer à très juste titre

<sup>42</sup> Ces mots sont d'une écriture plus récente.



FIG. 1. — INTÉRIEUR DE LA VIEILLE ÉGLISE

Cliché Torty.



FIG. 2. — RUINES DE L'ABBAYE DE BEAUPORT

Cliché Rumeau.

Nous remercions toutes les personnes qui nous ont fourni des documents photographiques et autres pour l'illustration de ce travail. Nous exprimons notre vive reconnaissance à la Maison Torty et à la Maison Rumeau, qui nous ont permis de puiser dans leur riche collection de clichés du « vieux Paimpol ».

d'avoir devancé le célèbre Génois, puisque vers le milieu du xiv<sup>e</sup> siècle et peut-être même à une date plus reculée « les prédécesseurs de paravant » auraient fréquenté ces terres nouvelles.

Mais le laps de temps ne convient pas uniformément aux trois lieux, sinon il serait équitable de retourner l'argument et de conclure que la petite pêche n'a commencé sur la côte paimpolaise que depuis 60 ans environ, alors que les documents du xiii<sup>e</sup> et du xiv<sup>e</sup> siècle en font déjà état (cf. p. 5, 6, 7). La morue abondant en Manche jusqu'au xvi<sup>e</sup> siècle, les Bréhatins n'avaient nul besoin de s'aventurer si loin pour chercher un poisson qu'ils trouvaient dans les parages familiers de leurs côtes et, qui plus est, dans les limites de la zone maritime fixée par la générosité des comtes du Goëlo à l'avantage de l'abbaye. Du chef de la donation, les moines frappaient d'imposition les congres, morues, merlus et tous autres poissons capturés dans ce domaine de mer bien déterminé.

Il ressort du texte, qu'avant 1514 les Bréhatins pêchent la morue non loin du littoral, et qu'à partir de cette date, ou au début du xvi<sup>e</sup> siècle, ils fréquentent Terre-Neuve et Islande, comme d'ailleurs les Fécampoïis, Malouins, Dieppois qui entreprennent, à la même époque, la poursuite de la morue dans ces mers lointaines. Il semblerait paradoxal que Bréhat allât pêcher à Terre-Neuve ou même en Islande, pourtant plus proche, quand Fécamp, Dieppe, Honfleur trouvent la morue comme à portée de la main. Il serait encore plus étrange que ses marins pratiquassent cette industrie hasardeuse, un demi-siècle ou plus avant les autres ports morutiers qui, d'un commun accord, ne s'y décident qu'entre 1500 et 1550.

Il est permis par conséquent de se demander si la transaction de Beauport n'a pas été provoquée précisément par un *fait nouveau* : la naissance de la grande pêche au pays paimpolais dans les premières années du xvi<sup>e</sup> siècle<sup>43</sup>.

En 1259, comme on l'a déjà vu, les Bréhatins sont tenus de payer à Beauport la dîme sur la production de poisson en échange du service paroissial que l'abbaye leur assure en fournissant à l'île un desservant.

Depuis 60 ans et plus, reconnaissent les moines, les habitants de Bréhat et « leurs prédécesseurs » versent la redevance et observent le contrat. Pourquoi brusquement, en 1514, faut-il faire intervenir la juridiction du Goëlo et celle de Paimpol afin qu'ils « soient

43. C'est une hypothèse que nous suggérons.

condamnez, contraintz et compellés poyer » ? Pourquoi de leur côté les Bréhatins prétendent-ils ne « rien sçavoir » d'un contrat que le monastère affirme être « notoire et vrai » ?

Ou bien il est très ancien, et l'on comprend leur ignorance, mais non leur ponctualité à payer la taxe il y a cinq, quatre et même deux ans !

Ou bien le contrat ne s'applique plus à l'objet imposé, et l'on comprend du même coup l'ignorance et le refus des pêcheurs, et d'autre part les protestations des moines<sup>44</sup>.

Force est donc de supposer qu'il serait intervenu, vers 1514, un élément nouveau. Le contrat primitif qui liait les deux parties avait été rédigé en vue de frapper la production poissonnière de Bréhat dans les limites du domaine accordé par la donation des comtes.

Tant que les pêcheurs fréquentèrent les eaux territoriales, ils acquittèrent la dime, mais dès 1514 ou avant cette date, ils auraient soulevé des objections en alléguant que le poisson d'Islande ou de Terre-Neuve, étant capturé très loin des côtes du Goëlo, n'était pas imposable au profit de l'abbaye.

Celle-ci rappelle alors, en explicitant l'accord, que c'est toute la pêche de Bréhat qui est frappée par la redevance traditionnelle, quel que soit le poisson et quel que soit le lieu de pêche, qu'il s'agisse de congres, morues ou autres, pris sur les côtes bretonnes, à Terre-Neuve ou en Islande.

Les droits de Beauport s'étendent donc sur la production, sans distinction ni des poissons ni de leur provenance, et les moines précisent que l'intervention d'un élément nouveau est susceptible de modifier l'assiette de l'impôt, mais non d'éviter l'imposition aux Bréhatins comme le veulent ces derniers.

En conséquence, si la pêche des congres, morues et merlus sur les côtes paimpolaises a procuré à Beauport des revenus depuis plus de 60 ans, la fréquentation d'Islande et de Terre-Neuve est récente. La préoccupation des moines est à ce point minutieuse et prudente qu'afin d'éviter de semblables contestations « à l'advenir » ils étendaient leurs droits dans le temps et dans l'espace; ils se réservaient, en effet, le droit d'appliquer l'imposition non seulement sur la pêche de Terre-Neuve et Islande, mais encore « ailleurs », comme s'ils voulaient hypothéquer les futures entreprises bréhatines et stipuler la possibilité de prélever la redevance habituelle sur toute autre

44. Le différend entre Nicolas Selle et l'abbaye de Fécamp (cf *supra*) ne serait-il pas du même ordre ?

pêche que pratiqueraient les audacieux insulaires. Lorsque l'accord sera réalisé entre les moines et les pêcheurs, il sera entendu que ces derniers peuvent désormais exercer leur profession « en la mer là où ils voudront et bon leur semblera ». L'abbaye lève donc l'hypothèque et accorde aux marins de Bréhat pleine et entière franchise dans l'exercice de leur métier. La redevance ne frappe plus la production; les limites du domaine maritime sont supprimées.

Enfin, si la pêche en ces lieux lointains avait daté de 20, 30 et 60 ans ou plus, est-il permis de croire que les moines, avec de semblables dispositions d'esprit, eussent attendu si longtemps pour rappeler aux paroissiens de l'île leurs obligations fiscales et pour se décider à user de contrainte à leur égard ? Il ne semble pas. On peut donc conclure que la grande pêche a commencé à Bréhat, comme dans les autres ports, au début du xvi<sup>e</sup> siècle et que les ancêtres de nos terre-neuvas et islandais ne peuvent prétendre ravir la gloire du découvreur de l'Amérique.

Pour achever l'examen de ce document, il convient de remarquer que, si l'on tient compte des distances, il serait plus raisonnable d'admettre que l'Islande fut touchée par nos pêcheurs avant Terre-Neuve, puisqu'un voilier peut sans difficulté aller de Paimpol en Islande en une semaine et même en cinq jours s'il passe par le canal Saint-Georges<sup>45</sup>.

En dehors de ce texte de Beauport, il n'existe à notre connaissance aucun autre document évoquant l'activité maritime de la région ou de Paimpol pendant le xvi<sup>e</sup> siècle. Très vraisemblablement, le port continua la pêche côtière, le cabotage et ses armements militaires, à l'instar de Bréhat. Faute de renseignements qui fassent allusion à l'état social de la ville à cette époque, il ne nous est même pas possible de lire sur la façade des maisons ou sur des monuments, si modestes soient-ils, un reflet des conditions de vie dans ce mystérieux Paimpol de jadis. Qu'il est discret, en effet, ce visage de granit de l'humble cité !

Il demeure toutefois quelques témoins de pierre; dans la rue de Ploubazlanec une maison en encorbellement<sup>46</sup>, semblable à celle

45. Lorsque Paimpol, en 1852, entreprendra la pêche d'Islande les premiers navires furent de très faible tonnage et disposant très certainement de moyens fort peu différents de ceux qu'utilisaient les morutiers de 1514. En 1865, par exemple, un simple sloop de 25 tx 09, monté par 7 hommes, aura déjà accompli plusieurs campagnes d'Islande.

46. Actuellement maison de M. Yves Jézquel. La maison voisine (imprimerie de M. Le Roy) lui était semblable jusqu'à de récents remaniements. Elle portait la date de 1603, ce qui rajouterait ces édifices généralement supposés des xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles.

de la rue de l'Église<sup>47</sup>, daterait des XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles. A l'extrémité est de la place du Martray, un édifice appelé fort justement, à cause de son délabrement, le « Château branlant », démoli récemment, était de la même époque.

A l'extrémité ouest de cette place, une jolie maison bourgeoise de style Renaissance avec une tourelle carrée en encorbellement fut, semble-t-il, la demeure d'un Paimpolais cossu, peut-être prétentieux, car la lucarne sculptée porte un écusson sans trace cependant d'armoiries<sup>48</sup>.

Dans la rue de Ploubazlanec, un immeuble à tourelle intérieure, dont l'entrée est ornementée d'un fronton grec, serait un manoir du XV<sup>e</sup> siècle, au dire des connaisseurs<sup>49</sup>.

On découvre d'ici, de là, quelques pierres, un encadrement de porte, de frustes moulures sur des assises de maisons. Mais ce ne sont là que de médiocres vestiges et leur rareté laisse entrevoir que les fortunes de ces siècles n'ont permis ni des constructions durables, ni des demeures somptueuses<sup>50</sup>.

D'autres indices laissent-ils soupçonner l'état de la ville ? De 1547 à 1550, les Paimpolais dotent leur église d'une tour. C'est un symbole de « la croissance » de la cité.

Quelques renseignements fragmentaires établissent que Paimpol possède une léproserie<sup>51</sup>, transformée, à partir de 1557, en « ospital... fondé, fourni, et entretenu par les habitants et la communauté de Paimpol », comme en témoignera le registre spécial de la Fabrique, ouvert le 16 avril 1689. Cette institution charitable se rattache à l'organisation ecclésiastique de la quasi-paroisse; elle fait partie de l'équipement communautaire que le groupe des fidèles créera au fur et à mesure de ses besoins et de ses ressources.

Quant aux relations entre Plounez et Paimpol, le premier acte du plus ancien registre d'état-civil mentionne, en 1536, le baptême de Guillaumette Lambert, de Paimpol, dans l'église de Plounez.

47. Magasin de M. Quéré, A la Ville de Paimpol.

48. Maison de M. Lambert-Rerfant.

49. Actuellement, la pâtisserie de M. Gislais.

50. Il est équitable de remarquer cependant que la topographie des édifices a subi de nombreux bouleversements par suite de la densité de la population dans une localité aussi minuscule, au nombre d'habitants très restreint. On verra précisément comment le développement du négoce favorisera l'accroissement de la population et des maisons.

51. La lépre ne disparut de Bretagne que vers la moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. En ce qui concerne Paimpol, le registre de la Fabrique révèle qu'en 1547 un habitant, Mathelin Pencollet, a été reconnu comme lépreux, lors d'un examen médical à Saint-Brieuc. C'est la Fabrique qui paye les frais de la visite : « 100 sous aux médecins et chirurgiens, 15 sous pour la chaudière, 10 sous au barbier pour saigner le malade, 10 sous au greffier, 20 sous au grand vicair, etc... »

Mais à partir de cette date les baptêmes se célébreront à Paimpol<sup>52</sup>. La tutelle se relâcherait-elle ?

L'église de Paimpol procède à des dépenses d'embellissement; elle s'achète une chape dont le damas coûte 13 livres 5 sols, l'orfèvrerie 16 livres 3 sols, la doublure 20 sols. Cet ornement revient à 30 livres 8 sols, somme considérable<sup>53</sup> qui représente la valeur de 3.000 kilogrammes de froment. Quelques années plus tard, en 1561, les Paimpolais devront, pour 45 livres, remplacer un calice emporté par des voleurs. Il leur a fallu auparavant, en 1553, participer aux frais du culte à Plounez; ils payent « du commandement des paroissiens, pour ayder à acheter une chasuble et deux . . . . de veloux pour l'esglise de Plonez, 39 livres 10 sols ». C'est le tribut de la trêve à l'église-mère ! Ou bien celle-ci n'avait-elle pas plutôt un besoin absolu de l'aide de Paimpol pour couvrir ses frais liturgiques ?

Quelle est la situation sociale du peuple à cette époque ? Il est bien difficile de répondre à cette question, faute de documents. Seuls les comptes de la Fabrique, dont le plus ancien remonte à 1542, peuvent projeter quelque lumière sur ce problème. Voici des prix pratiqués en 1542 :

200 ardoises . . . . .	= 6 sols.
un millier de clous de lattes . . . . .	= 6 sols.
une pipe de chaux . . . . .	= 30 sols, 6 deniers.
la toile d'un surplus . . . . .	= 55 sols.

Un couvreur, qui a travaillé à la toiture de l'église, reçoit par jour 1 sol 6 deniers et son aide 9 deniers. La nourriture de chacun d'eux est évaluée 7 deniers environ, soit approximativement un salaire quotidien de 2 sols (nourriture comprise).

En 1543, les trésoriers de la Fabrique sont reconnus redevables de la somme en caisse : 248 livres, 1 sou, 6 deniers. Ils se chargent en outre du prix auquel sera estimé le froment reçu au titre des fondations<sup>54</sup>. Le boisseau est à 5 sols 6 deniers, soit pour les 142 boisseaux un sixième, 39 livres, 1 sol, 11 deniers. Le boisseau, mesure marchande de Paimpol, contient 48 litres 22. Par conséquent, avec

52. En 1579, le Soumier des Fondations de Paimpol mentionnera encore le sanctuaire sous le titre de « église trévielle de Plounez ».

53. En 1547.

54. Ces redevances étaient versées pour acquérir droit de tombe. Les donateurs choisissaient l'emplacement de leur sépulture avec un luxe de précision, dans l'église ou dans le cimetière. La plus ancienne fondation à Paimpol, dont on possède le texte, remonte au 4 mars 1499. Il existe aux archives paroissiales deux registres allant de 1489 à 1651. Un registre postérieur établit la recapitulation des fondations. Il porte le titre significatif dans sa longueur : « Livre A appartenant aux généreux de Paimpol pour servir aux archives. C'est le soumier tenant aux généreux de Paimpol 1775 pour servir aux archives. C'est le soumier général des biens appartenants à l'église de Notre-Dame de Paimpol, écrit l'an 1780. »

son salaire de 2 sous, l'ouvrier peut se procurer 1/3 de boisseau de froment ou 16 litres = 11 kg. 200 à raison de 70 kilogrammes pour l'hectolitre<sup>55</sup>.

En cette même année, la Fabrique achète pour la fête de Pâques<sup>56</sup> 14 pintes de vin coûtant 16 sous 4 deniers, soit un peu plus de 1 sou la pinte de 80 et quelques centilitres.

Le coût de la vie est assez variable à cette époque, si l'on en juge par les prix pratiqués :

	Le boisseau de froment	La pinte de vin
1544-1545 .....	6 sols 5 deniers.	1 sol 4 deniers.
1546 .....	11 — 8 —	— —
1547 .....	6 — 4 —	11 —
1548 .....	5 — 2 —	— —

Le prix du blé peut subir, comme on le voit, des fluctuations très sensibles selon les résultats de la récolte. L'abaissement de la valeur du froment, en 1548, permet à un ouvrier couvreur l'achat d'un demi-boisseau ou 24 litres avec son salaire quotidien. Les fabriciens lui ont, en effet, versé, pour 15 jours de travail, 25 sous en argent et 15 sous pour nourriture = 40 sous ou 2 sols 7 deniers par jour.

Quelques années plus tard, en 1552, il voit son salaire atteindre 3 sous. Mais le froment est plus cher : 8 sous 4 deniers le boisseau et cette hausse va encore s'accroître :

1557.....	12 sous	6 deniers	le boisseau de froment.
1558.....	6 —	8 —	— —
1559.....	5 —	10 —	— —
1564.....	12 —	6 —	— —
1565.....	10 —	—	— —
1566.....	16 —	—	— —

Pour les autres denrées, on paye, en 1557, 10 sous une charretée de bois de chauffage. Dix ans plus tard, en 1567, une douzaine de tuiles se vend 10 sous et un millier d'ardoises 72 sous. En 1566, le vin est à 2 sous 6 deniers la pinte, tandis que la journée d'un couvreur représente 5 sous.

55. Cf. CHAPELAIN, dans *Journal de Paimpol*, 1927, feuilleton n° 18.

56. Il s'agit d'une distribution de vin analogue à celle du pain béni. Il ne faut pas penser, en tout cas, à la communion sous les deux espèces, ce rite ayant achevé de disparaître en Occident après que le Concile de Constance (1415) eût sanctionné l'usage de la communion sous la seule espèce du pain.

On constate, à l'aide de ces chiffres, qu'en l'espace de 20 ans les denrées et la main-d'œuvre ont doublé de prix.

Les comptes de Fabrique mentionnent d'autres articles :

1578 : la livre de fer, 2 sous 6 deniers.

1585 : 2 aunes de toile fine de Quintin, 60 sous (le salaire d'un ouvrier est alors de 6 sous, tandis qu'un horloger touche, pour sa journée, 10 sous en 1587).

Mais ce sont là des soucis bien misérables, car voici Paimpol dans la guerre ! Catholiques et protestants se mesurent, les armes à la main, les uns et les autres soutenus par l'étranger anglais ou espagnol. Sous des dehors religieux, toutes les rivalités, toutes les ambitions se donnent libre cours. La tragédie déchire la Bretagne... Paimpol s'est déclaré pour le parti du Béarnais contre les Ligueurs. Et la guerre a ses exigences... En 1590, le comptable de la Fabrique fait état de ses 30 nuits passées dans l'église pour « garder les cloches et payer du vin à ceux qui sonnent les cloches aux alarmes ». Il a dû, à deux reprises, dissimuler « habillements et reliques ». Dix siècles après l'exode de leurs aïeux bretons d'outre-Manche, les Paimpolais voient, le 12 mai 1591, débarquer dans leur port 2.400 soldats anglais sous le commandement du général Norris. Sitôt à terre, ils furent employés à prendre Bréhat ; l'exiguïté de la ville en effet ne permettait pas le cantonnement de cette troupe ; l'île de Bréhat en outre appartenait à la duchesse de Mercœur<sup>57</sup>. Aux Anglais, se joignit la petite garnison qui tenait Paimpol pour le compte de Henri de Navarre, sous les ordres de René de Grézille, sieur de la Tremblaye. Le commandant Bellechaussée, de Saint-Malo, tenta de s'opposer à la prise de Bréhat au moyen de deux navires. Mais trouvant l'île trop peu fortifiée, il s'éloigna, non sans avoir enlevé aux Anglais deux avisos qui s'étaient avancés en mer pour éclairer les assaillants. Abandonnés à leur sort, les Bréhatins ne tinrent pas longtemps. Les « iliens » qui en eurent la possibilité s'enfuirent. Une quinzaine de malheureux, qui avaient tenté de résister, furent pendus par les envahisseurs aux ailes des moulins à vent.

Après ce premier succès, un contingent d'Anglais alla porter le siège devant Guingamp ; les autres « s'ennuyant dans l'île vinrent de nouveau s'établir à Paimpol<sup>58</sup> ». De 1591 à 1593, ils ravagèrent le

57. Mercœur était le chef de la Ligue en Bretagne.

58. Profitant du départ des Anglais, un armateur malouin, Jean Desportes, vint surprendre l'île ; il reçut l'ordre de s'y fortifier et de traiter les habitants avec humanité, ce qui fut scrupuleusement exécuté. Arch. paroissiales de Paimpol.

pays<sup>59</sup>. La cité eut elle-même à subir de graves dommages du fait de la guerre. Le samedi 25 octobre 1592, « des gens de guerre », (sans autre précision), dit le chroniqueur de la Fabrique, ont incendié la rue de l'Eglise par crainte d'un siège. L'église est vouée au même sort si l'on est réduit à toute extrémité; aussi par mesure de précaution, a-t-on jugé prudent de transporter « les images, meubles et ustensiles de ladite église à l'église de Plounez »<sup>60</sup>. Il est très probable que le sinistre La Fontenelle, qui à cette époque « ravage Lannion, Paimpol et plusieurs autres bonnes bourgades »<sup>61</sup>, menaçait d'occuper le haut de la ville. Cette position lui serait très favorable contre les Anglais et les partisans de La Tremblaye, retranchés dans les quartiers du port, adossés à la mer, et isolés sur la presqu'île.

Malgré ces précautions, La Fontenelle surprit Paimpol où il mit tout à feu et à sang. Il n'évacua la ville qu'après l'avoir livrée au pillage<sup>62</sup>.

Pauvres Paimpolais ! L'occupation étrangère n'adoucit point d'autre part l'amertume des misères de la guerre ! Les soldats anglais exaspèrent les habitants par leurs insolences et leurs pillages. Vivant à discrétion chez les bourgeois et se croyant tout permis, ils s'emparent de tout ce qu'ils trouvent à leur convenance. Ils se rendent si odieux que les Paimpolais, ne pouvant plus supporter de pareils hôtes, adressèrent leurs plaintes au maréchal d'Aumont qui commandait l'armée royale en Bretagne. Celui-ci fit de sévères remontrances à Norris et lui ordonna de punir les principaux auteurs des exactions dont on se plaignait. L'officier anglais reçut fort mal cet avis et prétendit qu'il devait être le maître absolu d'une ville qui lui avait été assignée comme place de sûreté. Il menaçait de se retirer avec ses soldats et de rentrer en Angleterre si l'on s'avisait de lui faire ainsi la loi. Se croyant nécessaire, il s'imaginait par cette

59. Cf. M. Le Chapelain dans *Journal de Paimpol*, citant A. DE BARTHÉLEMY, *Choix de documents inédits sur la Ligue en Bretagne*. « De ces excès des Anglais, écrit M. Le Chapelain, aucune trace n'existe aux archives de Paimpol. La crainte probablement a comprimé l'expression des douleurs des habitants. » Il nous semble toutefois que c'est de cette époque troublée que datent deux tableaux actuellement exposés à la sacristie de l'église de Paimpol. Ils représentent le meurtre de deux moines dont le costume blanc est celui des Prémontrés. Il s'agirait donc de l'assassinat de religieux de Beauport, Paimpol ayant hérité des dépouilles de l'abbaye à la Révolution. Ou peut-être ces toiles commémorèrent-elles la mort héroïque de deux membres d'un autre monastère de l'Ordre ?

60. Jusque là, les Paimpolais, semble-t-il, n'ont pas voulu réduire la beauté de leurs fêtes, malgré les tristesses de l'heure. En 1592, la Fabrique a dépensé 5 sous pour l'achat de « glaujeux » (glaisieux) et autres feuillages dont on joncha le pavé de l'église aux grandes solennités, notamment à celle de la Trinité.

61. *Histoire de la Ligue en Bretagne*, par M. le chanoine Monau, p. 328.

62. Les archives paroissiales situent cet événement après l'échec de La Fontenelle devant Guingamp.

menace en imposer au maréchal. Mais, quoique le parti du Roi dût être affaibli par son départ, on s'empresse de le prendre au mot et de se « débarrasser d'hôtes aussi incommodes »<sup>63</sup>.

A l'automne de 1594, Norris revient avec 1.800 hommes. Mais l'année suivante, les Anglais rembarquent définitivement. Elisabeth d'Angleterre, en effet, n'a pu obtenir du roi la libre disposition de Brest au lieu de Paimpol pour le débarquement de son corps expéditionnaire. Paimpol disparaît désormais de l'histoire de la Ligue en Bretagne.

Les habitants peuvent alors considérer les déprédations de la guerre. Les maisons du quartier supérieur sont détruites, l'hôpital est en ruines<sup>64</sup>. La Fabrique doit faire appel à deux mennisiens pour remplacer une porte de la chambre au-dessus de la trésorerie de l'église, porte qui a été emportée et brûlée par les Anglais (le comptable ose enfin les nommer).

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la vie des Paimpolais demeure aussi mystérieuse que dans la période précédente.

Il semble que la hausse des salaires se soit maintenue. Un ouvrier, par exemple, qui blanchit l'église à la chaux, reçoit 9 sous par jour, son aide 5 sous, en 1602. Quelques années plus tard, en 1607, une femme, Catherine Guégan, est rétribuée à raison de 4 sous par jour pour dévider le fil donné à l'église. Sa besogne lui demande 28 jours de travail. Un certain Jean Dauphin ourdit ensuite ce fil pour en confectionner de la toile; il est payé 5 sous par jour. En fin de compte, la Fabrique a obtenu 118 aunes de toile.

La pinte de vin atteint, en 1602, 6 sous. En 1608, le comptable de l'église reçoit un boisseau de sel offert par des marchands d'une barque qui décharge son sel près du pont (c'est-à-dire la chaussée de l'étang, cf. plan de l'an II, fig. 6). Le fabricien vend ce boisseau 10 sous, comme il revend pour 7, 6 et 4 sous, trois cochons dont un donateur a fait aumône au sanctuaire.

Le froment, par contre, atteint des prix élevés :

1610 = 20 sous le boisseau.	1614 = 32 sous.
1611 = 22 sous 6 deniers.	1615 = 30 sous.
1613 = 40 sous.	

63. Le récit de cet incident se trouve dans les archives paroissiales, 3246.

64. Cet hôpital sera reconstruit plus tard sur le même emplacement. C'est la dernière maison à droite avant le vieux clocher, quand on descend la rue de l'Eglise.

Le coût des denrées semble avoir déterminé une hausse des salaires; en 1615, par exemple, un couvreur est rémunéré au taux de 16 sous par jour.

Dans le domaine des articles de luxe, l'élévation des prix est aussi sensible. En 1608 déjà une bannière pour l'église coûte 108 livres tournois et une chape 36 livres. Des dépenses de cette importance permettent de supposer que les finances de la Fabrique sont prospères. En 1624 cependant, un incident laisse à penser que cette aisance serait encore plus grande si toutes les fondations étaient régulièrement versées à la Fabrique. Il intervient à cette époque, dans l'administration de cette dernière, un personnage important : Yves Roquel, président du Parlement de Rennes, domicilié au château du Bourglanc, en Plourivo<sup>65</sup>. Après avoir constaté que, depuis 1602, nombre de rentes n'ont pas été recouvrées, le magistrat ordonne aux comptables de les récupérer dans les six mois, soit une somme de 764 livres !

Roquel prévoit l'attribution de cet argent à l'église et à l'hôpital qu'il faut reconstruire, ses matériaux ayant notamment servi à édifier ou à réparer la sacristie<sup>66</sup>. La population paimpolaise s'est accrue, mais le centre religieux n'est pas encore indépendant de Plounez. La législation ecclésiastique ne créait pas jadis des paroisses autonomes aussi rapidement que de nos jours. C'est pourquoi le chef religieux de Paimpol fait encore partie, du moins en droit, du clergé de Plounez. Voilà l'explication la plus respectueuse à l'égard de la paroisse-mère.

En fait, le prêtre chargé du service religieux à Paimpol, sans être canoniquement « le recteur », en est l'administrateur responsable, le « curatus » ou « curator »(?). C'est en ce sens qu'en 1592, par exemple, dom Olivier Josse est gratifié du titre de « Curé de Paimpol ». En 1628 également, devant Mgr de Saint-Brieuc, une paroissienne de la famille Le Goaster échangera, lors de sa confirmation, son prénom de Lévénéz contre celui de Anne « présent pour parrain missire Silvestre Guillemot à présent « curé dudit Paimpol ». Ce mot se traduira en breton par « kuré » dont l'équivalent en

65. Dans le procès-verbal, Roquel prendra la qualité de fondateur de l'église de Paimpol. Les du Bourglanc ont acquis ce titre, depuis peu, des Kerrauit probablement, par succession ou par alliance ?

66. Les Paimpolais n'ont donc pas relevé l'établissement après les guerres de la Ligne. On lit encore la date de 1697 sur l'immeuble habité par M. Calvez et M<sup>me</sup> Logrigner, rue Pasteur. L'imprimerie de M. Le Roy, remaniée récemment, portait le chiffre de 1863. Rue de l'Église enfin, la maison de M. Le Bas possédait un manteau de cheminée, armorié et daté de 1615, qui se trouve aujourd'hui à la résidence d'été de M. Seignobos, à l'Arcouest.

français « vicaire » sera la plupart du temps appliqué au desservant de Paimpol. Ce dernier signera lui-même « vicaire de Paimpol ».

Ces deux termes de « curé » ou « vicaire » de Paimpol seront donc employés *par opposition au titre de recteur*<sup>67</sup>, chef suprême d'une paroisse et des hameaux ou trèves qui en dépendent. C'est ainsi qu'un cahier de comptes de 1689 à 1691 parlera dès la première page de « Discret Messire Josias Le Goagueller... *recteur de Paimpol* ». Or ce prêtre, d'après un procès de 1704, est recteur de Plounez et par conséquent il a aussi sous sa juridiction paroissiale « l'église tréviale de Paimpol ».

Quoi qu'il en soit de ce lien de dépendance entre Plounez et Paimpol, la ville est assez importante pour recevoir, en 1632, le P. Maunoir dans la première mission qu'il prêche au diocèse de Saint-Brieuc.

L'église de la quasi-paroisse d'autre part est riche si l'on en juge par l'inventaire établi en 1652 sur ordonnance de l'évêque et à la requête du recteur de Plounez; deux notaires consignent comme appartenant à la trêve :

- 2 calices en argent;
- 1 soleil en argent, acheté récemment à Paris pour 148 livres 15 sols;
- 3 bannières, dont une neuve de 180 livres;
- 7 ornements.

En 1670<sup>68</sup>, la Fabrique reconstruit le reliquaire du cimetière. Mais outre ces dépenses, les Paimpolais sont en procès à cette époque avec leur recteur de Plounez, on ne sait pour quelle raison. Ils sont condamnés par la Cour de Rennes à lui verser 600 livres ! L'hôpital a été réédifié et le registre spécial des délibérations concernant son administration, ouvert en 1689, se fait l'écho d'un différend entre le sénéchal de Paimpol et celui de Plounez. Le premier rappelle avec hauteur que l'hôpital « fondé, fourni, et entretenu par les habitants et la communauté de Paimpol, appartient aux habitants de Paimpol ». Il est très probable que les malades et pauvres des environs (surtout ceux de Plounez, chef-lieu paroissial ?) prétendirent bénéficier de la charité paimpolaise, sous prétexte que la trêve dépendait de la paroisse-mère ? Ou bien se présente-t-il trop de misères aux portes du bienveillant hospice ? Les Paimpolais, par leur attitude, prouvent

67. En breton, le « recteur » se dit « ar person », c'est-à-dire, la personnalité la plus haute du clergé paroissial, supérieur même aux autorités civiles.

68. Les registres de la Fabrique s'arrêtent à 1672. Il existe ensuite un cahier de comptes de 1689 à 1691.

leur réelle indépendance de Plounez et, en 1698, il est décidé qu' « on ne pourra recevoir à l'hôpital des pauvres d'autres paroisses que par avis du général et du sieur vicaire de Paimpol... nonobstant tous billets de particuliers ni juges qui y puissent prétendre »<sup>69</sup>.

D'autres griefs viennent troubler les relations entre Paimpolais et Plounéziens. Il est question, en 1690, de répartir sur les contribuables de la ville une somme de 600 livres due au recteur de Plounez. Mais cette répartition donne lieu à de telles contestations que le pasteur déclarera se contenter de « ce qui lui a été versé ». D'autres protestations s'élèvent encore contre des impositions trop fortes ou indûment réclamées.

Voici maintenant que des dépenses d'ordre militaire viennent frapper les citoyens. En juin 1690, en effet, M. de Bringolo, capitaine de milice, s'est rendu à Paimpol pour assembler sa compagnie. Il faut lui fournir un soldat et l'entretenir aux frais de la communauté. Un dénommé Logeon s'engage volontairement sous le nom de guerre de Paimpol-Logeon<sup>70</sup>.

En cette fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la population se compose d'artisans, de petites gens et de commerçants. L'ensemble constitue « le Corps et la Communauté des nobles, bourgeois, manants et habitants de la Ville de Paimpol en Goëlo »<sup>71</sup>. L'assemblée des bourgeois a pris la place de la Fabrique et les réunions se tiennent désormais, non plus à la sacristie après la grand-messe dominicale, mais à l'Auditoire situé place du Martray. Qui sont ces bourgeois ? ces notables dont l'influence est prépondérante dans l'administration de la cité ? Très certainement des négociants dont le rôle économique et social est primordial pour tout le petit peuple de l'agglomération. C'est bien, en effet, à cette classe des hommes d'affaires que sera attribué, en 1699, un blason. L'ordonnance royale<sup>72</sup> qui l'accordera ne fera pas état de la ville elle-même, mais de la Communauté des Marchands.

69. Il ne semble pas que cette résolution ait été observée; dès 1726, on proteste contre l'admission de non-Paimpolais à l'hospice.

70. Il ne semble pas qu'il ait fait briller d'un éclat particulier la gloire de sa ville natale sur les champs de bataille. Il est tout de même resté son nom, comme celui de Le Chapponier, soldat paimpolais de 1640. Celui-ci pourtant mit si peu d'empressement à partir aux armées que, bien que « désigné pour soldat par les habitants », il refusa le serment et échoua en prison!

71. Registre de 1704-1708. Cf. M. DUBREUIL DE SAINT-SAUVEUR (*Histoire de Bretagne*, p. 204) sur Communauté de ville et Général de paroisse.

72. Ce document se trouve dans le bureau de M. le Maire de Paimpol. Il est ainsi rédigé.

Registre 1<sup>er</sup>

Clé de Bretagne

Gulbigam

« Par ordonnance rendue le 30 du mois de Janvier de l'an 1699 par MM. les Commissaires Généraux du Conseil, députés sur le fait des Armoiries »  
« Celles de la Commune des Marchands de la Ville de Paimpol. Telles qu'elles sont ici peintes et figurées, après avoir été reçues, ont été enregistrées à

Le blason, « un navire d'argent à l'ancre sur fond d'azur », révèle qu'il s'agit bien de négociants et d'armateurs qui pratiquent d'une façon ou d'une autre le trafic commercial par mer.

Malgré l'habitude des expédients financiers en ces dernières années du grand siècle, il est permis de supposer que la communauté locale possédait une certaine importance pour recevoir cette royale distinction.

Il fut question à la même époque d'accorder à Paimpol une importance militaire; Vauban, si l'on en croit une lettre qu'il datait de Brest, le 1<sup>er</sup> juin 1695, y faisait de multiples « recommandations pour la défense de nos côtes et en particulier de Paimpol et de Bréhat »<sup>73</sup>. Dans l'imagination du grand architecte, Paimpol devait-il représenter une valeur stratégique quelconque contre l'Angleterre ? Il ne semble pas, en tout cas, qu'un seul ouvrage défensif ait été effectué à Paimpol. A Bréhat, par contre, ce projet reçut un commencement de réalisation et l'île conserve encore un fort et une batterie côtière. Sur ces deux points de la côte, le souvenir de Vauban s'est perpétué d'étrange manière.

A Bréhat, le pont qui relie les deux tronçons du territoire, ou plutôt la chaussée, porte le nom de Vauban. Le ministre de Louis XIV vint-il sur les lieux ? Peut-être. Paimpol, de son côté, appelait encore, en 1875, « chaussée Vauban » la levée qui retenait les eaux de l'étang. Dans un plan du port en 1860, le moulin de Kerno se nomme « Moulin Vauban », et, en 1856<sup>74</sup>, le préfet de Saint-Brieuc parlera, lui aussi, de « la chaussée du moulin Vauban » et de « l'étang Vauban » pour désigner le marais de Paimpol. Comment ce nom prestigieux s'est-il attaché à une digue, à un moulin, à un étang de Paimpol ? La chaussée, édifiée probablement par les moines de Beauport, qui au dire du préfet en 1856, compte « plusieurs siècles d'existence », ne fut pas l'œuvre de Vauban. Peut-être, lors d'une visite, fit-il exécuter quelques améliorations ? C'est fort possible et Paimpol lui marqua de cette façon sa reconnaissance.

L'Armorial Général, dans le Registre coté Clé de Bretagne, en conséquence du paiement des droits réglés par les Tarifs et Arrêtés du Conseil du 29<sup>e</sup> de Novembre de l'an 1699, en foi de quoi, le présent Brevet a été délivré à Paris par Nous Charles d'Hostier, Conseiller du Roi et Général de l'Armorial de France. »  
Signé : Ch. d'Hostier.

73. Séance du Conseil municipal de Paimpol, 19 juillet 1865. En 1832, dans ses *Notions historiques, géographiques, statistiques et agronomiques sur le littoral du département des Côtes-du-Nord*, M. HANASQUE caquetiers le projet de Vauban de fortifier l'île à Bois pour en faire un port militaire. « Le Gouvernement, dit-il, a longtemps hésité entre Cherbourg et l'île à Bois. De quel intérêt, ne serait pas à son avis un port militaire placé précisément en face de l'Angleterre. »

74. Cons. municipal, 3 août 1875. Lettre du 7 mars 1856, au maire de Paimpol.

Les préoccupations de la ville ne semblent pas à cette époque, pourtant, dominées par l'art de la guerre.

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la France, en effet, détient le quasi-monopole de la production de la morue qui bénéficie, il est vrai, de la protection royale. Un système de primes remontant à Henri IV favorise l'exportation vers l'étranger. Bien que l'exemption des droits de douane sur les poissons de pêche française soit fort ancienne, on trouve un arrêt de 1767 supprimant tous les droits à l'entrée dans Paris sur la morue sèche venant de Terre-Neuve. L'exemption à l'entrée en France sera accordée par un arrêt du 30 janvier 1775.

Une autre immunité abrogera les droits de consommation sur les sels français et les droits d'importation sur les sels étrangers employés dans la conservation de la morue.

Dès le 13 janvier 1739, un arrêt du Conseil avait permis aux pêcheurs de Granville de prendre en franchise du sel de Bretagne; plus tard, ceux d'Honfleur obtenaient le même privilège. Un arrêt du Conseil, en date du 29 mars 1788, encouragera par une prime l'importation des rogues de pêche française.

Terre-Neuve<sup>75</sup> est alors le lieu de pêche le plus fréquenté des morutiers français qui, d'après le *Traité des Pêches* de Duhamel du Monceau, publié au XVIII<sup>e</sup> siècle, utilisent une technique absolument semblable à celle de nos derniers voiliers.

La consommation française permettait l'écoulement de la production de nos pêcheurs; la saveur hors de pair de la morue était fort justement appréciée.

*L'Agronome, dictionnaire portatif du cultivateur*<sup>76</sup>, proclame que « la plus blanche est la meilleure » et il indique aux ménagères et aux maîtres-coqs l'art de préparer la morue « à la sauce au beurre noir », « au persil frit », « à la sauce aux câpres », « à la sauce Robert ».

En Bretagne, une dizaine de ports au moins équipent régulièrement des navires pour les bancs ou la côte de Terre-Neuve. Autour de ces armements et surtout à Nantes pullulent les « monnoyeurs » qui sont des privilégiés fort encombrants. Leurs fonctions, érigées en offices, sont vendues au profit du Trésor. Ils s'embarquent comme pilotes sur les bâtiments marchands ou sur les vaisseaux du Roi;

75. L'Islande deviendra lieu de pêche pour les Français à partir de 1820-1825.  
76. Tome II, Paris, 1766.

ils pratiquent également la pêche de la sardine et de la morue et « presque tous possèdent ou acquièrent une certaine aisance »<sup>77</sup>.

Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, les Paimpolais ont développé<sup>78</sup> de leur côté leurs armements morutiers. Avant la Révolution, Paimpol est le port de terre-neuviers le plus important de la région qui sera bientôt le département des Côtes-du-Nord. C'est à ces entreprises que fera allusion le Conseil municipal, le 24 décembre 1854, lorsqu'il affirmera que Paimpol est en possession « des armements pour la grande pêche depuis un temps immémorial ». Quel était exactement le nombre de ces bricks, ou trois-mâts affectés à cette pêche lointaine au XVIII<sup>e</sup> siècle? Il est impossible de le contrôler, puisque le plus ancien registre de l'Inscription maritime ne remonte pas au delà de 1787<sup>79</sup>.

A cette campagne, 12 navires prennent le départ, du 27 au 29 mars les premiers, du 23 avril au 3 mai les derniers. Ils rentrent six mois plus tard pour se faire désarmer à Tréguier<sup>80</sup>.

Les bâtiments, qui participèrent à cette expédition, furent :

	Tonneaux	Hommes	Livres d'avances
Jean-Joseph.....	70	11	2.106
Marie-Angélique.....	75	13	2.448
Jeanne-Marie.....	60	11	2.029
Marie-Joseph.....	150	18	3.566
Elisabeth.....	150	37	8.841
Diligente.....	350	105	24.788
Fouine.....	240	66	13.358
Sauvage.....	140	43	9.059
Outarde.....	180	47	9.325
Uranie.....	320	88	17.911
Concorde.....	140	41	8.411
Marie-Yvonne.....	70	11	1.810

Les équipages sont très élevés parce que ces bateaux traitaient à terre la morue pêchée par les marins du bord et nécessitaient par

77. *Etudes sur l'Administration municipale en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, par DEPUY, Paris, 1891.

78. Peut-être armèrent-ils aussi en course pendant les guerres de la Monarchie, comme plus tard sous la Révolution et l'Empire?

79. Encore convient-il de faire quelques réserves. Ce registre, en effet, mal relié, incomplet semble-t-il, paraît être du sous-quartier de Tréguier. En 1791 par exemple, il mentionne seulement 66 armements, quand le Conseil municipal parle de 266 bateaux rattachés au quartier de Paimpol. A partir de 1783, il donne des renseignements plus nombreux concernant les armements et les désarmements à Paimpol.

80. Si ce ne sont là que les seuls armements de Tréguier, il est permis de supposer que ceux de Paimpol sont supérieurs, Tréguier n'étant qu'un sous-quartier de Paimpol, aux yeux de l'Administration de l'Inscription maritime.

conséquent une double main-d'œuvre. On remarquera également le taux des avances, proportionné, il est vrai, à chaque équipage.

Le *Sauvage* fut « naufragé dans les glaces de Terre-Neuve », le 14 juin. L'année suivante, des 10 navires armés, la *Fouine* subissait le même sort, le 29 mai.

Le chiffre global des armements tombe de 126 en 1787 à 114 en 1788. A part les terre-neuviers, les autres navires font surtout le cabotage et fréquentent les ports français de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée. Quelques longs-courriers et grands caboteurs touchent la Hollande, l'Espagne, le Portugal, mais rarement l'Angleterre.

Ce commerce maritime est fort lucratif, si l'on en juge par le voyage du *Sauvage* qui, en 1774<sup>81</sup>, charge à Paimpol puis à Portrieux une cargaison de 2.356 boisseaux de froment à destination de Cette; ses affréteurs paimpolais, Corouge frères, Chevreux, Le Bigot, Lambert, reçoivent pour cette marchandise 19.501 livres, 12 sols, 9 deniers.

D'autres bateaux, plus nombreux, sont affectés à la petite pêche côtière. On signale même la *Revanche*, de 25 tonneaux, armée « à l'avanture », du 28 octobre 1788 au 4 mars 1790, avec un équipage de trois hommes sous les ordres du capitaine Pierre Henry.

S'il est vrai que l'économie paimpolaise se développe en ce XVIII<sup>e</sup> siècle, il est non moins certain que les négociants et commerçants de la place se heurtent à des difficultés, sans cesse renouvelées, de la part du fisc royal.

Au mois d'octobre 1704, par exemple, un édit ayant créé des offices d'inspecteurs généraux, commissaires, contrôleurs et visiteurs des manufactures et des concierges-gardes des bureaux aux draps et toiles, Paimpol, suivant arrêt du Conseil, est frappé d'une taxe de 200 livres et 2 sols par livre pour la suppression de ces charges. Dans la délibération du 23 mars 1705, les notables protestent en faisant valoir qu'il n'existe pas dans l'agglomération de manufactures de drap ou de toile. Cet impôt, en outre, ne doit, à leur avis, concerner que les « villes principales du Royaume du nombre desquelles ledit Paimpol ne peut pas être réputé, n'étant qu'un petit village sur le bord de la mer et qui dépend d'une paroisse de la campagne, nommée Plounez ». La ville ne possède pas d'octrois et si elle a dû acquitter la taxe des Corps des Arts et Métiers, ce ne fut que « par surprise » et de plus « attendu la petitesse du lieu... on comprenait dans les

81. Compte de vente et d'armement du 17 juin. Arch. mairie, pièce non classée.



Cliché Bureau.

FIG. 3. — PLACE DU MARTRAY  
Hautes maisons du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au fond, petite maison du XV<sup>e</sup> siècle.



Cliché Bureau.

FIG. 4. — LE CHATEAU BRANTANT  
(XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> SIÈCLE ?)

démoli dans ces dernières années.



Cliché Bureau.

FIG. 5. — MAISON JÉZÉQUEL  
(XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> SIÈCLE ?)  
ET MAISONS DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

rôles de répartition tous les artisans des paroisses voisines sous la banlieue ».

Par crainte de ce nouvel impôt, « les meilleurs des habitants », sans doute les plus fortunés, se sont retirés à la campagne pour éviter, une fois pour toutes, les continuelles impositions dont on les gratifie à Paimpol.

La cité ne compte à cette époque que « 3 feux et 2 soixante-quatrièmes de feu pour les fougues ». Les tailles ordinaires et extraordinaires ne s'élèvent qu'à 50 ou 60 livres. La localité n'est même pas dotée de halles imposables, elle se contente de simples étaux couverts de « gleds » (chaume). Le Corps municipal se débat, semble-t-il, contre une fiscalité excessive et des contribuables rebelles.

Le refus des Paimpolais, en 1705, de payer au recteur de Plounez la somme de 600 livres a obligé le trésorier de la ville à faire intervenir le sergent royal Le Drollec aux fins de contraindre les habitants.

L'an 1706 apporte aux Paimpolais deux nouveaux impôts, l'un sur les maisons, l'autre de 1.000 livres sur le Corps des marchands, ouvriers et cabaretiers.

En 1707, la cité décide de s'imposer de 600 livres pour liquider des procès en suspens.

En février 1708, c'est la création d'une taxe des contrôleurs des poids et mesures sur les commerçants; au mois de mars, l'agglomération doit acquitter une nouvelle taxe (920 livres) sur les bêtes de boucherie.

D'autres dépenses incombent, d'une façon ou d'une autre, aux habitants, et elles sont de toutes sortes : devis et adjudication de la charpente de l'église en 1707, « perte de 1.500 livres par rapport à la compagnie de Langon, soldats de Marine que nous avons eue sur les bras pendant plus de 3 mois », écrit le secrétaire en 1708.

De 1713 à 1717, le Général attaque Exaudy, receveur des Droits sur les navires et en même temps receveur des Invalides de la Marine, qui refuse de s'acquitter de l'impôt du fouage. Au bout de quatre ans de procédure, le Général obtiendra gain de cause. Les soucis militaires interviennent encore ! En février 1718, la ville reçoit deux compagnies de garde-côtes. Il faut leur accorder deux maisons pour servir de casernes. « M. de Quersa de Boisgelin, capitaine garde-côte », ordonne aussitôt « aux locataires qui demeurent aux susdites maisons d'en sortir incessamment et d'heure à heure et vider lesdites maisons ». « Ordonnons outre aux habitants de cette ville, continue-

t-il, de faire mettre dans les 2 dites maisons le nombre de 22 lits avec leurs couettes, matelas, paillasses et lineuels, etc..., comme aussi les tables nécessaires et ce incessamment et d'heure à autre à la diligence desdits habitants...» L'année suivante, deux compagnies du régiment du Piémont ont séjourné à Paimpol, occasionnant à la ville une dépense de 1.382 livres, 16 sous, 4 deniers qui lui est, d'ailleurs, remboursée.

En 1726, le Général a perdu un procès devant la Cour de Rennes toujours au sujet d'impôts. Cet insuccès obligera les habitants à supporter une imposition supplémentaire de 600 livres.

L'église, à son tour, exige des dépenses qui retombent sur la communauté paimpolaise. Après la construction de la charpente, en 1707, Paimpol a dû élever une chapelle du côté droit du chœur (chapelle de la Trinité), par suite de l'accroissement de la population, l'agglomération comptant en 1729, 140 maisons. Dix ans plus tard, 1739-1740, il faut réédifier le pignon de cette chapelle; en 1743-1744 on achète deux grands calices et le mobilier de la sacristie est renouvelé.

Paimpol est encore sous l'obédience de Plounez qui ne l'oublie pas, comme on l'a vu plus haut. Cette subordination se retrouve dans la rédaction des actes officiels. Le 5 octobre 1740, par exemple, la maison si pittoresque de la rue de Ploubazlanec est cédée au « sieur Caro, armateur de navires et négociant à Paimpol, paroisse de Plounez »<sup>82</sup>.

Les Paimpolais font toutefois remarquer que leur centre religieux mérite quelque considération. Le 5 janvier 1744, une délibération de la Fabrique s'inspire de la suggestion faite le dimanche précédent par « M. Morvan, prêtre de cette ville »<sup>83</sup>. Il s'agit, disent les délibérants, « d'obliger notre recteur à nous donner un vicaire en lieu et place de M. Quilgars, lequel nous a quittés il y a environ 3 semaines... » Faute de prêtre, les paroissiens manquent la messe et ne peuvent se confesser; en danger de mort, il ne leur est pas possible de remettre leur testament à un prêtre qualifié pour le recevoir. Et pourtant, comme le font remarquer les fabriciens, il est intervenu, en 1704, un arrêt de la Cour en vertu duquel le recteur de Plounez est tenu de fournir un vicaire à la trêve. Le recteur perçoit d'ailleurs dans ce but, du chapitre de la cathédrale de Saint-Brieuc, 150 livres

<sup>82</sup> Acte passé à Lamballe devant les notaires royaux de la Sénéchaussée, actes d'origine de propriété de M. Yves Jézéquel à qui appartient actuellement cette maison.

<sup>83</sup> Il semble que ce prêtre, probablement originaire de Paimpol, ou retiré à Paimpol, a assuré le service dominical sans être en fonction à Paimpol.

par an. Ils vont lui rappeler son obligation et, si nécessaire, ils se pourvoient auprès du Parlement contre le recteur. En tout cas, les Paimpolais demandent que le receveur du chapitre verse au vicaire les 150 livres en question « avec défense de les donner au Sieur recteur ». Quel sera le résultat de la démarche auprès de l'autoritaire pasteur de la paroisse-mère ?

Dès le 7 janvier 1744, M. Rolland du Vieux-Chastel, « recteur de Plounez-Paimpol », écrit à M. Armez du Poulpry à Paimpol : « Je serois charmé que M. le Grand Vicaire eût la bonté de nous donner un curé à Paimpol, comme il me l'a promis, autre que de cette paroisse, parce que les deux que nous avons dans notre campagne sont très nécessaires. Je luy ai demandé cette grâce; le curé qui viendra sera paieé au prorata; voilà ce que je puis vous assurer ».

Cette diplomatique compréhension aidant, on a tout lieu de croire que la ville obtint gain de cause puisque, de l'aveu du recteur lui-même, la trêve nécessitait la présence d'un prêtre absolument indépendant du clergé de Plounez.

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'évolution va se poursuivre très rapidement et Paimpol sera desservi non plus par un seul « curé » résident, mais par deux « vicaires ». Mieux encore ! Devant la situation paradoxale de Paimpol désormais plus important que sa paroisse-mère, le Général de la Fabrique demande, en 1787, à l'évêque de Saint-Brieuc le transfert du recteur de Plounez à Paimpol. Ce renversement hiérarchique se résumerait dans l'appellation de Paimpol-Plounez au lieu de Plounez-Paimpol. C'est le départ de l'abbé du Fay, « second prêtre en la ville de Paimpol », qui a provoqué cette tentative d'assurer à la cité la liberté. Elle « renferme à cette époque plus de 1.800 communicants, d'où la nécessité d'y établir un second prêtre » à demeure. Le pasteur de Plounez propose de son côté de venir élire domicile à Paimpol ! Il offre même de payer à ses propres frais le desservant qui sera nommé à Plounez !

L'évêque accuse réception de la requête du Général, qu'il a reçue le 14 octobre 1787. Il avoue qu'il a été « édifié de nouveau de la conduite du sieur du Fay, prêtre qui a dignement secondé le sieur Caro dans le desservice de l'importante succursale de Paimpol ». Il décide néanmoins que M. Visdeloup demeurera en son domicile habituel de Plounez, tandis que le prélat promet de pourvoir au remplacement de l'abbé du Fay par la nomination d'un « prêtre secondaire avec les mêmes honoraires ». L'évêque termine en

s'avouant très touché de la confiance que lui témoignent « les utiles armateurs, négocians et autres dignes habitans dudit Paimpol ».

Le 22 novembre 1789, une nouvelle demande dans le même sens fut couronnée d'insuccès<sup>84</sup>.

En conformité avec ces aspirations, les Paimpolais ont édifié, de 1760 à 1765, une tour sur laquelle ils posent, de 1765 à 1784 (?), une flèche d'une harmonieuse simplicité<sup>85</sup>.

Or, au pays de Bretagne, plus qu'en tout autre, le clocher est signe de puissance et d'indépendance. C'est parce qu'elle a grandi que la ville réclame ses franchises et demande la reconnaissance de sa supériorité sur Plounez ! Elle possède en cette fin du xviii<sup>e</sup> siècle près de deux milliers d'habitants. Elle a doté son port, en 1762, d'un quai de 40 toises pour lequel les Etats ont accordé 3.000 livres. Ses armemens pour Terre-Neuve sont parmi les plus florissans de France. Depuis Colbert, elle est devenue le centre d'un quartier maritime qui a « dans son ressort 6 villes, 50 paroisses et 3 rivières formant des ports de commerce et de relâche »<sup>86</sup>. Tréguier, la ville épiscopale, n'est qu'un sous-quartier rattaché à Paimpol ! Enfin, depuis un siècle bientôt, Paimpol porte blason comme les plus authentiques cités du royaume de France.

Les « utiles armateurs et négocians » sont sans nul doute à l'origine de cet épanouissement qui est le résultat de leurs activités. Ils sont les « notables » et ils expriment leur situation sociale dans ces habitations qu'ils ont fait construire au xviii<sup>e</sup> siècle, autour de la place du Martray, dans la rue de l'Eglise et sur d'autres points de la commune<sup>87</sup>. Elles font encore aujourd'hui figure de belles maisons. En 1793, Pierre-François Corouge, dit Corouge aîné (1749-1824), entreprend sur le quai ouest la construction d'une rangée

84. On verra (p. 54) comment M. Visdeloup réussit à mettre son projet à exécution.  
85. C'est le 1<sup>er</sup> mars 1760 que fut posée la première pierre. Armand Vitti de Kerraoul, seigneur fondateur et haut justicier de l'église, du cimetière et de l'hôpital de Paimpol, y fit figurer ses armes. Le recteur de Plounez mit la seconde pierre, Armand Le Bigot, syndic, la troisième, et Pierre Mat, trésorier, la quatrième. Une délibération, en date de 1765, dit que les trésoriers devront s'entendre avec les entrepreneurs de la tour, nommés Le Gallie et Laget, pour extraire des pierres de taille à l'île Grande en vue de la construction de la flèche. On en conclut que les Paimpolais ont dû détruire auparavant la tour élevée en 1549-1550 (cf. p. 20), tout en gardant les vieux matériaux (colonnes verdâtres et autres pierres que l'on reconnaît encore aujourd'hui).  
86. Délib. du Corps municipal, 25 oct. 1791.

87. On peut relever à travers la ville quelques dates de construction : rue du Quai, 1718 ; rue du Port, 1718 ; rue de Ploubazlanec, 1762, 1763, 1769 ; place de la Levée, 1759, 1789 ; rue de l'Eglise, 1770, 1772 ; rue de la Vieille-Poissonnerie, 1802. D'autres maisons portent dissimulées sous le crépiage les dates de 1790 (maison Le Magouron, rue de Ploubazlanec), 1786 (maison Danic, rue de l'Eglise). Sont visiblement contemporains plusieurs immeubles, rue de l'Eglise, rue de Ploubazlanec et ailleurs qui se caractérisent à leur façade en pierres de taille régulières, à leur corniche de granite et surtout les beaux édifices qui entourent la place du Martray.

d'hôtels particuliers dans le style des grands armateurs malouins. Le terrain étant grève de mer lui fut concédé sous condition d'y bâtir quatre ou cinq édifices. On ne sait pour quelle raison, Corouge, pourtant gros armateur de terre-neuviens, ne tint pas sa promesse et s'arrêta après avoir doté Paimpol de deux hôtels d'allures seigneuriales<sup>88</sup>.

A l'ombre de ces demeures plus ou moins somptueuses, s'abritent d'autres maisons plus modestes, trapues, basses, solidement plantées en terre, que l'on remarque encore à leurs petites ouvertures et surtout à leur inaltérable granit rouge<sup>89</sup>.

Avec ses nombreuses toitures en chaume, en genêt ou en jonc<sup>90</sup>, Paimpol garde l'aspect d'un gros bourg. En 1790, la municipalité doit intervenir pour empêcher les dépôts d'ordures sur le quai et pour en interdire l'accès aux bestiaux, les jours de foire et de marché.

Si l'on en croit le plan établi en l'an II de la République (1793), le port et l'agglomération n'offrent pas un ensemble grandiose. On a peine à y reconnaître le Paimpol d'aujourd'hui, tant la topographie a subi de modifications.

Le peuplement s'est effectué sur une langue de terre bordée, au sud, par l'étang que traverse le Quinic et, au nord, par la mer qui recouvre tout l'espace du champ de foire actuel. Selon un dessin assez informe, les maisons se dispersent, les unes dans la partie supérieure de la ville, les autres autour de la place du Martray<sup>91</sup>, de la rue de Ploubazlanec et dans le quartier du port.

La commune ne comprend que la superficie (15 hectares environ) entre le marais et la grève, la frontière ouest étant délimitée par une ligne qui irait de Kerdinan à Tournobride, de telle sorte que Plounez atteignait presque l'église de Paimpol.

A part le quai de 1762, aucune transformation profonde ne semble avoir modifié le port depuis la construction de la chaussée par les moines du moyen âge. Il se présente tel qu'il était aux siècles précédents. Son quai unique part de la digue près du moulin à marée qu'elle supporte sur pilotis<sup>92</sup> puis se dirige au nord-est.

La digue est une chaussée convexe, d'une longueur de 100 mètres environ, sur une ligne allant de la rue du Port à la rue de l'Yser. A

88. Sur le quai Morand.  
89. Rue de Bel-Air, une maison de 1760.  
90. Séance du Corps municipal, 18 mars 1792.  
91. On remarquera la substitution de vocables révolutionnaires : Temple, rue du Temple, place de la Liberté, celle-ci étant ornée de l'arbre symbolique.  
92. Le tableau de la visite de l'évêque de Saint-Brieuc aux châtreaux de 1832 montre bien le moulin et l'amarce de la digue. L'original de cette image se trouve à la cure de Paimpol, offert par M<sup>lle</sup> Jenvrin et Beaudoin (cf. fig. 3).

cette extrémité, elle porte un second moulin, celui de Kerno. L'étang-marais s'étend derrière cette levée, à l'état de vasière où se déverse le Quinic. La route de Paimpol à Pontrioux le franchit à son extrémité ouest au « Pont-Neuf » selon le plan de 1853, c'est-à-dire dans l'actuel quartier de Tournebride, la dénomination de « Pont-Neuf » étant réservée de nos jours au passage entre Paimpol et Kéridy.

Ce système hydrographique vaudra à la partie inférieure de la ville de multiples et périodiques inondations. La construction des bassins ne rémédiera pas à cet inconvénient que l'on subit encore lorsque coïncident une grande marée et une crue du Quinic, d'autant plus que l'étang-barrage de Canon, en Plourivo, a été supprimé récemment.

Même après que le marais aura été comblé, le souvenir géographique se maintiendra ; un quartier de Plounez à la lisière de Paimpol porte encore le nom de Lostang (fin de l'étang).

Pour en revenir au plan de l'an II, on y voit que la rade est abritée contre les vents d'est par la pointe de Grou, simple avancée de terre orientée au nord. Cette jetée naturelle défendait également le port contre l'envasement. Ce problème retiendra souvent l'attention des Paimpolais. Le chenal d'accès, en effet, déjà peu profond, se trouvait à la merci d'un apport d'alluvions, même peu prononcé. Or, le port est le réceptacle du marais ; il reçoit aussi les boues du Quinic et des autres ruisseaux, tandis que le flux de la mer y ramène perpétuellement des vases argileuses arrachées aux rivages voisins.

Tel qu'il se présente à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Paimpol constitue, pour les navires échoués sur les berges, un havre propice aux désarmements et aux réparations. Les bâtiments en relâche y trouvent un mouillage sûr et bien abrité. L'inconvénient le plus grave tient dans sa situation : placé au fond de la baie, il se trouve éloigné des hautes eaux.

Malgré ces désavantages, les armateurs paimpolais vont, avec une ténacité extraordinaire, en faire l'un des meilleurs ports de la côte septentrionale de Bretagne. Par le travail de plusieurs générations, ils le transformeront, corrigeront ses défauts, l'adapteront aux besoins de leurs activités. Ils ne négligeront ni efforts, ni dépenses pour lui ouvrir des possibilités de rendement. Si modeste que soit ce coin du littoral, il nous sera facile d'y suivre le labeur humain, travaillant

directement sur le cadre géographique comme pour assouplir le rivage de la mer.

A partir de la Révolution, Paimpol va vivre une période critique, due à la tension politique entre la France et l'Angleterre. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle déjà, les terre-neuvas ont été arrêtés dans l'essor de leur industrie par les guerres malheureuses de la monarchie. La marine anglaise détient la maîtrise des mers ; elle menace à chaque instant de ses croisières le demi-millier de bateaux morutiers qui travaillent à 2.000 milles d'Europe. Dépouillés de l'embouchure du Saint-Laurent et de Terre-Neuve, sauf le « French Schort », petit secteur inhospitalier de l'île, nos marins durent se contenter du droit de construire un abri sur le rivage, et d'y étendre la morue sur les grèves. A chaque brouille entre la France et l'Angleterre, cette installation si précaire est anéantie, et les navires sont saisis. Saint-Pierre et Miquelon sont restées à la France, mais sous condition de n'être ni fortifiées, ni occupées militairement. Nos pêcheurs s'y établissent trois fois ; deux fois ils en sont chassés, les maisons sont rasées, les habitants « dérangés », c'est-à-dire déportés, par exemple, en Acadie. En 1815, les Saint-Pierrais réoccupèrent une île déserte et absolument rase<sup>93</sup>.

Dans ces conjonctures, quelle sera l'attitude des Paimpolais ? Fort préoccupés de l'avenir de leurs armements, ils devinent que leur situation devient incertaine du fait des dangers sur mer et de la concurrence anglaise. Le 18 décembre 1789, l'un d'entre eux, Alain Le Bigot signe un « *Projet de réclamation à l'Assemblée nationale en faveur de la navigation et du commerce* » que vient de rédiger la municipalité.

La pêche à la morue, affirment nos édiles, est la plus avantageuse pour la France parce qu'elle forme un grand nombre de matelots « durs à la fatigue et habitués aux intempéries ». Le sol français, d'autre part, fournit et produit tout ce qui est indispensable à cette industrie. La morue se vend à l'étranger, procure à l'Etat du numéraire et enrichit ainsi le Trésor. Mais les Paimpolais sont très mécontents de l'introduction de produits non français dans nos colonies, particulièrement dans « les Isles », c'est-à-dire aux Antilles. Même avec l'aide de la prime à l'exportation (12 livres par quintal), nos nationaux ne parviennent pas à concurrencer les Anglais établis désormais à Terre-Neuve.

93. DEMARTRES, *Les Terre-Neuvas*, p. 11.

Aussi n'est-il pas surprenant de voir décliner les armements païmpolais. Ils tombent de 12 en 1787, à 6 en 1789, 4 en 1790, 5 en 1791, 4 en 1792.

En 1793, la guerre fait disparaître ces expéditions lointaines qui ne reprendront effectivement qu'en 1815.

La Révolution, puis l'Empire, continueront par leur législation protectrice la tradition royale des encouragements à la grande pêche française. La loi du 15 mars 1791 fixe à 44 francs par 100 kilogrammes les droits d'entrée sur la morue étrangère. Le 7 septembre 1814, cette imposition sera réduite, mais se maintiendra encore à 40 francs par 100 kilogrammes. Un arrêté du 18 mars 1802 accorde une prime d'un franc par 10 kilogrammes d'huile ou de rogues françaises.

Des arrêtés et décrets de l'an XI (20 vendémiaire), de 1806 (11 juin), de 1814 (11 novembre), permettront l'introduction en franchise du sel étranger, portugais ou espagnol, en quantité proportionnée à l'importance des armements de chaque port.

Ces avantages semblent bien médiocres toutefois auprès des dangers que courent les bâtiments de commerce ou de pêche, quand les escadres anglaises surveillent les mers et y affirment toujours davantage leur suprématie.

La morue cependant fait alors partie de l'alimentation populaire. Dans le district de Morlaix, par exemple, le « tableau du maximum » rédigé aux termes de la loi du 29 septembre, an II, mentionne ce poisson salé; il ne devra pas dépasser 12 sols par livre, afin de rester à la portée des modestes bourses<sup>94</sup>.

En même temps que la grande pêche d'autres activités maritimes de Païmpol sont menacées.

En 1789, la pêche du maquereau devient ruineuse et risque de disparaître, alors qu'elle fournit une grande quantité de rogues aux sardinières. Elle se trouve maintenant concurrencée par la pêche normande qui écoule sa production sur Dieppe, principal débouché du maquereau capturé par les marins bretons, traité et salé à terre. Cette marchandise venant de Bretagne paye pour entrer en France une taxe dont est exempte la pêche normande.

94. *Revue de la Révolution*, 4<sup>e</sup> année, 3<sup>e</sup> vol., 5 nov. 1886. A. Sauton, libraire, 41, rue du Bac, Paris. « Un essai de socialisme dans le district de Morlaix. »

La navigation elle-même, au dire des Païmpolais<sup>95</sup>, est entravée par les multiples règlements de l'Amirauté, compliqués du droit local ou « droit de Briens ». Aussi réclament-ils l'abrogation de la législation en vigueur et de la Coutume de Bretagne.

A la délibération du 25 octobre 1791, le Conseil municipal demande l'établissement d'un trésorier des invalides et gens de mer à Païmpol, dont « la population maritime, très conséquente, éprouve une progression rapide et journalière ». Le cabotage arme, en cette année, 126 navires et barques, tandis qu'à la petite pêche du poisson frais sont affectés 140 bateaux. Les armements pour Terre-Neuve sont d'autre part « précieux et exigent une comptabilité très étendue ». Les Païmpolais, dans le but d'obtenir cette trésorerie, font remarquer que l'activité maritime du port s'est développée depuis 20 ans à tel point que « tous les établissements maritimes conviennent particulièrement à cette ville » dont le quartier d'inscription compte plusieurs autres ports, 50 paroisses et 6 villes.

Pour ces diverses raisons, l'Assemblée nationale accorde 70.000 livres en vue de continuer les travaux du port dont la nécessité et l'étendue, de l'avis du corps municipal, doivent être portées à la connaissance des administrateurs du département.

Hélas ! les années qui vont suivre seront particulièrement dures pour Païmpol.

Depuis 1789, le port semble s'efforcer de tirer parti de sa situation géographique pour maintenir et accroître si possible son trafic. Étant donné le manque de routes ou leur mauvais état, c'est la voie maritime qui assure la suppléance de la route terrestre dans la distribution commerciale<sup>96</sup>.

Dans le Registre des « Déclarations pour la circulation des grains dans l'intérieur du Royaume conformément aux décrets de l'Assemblée nationale à la Municipalité de Païmpol », on retrouve de nombreuses autorisations d'embarquement de marchandises et des attestations de retour avec pièces justificatives de livraison. Les échanges paraissent dominés à cette époque par des préoccupations

95. Projet à l'Ass. nat., 18 décembre 1789.

96. Même les grandes voies de communication bretonnes sont, à cette époque, dans un état déplorable. Cf. Musset, *La Bretagne*, p. 19, citant *Les Considérations sur le Commerce de la Bretagne*, 1789, par M. PIRACON de SÈVRES-MOÛRE. C'est pour cette raison probablement que la bibliothèque de l'abbaye de Beauport (2.000 volumes) sera transportée à Saint-Brieuc par la voie maritime pendant la Révolution. Hélas ! il survint au navire une avarie de coque. Par suite d'un séjour de 2 heures dans l'eau, les livres furent en majeure partie inutilisables. Cf. *Abbaye de Beauport*, par J. MORVAN, p. 86.

alimentaires, et le fret est constitué généralement par des vivres expédiés à différents ports français<sup>97</sup>. Le 31 octobre 1789, le *Frédéric* emporte ainsi de Paimpol 500 quintaux de denrées de ravitaillement destinées « aux armées navales de Brest » ; le 16 novembre, Pierre Gouet, négociant paimpolais, charge le *Nassau* de 116 boisseaux<sup>98</sup> de pois verts pour Bordeaux ; le 19 novembre, c'est l'*Amitié* qui fait route sur Brest, avec 355 quintaux de pois en sacs. Le 2 décembre, la *Poiz* embarque à Paimpol et dans l'anse de Beauport 800 quintaux de froment, 250 quintaux de pois pour Bordeaux, et 50 quintaux de pois pour Lorient. On ne relève qu'une expédition à l'étranger : 360 boisseaux de seigle à livrer à Lisbonne. Les ports fréquentés par ces ravitailleurs sont toujours Lorient, Brest, Bordeaux, Rochefort, Libourne, Bayonne. Paimpol leur livrera surtout du froment, mais aussi des biscuits, du cidre, du beurre, du son, de la toile, des étoffes, de la graine de lin, du charbon de bois, des fils, jusqu'à de la charpie et de l'étoupe. Les réquisitions interviendront bientôt avec les livraisons obligatoires de grains à l'Intendance de Brest.

En sens contraire, les Paimpolais reçoivent par mer différentes denrées ; on enregistre, par exemple, à l'entrée le 15 juin 1790 :

538 rasières<sup>99</sup> de ? de Dunkerque,  
346 rasières 3/4 d'orge de Bourbourg,  
409 rasières 3/8 de seigle « mesure de Lille ».

Il débarque au port des froments, du bois à feu, du cidre de Plouër, du suere en barils de Saint-Malo, des planches de Pouldouran, du sel du Croisic, du vin et des prunes de Bordeaux, des peaux de mouton de Pontrieux. Cette dernière marchandise était-elle courante alors sur le quai de Paimpol ? On retrouve mention, le 10 germinal an II, de la *Vigilante* que Pierre Gouet charge de 254 peaux en vert (de bœufs, vaches et génisses), soit 7.965 livres selon la mesure de Mure, à destination de Dinan. Ce bateau emporte en outre 62 quintaux de graines de lin.

Il est par contre étrange de lire cette phrase du 29 ventôse an II : « La voiture de Tily a déchargé en cette commune 4 quintaux de morue expédiés par la commune de Port-Brielle ».

97. En 1788, il y aurait eu des « troubles allant jusqu'à l'émeute lors de l'embarquement des grains à Paimpol, Lézardrieux, Lannion, La Roche-Derrien ». Cf. *Petite Histoire bretonne de la Pomme de terre*, par Gouven Mazaris. Imprimerie commerciale et administrative, 17, rue d'Algésiras, Brest, 1940.

98. La mesure de Paimpol est, à cette époque, le boisseau de 96 livres.

99. Mesure de 70 l. 14.

A partir de 1793, ce chassé-croisé des petits caboteurs se restreint, en même temps que la guerre arrête la grande pêche, et les expéditions lointaines du grand cabotage et du long cours.

Les armements se réduisent. En 1791, dit le Conseil municipal, la pêche côtière et le cabotage emploient 266 bâtiments. Deux ans plus tard, selon les renseignements de l'Inscription maritime, ce chiffre est tombé à 95 pour décroître encore :

An III.	— 35 armements.	1806.	— 35 armements.
An IV.	— 28 —	1807.	— 21 —
An V.	— 46 —	1808.	— 29 —
An VI-VII.	— 53 —	1809.	— 31 —
An VIII.	— 48 —	1810.	— 35 —
An IX.	— 39 —	1811.	— 32 —
An X.	— 61 —	1812.	— 35 —
An XI.	— 48 —	1813.	— 24 —
An XII.	— 37 —	1814.	— 34 —
An XIII.	— 35 —	1815.	— 52 —

On remarquera la recrudescence des armements dès que revient la paix, comme en 1802 (an X) et en 1815.

Pendant ces 22 années de guerres presque continues, les marins de la région paimpolaise devront se contenter d'embarquer à la pêche côtière ou au cabotage-ravitaillement.

Ceux qui sont soumis aux obligations militaires montent les vaisseaux de la République à Brest : la *Convention*, le *Sans-Culotte*, le *Révolutionnaire*, comme l'attestent les nombreux certificats conservés à la mairie de Paimpol. Leurs hauts faits sont demeurés ignorés jusqu'à nos jours, sauf celui d'un certain Gersalé qui prétendit avoir tué Nelson lui-même sur la passerelle du *Victory* à la bataille de Trafalgar. Légende ou galéjade de marins ? Paimpol est cependant la patrie de René-Denis Lagarde, « intrépide marin, nommé capitaine de vaisseau, en 1814, après plusieurs actions d'éclat contre les Anglais »<sup>100</sup>.

Mais que vont devenir les autres marins de la région et de Paimpol, si la navigation et le trafic maritime sont arrêtés ?

De toute évidence, la population a besoin de travail pour assurer sa subsistance. Or, en 1793, il règne à Paimpol une grande misère. Afin de procurer de la besogne aux nécessiteux, le Conseil municipal demande l'autorisation d'effectuer des travaux publics. Le Conseil

100. *Géographie des Côtes-du-Nord*, 1862.

général du département accorde 26.000 livres pour la reconstruction de la levée conduisant de Paimpol à Kernoa. Mais la guerre est déjà venue avant la mise en chantier de cette entreprise. Une garnison de 120 hommes défend la ville et une chaloupe-canonnière assure la surveillance entre Bréhat et Portrieux.

Au 21 septembre 1793, la population s'élève à 1.748 habitants dont :

327 hommes mariés,  
310 — au-dessous de 16 ans,  
410 femmes et veuves,  
548 filles.

Au recensement des ouvriers travaillant le fer, les métiers comptent : 1 serrurier, 1 forgeron, 1 maréchal-ferrant, 1 maréchal-ferrant-forgeron, 1 cloutier, 1 serrurier-armurier et la même catégorie comprend 2 horlogers.

En application de l'article 8 du décret du 27 septembre 1793, le Conseil général a fixé comme suit le maximum des salaires à Paimpol :

Voulliers .....	45 sols.
Menuisiers .....	45 —
Charpentiers .....	45 —
Calfats .....	45 —
Couvreurs en ardoises.....	33 —
Matelots .....	32 —
Manceuvres .....	22 — 6.

Découragés par cette situation générale, les plus audacieux des Paimpolais chercheront fortune sur mer et bravement se feront corsaires.

Dès 1793, on arme à Paimpol le *Républicain*, de Morlaix, de 20 tonneaux, monté par 32 hommes d'équipage, dont les avances s'élèvent à 10.050 livres. Un autre navire du même nom immatriculé à Paimpol, de 18 tonneaux, se constitue un équipage de 23 marins qui reçoivent 6.483 livres. On signale en cette année, accostée au quai, une prise de guerre, le *Lubeckois*.

En l'an V, 7 bateaux arment « en course » :

Lougre la *Levrette*, appartenant à Corouge aîné, 25 tx 1/2, 28 hommes, capitaine Le Pommelec;

Sloop *Prends-Garde-à-Lui*, de Tréguier, 29 tonneaux, 29 hommes, capitaine André HéLOURY;

Sloop *Epervier*, 27 tonneaux, 33 hommes, capitaine P.-J. Kerpoisson;

Lougre *Hirondelle*, 22 hommes, capitaine Le Roux, de Bréhat;

Cutter l'*Entreprenant*, 68 tonneaux, 57 hommes, capitaine Mahé, de Paimpol;

Le *Furet*, de Tréguier, 68 tonneaux, fera trois mois de mer en course sous le commandement de Bazille Biller, de Bréhat.

Enfin, prend également armement à Paimpol, le *Terrible*, de Brest, capitaine Travers, de Cherbourg, avec un équipage de 26 hommes. On ne sait si cette campagne fut fructueuse pour les Paimpolais; le *Prends-Garde-à-Lui* fut capturé par les Anglais, le 12 germinal an V, tandis qu'on signale à Paimpol une prise de guerre, le *Bataillon*.

Ces corsaires d'un aussi faible tonnage et d'une puissance militaire très relative témoignent d'une audace peu commune. Il est vrai que l'équipage n'est engagé que pour une période plus ou moins longue de jours de mer effectifs. Il touche, à en juger par ces chiffres, des avances appréciables :

2.316 livres pour les marins du	<i>Prends-Garde-à-Lui</i> ,
2.310 — —	<i>Epervier</i> ,
1.206 — —	<i>Hirondelle</i> ,
1.582 — —	la <i>Levrette</i> ,
956 — —	l' <i>Entreprenant</i> ,
3.728 — —	<i>Furet</i> ,
957 — —	<i>Terrible</i> .

Dès l'an VI, les armements à la course tombent au nombre de deux navires : l'*Ajax*, de 19 tonneaux, 21 hommes, qui ne totalise que 20 jours de mer sous le commandement de J.-B. Le Chèvre, de Granville, et l'*Aventurier*, un sloop de 46 tonneaux, appartenant à M. Nicol, de Paimpol, capitaine Gilles Le Connat, qui est pris par les Anglais, le 5 pluviôse an VI.

En l'an VII, seule la goélette la *Vigilante*, 50 tonneaux, 38 hommes, de Landerneau, est armée en course, sous les ordres de Joseph Gouet, de Paimpol. L'équipage ne tiendra la mer que 30 jours et pour ce mois les avances s'élèveront à 5.654 francs. On relève, en l'an VII, l'armement de plusieurs prises anglaises, ce qui laisse penser que les Paimpolais ont obtenu des succès dans la guerre contre les Anglais ou qu'ils ont acheté des unités capturées par d'autres marins. C'est ainsi que sont affectés au cabotage : sloop la *Caroline*,

36 tonneaux; la *Marie-Joseph*, de 92 tonneaux; le brick la *Providence*, de 114 tonneaux; le brick le *Thomas*, de 186 tonneaux, tous les 5 anciens vaisseaux de sa Majesté britannique. En cette même année, le sloop *Elisabeth*, de Pontrieux, tombe sous la main des Anglais, dès son premier voyage de petit cabotage.

La guerre était-elle profitable? Le négoce n'était-il pas plus avantageux? On retrouve, en effet, au cabotage, la *Levette*, un corsaire de l'an V. Néanmoins en l'an VIII, le capitaine Guillou, de Bréhat, prend la barre du sloop le *Saint-Joseph* et avec 5 hommes part « à l'aventure ». Le brick *Heureuse-Société*, de 134 tx 34/94, s'arme en course « pour 40 jours de mer effectifs » avec un équipage imposant de 76 hommes, capitaine Jacques Gouet. Les hommes avaient perçu en qualité d'avances, 14.981 francs et les versements à la Caisse des Invalides se montaient à 936 fr. 31. Le 27 germinal, ce bateau était saisi par les Anglais. Le 3 prairial le *Cephas*, un brick de 110 tonneaux, équipé en navire marchand, subira le même sort.

Le troisième corsaire paimpolais de l'an VIII sera la goélette la *Mascarade*, 65 tx 49, 48 hommes; avances : 7.970 + 500 pour un marin ajouté au rôle. On enregistre encore à l'Inscription maritime, en l'an VIII, le passage de 2 corsaires étrangers à Paimpol : le malouin *Grand-Quinosa* et le *Requin*, tandis qu'une prise anglaise, le *Héros*, y effectue, le 6 brumaire, son premier armement.

En l'an IX, les Paimpolais affrètent en petit caboteur une prise anglaise, le brick *Jeune-Emilie*, de Tréguier, 85 tonneaux, sous le commandement de J. Bertho, de Bréhat. Mais ils perdent le corsaire la *Mascarade*, le petit caboteur la *Sœur*, 60 tonneaux, capitaine Le Guen, de Bréhat, brûlé par les Anglais au large du Croisic. On relève aussi mention du *Bougainville*, corsaire de Saint-Malo, et de la *Marie*, d'Ostende, de 154 tonneaux, neutralisée par décision ministérielle du 25 ventôse an IX, puis armée le 12 messidor pour Marennes.

La paix de l'an X fait doubler les armements qui reprennent aussitôt le long cours et le grand cabotage, tandis que d'autres navires continuent le petit cabotage, la pêche côtière, les transports de goémons et des sables. La goélette les *Deux-Frères*, de 65 tx 24, reprend la route de Saint-Pierre et Miquelon pour la pêche de la morue avec un équipage de 16 hommes qui reçoivent avant le départ

1.541 francs d'avances. Rolland Scolan, de Ploubazlanec, son capitaine, rentrera le 7 floréal an XI, pour faire désarmer son navire.

Le maire de Paimpol se préoccupe immédiatement d'améliorer le port qui a un besoin urgent d'être dévasé. Il envisage de réparer et de prolonger le quai afin de faciliter le commerce et de procurer par la même occasion du travail aux pauvres de la ville et des environs<sup>101</sup>.

Dès l'an XI, la guerre interdit à nouveau cette timide reprise des activités maritimes de Paimpol. Parmi ses 48 armements, le port équipe un corsaire, le lougre l'*Alerte*, de 16 tonneaux, pour 60 jours de mer, avec 29 marins et un capitaine de Honfleur, Victor Haguélon. Ce bateau tomba sous la main des Anglais, le 23 thermidor an XI.

La République achète plusieurs navires aux Paimpolais en l'an XI et l'an XII; l'un des bâtiments de Paimpol, l'*Expédition*, de 24 tonneaux, est pris par les Anglais, en l'an XII.

Au 15 messidor de l'an XI, le Conseil municipal prétend que la ville est hors d'état d'entreprendre à ses frais aucune espèce d'armement de navires en vue de combattre la flotte anglaise. La flottille s'amenuise tous les ans. Aussi les Paimpolais demandent-ils au Conseil général de faire contribuer chaque commune du département à la défense nationale en participant à la reconstruction de la flotte.

Dans l'attente de cette aide problématique, ils continuent de payer leur tribut à la flotte britannique qui patrouille en Manche sans y trouver d'adversaires dignes d'elle. Le 8 germinal an XII, elle capture le *Saint-Maurice*. Le 14 floréal, l'*Aventure*, un caboteur bréhatin, de 13 tonneaux, se heurte, à l'entrée de la rivière de Tréguier, à un corsaire ennemi qui garde le bâtiment après avoir, par une chevaleresque élégance, renvoyé l'équipage à terre!

En l'an XIII, les registres de l'Inscription maritime font état de deux prises du port d'Emden, neutralisées à Brest, sous pavillon prussien : la *Diligence* et la *Nancy*.

Le 22 octobre, la *Jeune-Eléonore*, de Tréguier, armée à Paimpol, rencontre en vue de Belle-Ile une péniche anglaise qui s'en empare.

Le 17 novembre 1807, MM. Bécot et Nicol équipent en corsaire la *Sybille*, 55 tx 68, sous le commandement de Pierre-Basile Le Bellec, capitaine au long cours de Paimpol. L'équipage de 43 hommes a touché 10.043 francs d'avances. Parti de Bréhat, ce lougre se fait prendre par une frégate anglaise qui le conduit à Plymouth. Selon

101. Lettre du maire au préfet, 26 fructidor an X.

une lettre parvenue de ce port, le 8 janvier 1808, l'équipage avait été interné à Mille-Prison et l'état-major sur le ponton le *Bienfaisant*.

En cette même année 1807, on fait mention du brick *Espérance*, 130 tonneaux, neutralisé sous pavillon danois, et du navire anglais *Montego-Bay* amené à Paimpol où il reçoit le nom de *Mars*.

En 1808, les Anglais prennent la *Cérés* à la sortie de la rivière de Bordeaux, puis les deux sloops, la *Caroline* et la *Marie-Yvonne*.

Le 9 mai 1810, M. Lambert, père, voit son sloop le *Père-de-Famille* tomber entre leurs mains, à son retour de Brest.

Les chiffres des armements accusent maintenant une tendance à se relever, mais les bateaux se livrent à de très modestes activités. En 1810, un Granvillais et un Paimpolais tenteront, sans succès, d'installer à Loguivy des ateliers pour le traitement du congre.

En février 1810, MM. Desjars et Mazurié, de Guingamp, arment leur navire l'*Auguste* sous pavillon américain. Ils le munissent d'une licence « signée de sa Majesté impériale elle-même », sous le n° 265, le 8 février. Ce bateau possède d'autre part un sauf-conduit du Ministre, sous le nom de brick *William*, de Norfolk, et a pour capitaine Augustin Gibbons, de Boston.

L'année suivante, le gouvernement autorise à armer « en aventurier et à naviguer sans convois, des ports de la Manche jusqu'à Bayonne », la goélette la *Providence*, capitaine Jacques Le Trou, de Bréhat. Les Anglais s'emparent du *Pierre-Louis*, et surprennent dans la baie des Trépassés le brick *Marie-Françoise*. En novembre 1812, l'*Aimable-Julie*, 68 tonneaux, malgré son activité pacifique de caboteur, subit la même infortune. Le 21 juin 1813, la *Fanny*, 129 tonneaux, est prise à son tour, dans les parages de Penmarc'h.

En ces dernières années de l'Empire, il semble que les pertes soient moins nombreuses. Mais, quelle est, pendant cette période la situation de la collectivité paimpolaise ? S'est-elle améliorée depuis 1793 ?

Le 15 pluviôse an IX, le projet du budget communal accuse lui-même pour l'an X un excédent de dépenses de 567 francs. Lors de l'adjudication de la perception des impôts, les recettes de la ville atteignent 5.534 fr. 34 soit :

Impôt foncier .....	3.618 fr. 88
Impôt personnel, somptuaire et mobilière....	1.259 fr. 76
Impôt sur les portes et fenêtres.....	655 fr. 60

Aucun candidat ne se présentant pour cette fonction, le maire Bécot aîné nommé d'office les citoyens Alain Le Bigot et Mathurin Le Pommellec. En marge de cette décision, il écrit que l'état sommaire des contributions directes, pendant l'exercice de l'an XI, s'élève à 8.327 fr. 03. La commune voit croître ses dépenses, alors que, faute de territoire, elle ne peut augmenter ses ressources.

Le 11 ventôse an XI, une décision du ministre Decrès nomme capitaine de port Séverin Le Tanaff dont la ville assurera les appointements.

La paroisse ne possède pas encore de presbytère. On propose de donner au curé-doyen l'hôpital de la rue de l'Eglise<sup>102</sup>. Dès l'année suivante, la municipalité engagera des dépenses de l'ordre de 500 francs pour les réparations de cet immeuble et de l'église.

En l'été de l'an XI, les édiles prennent connaissance d'une lettre du préfet concernant l'établissement de l'octroi à Paimpol, en exécution de la loi du 5 ventôse an VIII<sup>103</sup>. Le Corps municipal prétend que cette loi n'est pas applicable à la commune, celle-ci ne possédant pas, à proprement parler, d'hospice civil. La maison qui existe sous le nom d'hôpital a été constamment louée à des particuliers et le revenu employé en « secours à domicile ». Depuis longtemps d'ailleurs, elle n'a recueilli ni pauvres, ni malades.

Afin d'éviter l'obligation d'instaurer l'octroi, les Paimpolais déclarent : « Cette commune ne peut sous aucun rapport être considérée comme ville et la meilleure preuve en est qu'elle était anciennement obligée aux réparations du grand chemin ». Son territoire minuscule, sa population de 1.800 âmes à peine, et « son peu d'importance sous tous les rapports, ne la rendent pas susceptible de cette dénomination ». Quels efforts d'humilité et de modestie !

On comprend fort bien pourtant l'état d'esprit des magistrats municipaux de 1803. Le budget communal, grevé de dépenses et déficitaire en ces années, ne permet pas un train de vie comparable à celui de villes plus à l'aise dans leurs finances. En cette même année, d'autre part, les armateurs se voient dans l'impossibilité complète de réarmer leurs navires et cessent leurs armements. Ce motif économique intervient dans l'argumentation des Paimpolais. Les calamités de la précédente guerre ont porté au commerce local « un coup si fatal qu'à la paix il ne s'est fait à Paimpol aucun armement pour

102. Délib. 27 germinal an XI.  
103. Délib. 27 messidor an XI.

Terre-Neuve<sup>104</sup>, alors qu'auparavant le port possédait plusieurs navires de grande pêche ». La paix fut de si courte durée que le trafic n'a pu reprendre et que tous les bâtiments sont amarrés au quai ou arrêtés sous embargo dans d'autres ports. « Notre commerce est donc entièrement anéanti par le renouvellement des hostilités. »

Enfin, la consommation est presque nulle dans une commune d'une aussi faible population encore diminuée d'un « si grand nombre de marins absents pour le service ». Il a d'ailleurs fallu faire appel dans les années précédentes « au dévouement de quelques bons citoyens pour équilibrer le budget communal ».

Grâce aux patentes des années V, VI, VII, VIII et « aux sacrifices volontaires de ces citoyens », Paimpol espère couvrir l'arriéré de ses dépenses. A cette époque, la ville, à la faveur d'un entrepôt, n'est guère qu'un lieu de transit. Les charges de la commune ont encore augmenté du fait que l'hôpital-caserne devient presbytère et qu'il a fallu procurer à la garnison une autre maison située<sup>105</sup> sur le port, de façon que la sentinelle puisse donner l'alerte dès que l'ennemi serait en vue et tenterait de surprendre la ville.

Une nouvelle communication du préfet, du 8 vendémiaire, au sujet de l'établissement de l'octroi « municipal et de bienfaisance », dans les communes rurales et les petites villes non closes, pose à nouveau le problème.

Les Paimpolais font observer qu'il serait convenable, en cas de création de ces impôts supplémentaires, d'adjoindre à Paimpol une banlieue, c'est-à-dire les portions des communes voisines « dont Paimpol est le point de communication et le lieu d'approvisionnement<sup>106</sup> ». Les habitants de cette périphérie jouissent « particulièrement de la sûreté que l'existence politique de Paimpol assure à ses environs ».

Le 3 brumaire, le maire propose encore une fois de couvrir le déficit du budget par les recettes des droits d'octroi. Pour une population de 1.640 habitants, Paimpol, qui n'a que 600 francs de revenus pour 2.422 francs de dépenses, accuse une différence de 1.822 francs. Voilà le fait brutal. Le maire fait alors le recensement des marchandises qui seraient frappées et en donne la quantité consommée, indiquant ainsi le niveau moyen de l'alimentation à cette époque :

104. On a vu pourtant l'armement de la goélette les *Deux-Frères*.  
105. La maison Le Tharin sans autre précision. Elle se révélera trop petite et la garnison occupera la maison Bré, le 5 pluviôse an XII.  
106. 1<sup>er</sup> de brumaire an XII.

Objets de perception	Droits	Consommation annuelle présumée	Produit annuel présumé
	fr.		fr.
Vin français, par hectolitre..	1 »	400	400
Vin français au débit, par hect.	2 »	150	300
Vin étranger, par hectolitre...	2 50	50	125
Eau-de-vie, par hectolitre...	3 »	150	450
Liqueurs, par litre.....	0 10	500	50
Bière, cidre, hydromel fabri- qués en France, par hectol.	0 50	1.000	500
Bière, cidre, hydromel au débit, par hectolitre.....	1 »	600	600
Bière venant de l'étranger, par hectolitre.....	1 »	...	...
Bœuf, par tête.....	3 »	150	450
Vaches et génisses, par tête..	1 »	300	300
Veaux, par tête.....	0 30	600	180
Moutons, agneaux, chèvres, par tête.....	0 20	1.200	240
Porcs, par tête.....	1 »	80	80

Le produit annuel présumé atteint 3.675 francs et peut procurer à la ville 3.000 francs de bénéfices, 675 francs étant employés à rétribuer les deux préposés communaux, nécessaires pour la perception de cette taxe. Le 6 brumaire an XII, on édicta un règlement sur le recouvrement des droits d'octroi, dont sont exemptes les marchandises en transit. Celles-ci ne pourront séjourner dans l'entrepôt plus de six mois : exception est faite cependant pour les boissons destinées aux armements : pêche de Terre-Neuve, long cours et grand cabotage, dont les fournitures pourront bénéficier d'un délai d'un an.

En définitive, l'octroi sera établi à Paimpol à partir du 17 ventôse an XII. Une lettre du préfet, en date du 24 prairial, modifiera les tarifs proposés et réduira l'imposition de certaines catégories de marchandises :

Vin français, à l'hectolitre.....	0 fr. 75
Vin français au débit, à l'hectolitre.....	1 fr. 50
Vin étranger, à l'hectolitre.....	2 fr.
Eau-de-vie, à l'hectolitre.....	2 fr.
Bœuf, par tête.....	1 fr. 50

Paimpol délaisse enfin ces soucis prosaïques pour prendre contact avec la politique générale de la nation et après avoir été très calme

pendant la Révolution<sup>107</sup>, la cité prête serment à l'Empereur, le 30 prairial an XII.

Désirant clore sa session par un acte de bienfaisance, le Conseil municipal, en considération des services rendus pendant 36 ans aux Paimpolais, accorde à M. l'abbé Visdeloup, âgé, infirme, et sans ressources, « ancien curé de la ville et employé comme vicaire dans l'église de cette commune », un traitement annuel de 300 francs tournis qui seront prélevés sur les recettes de l'octroi<sup>108</sup>.

A cette époque, la ville, en mal de se moderniser, édicte, le 10 prairial an XIII, un « Règlement de police » et déclare, à l'article 22, qu'il est désormais défendu de réparer les toits en chaume, genêt ou jonc. Dans dix ans, toutes ces toitures devront avoir fait place à l'ardoise. Le même règlement se préoccupe des « bonnes mœurs » et l'article 41 interdit « de se baigner dans l'étang, le port, ni en dedans de la pointe du Grou ». Les Paimpolais s'amusaient bien autrefois, et le maire devra faire paraître un avis, le 27 avril 1806, recommandant aux jeunes gens de s'abstenir d'excentricités; il condamne notamment la coutume de tresser des guirlandes aux jeunes filles.

Le budget de la commune enregistre une plus-value de recettes et l'octroi a produit 7.703 fr. 88. En y ajoutant d'autres recettes, 1.006 fr. 97 et le fonds de réserve 986 fr. 50, la ville dispose de 9.697 fr. 35 d'avoir contre 3.484 francs de dépenses, soit un excédent de 6.213 fr. 35.

A partir de l'année suivante, 1807, la mairie assure un versement de 1.000 francs au Bureau de Bienfaisance. Paimpol ne possède pas encore pourtant « le moindre terrain extra-muros ». D'après un projet de délimitation des frontières communales, celles-ci « prendront l'enceinte de la propriété de M. Louis Morand, feront le tour

107. Si la tolérance fut de rigueur à Paimpol même, pendant cette période troublée, il n'en demeura pas moins qu'un Paimpolais, Yves Rey, de la terre noble de Kervic (devenue Kervic dans le langage courant), fut mis à mort à Paris lors des massacres de septembre en 1792. Il fut déclaré bienheureux, le 17 octobre 1925. M. l'abbé Gléyo a retrouvé en ses dernières années, au bout de patientes recherches, les traces du bienheureux dans sa paroisse natale. Yves, précisait-il, naquit rue de l'Église, dans l'une des maisons (celle de M. Daniel actuellement ?) qui faisaient face à l'hôpital d'alors à côté de l'ancienne église. Le futur martyr passa une partie de son adolescence au manoir de Kerdinan avant d'entrer dans les ordres et de devenir vicaire à Paris en la paroisse de Saint-Jacques du Haut-Pas.

N. B. — C'est probablement à la période révolutionnaire que dut son appellation de « club » l'édifice situé à l'angle de la rue du Quai et de la rue Pasteur (actuellement magasin Hélias-Gléyo). D'après M. CHAPELAIN dans le *Journal de Paimpol*, feuilleton n° 2, une croix fut abattue sur la place du Martray, pendant la Révolution. Voir évolution politique de Paimpol dans *L'Esprit public dans le Département des Côtes-du-Nord pendant la Révolution*, 1921, par M. le chanoine Pommaré-Pennec, Saint-Brieuc.

108. 30 pluviose an XIII. Les mœurs révolutionnaires semblent bien oubliées. Le 14 phévrier an XII, la municipalité avait déjà retiré son emploi au bedeau Christophe Le Saux parce qu'il se tenait mal à l'église et qu'il manquait d'égards à l'endroit des d'ansservants ! Dans son discours du 20 ventôse néanmoins, le maire Bécot met ses auditeurs en garde contre quelques évêques et prêtres factieux.

de celle de M. Kervrance, passeront par Garden ar Seoul et descendront jusqu'à l'extrémité de l'étang (Lostang) au-dessus du moulin de Nicolas Le Hoanen, tout l'étang de Paimpol y compris »<sup>109</sup>. La ville cherche donc à étendre son territoire bien que sa population n'atteigne en 1809 que 1.700 âmes à peine.

Les finances communales sont prospères et, en 1811, l'avoir du budget est de 14.252 fr. 30, dont 8.346 fr. 95, reliquat des exercices précédents. Les dépenses de 6.821 fr. 13 laissent un excédent de 7.431 fr. 17<sup>110</sup>. En conséquence, la municipalité se décide à effectuer dans le port des travaux projetés depuis 1807 : allongement du quai et ouvrages de voirie afin de faciliter l'écoulement des eaux. Elle a d'autres desseins encore. Favorisée par sa situation sur la Manche, la ville se trouve en outre « au milieu d'un canton riche et très abondant en blé, lin, chanvre, etc... » Elle est dotée de deux marchés (le dimanche et le mardi), de plusieurs foires annuelles, dont celle de la Trinité a perdu dans la tourmente révolutionnaire son appellation séculaire de foire aux Moines. Malgré l'importance de ces trafics, la commune ne possède cependant ni halles, ni magasins où puissent se traiter les affaires. Les transactions se passent sur la place du Martray, qui est dans un tel état que les eaux stagnantes et les boues ne permettent pas d'y déposer les marchandises. Aussi se résout-on à paver cette place publique, centre et cœur de la ville, dont la superficie est de 560 mètres carrés.

On prévoit qu'il faudra, au mètre carré, 25 pavés qui coûteront .....	1 fr. 25
Transport de Bréhat au port de Paimpol .....	0 fr. 70
Transport du quai à pied d'œuvre .....	0 fr. 10
Outils et faux frais .....	0 fr. 15
Sable .....	0 fr. 74
Pose, battage, enlèvement des décombres .....	0 fr. 70
1/10 <sup>e</sup> de bénéfice à l'entrepreneur .....	0 fr. 36

Le mètre carré revient donc à 4 francs. Comme il faudra enlever 392 mètres cubes de déblais à 2 fr. 42 le mètre cube, le pavage de la place reviendra à plus de 3.000 francs.

Au port, le marasme se maintient pendant toute cette période de la fin de l'empire. Les armements, malgré une amélioration sensible en 1814, restent médiocres.

109. Séance du 24 avril. Lettre au préfet, 17 avril 1807.

110. A la Fabricque la situation n'est pas aussi brillante : Recettes : 1.007 fr. 75, dépenses : 1.414 fr. 67. Il est envisagé une dépense extraordinaire de 360 francs pour achat de meubles, décorations, etc. Le déficit se soldera par la somme de 768 fr. 92.

Il n'est pas surprenant que, devant cette situation désastreuse, Paimpol ait salué avec joie la chute de l'Empereur et qu'il ait envoyé une adresse de confiance au Gouvernement provisoire.

Au lendemain de l'abdication de Napoléon, les Paimpolais pouvaient établir un bien sombre bilan. Depuis 1793, les morutiers avaient cessé leurs expéditions; le long cours et le grand cabotage étaient en fait paralysés, la guerre avait détruit des corsaires et d'autres unités de la flottille; les résultats de la course par contre avaient été assez heureux.

En 1835<sup>111</sup>, les Paimpolais prétendront que, grâce à son excellente position, leur port, de tous ceux de la côte nord de Bretagne, est celui qui a reçu le plus de prises faites sur les Anglais, « comme en font foi les archives de la Marine, du Trésor et des Douanes à Paris ». Ces prises ont produit jusqu'à deux millions de francs en droits de douane et d'enregistrement sans compter ce qui revenait à la Caisse des gens de mer. Le port a également vu s'approvisionner les corsaires des autres ports et les convois de navires marchands en quantité « immense » (sic).

Il y a peut-être là une pointe d'exagération de la part du chroniqueur de 1835 qui veut mettre en valeur l'importance du port en vue d'obtenir des crédits pour son équipement.

Dans un autre domaine, il faut convenir que la Révolution, en modifiant le statut de la ville, a consacré fort heureusement un état de fait, dû à son indiscutable supériorité sur Plounez qui la tenait en tutelle.

En 1790, Paimpol est devenu chef-lieu de district pour l'administration civile<sup>112</sup>, paroisse autonome et chef-lieu de district au religieux.

Au Concordat de 1802, par décret du 14 pluviôse an X, approuvé par le gouvernement, le 18 germinal suivant, et par Mgr Cafarelli, évêque de Saint-Brieuc, le 22 mai 1813, Paimpol est érigé canoniquement en cure de doyenné. Celle-ci reçoit en outre une partie de l'antique paroisse de Lanvignec<sup>113</sup>.

Le 30 pluviôse an XIII, le maire Bécot avait mentionné l'abbé Visdeloup sous le nom de « ancien curé de la ville », c'est-à-dire l'ancien administrateur responsable. Il semble donc que ce prêtre ait

<sup>111</sup> Arch. mairie. Plan des alignements et des ouvrages du port. Liasse O, n° 6, 1<sup>er</sup> juillet 1835, la pièce est incomplète.  
<sup>112</sup> Oudin, *Nouveau Dictionnaire historique et géographique de Bretagne*.  
<sup>113</sup> Lanvignec comptait 164 habitants que Paimpol, Plounez et Ploubazlanec se partageaient avec le territoire. Le dernier registre paroissial date de 1807.

réalisé son projet de 1787; le maire spécifie bien que M. Visdeloup est désormais « employé comme vicaire » par le doyen de Paimpol, M. Guillaume Le Cornec, nommé à cette cure depuis 1802<sup>114</sup>. Rien n'illustre mieux la croissance organique de la petite cité que cette mutation du recteur de Plounez, devenant desservant, puis simple vicaire auxiliaire de Paimpol!

Localité la plus importante au point de vue économique, Paimpol est devenu tant au point de vue religieux que civil le « chef-lieu administratif ».

1815! La paix revenue, les Paimpolais entreprennent de ressusciter l'ancienne activité de leur port et de leur ville.

Ils reconstruisent aussitôt le vieux quai de 1762, édifient avec les produits du curage un nouveau quai de 170 mètres et un autre de 30 mètres. Les armements passent de 34 en 1814 à 52 en 1815. La liberté des mers étant rétablie, Paimpol reprend son commerce maritime. Le budget de la commune enregistre un excédent de 528 fr. 54 pour 4.954 fr. 08 de recettes contre 4.425 fr. 54 de dépenses.

La grande aventure de Terre-Neuve recommencera-t-elle après cet arrêt de près d'un quart de siècle pendant lequel un seul navire profitant de l'accalmie de l'an X a osé faire route vers les bancs?

L'année est déjà fort avancée pour les terre-neuvas, quand le désastre du 18 juin dans la plaine de Waterloo signifie que la route de l'ouest est libre.

Mais que sont devenus les équipages, les bricks, les trois-mâts, les bricks-goëlettes qui effectuèrent leur dernière campagne en 1793?

<sup>114</sup> M. Le Cornec avait prêté serment à la constitution civile du clergé pendant son rectorat à Pommert-le-Vicomte. Ce n'est qu'après rétractation, en 1802, qu'il reçut la cure de Paimpol. Si l'on en croit une étude de M. l'abbé Hellou, aux archives paroissiales, la rétractation de M. Le Cornec ne fut pas sincère. Il cite à ce sujet le témoignage suivant du R. P. Lavelle (*Vie de Jean-Marie de Lamennais*): « Parmi les anciens constitutionnels présents à la retraite ecclésiastique de 1816, un seul s'était obstiné dans l'erreur. C'était Monsieur Le Cornec, curé de Paimpol. Il n'avait pas craint d'adresser aux recteurs de la région une circulaire dans laquelle il essayait de justifier sa conduite passée et ses erreurs présentes ». M. de la Mennais, vicaire général, tenta de faire entendre raison à M. Le Cornec. En 1818, ce dernier implora « la clemence des vicaires capitulaires sans toutefois se soumettre au jugement de l'Eglise ». On ignore les résultats d'un « dernier et pressant appel » adressé par M. de la Mennais à M. Le Cornec. En tout cas, on remarquera que l'érection canonique de la cure ne date que de 1813, alors que M. Le Cornec réside à Paimpol depuis 1802. Sa plaque commémorative au cimetière porte également qu'il ne fut curé que de 1813 à 1820. Sa dalle funéraire qui est restée au presbytère, depuis la désaffectation de l'ancien cimetière, s'appelle « curé du canton de Paimpol » et proclame qu'il fut « l'un de son pays et en respecta les lois ». Les vicaires furent : M. Briand, 1803-1804; M. Visdeloup, 1804-1812; M. Philippe, 1812-1814. Par la suite, « M. Denis fut nommé vicaire de la cure, le 15 juin 1814, en remplacement de M. Philippe nommé à cette époque curé d'office à cause de l'état d'impuissance de M. Guillaume Le Cornec, 1<sup>er</sup> titulaire de la cure. Le tout de l'autorité de Mgr Cafarelli, év. de St-Brieuc ». M. Moy, succéda à M. Philippe dans cette charge, en 1819, et devint titulaire de la cure, en 1820, à la mort de M. Le Cornec.

Qu'importe ? les Paimpolais n'hésitent pas ! Ils font venir de Brest la goélette les *Cinq-Amis* et le brick la *Sophie*, qui, accompagnés de la *Marie-Hyacinthe* de Paimpol, mettent à la voile en plein été, fin juillet, début août. Leurs équipages de 14, 15 et 11 hommes ont reçu 1.967, 1.740 et 1.730 francs d'avances. Les deux navires brestois ne reviendront que l'année suivante au mois de mars.

En 1816, Paimpol expédie un bâtiment sur le banc et deux autres à Saint-Pierre et Miquelon. La campagne dure une année, d'avril à avril, et rapporte aux hommes 2.220, 2.246 et 1.690 francs.

En 1817, les armements du port déclinent après une nette reprise en 1815 et 1816. On ne retrouve que deux bateaux de grande pêche : les *Cinq-Amis*, de 107 tonneaux, immatriculé à Brest, avec 15 hommes d'équipage, départ le 14 avril, et le *Pierre-Bené*, brick de Brest également, de 116 tonneaux, monté par 56 marins dont les avances s'élèvent à 9.869 francs.

De 1818 à 1824, la pêche à la morue disparaît pour ressusciter, avec la *Nymphé*, un brick de Paimpol de 115 tonneaux, 41 hommes ; le *Jean-Bart*, un dogre de 79 tx 6, 13 hommes, et la goélette *Marie-Hyacinthe* qui, malgré son faible tonnage, 55 tx 36, ose entreprendre la route de Terre-Neuve avec 6 marins à son bord. Ces 3 navires ne reviendront se faire désarmer qu'en mars et mai 1825. Sauf l'armement de la *Nymphé* en 1825, l'entreprise morutière disparaît une fois encore. Elle reprend en 1827 sur une plus grande échelle pour s'éteindre lentement devant le développement de la pêche d'Islande à partir de 1852.

Avant de traiter cette dernière période de la pêche de Terre-Neuve, il est équitable d'évoquer ici la silhouette des Paimpolais hardis, qui, embarqués sur les baleiniers français, pratiquèrent à cette époque la grande chasse dans les mers lointaines et désertes.

N'est-il pas vrai d'ailleurs que la grande pêche comprend la chasse à la baleine et la pêche de la morue ?

« Chaque année, dit un document de Paimpol<sup>115</sup>, 1.300 marins estimés s'en vont pour la pêche de la morue et de la baleine. »

Si ce chiffre est exact, le nombre des baleiniers paimpolais était considérable vers 1835. A cette date, en effet, les équipages de morutiers ne représentent pas 500 marins.

Dans son livre *Les derniers baleiniers français, 1817-1867*, M. le commandant Laeroix<sup>116</sup> a établi les rôles de ces navires. On y

115. Arch. de la marine. Classe O, n° 6, 1825.

116. Nantes, Imprimerie de Bretagne, 3, place de la Bourse, 1938.

retrouve des marins inscrits au quartier maritime de Paimpol et même domiciliés dans la ville. Ainsi sur le *Nantais* en 1817, s'embarquent Le Conniat et Le Guen, Paimpolais d'après ce rôle, Bréhatins d'après celui de 1820.

L'équipage du bâtiment compte 6 Paimpolais :

Le Conniat, 17 ans, matelot.  
Le Guen J.-M., 23 ans, matelot.  
Hervé Y.-L., 32 ans, matelot.  
Corbé J., 24 ans, matelot.  
Le Loch Y., 31 ans, matelot.  
Tropel P.-M., 21 ans, matelot.

Leurs avances et leur gain s'élèvent uniformément à 100 francs et à 1.099 fr. 66.

En 1822, le *Triton*, de Nantes, lors de sa première expédition, embarque en qualité de second Joseph-Marie Le Guen, de Paimpol, domicilié à Paimbœuf. Un autre Le Guen est harponneur.

Aux campagnes suivantes, d'autres Paimpolais mettront leur sac sur le *Triton* : Ledret, Lemeur, Lassaux, Tropel, Le Louarn.

Le *Neptune* accomplit son premier voyage en 1826, avec un état-major presque entièrement paimpolais : capitaine : Jean-Marie Le Guen ; second : Guillaume Le Guen ; premier lieutenant : Tropel.

C'est probablement la situation de ces trois officiers à bord qui attirera 14 autres compatriotes, dont un matelot Le Mortellec. Sur 30 hommes d'équipage, 17 étaient de Paimpol.

En 1830, sous le commandement du fameux Thibaud la Baleine, le *Cap-Horn* compte deux Tropel, l'un second, l'autre troisième lieutenant ; 12 autres Paimpolais y embarquent, dont un Bertho, harponneur, Le Treust Yves, Mataguez<sup>117</sup>, Le Chevanton tué à bord, le 31 octobre 1830, et enterré le 15 novembre, aux îles Cerros. Un troisième Tropel fait fonction de novice.

A la même époque, la *Duchesse-de-Berry*, a, en qualité de second, Guillaume Le Guen, et comme premier lieutenant Jean Le Gallec.

Pour sa première campagne en 1834-1836, Antoine Tropel est second à bord de la *Nérée* et passe capitaine, le 16 juin 1838. A la seconde campagne, trois compatriotes l'ont rejoint : Guyader, Auffray, harponneur, Camus, matelot. Un nouveau Paimpolais, Simon, monte à bord pour la troisième expédition.

117. Plutôt que Malaguez, LAEROIX, p. 339. Ce nom se porte encore de nos jours, de même que Tropel, Bertho, Mortellec, Le Treust, Le Conniat, Le Guyader, Jacob, etc.

En 1839-1841, le *Jonas* est commandé par Joseph Rateau domicilié à Paimbœuf, et le poste de second est occupé par Désiré Rateau, de Paimpol, très probablement parent du capitaine. Le patron de pêche est Rolland J.-M., de Paimpol. Cet état-major, en bonne partie paimpolais, réalisa à cette campagne l'une des meilleures pêches de tout l'armement baleinier français. L'équipage avait piqué 48 baleines et 5 cachalots. Aussi au retour, la part du capitaine (1/12<sup>e</sup>) s'élevait-elle à 16.010 francs.

D'autres bateaux comptèrent dans leurs équipages des marins de Paimpol : Guézennec, chef de pirogue sur l'*Orion*, en 1841-1842; J.-M. Jacob sur le *Ketos*, de 1841 à 1843; Goascoing<sup>118</sup>, mousse sur l'*Espadon* dont le capitaine est Guillaume Rateau, de Paimpol; Ollivier Le Mat rencontré à Honolulu, en 1848, et embarqué sur l'*Orion* en qualité de deuxième lieutenant, Joseph Nicol, chirurgien de la Marine marchande, décédé en 1854 sur le trois-mâts baleinier havrais *Angelina*.

Cet armement baleinier n'est donc pas paimpolais. Comme ceux de nos jours embarquent sur les paquebots et les cargos, les marins paimpolais de ces temps héroïques constituaient les équipages des ports baleiniers, Nantes, Dunkerque, Dieppe, Le Havre, Saint-Malo, Bordeaux, Marseille...

Si le quartier de Paimpol a fourni ainsi des marins aux baleiniers des autres grands ports, le nôtre ne semble pas avoir effectué des armements pour la chasse de la baleine. En 1826, toutefois, d'après M. Laeroix, un armateur paimpolais, M. Fauvel, qui expédiait des terre-neuviers, s'intéressa, paraît-il, à cette industrie. Il fit construire, en 1826, un navire rattaché à Bayonne, qui sous le nom de *Aimable-Marie* ou *Anne-Marie* ou *Aimée-Marie* n'accomplit qu'une seule campagne, en 1830, sur les côtes africaines, avant d'être vendu dès son retour à M. Levasseur, de Rouen.

Il n'existe nulle trace à Paimpol de cet unique armement, non plus qu'il ne reste des baleiniers paimpolais le moindre souvenir qui eût rappelé l'aventure de ces titans.

Pendant que ces matelots poursuivaient la lucrative et dangereuse chasse des géants des mers, les armateurs reprennent, dès 1827, la pêche de la morue.

118. « Goascogne » ou « Goascoin », nom qui se porte encore aujourd'hui.

En 1827, 7 bricks prennent le départ à des dates très espacées :

	Tonnesaux	Départ	Hommes
<i>La Rose</i> .....	66,36	28 mars	11
<i>La Nymphé</i> .....	115,40	18 avril	43
<i>Aréthuse</i> .....	111,69	18 »	42
<i>Clémence</i> .....	148,77	26 »	63
<i>Neptune</i> .....	202,43	17 mai	80
<i>Petit-Henry</i> .....	89	30 »	24
<i>Aminte-Céline</i> .....	86	17 juin	7

En 1828, la *Clémence*, le *Neptune*, l'*Aréthuse*, la *Nymphé* et la *Rose*, ont pour compagnons : le *Revenant*, 106 tx 24, 34 hommes; le *Printemps*, 48 tx 44, 20 hommes; les *Deux-Frères*, 255 tx 46, 71 hommes.

Les avances de cette campagne s'élèvent à des chiffres très appréciables : 11.461 francs, par exemple, pour la *Clémence*; 9.007 francs pour le *Revenant*; 18.335 francs pour le *Neptune*; 14.753 francs pour les *Deux-Frères*.

Dès 1829, la flottille se réduit à 4 unités.

Elle opère un redressement en 1830 et ne cesse de s'accroître jusqu'en 1833.

1830. — 8 navires terre-neuvas,      1832. — 10 navires terre-neuvas,  
1831. — 9 — — —                    1833. — 14 — — —

Les armements retombent ensuite à :

13 en 1834,                                    6 en 1838,  
9 en 1836,                                    9 en 1839,  
7 en 1837,                                    9 en 1840.

Les bateaux utilisés sont, comme par le passé, des bricks, des trois-mâts, des brigantins, des goélettes et brigantins-goélettes, généralement supérieurs à 100 tonnes de jauge. Plusieurs dépassent 200 tonnes et le trois-mâts l'*Hercule* atteindra 246 tonnes, *Ville-du-Havre*, 249 tx 88. Les équipages, très nombreux, comprennent la plupart du temps 30 hommes et au-dessus. En 1832, par exemple, seul le *Louis-Auguste* de 73 tx 10 n'embarque que 26 matelots, les autres vaisseaux possèdent un équipage variant entre 42 et 65 hommes. Son tonnage permettra à la *Ville-du-Havre* un équipage plus considérable que celui des autres terre-neuvers :

85 hommes en 1830,	83 hommes en 1834,
79 — en 1831,	132 — en 1836,
87 — en 1832,	78 — en 1838.
94 — en 1833,	

Ces pêcheurs sont payés tantôt au voyage, tantôt au mois, mais le plus souvent à la part.

Dépendant du taux de l'année et du chiffre de membres de l'équipage, les avances dont font mention les registres d'armements subissent des variations d'une campagne à l'autre.

Les chiffres étant très élevés, s'agirait-il du salaire intégral ? Nous ne le croyons pas.

Les 58 hommes du *Maria*, par exemple, en 1831, perçoivent 6.978 fr. 92 d'avances, alors que la même année les 37 du *Revenant* touchent 6.259 fr. 33.

Les sommes globales des avances par équipage passent de 4, 6 à 8 et 9.000 francs. En 1828 déjà, sur le *Neptune*, les pêcheurs ont reçu 18.335 francs et 14.753 francs sur les *Deux-Frères*. Après une chute en 1834, les avances remontent en 1837, où les 79 hommes de l'*Hercule*, par exemple, ont touché un total de 19.612 fr. 76.

Les tarifs se stabilisent ensuite avec une tendance à baisser. C'est ainsi qu'en 1840, à bord du même navire l'*Hercule*, les avances de 66 marins ne représentent que 12.979 fr. 42. Ces chiffres d'avances sur la campagne, consenties par les armateurs, révèlent par eux-mêmes que l'entreprise de Terre-Neuve procurait aux armateurs d'amples bénéfices leur permettant de semblables dépenses. Elle bénéficiait à cette époque de la protection et des encouragements des Pouvoirs publics quels qu'ils fussent. Ainsi en 1832<sup>119</sup>, dans une lettre à M. Corouge-Kersaux, le maire de Paimpol lui écrit qu'il doit recevoir la somme de 9.498 fr. 50 pour l'exportation de 94.985 kilogrammes de morue vers Gênes. Il s'agit en l'occurrence de la prime à l'exportation, à laquelle s'ajoutera la prime d'armement de 5.050 francs pour les deux navires de cet armateur.

A cette période qui précède la pêche d'Islande se rattachent les noms de quelques grands armateurs paimpolais : Corouge-Kersaux, digne successeur de Corouge aîné, Fauvel qui posséda le plus de navires. Il armait chaque année 3, 4 et même 5 bâtiments comme en 1833 : *Ville-du-Havre*, *Alexandrine*, *Edmond*, *Cybèle*, *Espérance*, soit près de 750 tonneaux. Les avances de ces cinq navires pour cette expédition s'élevèrent à 29.575 fr. 92. A ces armateurs de pre-

<sup>119</sup> Reg. de correspondances, mairie, 2 juin 1832.

mière importance s'ajoutent d'autres noms plus modestes. Louis Morand, l'initiateur de la pêche islandaise, apparaît en 1830 et 1833 où il arme le brick *Aréthuse*, de 111 tx 64, pour Terre-Neuve, le brigantin la *Nymphe*, de 122 tonneaux, qu'il affrète au grand cabotage, en 1832, puis à la pêche au bane, en 1833.

Après Alexandre et Orion qui possèdent également des terre-neuviers (Orion armant à Paimpol et Tréguier), on rencontre dès 1834 les futurs imitateurs de Morand dans la pêche d'Islande : Le Conniat (1834), Le Goaster (1836), Lefebvre (1838), Veillet (1839), Bécot (1840), Allenou et Duval (1842).

La pêche à Terre-Neuve a provoqué à Paimpol une activité que ne connaît aucun autre port du département. Bien que les bâtiments n'aient jamais dépassé la quinzaine de 1815 à 1840, la flottille emploie cependant plusieurs centaines d'hommes d'équipage (496 en 1834) à cause de la technique utilisée : pêche puis séchage du poisson à terre.

Pendant que ces armateurs affectaient leurs bateaux à l'industrie de la pêche lointaine, d'autres maisons affrétaient leurs navires en longs-courriers ou en caboteurs. Ces unités marchandes dont le chiffre est compris sous la rubrique « Bâtiments pontés » comme les terre-neuviers, sont au nombre de 44, en 1830, dont 42 petits caboteurs.

En 1832, on compte 11 grands caboteurs et 28 petits caboteurs. Les années suivantes, on note une chute de ces armements parce que ces gros navires font la grande pêche.

En 1833 : 35 petits caboteurs, 3 grands caboteurs,  
En 1834 : 32 — 5 —

Les barques non pontées, qui pratiquent la pêche côtière, sont d'un tonnage très variable, allant de 1 à 6, 9 et même 10 tonneaux avec des équipages de 4, 5, 7, 10 et parfois 13 hommes. Leur nombre, de 193 en 1816, ne cesse de croître pour atteindre 265 en 1834 et 277 en 1835.

Vers 1830, les Paimpolais sont occupés surtout à la petite pêche. La pêche du maquereau est très productive. Elle commence du 5 au 15 juin et dure un mois environ. Elle représente un apport global de 600.000 poissons ; après les avoir salés, on les expédie sur Granville qui les dirige sur Paris et la région champenoise. Le maquereau fournit aussi des rogues dont, en 1809, la barrique se vendait 500 francs et, en 1830, de 300 à 400 francs.

On évalue à cette époque que la pêche du maquereau produit pour la région une somme de 60 à 80.000 francs, répartie entre

600 familles au moins. Outre les professionnels, il vient, en effet, un bon millier d'amateurs pêcher le maquereau sur la côte. Le travail de salaison à terre nécessite, en plus, une main-d'œuvre de 500 personnes.

Le lieu, qui est salé comme la morue, rapporte à Paimpol de 25 à 30.000 francs par an. Le congé est livré à Bordeaux pour en extraire de la colle. La pêche de la julienne et du congé représente un total annuel de 15 à 20.000 francs. L'ostréiculture a un rendement du même ordre.

Le commerce par mer consiste en transports de céréales, toiles, chanvres, étoffes, vers les ports français et en importations de bois du Nord, sels, vins, etc...

Le quartier possède une population maritime très dense; c'est un réservoir humain dans lequel puisent les autres ports. Paimpol compte en outre tous les ouvriers nécessaires aux constructions navales: calfats, poulieurs, charpentiers, voiliers. Pontrieux et Tréguier ne se font pas faute de recruter, parmi cette main-d'œuvre spécialisée, tous les éléments dont ils ont besoin.

Paimpol a pu fournir, à Brest, 900 matelots pour l'expédition d'Alger en 1830<sup>120</sup>. Chaque année, 1.300 marins s'en vont à la pêche de la morue et à la chasse à la baleine, tandis que les effectifs du long cours et du cabotage atteignent 800-900 inscrits, compte non tenu du contingent levé pour embarquer sur les vaisseaux de l'Etat.

Cette situation vaut à Paimpol de garder le Bureau de la Marine qu'on voulut à plusieurs reprises transférer à Tréguier<sup>121</sup>.

Malgré le redressement opéré dans les affaires commerciales du port depuis 1815, son équipement est défectueux en 1835, car, comme le dit un document, « bien qu'important, il a été presque totalement oublié depuis plus de 20 ans ».

En 1835, les Paimpolais veulent construire une jetée qui protégerait l'échouage contre les vents d'est et remédierait en même temps à l'envasement progressif des échouages.

La pointe du Grou, en effet, défense naturelle du havre, s'érode lentement et menace surtout de combler le chenal. Alors qu'anparavant des navires de 400 tonneaux prenaient à quai leur chargement en totalité, le rétrécissement du chenal de navigation et les engrave-ments ne permettent plus à « un seul capitaine d'y charger entièrement un bateau de 200 tonneaux calant de 10 à 11 pieds ». De ce

120. Dossier O, n° 6, 1<sup>er</sup> juillet 1835. Arch. mairie.

121. Corr. mairie, 1830, p. 69. Reg. D. Lettre du maire au préfet, 7 mai 1833.

chef, les armateurs craignent de se voir forcés de renoncer à leurs armements, ce qui ruinerait la population maritime et porterait du même coup un préjudice « incalculable à la belle agriculture » du canton et des cantons environnants<sup>122</sup>. Depuis la construction des quais en terre, à la fin de l'empire, la physionomie de Paimpol ne s'est pas modifiée. La ville est limitée à l'est par le port, au sud par l'étang et le marais que recouvrent les marées jusqu'à Lézouen-Lostang. A la pleine mer, le seul moyen de communication entre la ville et Kerno a est le passage par bateaux. A basse mer, on peut aller dans ce quartier par la chaussée de l'étang. Les quais de Kerno a, la moitié de l'étang, la partie sur la droite du ruisseau de Plounez appartiennent à Kécity.

En 1828, « un Paimpolais entreprenant »<sup>123</sup> a asséché le marais, en partie, au moyen de digues qu'il a construites et grâce auxquelles Paimpol s'est trouvé relié à Kerno a-Kécity par la route de Beauport. C'est la chaussée neuve<sup>124</sup>. Parallèle à la chaussée de l'étang, elle transforme ce dernier en véritable bassin qui reçoit les eaux de la marée et celles du Quinic canalisé et rectifié (Cf. plan de 1853, fig. 9).

Au mois de mai 1835, les travaux du port occupent une vingtaine d'ouvriers dont les salaires varient entre 0 fr. 90 et 0 fr. 60 par jour. L'un d'entre eux a quitté le chantier pour gagner 1 fr. 25 par jour, dans une entreprise privée.

Devant les arguments présentés par les Paimpolais, la construction du môle qui « sauvera Paimpol d'une ruine totale » fut accordée, en mars 1836. La dépense envisagée est de l'ordre de 60.000 francs<sup>125</sup>. La commune y participe pour la somme de 4.000 francs<sup>126</sup>; le Conseil général a voté 2.000 francs sur les fonds départementaux.

En 1836, les fortes marées ont provoqué de nouveaux dégâts à la pointe du Grou. Aussi espère-t-on commencer les travaux au printemps de 1837. En novembre, ils ne sont pas encore achevés. Ce môle dont le gouvernement lui-même a reconnu l'indispensable nécessité, considéré comme un « bienfait », réclamé depuis longtemps, sera enfin terminé en 1841. Edifiée sur les ruines de la langue de

122. Lettre du maire au préfet, 23 mai 1832.

123. Rapport de M. Le Comiat. Delib. C. M., 2 décembre 1881.

124. Une lettre du préfet des Côtes-du-Nord au maire de Paimpol, du 7 mars 1856, prétend que cette chaussée Neuve a été levée en 1825-1826. On a retrouvé récemment les assises de cette digue, lors des travaux de fondations exécutés par M. Robert Le Lionnais, garagiste, quai Duguay-Trouin.

125. Delib. C. M., 19-20 mars-17 juin 1836.

126. Corr. maire de Paimpol au préfet, 29 sept. 1836-9 nov. 1837.

terre appelée « pointe du Grou », la jetée s'appela elle-même la « jetée du Grou » avant de devenir « la jetée de Kernoa ».

Orientée du sud-est au nord-est (cf. plan de 1860, fig. 12), elle garantira le port d'échouage dont le chenal est creusé par les eaux s'échappant des deux moulins et constituant un seul ruisseau avant d'aborder l'extrémité de la jetée.

Un argument philanthropique revient souvent sous la plume des Paimpolais, lorsqu'ils sollicitent des crédits pour l'exécution de grands travaux à cette époque : la population nécessiteuse de la ville et des environs se procurera ainsi du travail et du pain.

Quelle est, en effet, la situation sociale de la population ?

Sensiblement aussi peuplé qu'aujourd'hui avec ses 19.011 habitants, le canton<sup>127</sup> comprend des activités maritimes, agricoles et artisanales. Ces métiers ne semblent apporter de grandes richesses ni à ceux qui les pratiquent, ni à la collectivité de la région. Paimpol compte, en 1836, 2.200 habitants<sup>128</sup>. Malgré la densité de sa population, peut-être même à cause de ce fait démographique, la commune est grevée de dépenses urgentes, à tel point qu'elle ne peut disposer de 1.500 francs ou 1.800 francs pour fonder un hospice civil, alors que, depuis 1833, M<sup>me</sup> veuve Nicol lui a consenti par donation gratuite un imposant immeuble dans le haut de la ville<sup>129</sup>. Etabli dans les années suivantes, il accensera en 1838 un revenu de 366 francs.

Le Bureau de Bienfaisance, antérieur à cette fondation, ne possède toujours qu'une seule propriété : la maison affectée au logement du curé depuis la Révolution. C'est l'ancien « ospital-léproserie » de 1550-1557, dans la rue de l'Eglise.

En 1833, la municipalité avait envisagé la construction d'une bâtisse communale qui eût compris la mairie, le tribunal de commerce et la justice de paix. La dépense prévue atteignait 40.000 francs. Par mesure d'économie, les édiles décidèrent de conserver le même emplacement, sur la place du Martray, et d'utiliser les pierres de l'ancien édifice. Mais ce dernier ayant servi précédemment de magasin de sels, ils regrettent de ne pouvoir employer la totalité des moellons dont une bonne partie est imbibée de salure. En 1836, l'hôtel de ville n'est pas encore debout.

En 1837, le maire envisage le projet d'un gril de carénage, mais le coût trop élevé de cette installation l'arrête ; il a l'intention de se

127. HANBROUGH, t. I, p. 186, 1832.

128. COSTE, mairie, feuillet 104, 1836.

129. Annexe actuelle de l'école publique des garçons, rue Bécot. La paroisse peut se permettre, en 1837, l'achat d'un orgue pour la somme de 3.300 francs.

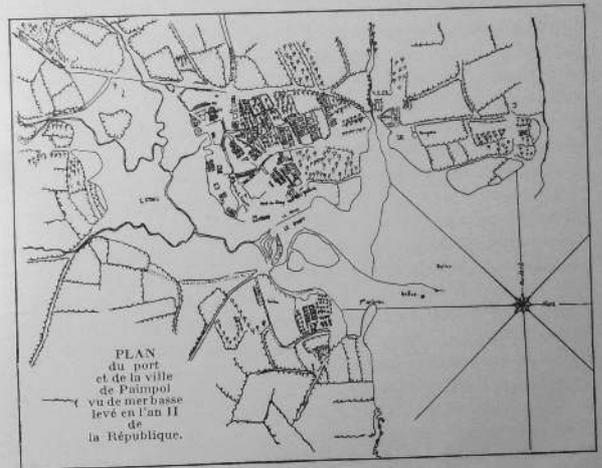


Fig. 6



Fig. 7. — LA CHAUSSÉE DES MOULINS  
Avant la construction du premier bassin.

concerter à ce sujet avec les armateurs qui sont « les plus intéressés à l'exécution de ce projet ».

En 1824 déjà, Paimpol avait autorisé 42 individus à mendier en ville; il leur fut distribué un médaillon qui leur tiendrait lieu de permis. Bien que tous ces pauvres ne soient pas exclusivement des Paimpolais, la population urbaine est généralement nécessiteuse, sinon misérable, vers 1830-1840. En 1832, elle vient en outre d'être durement frappée par le choléra<sup>130</sup>.

Pour venir en aide aux indigents, il se fonde à Paimpol, en 1840, une « Société libre de Bienfaisance pour l'extinction de la mendicité », qui, avec le Bureau de Bienfaisance, dont les fonds communaux sont relevés de 1.000 à 1.500 francs, s'efforce de pourvoir aux besoins des nécessiteux. Le maire interdit en conséquence la mendicité dans la bonne ville de Paimpol<sup>131</sup>.

« Population indigente très nombreuse », les pauvres n'ont d'autre industrie que « d'apprêter et de filer le lin que le sol produit en abondance<sup>132</sup>. La culture du lin représente d'ailleurs l'une des branches principales de nos productions », écrira le maire au sujet de l'impôt à établir sur les fils de lin de provenance anglaise. Les tisserands paimpolais gagnent alors 20 centimes environ de bénéfice par jour. Avec ce maigre profit, il est compréhensible de lire sous la plume du maire qu'ils « vivent non de mets succulents mais de pommes de terre ».

Paimpol, comme jadis toutes les petites villes bretonnes, possède son marché de fil<sup>133</sup>. Il s'y vend annuellement 102.000 kilogrammes de fil de lin éru. Le gros fil y est la qualité la plus abondante; le kilogramme se paye 2 francs en moyenne; il n'atteint jamais 3 francs, prix de la meilleure qualité, mais ne tombe pas non plus à 1 fr. 75, taux de la qualité inférieure.

130. Lors du choléra de 1832, Paimpol comptait 2.000 habitants. A l'apparition du fléau, 200 personnes s'enfouirent. En un mois et demi on enregistra 149 décès. Cf. le Cahier de Paroisse. M<sup>me</sup> veuve Allouin fonda en cette même année une maison de charité en vue d'y recevoir les petites filles dénuées de ressources et privées par le choléra de leurs parents. Le souvenir de cette épidémie s'est maintenu à Paimpol. La « Neuvaine du choléra », du 15 au 23 août, rappelle chaque année l'épreuve de 1832. Elle se termine par une procession à travers les rues de la ville. En 1822, en effet, par les lèvres de son curé, M. Moy, et de l'évêque, Mgr Le Genain de la Romagère, venu assister les cholériques, Paimpol fit vœu d'une neuvaine perpétuelle à Notre-Dame de Bonne-Nouvelle et le fléau s'arrêta; en fait, la mortalité diminua dès le lendemain. La centenaire du vœu fut célébré en 1932 et coïncida avec la consécration de l'église et l'érection du maître-autel.

La ville fut à nouveau visitée par le choléra en 1849. Il y eut beaucoup moins de victimes. Les habitants « qui ont pour la Sainte Vierge une dévotion particulière, de l'Église vers le milieu, sur la place, dans la rue du Quai, et à l'arrière de la ville par Saint-Brieuc, Leauvoisin, Pontreux et Tréquier ». Ces districts existaient encore aujourd'hui. Lors de la procession de la neuvaine, on s'arrêta pour les saluer.

131. Délib. C. M., 9 mai 1849.

132. Corr. mairie, 8 mars 1824.

133. Corr. mairie, 22 mars 1828. Deux autres communes du canton, Piondez et Yvias, avaient aussi un marché hebdomadaire de fil.

De fortunes assez modestes, la ville ne compte qu'une trentaine de « notables commerçants », qui supportent les plus lourdes impositions<sup>134</sup>.

La commune bénéficie toutefois du commerce du canton et de la région. Les Paimpolais ont institué, le premier samedi de carême, une foire d'animaux domestiques, surtout de chevaux. Elle représente, en 1837, un ensemble de transactions de 70.000 francs<sup>135</sup>. La foire de la Trinité, plus importante (120.000 francs de transactions), permet aux marchands locaux et aux forains la vente d'animaux et d'objets manufacturés, tels que tissus, vaisselle, orfèvrerie, poterie, verrerie, laines, denrées alimentaires; il s'y achète aussi beaucoup de sel blanc des usines de Langueux<sup>136</sup>.

Bien que la région passe la plupart du temps pour fertile et plantureuse, l'état du canton et de la ville n'offre pas, de 1815 à 1840, un aspect particulièrement brillant.

Dans les dix années qui vont suivre, c'est-à-dire à la veille du « temps d'Islande », quelle sera exactement la situation sociale et économique de la région, de la ville et du port de Paimpol ?

En réponse à l'enquête ordonnée par le décret de l'Assemblée nationale, en date du 25 mai 1848, les maires du canton de Paimpol font le recensement des activités de leurs administrés<sup>137</sup>.

Sous le titre « *Entreprises industrielles* », ils établissent le tableau suivant :

	Corderies	Construction de bateaux	Ateliers de saison	Parcs à huîtres
Paimpol.....	3	1		
Kéridy.....	2			
Ploubazlanec.....	2	8		1
Plouezec.....	3	1		8
Bréhat.....			1 138	2
Plourivo.....				1 139
Plounez.....		1		
Yvias.....	1			

134. Proposition de la liste de 29 commerçants, lors des élections au Tribunal de commerce, Lettre au préfet, 17 février 1838.

135. Etat des foires en activité dans la commune de Paimpol. Registre de correspondance, p. 117.

136. Lettre du maire au préfet, 14 juin 1831. Il existait, en outre, à Paimpol, une raffinerie de sel marin, tenue par M<sup>me</sup> Marc.

137. Carr. mariés, 19 juin, 14 juin, 7, 14-16 août 1848.

138. M. Le Chapelain, de Bréhat, fait de la saison de maquereau.

139. C'est un banc d'huîtres à Lancerf sur le Trieux. Il n'y a pas à proprement parler de parc.

La branche industrielle la plus développée semble être l'ostréiculture. Les parcs du canton appartiennent à :

M. Morand, de Paimpol.....	3	M. Besnier.....	1
M. Veillet, de Paimpol.....	2	M. Costil, de Paris.....	1
MM. Disseaux et Héron.....	2		

Celui de Bréhat est la propriété de M. Lépine, de Saint-Vaast-la-Hougue, qui vient d'y déposer 50.000 huîtres. Il en a exporté 40.000 sur son parc de Marennes. C'est de la Hougue et de Granville que proviennent les huîtres semées dans ce parc. Pour leur manutention, cette entreprise emploie 60 femmes et enfants à chaque déchargement et autant pour le rechargement, pendant 7 ou 8 marées. « Leur salaire est d'environ 40 centimes. Les ouvriers y sont en si petit nombre que l'appréciation ne pourrait être faite même approximativement. » L'autre parc de Bréhat, tout récent, ne contient que 20.000 huîtres, transportées de la baie de Saint-Brieuc.

A Ploubazlanec, on sème tous les ans, 150.000 huîtres, d'une valeur de 1.500 francs. La main-d'œuvre comprend :

10 hommes à 0 fr. 60 par jour,
80 femmes à 0 fr. 40 —
10 enfants à 0 fr. 20 —

A Plouézec, les parcs de MM. Disseaux et Héron reçoivent annuellement 1 million d'huîtres, celui de M. Costil, 800.000; ceux de M. Morand, 800.000; et celui de M. Bénier, 80.000. Le parc de M. Veillet, dont la valeur locative est de 50 francs n'a pas encore reçu de naissain.

La construction navale emploie quelques charpentiers et charrons. A Ploubazlanec on relève 6 ouvriers du nom de Derrien sur les 8 engagés dans 4 entreprises. Les autres constructeurs sont des petits patrons ou des travailleurs isolés. On ne cite que la production des deux frères Camus : 8 bateaux par an, d'une valeur moyenne de 150 francs. A Plouézec, il en sort à peu près une vingtaine, de l'atelier de Pierre, qui n'est pourtant considéré que comme « journalier-constructeur ».

Les corderies enfin, au nombre de 11 dans le canton, fournissent du travail à une vingtaine d'ouvriers et ouvrières.

Si, en dernière analyse, le pays ne bénéficie d'aucune industrie importante, son agriculture jouira-t-elle au moins d'une appréciable prospérité ? On la présente généralement comme florissante, mais voici les chiffres de 1853 qui permettent d'en juger :

*Froment :*

Hectares cultivés en 1852.....	= 1.297.
Quantité produite en 1852.....	= 23.346 hectolitres. (Pour une année ordinaire = 28.154.)
Valeur du froment (grain)....	= 368.866 fr. 80.
— (paille)....	= 40.855 fr. 50.

Les autres céréales (méteil, seigle, orge, avoine, sarrasin) sont moins considérables.

*Pommes de terre :*

Hectares cultivés.....	= 615.
Quantité produite.....	= 166.050 hectolitres.
Valeur d'une production ordinaire.....	= 322.100 francs.
Valeur de la production de 1852.	= 179.990 francs.

L'année de 1852 a été moyenne dans son rendement, une partie de la récolte ayant été perdue par suite de maladies des tubercules et de gelées tardives.

*Pommes à cidre :*

Le canton produit 5.000 hectolitres de cidre d'une valeur de 27.500 francs.

A la récapitulation on retrouve ces chiffres :

Total des terres labourables dans le canton : 7.367 hectares, pour une superficie totale de 11.522,08 hectares.

Les landes et le sol forestier occupaient, en 1850, 2.397 hectares, le département comprenant 100.000 hectares sous landes à cette époque.

*Cheptel :*

2.062 chevaux,	2.250 pores,
3.936 bêtes à cornes,	3.000 ruches.
7.310 bêtes à laine,	

La valeur totale des :

Chevaux, ânes, mulets.....	= 463.950 fr.
Bêtes à cornes.....	= 215.000 —
Bêtes à laine.....	= 56.150 —
Pores.....	= 135.000 —
Volailles.....	= 5.000 —
Ruches (3.000 kg. de miel).....	= 11.700 —

Pour illustrer cet aperçu de l'agriculture dans la région, voici quelques prix d'unités :

Un cheval de trait de qualité moyenne....	= 160 fr.
Un cheval de selle de 4-5 ans.....	= 400 —
Une jument poulinière.....	= 240 —
Un poulain d'un an.....	= 100 —
Un taureau.....	= 60 —
Un bœuf engraisé.....	= 100 —
Une vache pleine.....	= 66 —
Une vache ordinaire.....	= 54 —
Un veau destiné à la boucherie.....	= 6 —
Une brebis de 2 ans.....	= 11 —
Un agneau.....	= 5 —
Une chèvre.....	= 10 —

La consommation du canton fait appel évidemment à cette viande fournie par les animaux domestiques des fermes de la région. On consomme dans le canton en 1852, par an :

66.600 kg de bœuf.....	à 0 fr. 80 le kg (0 fr. 60 la vache)
39.000 kg de veau.....	0 fr. 55 —
28.000 kg de mouton, etc.....	0 fr. 55 —
41.250 kg de porc.....	0 fr. 70 —
700 pièces de gibier.....	0 fr. 45 —
5.560 pièces de volailles.	

Le revenu annuel total de ces animaux est de 778.329 francs. (Il faut encore faire entrer dans la consommation 80.000 kilogrammes de poisson à 0 fr. 15 le kg.)

En 1856, la consommation des céréales dans le canton<sup>140</sup> de Paimpol sera de :

Froment.....	= 10.090 hectolitres.
Méteil.....	= 12.209 —
Seigle.....	= 3.094 —
Orge.....	= 1.536 —
Avoine.....	= 10.420 —
Sarrasin.....	= 11.423 —
(+ Pommes de terre.....)	= 38.737 —

En cette année de 1856, l'enquête agricole stipulera qu'il faudra contrôler d'une façon très précise l'évolution de la consommation du pain de froment, le progrès de cette consommation étant le signe certain d'un accroissement de bien-être au sein des populations rurales.

140. Il s'agit de la consommation humaine et non pas des quantités réservées à l'entretien du bétail.

Sous le titre « Economie rurale », l'enquête agricole étudie l'entreprise elle-même. On compte à cette époque :

- 580 propriétaires ayant des propriétés dans le canton sans y demeurer,
- 200 propriétaires demeurant dans le canton sans cultiver eux-mêmes la terre,
- 52 propriétaires ne cultivant que pour eux-mêmes,
- 500 journaliers,
- 2.080 fermiers,
- 100 métayers.

La terre labourable de première classe est estimée 2.800 francs, celle de deuxième classe : 2.000 francs et celle de troisième classe : 1.200 francs.

On dénombre dans le canton :

- 2.160 fermes de moins de 5 hectares,
- 305 fermes de 5 à 10 hectares,
- 90 fermes de 10 à 20 hectares,
- 50 fermes de 20 à 50 hectares.

L'entreprise agricole de la région est donc, dans sa plus grande partie, de modestes proportions.

Les agriculteurs se font aider par les « journaliers » dont la classe sociale comprend :

Célibataires.....	Hommes : 100, Femmes : 217,
Mariés .....	— 360, — 309.

Le nombre des personnes à la charge des journaliers mariés (vieillards, femmes, enfants) atteint 1.600 individus. Il est particulièrement intéressant de relever les salaires de ces ouvriers agricoles, en 1852 :

Salaires habituel par jour :

D'un homme..	Nourri..	= 0 fr. 30	Non nourri..	= 0 fr. 75
D'une femme..	— ..	= 0 fr. 20	— ..	= 0 fr. 60
D'un enfant..	— ..	= 0	— ..	= 0 fr. 15

Salaires supplémentaires pendant la moisson ou la récolte = 1/3 en sus du salaire habituel.

Nombre moyen de journées de travail par an et par ouvrier : homme = 230, femme = 100, enfant = 30.

300 de ces ouvriers agricoles exercent un métier accessoire, dont le plus répandu est le tissage de la toile de lin à domicile. Cette occu-

pation rapporte, par an, 24 francs à un célibataire, 36 francs à une famille.

Les dépenses habituelles d'un journalier célibataire s'établissent comme suit :

Logement .....	= 15 fr.	Habillement .....	= 20 fr.
Nourriture .....	= 140 fr.		

L'enquête note que dans ces conditions un journalier ne peut réaliser aucune économie dans son année. Puis, elle prend comme exemple une famille-type : « Dépenses habituelles d'une famille moyenne de journalier de 5 personnes :

Logement .....	= 18 fr.	Sel .....	= 5 fr.
Pain .....	= 90 fr.	Habillement .....	= 30 fr.
Légumes .....	= 2 fr. 50	Chauffage .....	= 6 fr.
Viande .....	= 6 fr.	Impôts .....	= ?
Lait .....	= 18 fr.	Vins, bières, cidres... = ?	

(le litre coûte 8 centimes en 1853). Autres dépenses diverses : 50 fr.

A la question « Fait-elle des économies, et à combien de francs peut-on en évaluer le chiffre par année » ? le rédacteur de la statistique répond par ces simples mots : « au contraire ».

On a vu plus haut quelques prix pratiqués pour les denrées d'alimentation :

Le kilogramme de bœuf.....	= 0 fr. 80
— de vache.....	= 0 fr. 60
— de veau.....	= 0 fr. 55
— de porc.....	= 0 fr. 70
— de gibier.....	= 0 fr. 45
— de poisson.....	= 0 fr. 15

Les combustibles n'atteignent pas des prix extravagants<sup>141</sup> :

	1857	1858
1 stère de bois non flotté (bûches et rondins).....	9 fr.	7 fr. 50
100 kg de houille.....	3 fr. 60	3 fr. 60
100 kg de charbon de bois <sup>142</sup> .....	10 fr.	9 fr.

Quels sont les salaires payés dans les différents corps de métier vers la moitié du siècle dernier ? Les statistiques prennent le prix moyen de la journée d'un bon ouvrier non nourri.

<sup>141</sup> Chiffres extraits des états établis par la mairie.  
<sup>142</sup> Le charbon de bois servi surtout aux repasseuses de la ville qui ont pour clientèle toute la part féminine de Falmpol et de la région où la coiffe bretonne était alors la coiffure habituelle. Source du C. M., 16 nov. 1852.

	1853	1854	1855	1856
	francs	francs	francs	francs
Journalier agricole <sup>143</sup> .....	0 80	0 80	0 80	1 »
Maçon.....	1 50	1 50	1 50	1 50
Charpentier, menuisier, serrurier, forgeron, charron.....	1 50	1 50	1 50	1 50

En 1857, on enregistre un relèvement dans les salaires des forgerons, maréchaux, charrons (1 fr. 75). Les journaliers agricoles sont retombés à 0 fr. 90.

A partir de 1858, il se produit toutefois une hausse notable dans les salaires et gages des travailleurs.

Gages par an d'un domestique de ferme (nourri) :

Homme ..... = 110 fr.

Femme ..... = 55 fr.

Salaires d'un ouvrier agricole,

employé toute l'année ..... 0 fr. 90 par jour.

une ou plusieurs journées (moisson non comprise)..... 1 fr. 20 par jour.

Maçon ..... = 1 fr. 50 — 1 fr. 75

Charpentier ..... = 1 fr. 50 — 1 fr. 55

Menuisier ..... = 1 fr. 50 — 2 fr.

Serrurier ..... = 2 fr. — 2 fr. 50

Forgeron, maréchal, charron. = 2 fr. — 2 fr. 50

Si bas soit-il à cette époque, le coût de la vie, comme le remarquera le Conseil municipal de Paimpol dans sa délibération du 17 décembre 1853, est encore trop élevé par rapport aux salaires en vigueur. Aussi ne faut-il pas s'étonner que la nécessité pousse vers la ville une foule d'indigents, à tel point que le maire devra, par arrêté du 18 janvier 1850, interdire la mendicité dans sa commune, tout en reconnaissant que cet afflux de mendiants est la conséquence directe de la « misère qui règne dans les campagnes » <sup>144</sup>.

La situation de Paimpol diffère-t-elle de celle de la campagne environnante, en ces années de 1840 à 1856 ? Quel est l'état social de la population urbaine comparé à celui des ruraux d'alors ?

Avant de l'examiner, il convient de considérer l'agrandissement progressif du territoire communal afin de se rendre compte des ressources de la petite capitale.

<sup>143</sup> Époque de la moisson non comprise.  
<sup>144</sup> Délib. du C. M., 19 février 1850.

Le sol paimpolais, enserré par la mer, le marais et les communes voisines, ne s'est augmenté que de la portion de Lanvignec à la Révolution. Aussi les habitants, sentant que leur cité étouffe dans ces limites restreintes, réclament-ils de la terre qui, selon l'évolution vitale de leur agglomération, lui permettra de s'épanouir.

Une nécessité naturelle, en effet, s'impose désormais à ceux qui ont la charge des intérêts de la communauté paimpolaise. Les différentes annexions, qui vont être effectuées au XIX<sup>e</sup> siècle, bien que très justifiées par de nombreux considérants, n'en seront pas moins très pénibles.

La population, relativement très élevée, ne jouit que d'une superficie trop réduite (en 1832, la commune mesure <sup>145</sup> 440 mètres du nord au sud et 570 mètres du sud-est au nord-ouest). Encore faut-il remarquer que la délimitation n'en est pas rationnelle ! C'est ainsi qu'en 1833 la commune a reçu, de M<sup>me</sup> Marie-Joseph Lambert, veuve de Vincent Nicol, une maison destinée à devenir un hospice. Mais cet immeuble est situé en Plounez, alors qu'il se trouve à quelques mètres de la frontière de Paimpol <sup>146</sup> !

Deux ans plus tard, le maire de Paimpol <sup>147</sup> tire argument de cette situation paradoxale ; il prétend que deux auberges de Plounez placées aux portes de la ville sont mal tenues et surtout moins imposées que les débits paimpolais ; il s'élève ensuite contre les fraudes à l'octroi que facilite cet état de choses et demande « une très faible partie » du territoire de Plounez : le chemin Vert, le moulin à vent et l'îlot David, c'est-à-dire, en somme, le triangle actuel : chemin Vert-Calvaire-Lostang.

Pour prévenir toute protestation, il écrit prudemment : « Je le répète, aucune vue d'agrandissement ne nous guide ». Une ordonnance du Roi, du 6 mai 1836, approuva un échange de territoire entre Paimpol et Plounez. Paimpol se vit accorder la parcelle demandée, contre cession d'une pièce de terre à Lanvignec (cf. plan cadastral, fig. 50) <sup>148</sup>.

La phrase reproduite ci-dessus indique bien l'état d'esprit dans lequel se formulèrent plus tard les autres demandes d'annexion. Paimpol ne cherche pas à s'agrandir pour satisfaire une prétentieuse

<sup>145</sup> HANASQUE, p. 179.  
<sup>146</sup> Acte de donation en date du 7 août 1833. Reg. Corr., p. 77. Lettre au préfet, 7 septembre 1833. Comme on l'a vu plus haut, cet édifice est l'actuelle annexe de l'école publique des garçons, rue Nicol.  
<sup>147</sup> Lettres des 9 et 12 mai 1835.  
<sup>148</sup> Corr. mairie, 11 août 1836, Délib. du C. M., 5 juillet 1836, 7 mai, 2 juillet, 20 août, 1<sup>er</sup> sept. 1835.

vanité, car la ville ne peut avoir l'ambition de rivaliser avec les vastes communes voisines de Plounez, Ploubazlanec ou Kéridy. Paimpol mendiera de la terre par nécessité, pour le développement de son travail et l'épanouissement de ses activités. En un mot, Paimpol a besoin « d'espace vital », comme on dirait aujourd'hui.

Ayant reculé leur frontière vers Plounez, les Paimpolais ne chercheront plus désormais à s'étendre « vers les terres ». Ils se tournent vers le port qui leur ouvre les routes de la mer et son immensité. Hélas ! Ici encore la géographie communale est ridicule à force de contre-sens. C'est pourquoi, le 10 mai 1841, un membre du Conseil municipal entretient l'assemblée de l'utilité de réunir à Paimpol la partie de Kéridy qui forme l'enceinte du port. Du côté de Kerno, en effet, le rivage appartient à la commune voisine. La police communale n'a évidemment aucune action sur cette partie du port, rappellent les Paimpolais soucieux de la bonne conduite de leurs administrés. Or, on emploie à Kerno autant d'ouvriers que du côté opposé, surtout à l'époque des armements de Terre-Neuve. L'armateur le plus important de Paimpol a même établi ses magasins sur l'autre berge de l'étang, soit donc en Kéridy. Par sa situation topographique, Kerno fait « naturellement partie du port de Paimpol ». Ses habitants jouissent d'ailleurs de tous les avantages de la ville sans en partager les charges, à tel point qu'un cabaret, y réalise un chiffre d'affaires supérieur à celui du débit le plus fréquenté de Paimpol, parce qu'il peut vendre moins cher ses consommations non soumises aux impositions particulières de la ville. Le préfet, par lettre du 26 mai, a demandé de lui présenter un tracé que le Conseil municipal dans sa séance du 15 juin établit ainsi :

« En partant de Paimpol, on suivrait le chemin vicinal de grande communication jusqu'au four Charlès; on prendrait ensuite à gauche et on longerait la corderie de Lec'hvien Jeune; on arriverait à la maison dite de la Porte-Rouge<sup>149</sup>, de là on prendrait encore à gauche et on arriverait à la grève près de la maison dite « Four-à-Chaux » en passant par le petit chemin qui y aboutit. » Le côté gauche de ce tracé serait annexé à Paimpol. Ce tracé, fait-on remarquer, n'enlève à Kéridy que « quelques hectares de terrain et le petit village de Kerno ». Mais il est évident que Kéridy souleva des objections à ce projet. M. Le Mesl, maire de Paimpol, y répondit par des arguments inspirés des nécessités économiques et sociales.

149. Le chemin de la Porte-Rouge menait du Four-à-Chaux à la route de Kéridy actuellement.

Le môle ou jetée de Kerno, qui protège le port de Paimpol, qui le constitue même, est en Kéridy, prétendent les conseillers municipaux de cette commune. M. Le Mesl ne peut que le reconnaître ! mais il précise que cette construction, commencée en 1837, et achevée en 1841, a été effectuée sur la demande de Paimpol qui, de plus, a participé de ses propres deniers à la dépense, pour la somme de 4.000 francs.

La ville ne cherche pas à s'enrichir en population en accordant droit de cité aux 50 habitants de Kerno (une centaine ! protestent les Kéridiens). Ceux-ci n'auraient pas à regretter les droits d'octroi, qui, loin d'être onéreux, seraient compensés par d'autres avantages, dont celui d'être « si près des administrations civiles et religieuses » n'est peut-être pas le moindre<sup>150</sup>. L'annexion permettrait d'édifier à Kerno des magasins pour les armements de Terre-Neuve, les locaux étant trop rares en ville, et de construire un gril de carénage auquel les Ponts et Chaussées refusent leur quote-part financière.

Paimpol a déjà favorisé l'arrivage des engrais de mer à Kerno, par l'empierrement de la route de la grève. La police municipale pourra enfin s'exercer dans ce quartier où « le nombre de marins et ouvriers est considérable à certaines époques ». Ils fréquentent l'auberge de Kerno qui doit donc toute son importance aux armements paimpolais.

Les revendications de la ville étaient si justifiées qu'une loi du 18 juin 1843 lui accorda le rivage sud du port avec une portion du territoire kéridien<sup>151</sup>.

Pour satisfaire les exigences de sa modeste géographie économique, Paimpol ne se contentera pas de bousculer les limites artificielles dans lesquelles elle se trouve enclose administrativement.

Non contents de mener à bien les âpres discussions et les longues négociations qui précéderont toute conquête de lambeaux de territoire, les Paimpolais se décideront à modifier la géographie naturelle de leur commune.

En attendant d'assécher plus tard le marais pour y asseoir la gare actuelle, ils vont conquérir sur la mer toute la surface de la grève de Poul ar Goie, c'est-à-dire le champ de foire. Le port, en effet, s'envase dangereusement et les boues de Poul ar Goie reviennent avec la marée dans le port d'échouage. Or la « prospérité de la

150. Délib., 18 déc. 1841.

151. Cf. le plan cadastral, fig. 50.

ville dépend particulièrement de la conservation et de l'amélioration de son port, puisque le commerce maritime est la base principale de son activité et de sa prospérité <sup>152</sup>. Les curages périodiques ne procurent qu'une amélioration précaire. Il faudrait en fait séparer la grève du port par un barrage.

C'est Louis Morand, adjoint au maire, qui semble à l'origine de ce projet. Il en dresse le plan et le fait adopter par ses collègues <sup>153</sup>. Avait-il un intérêt personnel à cet assèchement ? Cela ne semble pas impossible, étant donné que sa brasserie, au bord de la grève, se trouvait à l'angle du chemin Vert et du chemin Neuf, prolongement de la rue de Ploubazlanec.

La grève confine de l'est et du sud-est au prolongement du quai, du nord-est à la digue, du nord à une portion de terrain ayant dépendu de cette grève et qui fut concédée à M. Morand père, par contrat administratif du 25 mars 1807; du sud à des terres de M. Bééot aîné, M<sup>lle</sup> Bolloche, M. Allenou et les dépendances de la brasserie Morand; de l'ouest elle confine aux terres de Kerdinan, du nord-ouest aux dépendances du convenant Poul ar Goïc.

L'accès de la grève asséchée serait facile du côté de Paimpol puisque quatre chemins y conduisent : le chemin Vert, le chemin du Quai, la ruelle Prébel et le chemin Neuf. Cet avantage suggère à l'arpenteur, soucieux des intérêts de l'agriculture, de demander que la digue soit assez large pour permettre le dépôt des varechs, goémons, sables, etc.

En définitive, la ville obtint la surface de la grève de Poul ar Goïc, par l'ordonnance royale du 12 août 1846. Elle représente 442 ares, que la mairie paya 552 fr. 50, selon l'acte passé devant le préfet le 7 novembre et enregistré à Saint-Brieuc, le 30 novembre 1846 <sup>154</sup>.

La construction de la Digue, les travaux d'assèchement et de remblayage dureront jusqu'en 1853-1855.

Dans ce but, le Conseil municipal avait prévu, dès 1844, une dépense de l'ordre de 10.500 francs.

Ce sol imbibé d'eau de mer, dégradé jusqu'au roc, était impropre à la culture. Les Paimpolais comptaient en tirer parti en le transformant en « champ de foire ». Ses dimensions, en effet, permettraient

152. Délib. C. M., 10 mai 1839.  
153. Dossier Grève Poul ar Goïc, 1844. Acte de M. Marc, notaire et arpenteur à Paimpol, 12 août 1844.

154. Décision du ministre des Finances, 5 oct. 1846. P.-V. de la préfecture des Côtes-du-Nord, 11 novembre 1846. P.-V. d'expertise de MM. Le Guen et Ledru, arpenteurs.

d'éviter les accidents qu'on déplore si souvent par suite de l'étroitesse des places, d'autant plus qu'à cette époque il se fait aux marchés et foires de Paimpol un « commerce considérable de chevaux »; il y vient des acheteurs bretons, normands et manceaux <sup>155</sup>.

Malgré les annexions et ces travaux d'assèchement, la situation agricole de Paimpol demeure pratiquement insignifiante. Faute de terres, les Paimpolais ne se font pas agriculteurs. En 1853, la commune produit :

	Nombre d'hectares cultivés	Produit moyen par hectare en hectolitres	Poids moyen de l'hectolitre	Prix moyen par hectolitre	Récolte
Froment.....	20	32	74	17 20	Bonne
Orge.....	6	35	64	8 40	Très bonne
Sarrasin.....	4	20	66	8 40	Médioere
Avoine.....	15	25	49	7 50	Bonne
Pommes de terre.	10	34	66	4 »	Mauvaise

En dehors de ces cultures traditionnelles, un Paimpolais essaya d'acclimater dans le pays vers cette époque une industrie nouvelle : l'élevage du ver à soie. La réponse au questionnaire administratif de 1857 <sup>156</sup> donne les détails de cette exploitation.

Il a été planté 150 mûriers, cette année.

Prix moyen d'un kg. de feuilles	Quantité de graine employée dans la commune (par once de 25 gr.)	Prix courant de l'once de graine	Prix du kilog. de cocon	Date de l'éclosion des oeufs	Date de la formation des derniers cocons
Utilisée par le propriétaire	0 kg. 020	ne se vend pas	18 fr. cocon sec	du 25 juin au 1 <sup>er</sup> juillet	du 10 au 15 août

La récolte, bonne en 1857, fut médioere en 1858; aussi cette industrie naissante ne connut-elle aucun succès et disparut...

Dans les autres branches de l'activité agricole, Paimpol ne révèle que des possibilités très limitées.

155. Délib., 8 août 1844.  
156. Nous n'avons pas trouvé trace avant cette date de la sériciculture paimpolaise.

En 1857 il y a sous culture :

De chanvre.....	1 hectare.	Prés artificiels..	5 hectares.
De lin.....	3 —	Fourrages divers.	2 —
Prés, fourrages...	8 —		

Le cheptel se compose de : 62 vaches, 40 veaux, 2 moutons, 38 brebis, 53 porcs, 43 chevaux, 14 juments de 4 ans et au-dessus, 2 poulains.

Dans l'outillage industriel agricole de Paimpol, il est fait mention d'une machine à battre le blé.

Faute d'industries importantes, ou d'entreprises agricoles développées, les petits métiers artisanaux fourniront-ils au moins du travail aux ouvriers? Là encore les possibilités locales se trouvent fort réduites.

En 1848, la corderie la plus importante de Paimpol, tenue par Louis Marrec, emploie 5.000 kilos de chanvre récolté dans les cantons de Paimpol, Tréguier et Lannion. Sa main-d'œuvre se résume à :

2 hommes payés	1 fr. 25 par jour.
1 femme	— 0 fr. 75 —
1 enfant	— 0 fr. 50 —

Les deux autres corderies paimpolaises traitent respectivement 2.000 kilogrammes et 1.500 kilogrammes de chanvre.

Paimpol possède d'autres ateliers destinés à satisfaire les commandes des armements maritimes : voileries, forges; l'enquête industrielle a fait état du chantier de construction navale de M. Louis Laboureur, mais sans donner de précisions.

La meunerie paimpolaise comprend surtout les deux moulins de la Chaussée, bien qu'il y eût jadis un moulin à vent sur la hauteur de Kernoa et un autre situé dans l'actuel quartier de Penanrun-Calvaire (cf. plan de l'an II, fig. 6).

En 1809, le moulin de Paimpol doté d'une seule roue pouvait moudre 35 quintaux de farine par jour. Ce moulin alimenté par la mer ne travaille que 12 heures environ; il est d'autre part condamné à l'inactivité pendant 5 jours lors de la morte-eau, de mars à octobre, soit donc tous les 15 jours.

En 1848, les deux moulins de l'étang emploient 5 hommes; 2 pour celui de Paimpol, 3 pour celui de Kernoa. La valeur locative de chaque moulin est de 300 francs et la patente de 20 francs.

Voici leur production :

Nature des céréales	Quantités en kg.	Valeur de 100 kg. en fr. et cent.	Valeur total par approximation en fr.
<b>MOULIN DE PAIMPOL</b>			
Froment.....	70.000	19 »	13.300
Seigle.....	0		
Orge.....	10.000	12 »	1.200
Méteil.....	50.000	16 »	8.000
Avoine.....	8.000	12 »	960
Blé noir.....	12.000	14 »	1.680
<b>PRODUCTION EN FARINE</b>			
Froment.....	56.000	23 »	12.880
Orge.....	7.000	16 »	1.120
Méteil.....	39.000	20 »	7.800
Avoine.....	4.800	18 »	864
Blé noir.....	7.200	21 »	1.512
<b>MOULIN DE KERNOA</b>			
Froment.....	40.000	19 »	7.600
Orge.....	4.000	12 »	480
Méteil.....	45.000	16 »	7.200
Avoine.....	5.000	12 »	600
Blé noir.....	9.000	14 »	1.260
<b>PRODUCTION EN FARINE</b>			
Froment.....	32.000	23 »	7.360
Orge.....	2.800	16 »	448
Méteil.....	35.100	20 »	7.020
Avoine.....	3.000	18 »	540
Blé noir.....	5.400	21 »	1.134

Comme on le voit par tous ces chiffres, le marché du travail, en 1848, n'est pas très étendu à Paimpol ni dans le canton.

Une statistique de 1853<sup>157</sup> récapitule pour cette année le nombre des professionnels par métier. Paimpol possède ainsi :

<sup>157</sup> La pêche d'Islande a débuté en 1852, mais n'a pris son essor que vers 1856-1857. Par conséquent pour établir la situation sociale de l'agglomération avant la pêche d'Islande, il est permis d'utiliser des renseignements et des chiffres postérieurs à 1852 jusqu'à l'époque où ce nouvel élément de travail apportera des changements notables dans la vie économique de Paimpol et dans l'horizon des travailleurs.

110 patrons dont :

1 voilier,	12 tailleurs,
3 cordiers,	7 boulangers,
1 calfat,	5 menuisiers,
1 poulieur,	17 cordonniers.

On compte en ville 59 salariés, dont les plus nombreux sont les cordonniers au nombre de 14, les menuisiers, 10, les charpentiers, 5.

Les 19 apprentis sont des couvreurs = 6, des cordonniers = 5, des tailleurs = 2, etc...

Les professions féminines occupent 246 femmes au-dessus de 15 ans et 5 au-dessous de cet âge :

Lingères 97 (dont 4 au-dessous de 15 ans).	Tricoteuses .....	32
Filandières .....	Repasseuses .....	9
Lavandières .....	Cordières .....	6
	Voilières .....	2

Au total, Paimpol fournit de l'ouvrage à 539 personnes dont 288 hommes et 251 femmes, pour une population de 2.066 habitants en 1849, 2.112 en 1850, 2.142 en 1852.

Les salaires, du moins pour les hommes, sont supérieurs à ceux qui sont pratiqués dans la campagne d'alentour.

Que l'on compare les chiffres de la page 72 concernant le canton, et les suivants :

Journalier agricole.....	= 1 franc par jour
Màçon .....	= 1 fr. 50 à 1 fr. 75
Charpentier .....	= 1 fr. 75 à 2 fr.
Menuisier .....	= 1 fr. 75 à 2 fr.
Serrurier .....	= 2 fr. à 2 fr. 50
Forgeron-maréchal, charron	= 2 fr. à 2 fr. 50

Ces salaires sont proportionnés au coût de la vie dans la petite cité, où un kilogramme de pain se vend alors 40 centimes, un kilogramme de viande 80 centimes, un litre de cidre 15 centimes.

Quelle est d'ailleurs à cette époque l'alimentation des Paimpolais ? Les différents états administratifs contiennent sur ce sujet des renseignements précis. En 1851, la population de la ville consommait en moyenne 3.027 hectolitres de cidre par an, et 554 hectolitres de vin. La bière, considérée comme boisson de luxe, n'est servie que dans les débits.



Cliché Tardy.

FIG. 8. — MGR DE LA ROMAGÈRE, ÉVÊQUE DE SAINT-BRIEUC, soulageant les cholériques à Paimpol.

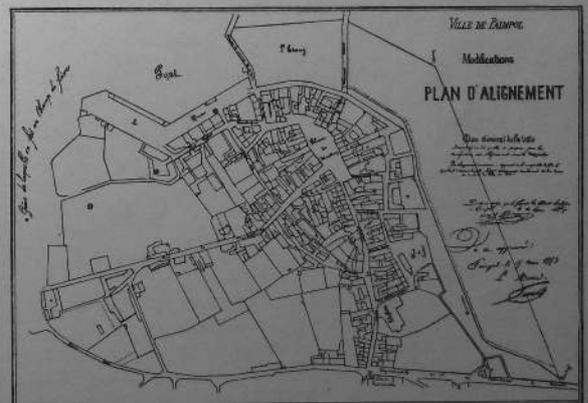


FIG. 9

Le rapporteur de la Commission de l'octroi, à la recherche d'objets non frappés de droits, découvre que les Paimpolais consomment, en 1852, 15.000 kilogrammes de café et de la chicorée, ce « mélange de brique et même de terre »<sup>158</sup> ! Aussi propose-t-il une taxe sur cette denrée « afin d'en empêcher l'usage ».

Le pain, qui est à la base de l'alimentation, est confectionné avec la farine produite par les moulins. Ceux-ci, comme on l'a vu plus haut, peuvent fournir 85.000-90.000 kilogrammes de farine de froment. Paimpol compte 7 boulangers, autant de boulangères, 2 ouvriers et une jeune fille employés à ce travail. On dénombre encore : 1 pâtissier et 1 ouvrier pâtissier, 2 bouchers, 4 bouchères, 3 ouvriers et un apprenti boucher. Les prix suivants, relevés dans cette période centrale du siècle dernier achèveront de donner une idée exacte du niveau de vie des Paimpolais à la veille et dans les premières années du temps d'Islande.

Prix des denrées d'alimentation au détail.

	1849-1853	1854	1855	1856	1857	1858
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1/2 kg. de pain de froment :						
de 1 <sup>re</sup> qualité.....	0,12	0,23	0,21	0,20	0,19	0,15
de 2 <sup>e</sup> qualité.....	0,09	0,19	0,18	0,20	0,15	0,12
1/2 kg. de pain de seigle.....				0,12	0,15	0,12
1/2 kg. de viande de qualité moyenne calculée d'après les prix des morceaux ordinaires, c.-à-d. déduction faite des morceaux de choix et des bas morceaux :						
Bœuf.....	0,42	0,48	0,50	0,50	0,50	0,60
Mouton.....	0,26	0,26	0,27	0,50	0,35	0,45
Veau.....	0,26	0,26	0,27	0,50	0,40	0,30
Porc.....	0,38	0,65	0,70	0,60	0,55	0,40
Volaille de grosseur moyenne ou ordinaire, aux époques où la volaille est la plus abondante :						
Poulet.....	0,50	0,55	0,60	1 »	0,75	0,75
Oie.....	1,25	1,30	1,50	2 »		1,50
Dinde.....	4 »	4,50	4,50	7 »		7 »
Canard.....					1 »	1 »
Pigeon.....					0,30	0,30

158. Délib. C. M., 10 nov. 1852.

	1849-1853	1854	1855	1856	1857	1858
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1/2 kg. de beurre frais de table.....	0,55	0,65	0,80	1,10	1 »	0,90
de cuisine.....	0,50	0,60	0,70	0,90	0,80	
12 œufs (aux époques où ils sont le plus abondants).....	0,30	0,30	0,40	0,50	0,45	0,45
1 décalitre de pommes de terre de qualité ordinaire.....	0,37	0,50	0,65	0,40	0,40	0,30
1 litre de vin ordinaire consommé par les classes ouvrières...	0,50	0,60	0,80	1 »	0,90	0,75
1 litre de bière ordinaire, id.....	0,25	0,30	0,30	0,25	0,30	0,30
1 litre de cidre, id....	0,15	0,15	0,20	0,20	0,20	0,20
Eau-de-vie.....					1,50	1 »

Dans cette première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la classe des petites gens, artisans et ouvriers, se débat dans une situation plutôt nécessiteuse. L'agriculture, les métiers artisanaux ne procurent aux travailleurs, ni amples gains, ni besogne assurée. Le travail local se trouve restreint pour une population de deux milliers d'habitants. En 1840 déjà, la municipalité a dû élever l'allocation communale accordée au Bureau de Bienfaisance; elle passe de 1.000 à 1.500 francs. La mairie peut se permettre cette largesse, car, en 1840, après avoir pourvu aux dépenses extraordinaires, elle dispose encore de la somme de 24.038 fr. 86. Elle doit en outre recevoir 7.398 fr. 76 pour les dommages et intérêts d'un procès gagné contre M. Gaillard, entrepreneur. 3.000 francs d'économie sur l'exercice courant portent à 34.437 fr. 62 les disponibilités de la commune.

C'est pourquoi, de concert avec les pouvoirs publics, les maires de Paimpol vont s'efforcer de créer du travail. La ville profitera de ces circonstances pour achever le port et ses « grands travaux ».

Le 18 janvier 1847, le président de la séance du Conseil municipal donne lecture d'une circulaire du préfet en date du 22 décembre 1846 concernant le crédit spécial de 4 millions accordé par sa Majesté sur l'exercice de 1847, à l'effet d'encourager les travaux ayant un caractère d'utilité communale dans le but de « procurer du pain à la classe nécessiteuse en lui donnant du travail ». « Le Conseil municipal, considérant que les travaux sont plus rares; que les substances alimentaires, le pain et les pommes de terre particulièrement, sont fort chères; que, d'après toutes les probabilités, cet

état de choses continuera et empirera peut-être jusqu'à la récolte prochaine, encore si éloignée », se préoccupe « de procurer du travail et du pain aux nombreuses personnes de la commune qui sont dans le besoin et la misère ». Il vote 3.000 francs pour l'amélioration du champ de foire et des chemins vicinaux. Les salaires sont ainsi déterminés :

1 journée d'homme = 0 fr. 90 avec prime de 10 centimes pour un outil en bon état.

1 journée de femme = 0 fr. 70 avec une prime de 5 centimes pour un outil en bon état.

Le salaire d'un enfant est évalué « en raison de l'âge et de la force ».

Le secours promis par le préfet sur les 4 millions s'élèvera jusqu'au tiers de la somme votée par la municipalité. En janvier 1847, les travaux vont commencer « incessamment ». Le mois suivant, le ministre compétent penserait accorder à Paimpol une somme de 10 ou 12.000 francs pour le dévasement du port. Mais le Conseil municipal s'émeut de la lenteur des formalités administratives et s'apitoie une fois de plus sur « la classe indigente si nombreuse et si malheureuse dans ce pays, cette année ». La fabrication du pain est réglementée. Le prix du froment ne cesse de monter. Aussi la municipalité se voit-elle dans l'obligation d'acheter elle-même du blé, « considérant que les circonstances sont graves et que la misère est grande parmi les prolétaires ». Trois négociants de la ville offrent de fournir du froment à 18 francs les 50 kilogrammes. La ville achète 20.000 kilogrammes pour la somme de 7.200 francs. Une souscription de 72 actions à 100 francs est ouverte et garantie par la commune. Le pain sera vendu 35 centimes aux indigents, la différence étant comblée par une somme de 1.000 francs versée par la commune<sup>159</sup>.

Hélas ! la situation ne s'est guère améliorée au printemps. Malgré la prompt adjudication de 55.000 francs qui a eu lieu depuis longtemps, l'entrepreneur ne s'est pas pressé d'effectuer le curage du port et les autres travaux s'y rattachant. « On croyait qu'il se serait hâté... afin de procurer des occupations aux manœuvres valides qui croupissent dans la misère et l'oisiveté et qui sont si nombreux dans ce pays. » Les édiles demandent à l'autorité supérieure d'intervenir pour accélérer le dévasement du port afin de procurer « du travail et du pain à une quantité de malheureux »<sup>160</sup>.

159. Délib. C. M., 30 février 1847.  
160. Délib. C. M., 3 mai 1847.

Malgré ces efforts louables pour diminuer la misère générale, le Bureau de Bienfaisance se doit, en 1850<sup>161</sup>, d'apporter une aide matérielle à 127 familles de la commune. Le nombre des indigents est de 50 hommes, 77 femmes, auxquels il faut ajouter 66 garçons au-dessous de 18 ans et 85 filles.

Le total des individus secourus atteint 278 au lieu de 155 en 1829, 106 en 1828, 102 en 1821.

Voici par profession la désignation des *chefs de famille* indigents, en faveur desquels le Bureau de Bienfaisance, le Bureau de Charité et la Société pour l'extinction de la mendicité conjuguent leurs efforts :

Hommes :	Femmes :
7 cordonniers,	11 blanchisseuses,
5 anciens domestiques,	13 anciennes domestiques,
2 marchands,	10 marchandes,
12 ouvriers,	12 ouvrières,
13 journaliers,	11 journalières,
6 tailleurs,	16 fileuses,
5 sans profession.	4 sans profession.

Paimpol compte, en cette année 1850, 39 hommes sans travail dont 29 célibataires et 10 hommes mariés.

Il est équitable de reconnaître cependant qu'aucun individu de cette commune ne se livre à la mendicité. Tous les indigents reçoivent des secours en rapport avec leurs besoins<sup>162</sup>. Il leur parvient même à cette époque un secours extraordinaire; en 1856, à l'occasion du baptême du prince impérial, les pauvres de Paimpol touchèrent 110 francs, tandis que les sinistrés par suite d'inondations recevront 100 francs!

Dans l'intérêt de cette classe, le Conseil municipal supprime, le 10 novembre 1852, la taxe d'octroi (10 centimes par kilogramme) sur les viandes de porc, salées, sèches ou dépecées. En 1853, la Société pour l'extinction de la mendicité distribue du pain gratuitement à une centaine de personnes chaque semaine.

« Dans les temps calamiteux que nous vivons, avoue le Conseil municipal, le 17 septembre 1853, il importerait de fournir du pain à prix réduit aux ouvriers dont le salaire est insuffisant, eu égard à la cherté du pain. » L'année suivante, les édiles changeront d'avis et

161. État du 2 août 1850. Statistiques, mairie de Paimpol. Cet état fut établi sur demande du préfet (lettre du 29 juillet 1850) en vue de fournir une documentation au Gouvernement qui prépare une loi sur l'Assistance publique.

162. Lettre du maire au préfet, 2 août 1850.

le Conseil, dans sa délibération du 10 février 1854, décide « qu'il n'y a pas lieu de fournir du pain à prix réduit en présence des distributions gratuites qui se font chaque semaine et surtout à cause de la baisse des céréales ».

A la suite de cette détermination, un membre entretient l'assemblée d'un phénomène social qui illustre fort bien la situation misérable de la population paimpolaise et régionale.

« A mesure, dit-il, que la Société de bienfaisance pour l'extinction de la mendicité, de concert avec le Bureau de Bienfaisance, répand une plus grande somme de bienfaits sur les indigents de cette commune, le nombre des immigrations de malheureux dans cette ville augmente dans une proportion constante. Bientôt il ne restera plus un seul réduit sans être inhabité et la bienfaisance, dont les ressources sont limitées, sera dans l'impossibilité de soulager tant de misères. » Il n'est qu'un moyen pour arrêter ce mouvement : une décision exigeant « que toute personne ou toute famille née dans une autre commune, qui viendrait à l'avenir habiter à Paimpol, fût tenue de prouver qu'elle possède des moyens d'existence ». La majorité du Conseil appuie cette proposition et le maire prend l'engagement de soumettre la question au préfet.

A l'été de 1854, M. Moy, curé, M. le Maire et M. Derême ont établi la liste des indigents de la ville dont le nombre atteint 311 individus, enfants compris, au lieu de 278 quatre ans plus tôt. Néanmoins, si « l'accès de Paimpol était interdit aux pauvres étrangers, la commune aurait les moyens, soit par ses propres ressources, soit par celles de la charité privée, de subvenir à l'entretien de ses propres pauvres »<sup>163</sup>. C'est l'avis unanime du Conseil municipal qui instaure ainsi une politique paimpolaise d'auto-défense. Il est pénible de remarquer ce phénomène social étrange : la protection d'une communauté contre les pauvres poussés par la faim.

Ces nécessiteux se faisaient Paimpolais afin de bénéficier des largesses réservées aux seuls citoyens paimpolais. Depuis l'arrêté du 18 janvier 1850, en effet, la mendicité était interdite en ville.

En 1855, il reste encore dans la commune « beaucoup de bras inoccupés faute de travail ». Aussi la municipalité envisage-t-elle de créer un atelier de charité et s'avance pour la somme de 900 francs en vue de surélever le chemin vicinal n° 1 conduisant à Kérity. Cette route vient d'être dégradée par les inondations de février, qui ont

163. Délib. du C. M., 5 août 1854.

duré 8 jours. Au mois d'octobre, une lettre du préfet invite les conseillers municipaux à donner du travail aux journaliers et aux indigents valides. Le Décret impérial du 22 septembre vient d'ouvrir une subvention de 10 millions en vue de procurer de la besogne aux chômeurs. Paimpol se décide immédiatement à entreprendre des travaux de fouille, de terrassement au champ de foire et à exhausser le chemin vicinal n° 1. La ville vote 1.500 francs pour ces chantiers qui doivent s'ouvrir le 19 novembre, avec ce barème de salaires : enfants de 12 ans et au-dessus : 0 fr. 50 par jour; ouvriers au-dessus de 16 ans : salaire uniforme de 0 fr. 90 avec obligation de se munir d'une pelle.

En 1856, à la salle d'asile, 143 élèves fréquentent les classes, dont 109 y reçoivent l'enseignement gratuit.

Paimpol possède alors 330 maisons pour ses 2 milliers d'habitants, dont 1.640 agglomérés, soit plus de 6 personnes par maison en moyenne. En fait les conditions d'habitat sont déplorables, comme en fait foi le rapport de la Commission de visite des logements d'indigents<sup>164</sup>. L'impasse du Mézouber se révèle comme particulièrement « infecte » et ses habitations sont des plus insalubres. 6 locataires vivent là dans des « conditions ignobles »; rue de l'Eglise, un logement infect; rue de la Providence, une chambre pour 10 personnes dont 8 enfants. 12 autres maisons ne sont habitables que moyennant réparations urgentes. L'afflux de pauvres étrangers dans la commune a provoqué en partie cette situation. En outre, les sommes allouées par le Bureau de Bienfaisance pour payer les loyers sont exigées intégralement par les propriétaires, même quand elles dépassent la valeur locative de l'immeuble.

Vivant dans de pareilles mesures, les indigents, au dire du rapporteur, cherchent alors à s'étourdir par la boisson; il rappelle à ses collègues que « la misère est mauvaise conseillère et porte parfois à l'exaspération et au désordre ».

Paimpol n'est pas, en ces lointaines années, la ville propre et coquette d'aujourd'hui. En 1849, la municipalité a dû protester contre les mulons de fumier qui encombraient les rues et s'entassaient dans les coins des places<sup>165</sup>. En 1852<sup>166</sup>, c'est en pleine rue qu'on procède à l'abatage des bêtes destinées à la consommation. « Spectacle

164. Délib. C. M., 17 déc. 1855.

165. *Ibid.*, 10 nov. 1849.

166. *Ibid.*, 10 nov. 1852.

immoral et dégoûtant », auquel accourent les petits Paimpolais au grand scandale des édiles.

Les ressources urbaines agricoles et artisanales ne sont donc pas brillantes. Il règne parmi la population une grande indigence, sinon même une pauvreté presque générale.

L'activité du port pourra-t-elle du moins remédier à cette misère de la classe ouvrière ?

La volonté des maires et des armateurs met à profit les circonstances favorables pour achever de créer le port tel qu'il servira pendant un quart de siècle aux goélettes d'Islande.

Paimpol compte, en 1852, 50 navires de fort tonnage. La petite pêche est prospère, bien qu'un arrêté du préfet maritime de Brest, en date du 12 juillet 1841, ait malencontreusement fixé les zones de pêche. C'est pourquoi, les Paimpolais demandent l'adoption du principe que le pêcheur puisse exercer sa profession en face des terres de son quartier. A la même occasion, le Conseil municipal émet le vœu que la pêche au chalut soit interdite dans les quartiers de Paimpol et de Saint-Brieuc. Cet engin, en effet, détruit les banes d'huîtres, notamment dans la baie de Bréhee<sup>167</sup>.

Au port, les débarquements d'engrais de mer deviennent si importants qu'ils gênent la navigation des bâtiments de commerce. Aussi envisage-t-on d'ajouter à la digue de la grève de Poul-ar-Goïc une cale inclinée, destinée à recevoir les goémons, les marnes et les sables. Du côté de Kerno, on construit une rampe pour permettre l'accès au rivage, en vue du chargement de ces engrais<sup>168</sup>. Il s'y débarque « des quantités considérables; un grand nombre de communes s'y approvisionnent; on y vient d'une distance de 15 kilomètres et même de 2 myriamètres. C'est un lieu très fréquenté pour l'enlèvement de ces précieux engrais et qui deviendra très commode, lorsque les travaux, dont il s'agit, seront complétés. » Cette construction, pourtant urgente, risque de devenir trop dispendieuse pour le budget communal. Aussi le maire espère-t-il en l'Administration départementale et dans les Ponts et Chaussées, car la rampe serait un ouvrage d'intérêt général.

En 1845, le port s'envase à nouveau. Vers Lostang, des assèchements ont eu lieu depuis 14 ans dans des propriétés particulières, ce qui a réduit de 330.000 m<sup>3</sup> environ le volume de l'eau qui, se

167. C. M., 9 février 1842.

168. C. M., 10 mai 1844.

retirant deux fois dans les 24 heures, entretenait un courant violent dans le chenal et charriait ainsi vers la mer les boues et les alluvions. Le chenal s'est donc rétréci et son fond s'est élevé. Le môle de Kerno, pour des raisons d'économie, fut réduit d'une vingtaine de mètres lors de sa construction. Il suffisait, tant que les quais ne furent pas prolongés, mais ceux-ci s'étant développés se trouvent désormais exposés sans aucune protection aux lames provoquées par les vents d'est. Les vagues roulant le long du quai viennent en outre produire un ressac dangereux jusqu'au fond du port. Une pétition des armateurs au Conseil municipal demande l'allongement de la jetée. Par suite des travaux de fortifications auxquels l'Etat a donné toute son attention, Paimpol n'a pu bénéficier des crédits promis; alors qu'on avait envisagé un dévasement complet du port, on n'a pu dégager que les bases des quais. Aussi deux goélettes, l'*Actif*, de Paimpol, et l'*Estafette*, se sont-elles échouées au milieu du port. Dans le courant du mois d'août, d'autres navires ont connu le même sort : les *Intimes*, le *Solide*, l'*Actif*, de Granville, l'*Emilie*, « la gabarre de Ferlicot » et plusieurs autres bateaux. Ce travail de curage s'élèverait à 15.000 ou 20.000 francs. La pétition des armateurs propose pour dégager le chenal de former, à l'extrémité des quais, un épi s'inclinant vers le môle afin de réduire l'entrée et donc d'augmenter la force du courant descendant qui balayerait les boues accumulées tant à l'ouverture du port que dans le sillon de la navigation. Ce dernier ouvrage peut être évalué à 5 ou 6.000 francs. Si cette solution ne réussit pas, il faudra créer à grands frais un bassin de chasse d'eau au fond du port. Il est nécessaire en tout cas de maintenir la possibilité et la facilité de manœuvre « si l'on ne veut pas renoncer prochainement à compter dans la liste des ports des Côtes-du-Nord celui qui aujourd'hui passe à juste droit pour un des plus jolis, du plus facile accès et celui qui possède le plus grand nombre de navires caboteurs ».

Ces travaux s'élèveraient de 25 à 37.000 francs en 1845, mais coûteraient plus tard plus de 100.000 francs, à moins d'accepter l'inutilité des travaux accomplis jusqu'ici « et la ruine des populations dont ce port et ses armement sont la principale ressource<sup>169</sup>. A cette époque, Paimpol est fréquenté en toute saison. On a vu en baie jusqu'à 30 navires en même temps<sup>170</sup> et il est question d'installer

169. Pétition des armateurs et commerçants notables de Paimpol. Juillet 1844. *Délib. C. M.*, 18 fév. 1845.  
170. *Délib. C. M.*, 9 mai 1845.

des corps-morts dans les mouillages : 6 à Saint-Rion, 2 au Croix-Chenal.

Dans ces dernières années, le trafic des amendements marins s'est développé au point qu'en 1852 il oblige la municipalité à envisager le percement du Mézouber afin de relier le port et les quais à la partie supérieure de la rue de l'Eglise. Lors des charrois, en effet, les difficultés de circulation retardent les transports. On a vu jusqu'à 45 charrettes se suivant sans interruption pour aller charger à Kerno. Afin de remédier aux inconvénients d'un itinéraire unique, les Paimpolais n'hésiteront pas à tailler une tranchée dans les habitations pour faire communiquer le Mézouber avec la rue Pascoü<sup>171</sup>.

Il est étrange de constater qu'en ce milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que la situation est plus que déficiente à Paimpol, il existe une classe qui ne semble pas touchée par la misère générale.

A cette époque, le quartier de Paimpol compte 5.209 inscrits maritimes. Les gains des marins, quelle que soit leur entreprise, paraissent supérieurs aux salaires qu'obtiennent les artisans, manœuvres et ouvriers de toutes catégories<sup>172</sup>. C'est pourquoi, dès le 9 août 1847, le Conseil municipal, « considérant que le canton de Paimpol compte une population maritime très nombreuse; que les marins reçoivent habituellement des sommes assez importantes à l'expiration de leurs voyages, que ces ressources sont trop souvent dissipées en vaines prodigalités et en ivrognerie », veut inspirer « à toute la classe laborieuse l'esprit d'économie et de prévoyance » et envisage la création d'une Caisse d'épargne, qui s'ouvrira effectivement le 20 avril 1856. Malgré le marasme, les armements du quartier ont tendance à progresser :

195 en 1845,	265 en 1852,
237 en 1848,	270 en 1856,
222 en 1850,	

Ce sont là généralement de très modestes bateaux : lougres, sloops, quelques goélettes, montés par 6, 8, 10, 15 et même plus, comme le *Saint-Louis* par exemple, de 75 tonneaux, il est vrai, qui a 22 marins à son bord.

171. On peut remarquer comment à cette occasion fut coupée sur toute sa longueur la maison actuelle de M. Bocher, à l'entrée du Mézouber.

172. Dans son cahier de paroisse, « commencé en janvier 1822 et revu jusqu'en 1850 », M. l'abbé Guennou, recteur de Ploubaslanes, écrit que les « jeunes gens de la paroisse préfèrent naviguer plutôt que de servir comme domestiques agricoles dont le salaire est de 30 ou 40 centimes par jour ». Leurs femmes, qui sont pour la plupart flamandières, « ne gagnent presque rien. De là le grand nombre de pauvres qui va tous les ans en augmentant. » On verra quels espoirs le bon recteur placera dans la pêche d'Islande « si elle réussit ».

Ce sont surtout la pêche côtière et le bornage qui occupent les matelots. La grande pêche de Terre-Neuve, qui eût permis au port et à la ville de vivre à l'aise, est en pleine décadence. De 14 en 1833 les armements sont tombés à :

9 en 1840,	4 en 1847,
8 en 1841,	2 en 1848,
7 en 1842,	3 en 1849,
5 en 1843,	3 en 1850,
3 en 1844,	3 en 1851,
1 en 1845,	4 en 1852,
3 en 1846,	

La flottille a perdu, en 1846, le trois-mâts *Emilie* présumé disparu corps et biens et désarmé administrativement le 27 mars 1847. Quelques terre-neuvas font deux campagnes dans leur année et sont réarmés à Paimpol après livraison de leur pêche à Marseille.

L'armement paimpolais est devenu insignifiant. Seuls Allenou et Duval demeurent fidèles à cette industrie.

En dernière analyse, l'inventaire des activités paimpolaises à la veille de la pêche d'Islande présente une situation fort peu florissante. Sans doute « Paimpol comme toute la France, comme toute l'Europe a eu à traverser 6 mois d'un temps bien calamiteux », déclarera, le 10 novembre 1847, le Conseil municipal. Mais il est évident que l'état d'indigence dans lequel se trouvent les Paimpolais ne tient pas seulement à ces contingences. Il est manifeste que le port, la ville, le canton, la région ne fournissent pas de travail, et donc pas de pain. Devant ce fait que les Paimpolais ne trouvent pas à employer leurs bras désœuvrés, le maire écrira, le 2 août 1850, au préfet des Côtes-du-Nord, lors de l'enquête sur l'indigence : « Les quelques indigents valides du sexe masculin pourraient trouver de l'occupation si la pêche de Terre-Neuve prenait plus de développement, de même si le commerce du fil reprenait faveur, le nombre des femmes indigentes diminuerait inmanquablement ». C'est donc dans la pêche morutière que le premier magistrat de Paimpol cherche une solution aux problèmes sociaux posés à sa conscience d'administrateur du bien commun paimpolais.

A son insu d'ailleurs, en tenant les yeux fixés sur Terre-Neuve que ses « navires fréquentent depuis un temps immémorial », Paimpol semble se préparer à l'aventure islandaise. Vers 1850, en effet, le port est édifié tel qu'il restera jusqu'en 1885. Après le

môle de 1837-1841, tout le rivage du port est devenu paimpolais par l'annexion de Kerno. Aussitôt probablement, y sont levés deux quais dont le quai Lambert mentionné dans le plan de 1860 <sup>173</sup>.

Du côté de la ville, le quai ouest de 1762, prolongé en 1815 par l'ancien quai dit quai Neuf, se vit ajouter une nouvelle portion exécutée en 1845 dont on voit encore la soudure dans la muraille du quai Loti actuel. Ce dernier ouvrage servira d'amorce à la digue du champ de foire bâtie en 1845, pour soustraire à la mer la grève de Poul ar Goie et pour diminuer l'envasement du port d'échouage.

La ville, de son côté, a amélioré son aspect si l'on compare simplement le plan de 1853 à celui de l'an II. Les annexions de Lanvignee et de Ploumez lui ont donné plus d'espace, tandis que l'acquisition de Kerno permettait aux Paimpolais de s'établir à proximité du port. La chaussée neuve de 1826-1828 relie les deux quartiers de telle sorte que le port pourra s'encadrer désormais de maisons et de magasins.

Le plan de 1853 montre que l'ilot paimpolais demeure peu habité dans la zone est-nord-ouest qui représente pourtant la moitié de la superficie habitable du territoire communal, la grève n'étant pas propice à la construction d'immeubles. La ville s'étend en forme de croissant massif, le long du Quinic, de l'étang et des quais. La rue de l'Eglise, épine dorsale de l'agglomération, commence à la croix du haut de la ville <sup>174</sup> et s'épanouit dans la place du Martray. De cette dernière place, presque entièrement fermée au sud, partent la rue du Quai et la rue de Ploubazlanee. A l'aide de ce plan, on remarque que les maisons s'entassent dans la partie sud-ouest et que pour protéger l'intérieur de la ville contre les vents d'est froids et violents, seule la rue Pascou s'oriente sensiblement est-ouest, avec ouverture sur le quai et la baie. Après le percement du Mézouber, la circulation s'améliorera par un double circuit, rue de l'Eglise-rue Pascou, rue de l'Eglise-place du Martray-rue du Port.

Avant les débuts de la pêche d'Islande, les Paimpolais ont donc constitué leur port, encore rudimentaire sans doute, grâce aux efforts de cette dernière décennie.

Mais au tréfonds de l'âme paimpolaise s'est forgée, depuis les lointains ancêtres armoricains et bretons, une vocation de la mer. C'est ainsi que les générations successives traquent à des cités, à des

<sup>173</sup>. Peut-être furent-ils édifiés entre 1850 et 1860 ?

<sup>174</sup>. Cette croix était placée à l'angle actuel de la rue Décot et de la rue de la Marnie.

contrées, à des régions, leur ligne de vie. Malgré les vicissitudes de la fortune, l'une après l'autre, elles ont regardé la porte du large qui s'ouvre entre les sombres mats de Goélo et l'île verdoyante de Saint-Rion.

Nautonniers des premiers âges, pêcheurs, goémonniers, borneurs de tous les temps, morutiers, corsaires du Roi, de la République et de l'Empereur, baleiniers des mers australes et arctiques, rouliers du grand cabotage et du long cours, tous les devanciers, armateurs et marins, ont subi l'attrance de la mer et pendant des siècles vécu dans sa mouvance. Leurs activités audacieuses, leurs préoccupations constantes, leurs entreprises heureuses ou malheureuses au milieu des risques courus en commun, ont accumulé des mérites, tressé des habitudes collectives et créé le patrimoine communautaire de la tradition maritime paimpolaise. Dépositaires de cette tradition millénaire, les descendants portent en eux-mêmes l'obscur et mystérieuse hérédité marine. En cette veille du temps d'Islande, où les Paimpolais vont engager leur destinée dans les parages de l'île nordique, ils demeurent semblables aux aïeux marins. La mer, d'ailleurs, est toujours là sous leurs yeux, charmeuse et prodigue, riche et brutale... la mer, qui exigera force d'âme et dévouement, comme elle l'a demandé, depuis que le premier navigateur se lança de la « Tête de l'Etang » vers le large inconnu. Tant il est vrai que sur un rivage, une industrie ne naît jamais d'un élan simple et spontané. La mer, immuable, n'admet pas de rupture entre les générations; la mer, essentiellement dure, réclame de tout temps des hommes qu'elle a virilement pétris et longuement enfantés.

## CHAPITRE II

### L'ISLANDE ! CHIFFRES ET FAITS DES DEBUTS A L'APOGEE DE LA PECHE D'ISLANDE

Le moine copiste qui transcrivit ce nom d'« Islandre » sur le robuste parchemin de 62 centimètres de large et 56 de haut, qui contient la charte de Beauport de 1514, ne se doutait pas que cette île lointaine, enveloppée dans ses brumes mystérieuses, orienterait, trois siècles plus tard, toute la vie paimpolaise. L'Islande allait devenir le mot le plus usité du vocabulaire local.

Après les brillantes années de 1833-1835, la pêche de Terre-Neuve périlait. A chaque campagne, Paimpol voyait repartir trois ou quatre morutiers : le brigantin *Emilie*, de 164 tonneaux, et les deux trois-mâts la *Francine*, de 220 tx 71, l'*Hercule*, de 246 tonneaux.

Depuis 1820-1825, les Français fréquentaient les lieux de pêche islandais. Les ports de Dunkerque et de Gravelines y expédiaient régulièrement leurs navires et retiraient des bénéfices de leur nouvelle exploitation. L'Islande offrait d'ailleurs cet avantage, fort appréciable pour les marins de la Manche et de la mer du Nord, d'être moins éloignée que Terre-Neuve, quoique plus froide. Paimpol eut alors la bonne fortune de compter parmi ses notables un armateur « hardi et entreprenant »<sup>1</sup> qui résolut d'aiguiller vers l'Islande la grande pêche paimpolaise. Né le 8 août 1806 à Lanvignec, Louis-Joseph-Victor Morand succéda, le 1<sup>er</sup> janvier 1831, à son père, marchand en gros et armateur, lorsque ce dernier se retira des affaires en décembre 1830. Il demanda même pour cette raison la réduction de sa patente à 240 francs. Le maire, dans une lettre du 1<sup>er</sup> janvier 1831, n'est pas d'avis de tenir compte de cette requête. Il prétend, à juste titre, que la valeur locative, base légale du droit proportionnel

1. *Le Paimpolais*, 1872.

de la patente, étant de 626 francs pour le père demeure la même pour le fils qui lui succède. Il admet toutefois une réduction à 400 francs quitte à l'augmenter ultérieurement. Sont-ce là les chiffres d'une entreprise importante ? Il ne semble pas, non plus que n'en donne l'impression l'aspect de ses magasins à l'angle du chemin Vert et de la rue de Ploubazlanec prolongée, que les différents plans de Paimpol appellent « brasserie de M. Morand » et qui dans les actes notariés porte encore le nom de « ancienne brasserie »<sup>2</sup>.

A 24 ans, Louis Morand devient donc négociant sur la place de Paimpol ou plus exactement « négociant-armateur », comme l'indique son papier à lettre.

En 1834, dans un discours à la mairie, M. Morand s'avoue le plus jeune membre du Conseil municipal ; en 1837, à l'âge de 30 ans, il est déjà adjoint au maire<sup>3</sup>.

Ses nombreuses interventions au Conseil municipal, dans toutes les délibérations d'intérêt général concernant le commerce ou le développement du port et de la ville, révèlent une très forte personnalité. Doué d'une intelligence audacieuse, Morand, pendant cette période de 1840 à 1860, sera l'inspirateur de toutes les réalisations dont fut alors doté Paimpol.

Servi par une volonté peu commune, il surmonta les obstacles par des pétitions répétées, des négociations opiniâtres, des études et des rapports dont il se chargeait lui-même. Il sera l'animateur des activités maritimes de Paimpol, le créateur du port islandais et le principal artisan de la prospérité qui s'ensuivra.

Il n'est donc pas surprenant de le voir occuper parmi les édiles l'une des premières places. Dès ses débuts, « il jouit, à juste titre d'ailleurs, de l'estime et de la considération publiques », comme l'écrira le maire de Paimpol au préfet des Côtes-du-Nord, le 17 mars 1833<sup>4</sup>.

2. On reconnaît dans l'entreprise de M<sup>me</sup> Yves Guillou, au Champ-de-Foire, les anciens bâtiments de M. Morand, en équerre derrière la façade actuelle.

3. M. LE MESL. CORR., 26/1/1838.

4. Le maire demandait au préfet un permis de port d'armes en faveur de son administré. A cette occasion, il donne le signalement de l'intéressé « taille 1 m. 64, cheveux châtain, front bas, sourcils châtain, yeux bleus, nez moyen, bouche moyenne, barbe châtain, menton rond, visage ovale, teint pâle ». Le portrait moral, purement administratif, est fait en termes très vagues. « Il n'est intervenu aucune décision judiciaire qui interdise le port d'armes à M. Morand fils. Il jouit à juste titre de l'estime et de la considération publiques; sa conduite et sa moralité sont une garantie certaine qu'il ne fera qu'un usage licite de la faculté réclamée par lui. » Malgré ses occupations, Morand ayant obtenu son permis, comme les notables d'alors, se livra au plaisir de la chasse et, le 6 avril 1833, le maire sollicite du préfet, conformément à la circulaire ministérielle du 9 juillet 1818, la prime de 15 francs pour M. Morand qui a tué une louve non pleine, de 2 ou 3 ans, dans les taillis de Flouriva.

Négociant, il est marchand de sel pour la salaison du poisson (morue et maquereau), fabrique de la bière pour la consommation locale et pour la pêche de Terre-Neuve. Très probablement il pratique encore le commerce en gros d'autres marchandises. Mais cette maison n'absorbe pas tous ses instants. Ostréiculteur, il exploite deux pares à huîtres à Plouézec et un troisième à Pors-Even.

En qualité d'armateur, M. Morand possède une flottille assez imposante. Il ne semble pas pourtant avoir utilisé ses navires dans la pêche de Terre-Neuve. On ne relève à l'Inscription maritime que son brigantin *Aréthuse*, expédié vers ces lieux de pêche en 1833 et 1836. Comme *Nymphe*, en 1832, ce bâtiment est affecté au grand cabotage en 1836. Il développa dans les années suivantes ses armements. En 1843, ses bateaux continuent leurs voyages de cabotage : la *Dorade*, goélette de 58 tx 45, 5 hommes; l'*Aimable-Jenny*, sloop de 28 tonneaux, 4 hommes; la *Chérie*, brigantin de 108 tx 19, et l'*Abeille*, de 112 tonneaux. En 1844, l'*Abeille* monte charger de la graine de lin à Riga et Cronstadt. Le 10 octobre de la même année, se perd l'*Aimable-Jenny* sur les côtes de Calais. En 1850-1851, l'*Occasion*, le futur islandais, fait du cabotage. D'où Morand avait-il pu se procurer ce dernier bateau ? Son rôle, en effet, lors de la première campagne de pêche, porte que l'*Occasion* est une « prise brésilienne ».

Le 13 octobre 1852, l'*Argus*, chargé de bois du Nord, perd en face du cap de la Hougue le mousse Robert Charlès, âgé de 15 ans<sup>5</sup>.

Morand a donc définitivement abandonné la grande pêche de Terre-Neuve depuis plusieurs années pour se livrer au transport de marchandises. Pour ce trafic maritime puis pour la pêche d'Islande, il disposera d'une flottille importante : 8 bâtiments en 1853, 7 en 1854, 6 en 1855, 7 en 1856. Le chiffre de ses unités diminue en 1857 jusqu'à 5 navires pour se relever à 8 en 1858. A partir de 1859, le nom de M. Morand ne paraît plus aux registres des armements et des désarmements.

Il mourut à 53 ans, le 17 mars 1860, comme l'indique sa tombe au cimetière de Lanvignec.

Sauf les bateaux armés en petits pêcheurs au nombre de 1 ou 2, dont le tonnage est trop faible pour recevoir une autre destination,

5. Procès-verbal de disparition. Arch. mairie.

Morand ne spécialise pas ses bateaux. Armant pour la pêche d'Islande, le grand et le petit cabotage et même le long cours, il les utilise sans distinction, semble-t-il, tantôt au commerce, tantôt à la pêche de la morue, les caboteurs devenant morutiers islandais et vice-versa.

Totalisant à peu près 400 tonneaux de jauge, ses navires offrent dans leurs types la même diversité que dans leurs armements. Ce sont des bateaux de pêche côtière, des dogres, des goélettes, des bisquines, des longres, des sloops. On relève également le trois-mâts *Duquesne* affecté au long cours.

Au mois d'avril 1852, les 4 morutiers paimpolais de Duval et Allenou faisaient voile vers la côte de Terre-Neuve. L'*Hercule* devait effectuer sa campagne<sup>6</sup> au « Havre-le-Croc, n° 3, le Petit-Maitre », la *Jeune-Lise* à « La Scie, n° 3, le Fond », la *Foi* à « l'anse aux millions » et la *Francine* au « Cap-Rouge, n° 5, le Goguelin ».

Le 1<sup>er</sup> avril était armé sous le n° 82 un cinquième morutier paimpolais, la goélette *Occasion*, de 72 tx 93, immatriculée au quartier de Paimpol, n° 487, et appartenant à Louis Morand. Délaissant ses activités maritimes habituelles, l'*Occasion* entreprend la grande pêche à son tour et ouvre la route de l'Islande.

Sous le commandement du capitaine François Druel, maître au cabotage, inserit à Dunkerque, les gars de Paimpol et de Ploubazlanec montent vers le nord au lieu de faire route à l'ouest comme les terre-neuvas. Renouant avec les Bréhatins de 1514, sans soupçonner que pendant près d'un siècle des centaines et des centaines d'autres suivraient leur sillage, les quinze hommes de l'*Occasion* s'adjugent l'honneur d'être les premiers islandais de notre temps : presque tous sont originaires de Ploubazlanec :

Caous, Jean-Marie, maître au cabotage, second capitaine,  
 Floury, Pierre, lieutenant,  
 Guillou, Joseph, pêcheur et décolleur.  
 Piver, Jacques, pêcheur,  
 Lidou, Yves, pêcheur,  
 Mâle, René, pêcheur,  
 Le Roux, Jean, pêcheur,  
 Tanguy, Rolland, pêcheur,

6. A Terre-Neuve les places de pêche étaient assignées à chaque navire par une Commission d'armateurs auprès de laquelle le ministre désignait un officier de marine. « P.-V. des opérations de l'Assemblée des Armateurs réunie à Saint-Servan les 5, 6, 7, 8 janvier 1852 pour tirage général des places à la côte de Terre-Neuve. »

Quéréel, Pierre, novice,  
 Bocher, Jean-Marie, novice,  
 Loguivy, François, mousse.

Les Paimpolais sont au nombre de deux : Hervé Poirier, saleur, et Thas Yves, décolleur, tandis qu'un Briochin, Augustin Georgelin, assume la fonction de matelot-habileur.

Que fut cette première campagne de l'*Occasion* ? Un relevé de la pêche, écrit par Morand lui-même<sup>7</sup> le 8 octobre, établit ces résultats :

Première pêche :

11.500 morues = 24.250 kg = 15 lasts 08 <sup>8</sup>	} 15 lasts 70
5 1/2 barriques d'huile = 0 last 46	
2 tonnes de langues <sup>9</sup> = 0 last 16	

Deuxième pêche :

18.077 morues = 34.549 kg en brut	} = 21 lasts 05	} 22 lasts 59
= 33.859 kg en net		
16 barriques d'huile	= 1 last 33	
5 tonnes d'issues	= 0 last 21	

Soit au total 38 lasts 29 pour une campagne de 5 mois 23 jours, l'*Occasion* ayant été désarmée le 23 septembre. Les résultats de la production paraissent encourageants. Les hommes de leur côté retiennent de cette expédition des salaires appréciables si l'on tient compte surtout du fait qu'elle n'a même pas duré une demi-année. Engagés et payés au last<sup>10</sup>, ils avaient reçu avant le départ les « avances perdues ». Au désarmement, le compte de pêche détaille le gain de chaque membre de l'équipage :

7. Insc. maritime, Paimpol, Désarmements 1852. M<sup>me</sup> Verdois, de Paimpol, nous a procuré un document de première importance sur ces débuts de la pêche d'Islande. Il s'agit d'un « Abrégé de l'histoire de la pêche d'Islande depuis sa création à Paimpol en 1852 jusqu'à ce jour ». Ce tableau est l'œuvre de M. Méliart dont nous aurons occasion de parler plus loin (cf. p. 129). Il porte en sous-titre ces phrases : « Honneur et respect à la mémoire de feu M. Louis Morand qui a doté notre pays de cette industrie qui en fait le bien-être et l'unique ressource. Bien longtemps avant 1852, M. Louis Morand travaillait avec un zèle infatigable pour se procurer les renseignements nécessaires sur cette pêche exploitée avec fruit par plusieurs ports du Nord, notamment par celui de Dunkerque, et ce n'est qu'à cette époque qu'il expédia le premier navire paimpolais l'*Occasion*. » Suit alors jusqu'en 1858 « l'état des navires expédiés de Paimpol pour la pêche d'Islande comprenant les noms des armateurs, des capitaines et le nombre d'hommes composant les équipages ». Pour le chiffre des navires cf. Tableaux récapitulatifs, tome II, p. 414.

8. Le last correspond à 2.000 kg environ. Les chiffres ci-dessus indiquent que cette mesure représente à Paimpol approximativement 1.800 kg.

9. Selon la méthode dunkerquoise adoptée par les Paimpolais, les produits de pêche étaient empilés et saisis dans des barriques appelées « tonnes ». Il ne s'agit donc pas ici de tonnes métriques.

10. On étudiera plus loin les modes d'engagement.

Noms	Avances perdues	Pourcentage par last	Sommes acquises	TOTAL	OBSERVATIONS
	fr.	fr.	fr.	fr.	
Druel.....	110	40	1.569,89	1.679,89	+ 1 fr. par last de langues de 2 tx exacts <sup>11</sup>
Caous.....	90	20	794,52	884,52	
Floury.....	50	10	402,04	452,04	+ 0 fr. 40 par last de langues <sup>11</sup> .
Georgelin.....	50	8	321,64	371,64	
Thas.....	40	8	321,64	361,64	+ 0 fr. 30 par last delangues
Guillou.....	40	8	321,64	361,64	
Piver.....	id.	id.	id.	id.	id.
Lidou.....	id.	id.	id.	id.	
Male.....	id.	id.	id.	id.	+ 0,40, id.
Le Roux.....	id.	id.	id.	id.	
Tanguy.....	35	5	202,94	237,94	+ 0,20, id.
Queréel.....	35	5	202,94	237,94	
Bocher.....	35	6	245,06	280,06	
Loguivy.....	30	4	160,82	190,82	

Poirier, en qualité de saleur, toucha 130 fr. d'avances et 260 fr. au retour = 390 francs.

Satisfait de cette première campagne, Morand arme dès 1853 trois navires pour l'Islande : *Occasion* avec 15 hommes, *Abeille*, 61 tonneaux, 6 hommes, et *Argus*, 62 tx 49, 16 hommes. L'*Occasion* et l'*Argus* furent armés le 25 mars et l'*Abeille* le 25 avril, ce qui laisse penser que ce dernier bâtiment, d'un équipage moindre, dut faire fonction de « chasseur », c'est-à-dire qu'il rapporta avec sa propre pêche la production effectuée par l'*Occasion* et l'*Argus* dans la première partie de leur expédition.

En 1854, la bisquine *Jeune-Louise*, de 39 tx 81, avec six marins, reprend la route d'Islande en même temps que l'*Occasion* et l'*Argus*. A cette troisième campagne, s'ouvre la liste funèbre des navires paimpolais perdus en Islande. L'*Occasion*, en effet, fit naufrage le 17 mai dans les parages de Nord-Fjord.

Dès 1855, un armateur terre-neuva, M. Chapelain, prend exemple sur Morand et expédie, le 17 mars, le lougre la *Céline*, de 60 tonneaux, 15 hommes, vers le nouveau lieu de pêche où le rejoindront les trois bateaux de Morand : le *Charles-Louis*, lougre de 76 tonneaux, 15 hommes; le *Solide*, bisquine de 56 tonneaux, 18 hommes, et la goélette l'*Argus*.

11. Les sommes versées à ce titre, non mentionnées dans le compte, sont fort peu élevées puisque les langues ne représentent que 9 last 16.

Malgré les obstacles et peut-être même l'indifférence des armateurs paimpolais qui continuaient à envoyer vers Terre-Neuve leurs rares morutiers (2 en 1853, 3 en 1854, 3 en 1855, 4 en 1856), Morand s'obstina jusqu'au moment où sa volonté triompha de la prudence paimpolaise.

L'année 1856 marquera définitivement l'essor de l'entreprise d'Islande. De 1 en 1852, 3 en 1853, 3 en 1854, 4 en 1855, le nombre des bâtiments passe à 14 en 1856, emportant près de 200 hommes d'équipage. Désormais l'Islande occupe toutes les pensées des armateurs, des négociants et des marins.

La période de prospérité, celle qu'on pourrait avec une certaine fierté de clocher appeler « la grande époque » de Paimpol, vient de commencer. Elle sera d'autant plus « grande » qu'il existera une disproportion fondamentale entre cette minime agglomération de 2.000 habitants et l'activité économique qu'y développera la pêche d'Islande. Désormais les effectifs des morutiers se multiplient à chaque départ<sup>12</sup>. De 14 en 1856, Morand prévoit, le 12 novembre de la même année<sup>13</sup>, que les armements atteindront 22 ou 24 en plus des 4 ou 6 qui iront à Terre-Neuve, en 1857<sup>14</sup>, soit donc une flottille de 30 bâtiments de grande pêche. Aussi les armateurs demandent-ils qu'on augmente le personnel de la douane qui, ne comprenant que deux douaniers et un receveur, ne peut effectuer les formalités administratives avec la diligence souhaitable.

Bon prophète, M. Morand vit en 1857 doubler la flottille; 31 voiles firent route sur l'Islande, compte tenu des deux voyages de *Plouézécaine*. Le 25 mars, avant l'envoi des goélettes, les armateurs, négociants et capitaines, satisfaits des beaux bénéfices de 1856, offrirent à l'initiateur de la pêche islandaise un banquet « splendide et une médaille d'honneur en hommage d'estime et de reconnaissance

12. Pour établir le chiffre annuel des islandais et terre-neuvers nous nous sommes référés aux registres de l'inscription maritime (armements et désarmements) et aux archives de la Douane. Celles-ci, très précises pourtant, sont malheureusement incomplètes. Malgré ces précautions d'investigation, nous admettons qu'il puisse y avoir quelques inexactitudes, mais de minime importance. Elles proviendraient du fait qu'à l'inscription maritime sont parfois compris sous le titre « long cours » ou « cabotage » les navires « chasseurs ». Ces derniers sont expédiés sur les lieux de pêche avec mission de rapporter le chargement de morues (cf. l'expédition du *Chasseur*, p. 279). Il se peut en outre que des navires paimpolais aient été armés ou désarmés dans d'autres ports que Paimpol. Les différences entre les chiffres de la Douane et ceux de l'inscription maritime sont dues à ce que la Douane ne mentionne pas quelquefois les navires disparus. Pour obtenir une vue d'ensemble des armements paimpolais à la grande pêche, cf. Tableaux récapitulatifs, tome II, p. 434.

13. Séance du C. M., 12 nov. 1856.  
14. Malgré la spécialisation de Paimpol dans la pêche d'Islande, quelques unités continuèrent jusqu'en 1863 à exploiter les bords de Terre-Neuve, à partir de 1858, Paimpol reprendra ses relations avec Saint-Pierre pour les transports de morue. A vrai dire la pêche à Terre-Neuve disparaîtra en 1911 seulement, pour s'étendre en 1926, où la pêche au Groenland la remplacera.

pour le service qu'il venait de rendre au pays en y créant cette nouvelle industrie ». Ce fut, continue M. Méléart, « la fête la plus belle et la plus intéressante qu'on ait jamais vue dans le pays et qui a laissé dans le cœur des Paimpolais de bons et agréables souvenirs ».

Dans sa réponse au discours qui lui fut adressé, Morand rappelant son passé tout récent, mais si pénible, déclara aux assistants : « La carrière est ouverte, Messieurs. Soyez plus heureux que moi dans vos débuts ; *l'Islande est pour vous une richesse d'avenir* ».

Hélas ! les résultats de la campagne de 1857 ne furent pas encourageants ! La pêche, médiocre en elle-même, se vendit à de très bas prix qui amenèrent la liquidation de l'armement Morand. Personne cependant ne fut déconcerté et « l'industrie étant bien implantée dans le pays », comme le dit M. Méléart, une nouvelle augmentation de navires est prévue pour 1858.

Confiants, en effet, dans la parole de Morand en 1857, les Paimpolais monteront désormais chaque année vers le rude Eldorado de l'Atlantique nord. A la campagne de 1858, 31 navires pêcheurs quittent le port dès le mois de mars en même temps que 5 autres bâtiments armés au long cours qui d'après leurs dates d'armement et de désarmement, leur équipage et leurs noms, sont à la fois pêcheurs et transports de morues pour le retour en France des cargaisons de première pêche. Soit 36 islandais auxquels s'ajoutent 3 terre-neuvas.

La pêche fut très abondante, mais la vente s'en avéra difficile. Par suite de la lenteur des livraisons et des ventes, la morue « rougit », atteinte par une maladie microbienne qui donne au poisson une teinte rosée. Des armateurs durent entreposer en sécherie, puis expédier sur les colonies, afin de se débarrasser des produits de leurs marins. Ces frais inattendus provoquèrent la ruine d'un armement dont la faillite fut « considérable ».

Avant le départ des islandais en 1859, Mgr Martial, évêque de Saint-Brieuc, viendra en personne bénir la flottille, le 20 mars. La visite du prélat dit déjà l'importance des effectifs. La municipalité envisage de son côté qu'il convient de donner « un éclat inaccoutumé à la fête si populaire de la bénédiction des navires » et vote dans ce but un crédit de 200 francs.

Tandis que les terre-neuvas de 1857 à 1863 maintiennent leurs effectifs à 3 unités, les islandais accusent un fléchissement en 1860 : 23 navires contre 31 en 1859, 31 en 1858, 30 en 1857.

La pêche de 1859, en effet, fut mauvaise et malgré cette production déficitaire, les prix pratiqués, trop peu rémunérateurs, occasionnèrent des pertes dans les armements, dont quelques-uns déposèrent leur bilan. Une pièce des archives d'une maison d'armement datée du 1<sup>er</sup> mars 1859 et passée devant M. Chapelain, huissier du Tribunal civil de Saint-Brieuc à la résidence de Paimpol, éclaire d'un jour particulier les difficultés que rencontrèrent à cette époque les armateurs islandais.

Dans ce document, deux des copropriétaires du *Pierre* s'opposent à son départ.

« Les comptes présentés des deux campagnes dernières suffisent à prouver en effet, sauf toutefois les rectifications qu'ils subiraient, que malgré deux pêches qui ne sont pas des plus malheureuses, le *Pierre* sera loin de donner des bénéfices <sup>15</sup>. »

En outre, « les désastres déjà connus sur la place comme conséquence de la dite pêche sont très nombreux et très graves et les requérants n'entendent pas, puisqu'ils peuvent l'éviter pour l'avenir, subir des pertes probables qui amèneraient les mêmes résultats ». Ils font cesser les préparatifs pour le voyage d'Islande. Ces dernières campagnes furent donc peu rémunératrices et les armateurs qui venaient d'inaugurer cette nouvelle entreprise, voulurent limiter leurs pertes.

Bien qu'il eût fait venir de Dunkerque le capitaine Druel pour enseigner aux Paimpolais la technique de pêche et de salaison, les débuts de Morand, comme il le reconnaît lui-même, n'avaient pas été heureux. Il avait souhaité plus de chance à ses collègues, mais il est probable que les déboires ne leur manquèrent pas : cargaisons perdues, salaison défectueuse, manque de pratique des marins et des capitaines, pêches déficitaires par suite d'un équipement rudimentaire, etc... Ce sont là des « tâtonnements » <sup>16</sup>, des « vicissitudes » <sup>17</sup> qui accompagnent toujours les débuts d'une nouvelle industrie.

L'Islande ne ménagea guère en ces années la flottille paimpolaise ; la campagne de 1859 fut particulièrement dure. Dès le 21 mai,

15. D'après une note du 22 octobre 1857 adressée par M. Morand à M. Labourer, armateur du *Pierre*, ce bateau a livré après sa campagne de 1857 : à Bordeaux : 3 barriques d'huile = 30 francs pièce ; 2245 poissons de 6,790 kilos à 14 francs les 50 kilogrammes et, à Paimpol, 15 barriques d'huile à 90 francs pièce. La livraison à Bordeaux a été effectuée par le chasseur *Abelle*. Pour connaître les résultats exacts de l'expédition il manque les chiffres de la cargaison débarquée par le *Pierre* à Paimpol en plus des 15 fûts d'huile sus-mentionnés.

16. Séance du C. M., 24 mai 1855.

17. Séance du 21 mars 1862.

L'Inscription maritime désarmait administrativement 3 bâtiments : la *Mère-Eve*, le *Saint-Joseph* et la *Justine* qui, n'ayant donné aucune nouvelle depuis leur départ dans les premiers jours d'avril, furent considérés comme perdus corps et biens.

Après le recul de 1860, la situation s'améliore. Les ventes à livrer ont entraîné une hausse des prix de la morue, le cours se maintient et la pêche « ayant passablement réussi, les armements donnèrent de jolis bénéfices ». Ils se relevèrent en 1861 = 26 navires. La pêche fut encore « passable, dit l'armateur Méléart, les prix bons, grâce à nos ventes à livrer. Les armements en voie de prospérité s'améliorèrent ». Ils atteignent 29 bâtiments en 1862 où l'excellente production bénéficia en outre de prix élevés. Encouragés par de « très jolis bénéfices » en 1862, les Paimpolais expédient vers l'Islande 38 goélettes en 1863. La campagne a bien réussi et la morne atteint un taux très rémunérateur. Aussi prévoit-on une recrudescence des armements pour 1864. Il sera plus facile désormais de recruter des équipages, les terre-neuvas ayant renoncé à leur industrie.

Les islandais quittent, au nombre de 45, le port de Paimpol en 1864. Les secondes pêches, médiocres en général, ne permirent pas de retirer de la campagne les gains qu'on en attendait. Les prix de la morue permirent néanmoins de couvrir les dépenses des entreprises.

Aussi 50 bâtiments prirent-ils part à la pêche en 1865. La production est faible à cause du déficit des secondes pêches comme en 1864. On ignore la raison de ce phénomène et pour tenter de pallier cet inconvénient les Paimpolais avanceront leur départ en 1866.

Les navires ont tendance à augmenter leur tonnage et leurs équipages à tel point qu'en 1863 déjà, dix ans après l'entreprise initiale de l'*Occasion*, on compte sur 38 islandais, 21 goélettes, 3 brigantins et brigantins-goélettes. L'évolution s'opère et les héroïques bisquines, lougres et sloops s'effacent devant des bateaux de plus fort tonnage que montent maintenant des équipages de 17 et 19 hommes.

L'expérience aidant, l'équipement s'améliore; les capitaines qui doivent surveiller la production se forment, de même que les marins-pêcheurs. La salaison surtout se perfectionne, bien qu'elle n'atteignit que lentement ce degré de perfection qui fera la renommée de la morue paimpolaise aux qualités garanties de finesse et de bonne conservation. A l'école des Gravelinois, nos islandais adoptèrent leur

méthode et mirent d'abord la morue en barils où elle baignait dans la saumure. Peu à peu ils modifièrent leurs procédés et après avoir soigneusement travaillé et salé le poisson, ils l'empilèrent dans la cale « en grenier » sous des couches de sel savamment dosées.

Grâce à cette industrie toute récente, il se fonde à Paimpol une sorte d'aristocratie de la pêche d'Islande constituée par quelques grands armateurs, autour desquels gravitent d'autres familles de moindre importance. Après Morand, on retrouve les armateurs de Terre-Neuve Chapelain, Duval, Allenou, Alexandre. Parmi les autres maisons qui se lancèrent dès les premières années, on peut citer : Bré (orthographié Brais), Petitbon, Méléart, Rabuan, Le Hégarat, Bolloche, Bertho, Aubert-Lefevre, Perrot, Le Goaster, Ruellan, Le Pesant, etc.

Paimpol semble désormais engagé complètement dans l'aventure islandaise. C'est pourquoi les armateurs pensent à entourer leur profession commune de toutes les conditions favorables à son plein épanouissement.

Comme on l'a vu plus haut, à la veille de la tentative de Morand, le port de Paimpol est constitué et s'est doté des installations (quais, digue) qui le rendent commode pour des navires de moyen tonnage. Mais un armement de grande pêche aussi important que celui d'Islande posait de nouvelles exigences qu'on ne pouvait satisfaire en faveur de l'armement terre-neuva devenu insignifiant. On voit alors la classe des armateurs renouveler ses efforts pour que le port s'équipe en fonction de son industrie prédominante. Ils veulent à cette fin toutes les installations indispensables à la pêche morutière.

Dans sa séance du 23 octobre 1853, le Conseil municipal se voit saisi pour la troisième fois d'une question exposée dans une lettre du 23 octobre et signée de S. Allenou, L. Morand, S. Duval, F. Veillet-Dufrèche. Ces armateurs sentent la nécessité de créer un entrepôt destiné à recevoir les marchandises non prohibées et notamment les sels. L'Administration, par une lettre de l'inspecteur des Douanes à Tréguier<sup>18</sup> en date du 23 septembre 1853, avait repoussé les propositions concernant cet établissement sous prétexte que le bâtiment proposé n'était pas « isolé et situé sur le quai ». Les armateurs et surtout M. Morand, ne voulant pas renoncer à l'entrepôt qui serait d'une incontestable utilité pour le commerce de la ville et l'intérêt

18. Le Généralité des douanes avait quitté Paimpol pour Tréguier vers 1852. Lettre du 7 mai 1853, corr. mairie.

général, se trouvent donc dans l'obligation de construire un magasin sur le quai. Ils proposent à la commune de le bâtir à ses frais et s'engagent à lui payer « à titre de loyer et pour une ferme de 10 ans la somme de 500 francs par an à forfait, si mieux elle n'aime percevoir à son profit les droits d'entrepôt fixés par un tarif arrêté par l'Administration ». Si la mairie ne veut pas édifier cet immeuble à son compte, les armateurs demandent à la ville de leur vendre le terrain nécessaire et ses dépendances. Ils s'engagent pour eux et tous ceux qui voudront y concourir à construire au plus tôt le local qui serait leur propriété avec cette réserve toutefois qu'il serait affecté aux besoins de tous les commerçants paimpolais sans distinction, suivant un tarif approuvé.

On saisit par là comment les armateurs, comprenant le bien général de leur entreprise et de toute la communauté, veulent disposer d'un moyen collectif de travail qui en retour sera utile à tous. A cause de la situation fâcheuse du budget communal grevé par des dépenses extraordinaires non encore effectuées<sup>19</sup>, la ville, en effet, refuse d'assumer la charge de la construction. De leur côté les armateurs ne veulent pas accepter gratuitement le terrain que leur offre la commune, prétextant qu'ils n'ont pas « voulu obtenir une faveur ». La cession gratuite eût d'ailleurs entraîné de longues formalités; les armateurs préférèrent payer de leurs deniers et aller vite. « Il est essentiel, prétendent-ils, par-dessus tout d'éviter les retards, la construction de l'entrepôt étant dans les circonstances commerciales actuelles de la plus grande urgence. » Pour développer la pêche d'Islande à sa naissance, il était nécessaire de lui procurer toutes les facilités possibles et surtout celle de posséder au port d'avitaillement le sel en grande quantité et en excellent état, au lieu de risquer le voyage coûteux d'Espagne ou du Portugal, ou encore d'attendre le sel de la Loire et de l'entreposer dans des conditions défectueuses. On comprend fort bien ce désir quand on sait l'importance capitale de la salaison dans la pêche de la morue.

Le Conseil municipal remarque de son côté, dès le 10 janvier 1853, « que l'impossibilité actuelle de recevoir les sels étrangers serait un obstacle au développement de la pêche d'Islande si prospère dans le nord de la France et que notre port vient d'entreprendre, le premier des côtes de Bretagne, et où il persévère. Les sels du Portugal sont les seuls avec lesquels on puisse préparer convenablement la

19. Il s'agit de la rectification du Mézouber.

morue en tonnes, principal et plus fructueux produit de cette pêche, qui trouve par cette préparation un rayon spécial de consommation où la pêche de Terre-Neuve n'a jamais pénétré jusqu'ici, puisque l'est de la France ne veut de poisson préparé que de cette manière. » Morand, seul armateur d'Islande à ce moment, veut gagner du temps et entraîner d'autres Paimpolais à sa suite, après avoir donné à leurs entreprises les meilleures conditions d'exploitation.

Le terrain fut accordé en 1853, mais que se passa-t-il entre cette date et 1859 ? C'est, en effet, en 1860 seulement, l'année où mourait Louis Morand, que, par arrêté du 1<sup>er</sup> février, le préfet autorise la commune de Paimpol à concéder aux « sieurs Bertho-Allenon et Aubert-Lefevre, pour la somme de 161 fr. 05, une portion de terrain de 402 m<sup>2</sup> 64 sur le terre-plein du quai nord ». Un nouvel arrêté préfectoral du 15 septembre 1860 permet la construction de l'entrepôt. Mais des circonstances indépendantes de la volonté des armateurs interviennent et le 13 avril 1863 ils doivent solliciter une nouvelle autorisation, celle de 1860 étant périmée. Ce ne sera qu'en 1863, après l'arrêté du 13 avril, que les Paimpolais pourront entreprendre l'édification de cet immeuble à leurs propres frais. Il aura donc fallu dix années d'efforts et de démarches pour obtenir un établissement absolument nécessaire à la pêche salée qui prend de plus en plus d'extension. En l'occurrence, c'est l'initiative privée, par le vouloir de la profession, à l'affût des améliorations exigées par le métier et le bien collectif, qui se risque à doter Paimpol d'un entrepôt des sels. Pendant cette première phase de 1852 à 1863 la pêche d'Islande s'est « solidement et définitivement implantée dans le pays »<sup>20</sup>.

Les Paimpolais envisageront d'autres mesures en fonction du commerce du port et particulièrement de la pêche d'Islande.

Le 21 septembre 1854, le Conseil municipal sur invitation du préfet émet son avis sur les tracés proposés pour la ligne de chemin de fer Paris-Brest. Il approuve évidemment le tracé nord : Rennes-Saint-Brieuc-Morlaix pour des raisons stratégiques et économiques; « ce tracé, en effet, embrasse tous les intérêts réels de l'agriculture, du commerce et de l'industrie » et met la grande ligne à 30 kilomètres de Paimpol. A cette époque sont déjà engagés les pourparlers en vue d'obtenir l'entrepôt général dont le chemin de fer étendrait le rayonnement, car « Paimpol se trouve placé au milieu d'un vaste pays riche et commerçant qui aurait tout avantage à venir y

20. Délib. C. M., 21 mars 1862.

prendre les fers, sucres, cafés, vins, eaux-de-vie, chanvres, goudrons étrangers, que recevrait l'entrepôt. Une notable partie de l'arrondissement de Saint-Brieuc, celui de Guingamp, une partie du département du Finistère peuvent être compris à bon droit dans le cercle que Paimpol serait appelé à approvisionner. Le port possède un grand nombre de navires caboteurs et longs-courriers qui fréquentent constamment la Suède, la Norvège, la Russie, l'Espagne, le Portugal, etc..., et les principaux ports français. Ils pourraient donc nous rapporter soit des lieux mêmes de production, soit des entrepôts français, les diverses marchandises étrangères ci-dessus désignées. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, en ce qui concerne les produits du Nord seulement, Paimpol a reçu dans la même année 13 chargements de bois du Nord<sup>21</sup>. »

Le commerce acquis à Paimpol une importance considérable qui lui confère « des droits sacrés qui ne peuvent être impunément oubliés ». Le port subit en ce moment pourtant une « concurrence formidable »<sup>22</sup>. Comme il est désavantagé par le manque de voies d'accès aux quais, les édiles projettent d'ouvrir l'actuelle rue Alfred-Courey pour les relier à la rue de Ploubazlanec.

Le 13 août 1855, la municipalité envisage, à l'emplacement de la Chaussée de Kernoa, la construction d'un quai qui permettrait de conserver dans l'étang une plus grande quantité d'eau et à l'aide d'écluses de chasse de dégager les vases du port. Le dévasement pour cette année demandera une dépense de 150.000 francs, car depuis 1850 on n'a opéré aucun curage et les boues ont augmenté d'un mètre de hauteur à certains endroits.

On constate encore, en 1855, que la Chaussée des Moulins est impraticable pendant deux heures lors des grandes marées et pendant les inondations de l'hiver qui durant quatre ou cinq jours interdisent tout passage. Il semble que la chaussée de 1826-1828 (Chaussée Neuve, plan de 1853, fig. 9) ne soit pas très pratique pour les piétons et surtout pour les charrois, car en période de crue il faut parcourir au moins 1 kilomètre en passant par Tournebride, pour aller de Paimpol à Kernoa où se font les carénages de navires et où sont placés les dépôts d'engrais marins.

Les réparations de la flottille deviennent importantes et le maire sollicite du préfet l'autorisation d'installer des scies sur les nouveaux

21. Séance du C. M., 5 avril 1855. Le tracé sera arrêté par la loi du 11 juin 1859. En 1860-1861, 125 kilomètres de voie seront déjà construits.

22. Rapport de M. Dayot au C. M., 14 nov. 1855.

quais du côté de Paimpol, l'arrêté préfectoral les ayant interdites, le 9 novembre 1856. En 1857, la municipalité n'ayant pas obtenu, par suite de la guerre, l'édification d'un quai sur la chaussée allant de Paimpol à Kernoa revient à la charge. C'est là « une urgente nécessité à cause des progrès du commerce maritime pendant ces deux dernières années » où la pêche d'Islande a pris un développement surprenant. Les Paimpolais espèrent que « le gouvernement de l'Empereur accueillera favorablement une demande qui a pour but d'aider au développement de l'industrie de la pêche d'Islande dans ce port, c'est-à-dire de créer à l'Etat une source précieuse et féconde pour le recrutement des meilleurs marins de la flotte ». Ce quai est indispensable « afin d'assurer la communication avec cette partie du port où se font nécessairement les incessantes réparations et constructions de navires ». Les quais eux-mêmes sont insuffisants par suite de la « progression inouïe » des armements d'Islande; il est parti, en 1857, 34 bâtiments et dès le mois d'août, pour la campagne suivante, « on peut affirmer que le nombre s'élèvera à 40 au moins »<sup>23</sup>.

En 1860, M. Laboureur commence la construction des goélettes islandaises et pourvoit Paimpol d'une branche d'industrie qui suivra la prospérité de l'armement et lui fournira de nombreuses unités.

En plus de ses armements pour la pêche lointaine, le port fait du cabotage, exportant surtout les produits agricoles régionaux. En 1862, le mouvement annuel du trafic se décompose ainsi :

Entrées : 405 navires, 14.665 tonneaux de jauge, 2.000 hommes.  
Sorties : 334 navires, 14.447 tonneaux de jauge, 1.979 hommes.

Paimpol emploie à cette époque plus de 100 bateaux à la pêche côtière, au transport des sables et engrais marins.

La pêche du maquereau produit annuellement 80.000 francs et celle de la julienne 40.000 francs. L'ostréiculture est encore la source d'importants bénéfices, cette industrie s'étant développée depuis l'ensemencement de la baie de Saint-Brieuc au mois d'avril 1858<sup>24</sup>.

Depuis dix ans, la moyenne des entrées dans les ports du département a été de : 2.694 navires, 80.073 tonneaux, 11.649 hommes, tandis que les sorties représentent : 2.938 unités, 70.676 tonneaux, montées par 10.712 marins<sup>25</sup>.

23. Délib. C. M. du 18 août 1857. L'inscription maritime dit 39 islandais et 2 terre-neuvas.

24. Le *Moniteur*, 25 juin 1858-13 janvier 1859.

25. *Géographie départementale des Côtes-du-Nord*, Saint-Brieuc, 1862.

Voici, d'après les statistiques officielles de l'époque, la situation de l'entreprise maritime dans les Côtes-du-Nord vers 1860-1862.

	Nombre	Tonnage	Hommes
Navires de grande pêche.....	79	13.761	4.248
— de long cours.....	10	2.033	150
— de cabotage.....	174	10.586	1.292
— de pêche côtière et de bornage <sup>25</sup> (amendements marins).....	730	2.712	2.920
	993	29.092	8.710

Avec ses 10.000 inscrits maritimes, Paimpol fait bonne figure dans les Côtes-du-Nord dont les entreprises maritimes comprennent près de 20.000 marins et ouvriers travaillant pour la marine : 217 capitaines au long cours, 294 maîtres au cabotage, 10.769 matelots ou marins, y compris ceux qui sont dans la marine impériale, 6.147 novices, 2.359 mousses, 118 ouvriers-calfats-charpentiers et 27 apprentis ouvriers, soit un total de main-d'œuvre maritime de 19.931. La grande pêche est sans conteste la branche la plus considérable avec un tonnage global de 13.761 tonneaux et plus de 4.000 pêcheurs, surtout que la flottille ne compte que 79 bâtiments morutiers. Ceux-ci livrent leur production aux Antilles et dans les ports de Méditerranée, Marseille, Gênes, etc... Ils en rapportent différentes marchandises qu'ils écoulent dans les ports de la Manche et de l'Océan.

De 1852 à 1862, la pêche d'Islande adoptée par les Paimpolais a, dans cette période de fixation, amélioré la situation des armements locaux et même la situation générale. Au lieu de 1.500 francs en 1855, la municipalité ne vote que 500 francs pour venir en aide aux chômeurs et aux indigents précisément en cette même année où la flottille islandaise passe de 4 à 14 bateaux, étendant ainsi dans des proportions considérables le marché du travail. Trois ans plus tard, du 1<sup>er</sup> janvier 1859 au 16 novembre, la Caisse d'épargne perçoit 260 versements de 33.638 fr. 10; elle a opéré 101 versements d'une valeur de 23.345 fr. 16. Le budget du Bureau de Bienfaisance accuse encore 2.251 francs de dépenses, mais la commune ne compte plus que 107 indigents.

<sup>25</sup> Le bornage est la navigation à 65 milles de chaque côté du port d'attache. Ce trafic sera étudié plus spécialement, tome II, p. 313.

Les paroles de Morand se sont réalisées. En 1850 (cf. *supra*, p. 90), le maire de Paimpol plaçait dans un renouveau de la pêche de Terre-Neuve son espoir de réduire le chômage des indigents paimpolais<sup>27</sup>. Six ans plus tard, Louis Morand ayant enfin décidé les armateurs paimpolais à le suivre déclara, le 16 novembre 1856, à ses collègues du Conseil municipal : « Vous avez vu l'année dernière se développer dans notre port une industrie qui paraît devoir donner du travail à notre population ouvrière et de l'emploi fructueux à nos marins : la pêche d'Islande ». Promoteur de l'audacieuse entreprise de 1852, Morand devenait la providence du bon peuple paimpolais<sup>28</sup> et le créateur de la prospérité islandaise.

Malgré sa spécialisation très prononcée dans la pêche d'Islande, Paimpol continue quelque temps encore ses expéditions vers Terre-Neuve, avec une flottille fort réduite :

2 navires en 1853,	3 navires en 1859,
3 — 1854,	3 — 1860,
3 — 1855,	3 — 1861,
3 — 1856,	3 — 1862,
4 — 1857,	2 — 1863.
3 — 1858,	

Les terre-neuvas ne paraîtront plus dans les registres d'armements jusqu'en 1885. Ces bâtiments sont les mêmes depuis bientôt 20 ans : *Hercule*, *Francine*, *Foi*, *Jeune-Lise*, *Réveil-Matin*, gros trois-mâts ou brigantins de 200 tonneaux, sauf *Foi*, de 74 tonneaux. Comme par le passé, les équipages engagés par Duval et Allenou sont toujours très élevés :

*Francine*, 67 hommes; *Jeune-Lise*, 60 hommes; *Réveil-Matin*, 108 hommes; *Hercule*, 54 hommes.

Généralement les matelots embarqués dépassent le chiffre de 60; aussi n'est-il pas étonnant de voir les avances atteindre des sommes importantes :

<sup>27</sup> Dans son cahier de paroisse, M. Guennou, recteur de Ploubazlanec, notait, entre 1852 et 1860, qu'il espérait une amélioration de la situation sociale de ses paroissiens grâce à la nouvelle industrie. « La mer, écrit-il, est source de bien-être et le deviendra davantage si la pêche d'Islande réussit. » On a vu plus haut que les jeunes gens de Ploubazlanec préféraient la navigation à l'agriculture à cause des maigres salaires des ouvriers agricoles.

<sup>28</sup> Au bout de cette première décennie de la pêche d'Islande, le niveau de vie ne s'est pas encore élevé puisqu'en 1861 la municipalité se propose de permettre la chasse de la bernache pour « la faire entrer dans l'alimentation et non comme mets de luxe ». Les denrées subsistent, il est vrai, une hausse croissante à cette époque.

Les denrées ont été « excessivement chères de 1854 à 1857 ». Cahier de paroisse de Ploubazlanec.

1861. *Hercule*, 64 hommes, 11.793 fr. 25.

*Francine*, 64 hommes, 10.364 fr. 66.

1863. *Hercule*, 57 hommes, 10.973 fr. 35.

A cette époque, Paimpol possède une population inférieure à celle des communes de Plouézec = 4.439 habitants, Ploubazlanec = 3.412, Plourivo = 2.473, Plounez = 2.152. Avec ses 2.032 âmes la ville dépasse cependant Kéridy = 1.865, Yvias = 1.570, Bréhat = 1.348, Kerfot = 800<sup>29</sup>.

La ville n'en demeure pas moins l'agglomération la plus active de ce canton de 20.111 habitants.

Elle possède, en plus de l'École d'hydrographie, 3 établissements scolaires : école des garçons, 214 élèves; école des filles, 157 élèves; salle d'Asile, 153 élèves<sup>30</sup>.

Paimpol augmente ses dépenses : 370 francs pour la « maison du télégraphe », 250 francs à l'école des frères en 1859. En 1860, le clocher est doté d'une horloge de 1.200 francs... Il est d'autres dépenses utilitaires et somptuaires assumées d'une façon ou d'une autre par la communauté.

M. Allenou, armateur, a construit à ses frais la nouvelle chapelle Sainte-Philomène, que Mgr David vient bénir le 16 mars 1863<sup>31</sup>. Le même jour, Sa Grandeur bénit la première pierre de l'hospice Saint-Joseph.

Le 2 août 1865, le presbytère du doyenné est debout et reçoit la bénédiction de trois évêques<sup>32</sup> ! La municipalité exécute d'autres

29. Chiffres de la *Géographie des Côtes-du-Nord*, 1862. On verra (tome II, p. 185) qu'en 1861, d'après les recensements de la mairie, Paimpol compte 2.112 habitants.

30. C'est en octobre 1819 que fut créé « un établissement ayant pour objet l'Instruction des filles et le soin des malades pauvres surtout, dirigé par deux sœurs de la Providence ». La commune refusa tout subside à l'époque et cette école-hospice n'eut de soutien que la charité de quelques personnes et l'économie des sœurs. Cf. cahier de paroisse. L'école des Frères de l'Instruction chrétienne fut fondée en septembre 1826 « sans aucun secours de la commune ». Cf. *id.*

31. Les origines de ce sanctuaire sont bien mystérieuses. En 1840, les archives paroissiales affirment qu'il n'existe dans la paroisse qu'une seule chapelle, celle de Lanvigne. On prétend communément que la « Chapelle de Saint-Vincent » rappelle le passage à Paimpol de saint Vincent Ferrier, comme d'ailleurs la venelle (aujourd'hui rue Thiers), puis la rue, placées sous son vocable. Se référant aux titres de fondations, M. Jacob, vicaire de 1868 à 1894, consigne dans le cahier de paroisse que « précédemment » il existait auprès de l'emplacement de la chapelle actuelle, un sanctuaire connu sous le nom de « Chapelle de la Magdelaine ». Celle-ci était-elle en ruines ? Ou bien les frères enseignants qui occupaient cet immeuble ont-ils construit un oratoire après 1840 ? Des lors, M. Allenou releva peut-être les ruines ou remplaça l'oratoire par un sanctuaire assez considérable qu'il dédia à sainte Philomène. En fait, il semble que malgré les vicissitudes, le vocable de saint Vincent a prévalu grâce au voisinage de la venelle puis de la rue ainsi dénommées. Encore convient-il de remarquer que la seule statue de saint Vincent qui orne l'autel soit celle de saint Vincent de Paul !

32. Jusqu'à cette époque fut affecté au clergé de la ville l'hospice, ancienne léproserie, à côté de l'église. Commencé en 1864, le presbytère fut surtout l'œuvre de M. Guéhen. Le seul emplacement avait coûté 16.000 francs, mais la vente des terres réduisit le prix d'achat des deux tiers. Les trois évêques étaient Mgr Plantier, de Nîmes, Mgr Epivent, d'Aire, et Mgr David, de Saint-Brieuc.

ouvrages : repavage de la rue Pascon, etc... En 1862, on envisage la construction d'une halle au poisson sur la Levée ou place du Lavoir. En 1865, le budget communal s'équilibre à 19.178 fr. 41 de recettes, contre 17.503 fr. 03 de dépenses, dont 4.000 francs versés aux œuvres de bienfaisance.

Deux ans plus tard, en 1867, M<sup>lle</sup> Bécot achète pour l'église paroissiale l'autel Notre-Dame, œuvre du sculpteur lannionnais, Philippe Le Merer<sup>33</sup>.

En même temps s'accroît l'importance urbaine de Paimpol. Pendant les deux mois d'octobre et novembre les marchés ont rapporté 153 fr. 75 de droits de place. De nombreuses affaires y sont traitées, notamment en ce qui concerne les blés et les lins teillés; ceux-ci s'expédient vers la France et surtout le département du Nord. Outre son marché hebdomadaire, la ville compte six foires par an : le samedi avant la Trinité, le premier samedi de carême et les mardis avant la Purification, le dimanche des gras, la mi-carême et la Noël.

Pendant que Paimpol, au détriment de la pêche de Terre-Neuve, développe son entreprise islandaise, sa fonction de centre d'échanges s'accroît, alors que la situation agricole de la région demeure stationnaire.

Pour une superficie de 11.522 hectares, le canton, en 1860, a un revenu territorial net de 830.545 francs. Le sol, très productif pour tant, compte 1/5<sup>e</sup> sous landes. Depuis quelques années Plourivo a fait des plantations de pins. Les vergers produisent 5.060 hectolitres de cidre. En 1862, on recense dans le canton de Paimpol sous le titre de la production :

Froment.....	28.154	hectolitres.
Méteil.....	16.920	—
Seigle.....	5.030	—
Orge.....	8.675	—
Avoine.....	44.400	—
Sarrasin.....	18.568	—
Pommes de terre.....	166.050	—
Légumes secs.....	2.046	quintaux métriques.
Plantes fourragères.....	10.000	—
Lin.....	2.235	— de filasse.
Chanvre.....	585	—

33. L'arbre de Jessé est particulièrement remarquable.

Le cheptel comprend :

Chevaux .....	2.062
Taureaux .....	25
Vaches .....	3.300
Veaux .....	603
Béliers .....	27
Moutons .....	600
Brebis .....	3.360
Agneaux .....	2.350
Chèvres .....	27
Porcs .....	2.250

Répondant à une enquête sur la situation et les besoins de l'agriculture du canton en 1866, M. Duval, maire de Paimpol, constatera que l'entreprise agricole n'enregistre aucune amélioration notable, et la meilleure preuve en est que les chiffres ci-dessus sont parfois identiques à ceux de 1852-1853 (cf. p. 67 et suiv.).

Leur exploitation étant déficitaire, les agriculteurs se trouvent dans l'obligation d'emprunter. Le taux de 5 % est le plus généralement pratiqué.

Le personnel agricole est d'autre part insuffisant, avoue M. Duval dans cette phrase : « Le mouvement d'émigration des populations rurales vers les villes et l'abandon du travail des champs pour le travail industriel s'est produit dans d'énormes proportions ». La désertion des campagnes n'est donc pas le triste privilège de nos jours ! Il en résulte une diminution des travailleurs de la terre et une très nette insuffisance de main-d'œuvre.

Le résultat heureux pour ceux qui sont restés dans les campagnes fut une élévation des salaires agricoles; augmentation du double sur la période précédente, prétend M. Duval; en 1867, un ouvrier « nourri » est payé pendant la récolte : 1 franc à Paimpol, 0 fr. 75 dans le canton; en temps ordinaire : 0 fr. 50 à Paimpol, 0 fr. 50 dans le canton.

« Non nourri », il touche pendant la récolte : 2 francs à Paimpol, 1 fr. 75 dans le canton; en temps ordinaire : 1 fr. 25 à Paimpol, 1 fr. 25 dans le canton.

Comme on le voit, les salaires sont supérieurs en ville; quant à leur relèvement par rapport à la statistique quinquennale de 1857, il est très minime.

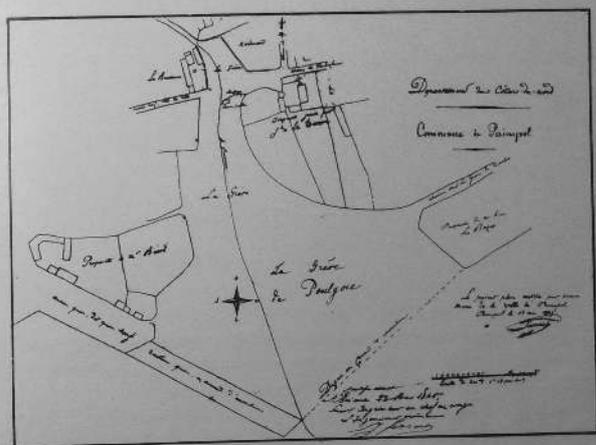


FIG. 10. — LA GRÈVE DE POUL AR GOÛC EN 1845



FIG. 11. — PANORAMA DE PAIMPOL VERS 1850

Parmi les autres facteurs qui, en plus de cette situation peu brillante de l'agriculture, ont déterminé l'exode des terriens M. Duval note les engagements maritimes<sup>34</sup> et le développement des cultures légumineuses. Mais il spécifie bien que la main-d'œuvre ne s'est pas raréfiée par suite de l'accession d'ouvriers agricoles à la situation de patrons exploitants, de même que cette insuffisance n'est pas due à une baisse de la natalité, les familles étant aussi nombreuses en 1866 que dans les périodes précédentes. Tout autour de Paimpol, la situation économique et sociale de la région ne s'est donc nullement améliorée. Par contre, dans le sein de la petite cité, la pêche d'Islande développe une animation extraordinaire; avant chaque printemps, de nouveaux bâtiments font voile vers le nord. Sans se soucier de l'agriculture cantonale ni même de leurs propres cultures, les Paimpolais accroissent leurs armements. C'est la mer qui est leur champ d'activité.

La pêche de 1866 rapporta une abondante production et malgré la petite taille du poisson, les prix se maintinrent. Les secondes pêches ne réussirent pas mieux que les années précédentes.

A la campagne de 1867, le rendement fut excellent; les secondes pêches ne déçurent pas les morutiers qui avaient jeté leurs lignes dans les parages est de l'île. A la livraison, hélas! on constata dans les chargements la présence d'un grand nombre de morues en mauvais état; les acheteurs en profitèrent pour obtenir une réduction sur les prix. Cet incident n'empêcha point les Paimpolais de réaliser de « très jolis bénéfices » et la flottille s'accroîtra en 1868. Les 51 goélettes produisirent de « beaux bénéfices », la pêche ayant été abondante et s'étant bien vendue. L'armada paimpolaise passe aussitôt à 56 unités en 1869, pour tomber, il est vrai, à 50 en 1870.

Si l'on évalue à 80 environ les navires de grande pêche dans le département vers 1860-1865, on s'aperçoit que Paimpol possède plus de la moitié des effectifs morutiers des Côtes-du-Nord.

Malgré cette importance, si l'on en croit le plan de 1860, le port n'a subi aucune modification en ces dernières années, à moins que le quai Lambert à Kernoa n'ait été édifié à cette époque. Du côté de Paimpol on a reconstruit sur une longueur de 48 m. 60 le quai qui rejoint la digue du Champ-de-Foire.

Devant l'accroissement des armements islandais, le Conseil municipal, « interprète de la population », rappelle, le 24 mai 1865, que

<sup>34</sup> On verra précisément dans l'étude de l'équipage que les pêcheurs d'Islande étaient, presque pour la plupart, des ruraux.

le projet d'agrandissement du port envisagé quelques années auparavant doit dès maintenant être réalisé. Jusqu'ici, l'étendue du port suffisait, mais au mois d'avril il est parti 48 navires pour les lieux de pêche et la flottille, d'après l'Inscription maritime, comprend 50 bateaux. Le manque d'espace contraint les bâtiments à se placer le long des quais sur trois ou quatre rangées. Aussi l'extension du port est-elle pour Paimpol une « question de vie ou de mort ». Les Paimpolais réclament leur part du crédit extraordinaire de 360 millions votés par le gouvernement; ils font remarquer qu'il ne serait pas juste de favoriser uniquement les grands ports (dont les intérêts sont sans aucun doute très légitimes) « au détriment des ports d'un ordre inférieur qui ont des besoins non moins impérieux et des droits égaux ». L'un des plus importants de l'Empire, cinquième de France, le quartier de Paimpol compte 10.365 inscrits maritimes, dont 2.682 sur les vaisseaux de l'Empereur. Abstraction faite de ses sous-quartiers, il possède 9.618 inscrits *valides*.

La ville caresse déjà l'hypothèse de se voir dotée du chemin de fer. Il est question de transformer Lézardrieux en port de guerre et de le relier à la ligne Paris-Brest. La dérivation s'embrancherait à Châtelaudren et, selon les vœux des Paimpolais, passerait sur leur territoire avant d'aboutir à Lézardrieux. Une gare leur permettrait l'expédition du poisson frais, des engrais marins, etc...; elle éviterait surtout aux morutiers le voyage de « Bordeaux, La Rochelle, où ils se rendent maintenant chaque année ». Hélas! ce projet ne se réalisera pas sitôt. En ce qui concerne l'agrandissement du port, les travaux ne sont pas encore entrepris au printemps de 1867.

Le développement de la pêche d'Islande constitue l'argument essentiel qui justifie à lui seul toutes ces demandes d'extension du port et de son amélioration. Depuis 1852, cette industrie est devenue « sinon l'unique, du moins la principale ressource de notre pays », écrit, le 30 juillet 1870, le maire de Paimpol au ministre des Travaux publics, et il dresse le bilan<sup>35</sup> :

1852,	1 navire,		
1857,	28 navires,	2.083 tonneaux,	430 hommes.
1862,	29 —	2.183 —	448 —

35. Ces chiffres ne concordent pas avec ceux de l'Inscription maritime : 43 pour 1857, 50 pour 1870. Le maire fait état probablement des chasseurs inscrits comme longs-courriers à la Marine.

1867,	41 navires,	3.413 tonneaux,	656 hommes.
1870,	61 —	5.232 —	1.104 —

Devant cette progression des armements, le maire sollicite la construction d'un bassin à flot, actuellement nécessaire aux goélettes. Celles-ci, comme l'a démontré l'expérience, doivent être et sont d'ailleurs de « fins voiliers, très difficiles d'échouage », au lieu de la « vingtaine de navires de petites dimensions et de mince valeur » qui constituait la flottille de grande pêche en 1861-1862<sup>36</sup>.

Paimpol, dont les armements s'accroissent sans cesse, se sent aussi à l'étroit dans ses frontières communales malgré l'annexion de 1843 qui lui a valu l'autre rive du port. Conscients du rôle que joue désormais leur entreprise dans toute la région, les Paimpolais veulent étendre leur territoire afin de pouvoir consolider leur industrie maritime. Et c'est du côté de Kérity qu'ils se tournent encore, désireux d'obtenir une partie de cette commune qui touche pour ainsi dire le cœur de la ville. Mais les Kéritiens élèvent aussitôt des protestations dénuées d'aménité : « On les dirait prêts, écrit le rapporteur du Conseil municipal, le 29 mai 1867, à prendre les armes pour repousser cette annexion violente, cette annexion « à la prussienne », comme ils disent avec tant d'à-propos, dont ils se voient menacés par des voisins insatiables : leur nationalité est en péril; ils vont courir aux frontières comme on les a vu courir à la mairie les jours d'enquête, observant le mot d'ordre et déposant des protestations collectives calquées les unes sur les autres et tracées pour la plupart par la même main... tâchons d'être sérieux... »

A cette époque, l'Islande enrichit les Paimpolais ! La ville compte 2.167 habitants contre 2.094 à Kérity. Aussi le Conseil municipal exprime-t-il le désir de voir dans la paroisse un second vicaire, « un seul étant loin, très loin de satisfaire aux besoins ». Le curé, de son côté, écrit : « La dévotion à Notre-Dame de Bonne-Nouvelle rendant les confessions plus nombreuses et la pêche d'Islande développant une prospérité par suite de laquelle le casuel est devenu trop abondant pour deux prêtres », il conviendrait de créer un poste de second vicaire<sup>37</sup>. Cette « abondance » a permis à l'église l'achat d'un magnifique ornement de plus de 2.000 francs.

L'armement islandais se développe toujours et l'Islande est si proche de Paimpol que le Conseil municipal dans sa séance du

36. Séance du C. M., 1<sup>er</sup> fév. 1873.

37. Ce poste fut créé sans difficulté par Mgr David et approuvé par décret impérial du 15 avril 1867.

27 novembre 1868 a voté « 150 francs pour venir en aide aux populations islandaises menacées de famine par suite de malheurs, tels que mortalité des troupeaux, mauvaises récoltes de fourrages et enfin une dernière pêche insuffisante ».

En vue d'agrandir le port, les Paimpolais ont déjà dépensé le crédit de 25.000 francs accordé en 1869 et ils demandent une nouvelle subvention.

Pendant que Paimpol s'équipe et expédie des goélettes de plus en plus nombreuses vers l'Islande, faisant de cette pêche lointaine l'armature de son économie, dans les campagnes environnantes, l'agriculture semble avoir augmenté le rendement du sol vers 1870-1872<sup>38</sup>.

L'emploi des engrais marins accroît d'une façon indéniable la fertilité de toute la région; l'outillage s'est perfectionné, les routes sont mieux entretenues, le cheptel s'est développé et s'est surtout amélioré. Les paysans montrent une plus grande intelligence dans le labour et ils récoltent déjà les avantages des nombreux défrichements effectués à Yvias et Plourivo. Les produits agricoles sont surtout les lins teillés qui, expédiés vers les usines du Nord, représentent un commerce appréciable. Mais les lins, les céréales, l'élevage sont amplement dépassés par la culture de la pomme de terre qui a pris une grande extension depuis 1860.

Excédentaire dans sa production, le canton achemine vers l'intérieur de la France des chevaux, des moutons, de la volaille, du beurre, des œufs, etc... Il s'effectue également par le port une exportation des mêmes produits vers l'Islande et les ports anglais : elle s'élève en 1871 à :

Œufs .....	4	quintaux métriques.
Pommes de terre.....	13.293	—
Beurre salé.....	86	—
Orge .....	29	—
Sarrasin .....	40	—
Avoine .....	40	—
Légumes verts.....	46	—
Viandes salées.....	50	—

« Tout marche avec le progrès de l'agriculture : habillement, habitation, alimentation », reconnaît M. Le Rochais. Les salaires et les

38. Dans le Paimpolais, en 1872, M. J. Le Rochais étudia la situation agricole du canton en une série d'articles fort intéressants.

bénéfices montent avec le fermage et les denrées, Paimpol tire profit de sa situation au milieu d'une région fertile, et sert de centre des échanges agricoles, d'exutoire pour l'exportation par mer et de port d'importation pour les bois du Nord, les charbons, les sels, les briques, etc..., sans oublier les marchandises venant des ports français et les marnes, sables, goémons, débarqués par les borneurs. Son marché urbain pourra, en outre, fournir à toute la population de marins, d'agriculteurs et d'artisans, les denrées dont ils auront besoin, tant pour leur métier que pour leur famille.

Ce tableau de la région paimpolaise vers 1870 n'est cependant pas sans ombres :

La culture est généralement laissée à de simples fermiers et à de petits propriétaires. Les campagnards d'une certaine aisance se réservent 1 ou 2 hectares contigus à leur maison et afferment volontiers le reste de leurs champs sans souci d'y faire aucune amélioration. Les exploitants, dont le bail ne dépasse jamais 9 ans, n'y peuvent songer de leur côté. Les uns et les autres emploient leurs épargnes à se disputer les terres en vente dont les prix variaient, en 1868, entre « le denier 30 et le denier 40 du revenu brut ». Cette stérile concurrence empêche les travaux de drainage, d'irrigation, etc... M. Le Rochais constate, comme M. Duval, quelques années auparavant, que le salaire des « pauvres journaliers agricoles, auxiliaires indispensables des agriculteurs, heureusement en petit nombre dans notre canton, blesse l'équité et laisse des familles entières dans le dénuement ». Cet état de choses conduit à la dépopulation des campagnes, les journaliers, fuyant cette « misère matérielle qui a pour complément la misère morale ». Ce problème se pose avec une telle acuité que les préfets ont invité les classes dirigeantes et aisées à remédier à cette situation. Bien que les entreprises agricoles aient marqué un progrès, la main-d'œuvre rurale n'a pas pu améliorer son niveau de vie par des salaires plus rémunérateurs.

L'armement islandais ira puiser ses équipages parmi ces ruraux ; mais, en plus de ces marins-terriens, le port attire ouvriers, artisans, manœuvres, employés, etc..., pour constituer dans la ville et dans sa périphérie une importante main-d'œuvre dont le travail se rattache, directement ou indirectement, à l'industrie islandaise. Il viendra aussi vers la cité paimpolaise d'autres individus : les pauvres. M. Le Rochais note encore, en 1872, ce phénomène d'attraction et l'attribue à la misère dans les communes environnantes ou éloignées, qui pousse vers Paimpol des nécessiteux de plus en plus nombreux.

Dans la période qui va de 1870 à la première grande crise traversée par l'armement paimpolais, en 1886, la flottille islandaise demeure stationnaire. En 1872, les Paimpolais sont eux-mêmes surpris, semble-t-il, « du développement extraordinaire et de la transformation de la flottille de pêche » en un laps de temps aussi court : 20 ans !

1869 = 56 navires islandais.	1878 = 49 navires islandais.
1870 = 50 — —	1879 = 49 — —
1871 = 40 — —	1880 = 45 — —
1872 = 46 — —	1881 = 38 — —
1873 = 44 — —	1882 = 40 — —
1874 = 38 — —	1883 = 39 — —
1875 = 35 — —	1884 = 45 — —
1876 = 38 — —	1885 = 46 — —
1877 = 39 — —	1886 = 54 — —

Les armements oscillent entre 40-45 unités, atteignant et dépassant parfois la cinquantaine. Les équipages des goélettes comprennent plus d'un millier d'hommes.

L'industrie islandaise a fait de Paimpol une petite capitale économique parmi les ports du Trécor et du Goëlo. Dahouet, Le Légué, Binie, Portrieux, Tréguier, Pontrieux ne sont que des rivaux presque médiocres. Elle ne le cède en Bretagne qu'à Saint-Malo, centre de nombreux armements terre-neuviers. Pour la pêche d'Islande, Paimpol suit immédiatement Dunkerque, premier port français d'islandais à cette époque.

L'exploitation morutière, il est vrai, se trouve encouragée par les prix pratiqués sur le marché de livraison. Le quintal ne cesse de monter (malgré des chutes brusques parfois) pendant cette période, qui aboutira à la crise de 1886. En 1857, le quintal se vendait 14 francs, en 1871 il a doublé et atteint 28 francs pour les premières pêches et, 26, 25, 22 francs en secondes pêches. Voici d'ailleurs les taux jusqu'en 1886 :

1878. 31 fr. 50 premières pêches.	
1879. 32 fr. 50 — —	23, 21, 20 francs, en deuxièmes pêches.
1880. 27 francs — —	18 fr. 50, 18 francs en deuxièmes pêches.
1881. 26 francs — —	24 fr. 50 en deuxièmes pêches.

1882. 36 fr. 50 premières pêches.

1883. 37 francs — — 32 francs en deuxièmes pêches.

A partir de 1884, on enregistre une baisse extraordinaire; le quintal tombe à 15 francs en premières pêches pour se relever, en 1885, à 20 fr. 50, 15 francs en premières pêches et 25, 26 francs en secondes pêches.

Les Paimpolais sont parvenus à la perfection de leur technique et présentent sur le marché la morue « la plus estimée entre toutes »<sup>39</sup>. Le produit paimpolais qui se vendait autrefois à des prix inférieurs à ceux de la morue terre-neuvienne fait prime maintenant sur les places et surtout à Bordeaux. Comme on le verra dans l'étude de la technique paimpolaise (p. 255), la méthode de pêche et de salaison lui fait mériter à très juste titre cette estime en même temps qu'une certaine renommée.

D'autre part, les armateurs, mieux renseignés sur les conditions de l'expédition en Islande, emploient des navires plus rapides, plus robustes, mieux équipés et mieux aménagés pour la conservation du poisson salé. Depuis 1868 et surtout 1870, la flottille est presque entièrement composée de goélettes approchant de 100 tonneaux, dépassant même ce tonnage et pouvant atteindre 168 tx 28, comme *Fleur-de-la-Mer* en 1870, ou encore 175 tonneaux, comme *l'Impératrice* en 1887. A cette dernière campagne d'ailleurs, tous les islandais sauf la *Jeune-Isabelle*, un chasseur de 52 tx 45, ont un tonnage supérieur à 100 tonneaux, la moyenne étant de 120-140 tonneaux.

Aussi est-il compréhensible de voir le Conseil municipal estimer à 1.695.000 francs au départ et à 1.245.000 francs au retour (compte non tenu de la pêche) la valeur matérielle des 41 bateaux (828 hommes) qui effectuèrent la campagne de 1875<sup>40</sup>.

Le personnel, de son côté, s'est perfectionné : les capitaines d'Islande, formés par l'École d'hydrographie et par la pratique, sont expérimentés, tandis que les pêcheurs, les trancheurs et les saleurs ont acquis une compétence parfaite.

Les espérances des armateurs s'appuient encore sur des circonstances d'ordre général, telles que, par exemple, le rendement médiocre sur le grand banc de Terre-Neuve, en 1872, où des bateaux même au nombre de 15 ou de 20 ne peuvent qu'à grand-peine fournir un

39. *Le Paimpolais*, n° 10, du 10 mars 1872.  
40. L'inscription maritime n'enregistre que 35 départs.

chargement convenable à un transport de morues. Au mois de juillet, des Malouins et des Granvillais qui ont fréquenté la côte occidentale de Terre-Neuve n'ont pas dans leurs cales 20 quintaux de poisson; les plus heureux n'ont capturé que 70-80 quintaux.

Si ces conditions favorisent la pêche des Paimpolais, la mer d'Islande par contre témoigne à l'égard de leurs goélettes son habituelle dureté aveugle. De 1863 à 1884, on relève 49 naufrages; les années de 1867 et 1873 furent particulièrement douloureuses, car à chacune de ces deux campagnes, la flottille perdait 5 unités! D'après la Douane<sup>41</sup>, les morutiers islandais excédent, avant 1880, 4.000 tonneaux de jauge et sont montés par un millier de marins-pêcheurs.

En 1877, selon les renseignements de cette source, les goélettes sont au nombre de 43, de 4.404 tonneaux, 835 matelots. Trente caboteurs de 2.748 tonneaux, 199 hommes, et 9 navires étrangers ont débarqué à Paimpol le sel nécessaire pour l'expédition d'Islande. L'année suivante, la flottille s'est encore accrue; elle compte 50 bâtiments de 4.795 tonneaux avec 999 hommes; 26 caboteurs français de 2.116 tonneaux, 152 hommes, et 22 navires étrangers de 2.370 tonneaux, 157 hommes, sont venus livrer du sel. Vingt navires feront retour sur Paimpol où « il n'existe à cette époque aucune usine non plus que dans la circonscription ».

Les armements morutiers deviennent de plus en plus considérables et les sels embarqués atteignent 2.219.148 kilogrammes de sel français, tandis que l'importation de sel étranger est de 1.842.272 kilogrammes. La taxe sur les sels a produit une recette de 5.710 francs.

En 1879, enregistre la Douane, il part au premier trimestre 48 navires, 4.919 tonneaux, 1.028 matelots. Deux chasseurs de 106 tonneaux avec 12 hommes ne quittent le port qu'au second trimestre, soit 50 islandais de 5.025 tonneaux et 1.040 pêcheurs. A l'issue de la campagne, 42 navires font leur déclaration de retour et ont capturé 2.777.000 morues. Bien que la pêche n'ait pas été excellente, on prévoit pour 1880 le même nombre d'armements. Dans les années suivantes les effectifs de la pêche d'Islande s'établissent comme suit d'après l'inventaire quinquennal de la douane :

<sup>41</sup> Les archives de la Douane ne remontent pas au delà de 1877-1878, encore sont-elles incomplètes pour les années antérieures. Nos recherches à la direction de Saint-Servan dont relevait le bureau de Paimpol ont également été vaines. Nous rappelons que les chiffres de la Douane ne concordent pas toujours avec ceux de l'inscription maritime.

1880.	49 navires,	4.960 tonneaux,	1.001 hommes d'équipage.
1881.	41 —	3.971 —	758 —
1882.	45 —	4.323 —	811 —
1883.	48 —	4.817 —	891 —

Chaque navire rapporte à cette époque 60.000-65.000 morues en moyenne, dans sa campagne. La cargaison, sauf une faible partie livrée à Paimpol, est destinée aux marchés de Bordeaux et de La Rochelle.

La campagne de 1884 permit de fructueux résultats, malgré l'effondrement des prix en fin de livraison. Celle de 1885, moins brillante dans son ensemble, fut marquée par des pêches très abondantes au mois de juin; aussi les premiers arrivages réalisèrent-ils des prix peu élevés, inférieurs à ceux des secondes pêches.

Les bénéfices des armateurs en ces années peuvent dépasser 15.000 et 20.000 francs. Encouragée par ces conditions d'exploitation, l'entreprise d'Islande s'étend. En cette période, qui va de la fixation définitive de la pêche à l'apogée en 1895, la classe sociale des armateurs réunit autour des grandes maisons : Le Goaster, Allenou, Ruellan, Le Pesant, Aubert-Lefevre (7 bâtiments), Chapelain-Varat, Buhot-Launay, Uro, Savin, d'autres armements plus modestes. Cette extension est telle qu'en 1878, par exemple, les 49 unités de la flottille appartiennent à 23 personnes différentes.

Mais l'industrie d'Islande n'absorbe pas encore toutes les activités paimpolaises. La pêche à Terre-Neuve, disparue depuis 1863, reprend 20 ans plus tard, en 1885, par la campagne de la *Granvil-laise*, un bâtiment de 93 tx 13, mentionnée en 1885 et 1886 seulement, à destination de Saint-Pierre et Miquelon.

Le chiffre global des armements du quartier augmente sans cesse pour atteindre 490 en 1884, et 531 en 1886. En 1884, il est rattaché au port de Paimpol, 3 bricks, 50 goélettes, 38 sloops, 29 lougres, 33 gabarres, 88 bateaux, soit 241 navires de gros ou de moyen tonnage et plus de 400 barques de pêche de moins de 2 tonneaux<sup>42</sup>.

Le cabotage s'est lui-même développé depuis 1852; de 28 unités en 1853 ses armements passent à :

69 en 1858,	54 en 1875,
58 — 1864,	93 — 1880,
75 — 1868,	58 — 1885.

<sup>42</sup> Inventaire quinquennal de la Douane 1884.

Bien que ces chiffres comprennent des pêcheurs armés en caboteurs entre deux campagnes d'Islande ou même pour leur voyage de sel et de livraison, les bâtiments effectivement affectés au cabotage s'élèvent de 18 en 1870 à 29 en 1880. En ces années de 1879 à 1884, le trafic du port témoigne d'une progression constante :

Navigation entre Paimpol et les ports étrangers.

Année	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
1879	67	4.012	43	2.280
1880	83	5.704	89	5.203
1881	74	4.116	72	3.555
1882	80	5.195	71	4.049
1883	79	5.290	90	6.093

Le cabotage suit le même mouvement :

Année	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
1879	250	7.708	273	9.088
1880	289	8.860	278	8.755
1881	330	9.497	323	9.418
1882	316	9.373	320	9.710
1883	422	13.221	399	11.639

Le trafic côtier du bornage (transport de goémons, marnes, engrais marins, etc...) qui ne comprenait que 6 bateaux en 1853, accroît ses effectifs à partir de 1856, pour arriver :

En 1858 au chiffre de 39	En 1875 au chiffre de 42
En 1860 — 41	En 1880 — 40
En 1865 — 44	

Il est vrai que les borneurs tombent à 29 en 1885 par suite de l'affectation de nombreuses unités à la pêche côtière, dont les armements s'élèvent de 299 en 1884 à 340 en 1885.

Par suite de la stabilité de leur exploitation et de leur clientèle agricole, les borneurs représentent pendant la période de 1852-1885 un nombre à peu près constant de 30-40 bateaux comme les caboteurs. Ces deux entreprises emploient de 350 à 400 marins.

La petite pêche enfin, si l'on en croit les chiffres de l'Inscription maritime, n'a nullement souffert dans le quartier de Paimpol de l'essor subit de la pêche lointaine. Alors qu'en 1853 les bateaux de pêche côtière ne sont que 203, on voit dès 1859 s'élever leur chiffre :

1859 .....	206	1872 .....	305
1863 .....	217	1873 .....	333
1868 .....	228	1885 .....	340
1871 .....	260		

Ce sont là des bâtiments d'un tonnage très variable allant de 1 à 10 tonneaux, montés par 3, 4 et même 7 hommes. Ces 340 bateaux de pêche, de 1.897 tonneaux de jauge, procurent du travail à 1.080 marins adonnés à cette activité non loin de leurs côtes. Ils rapportent du poisson frais, des coquillages et notamment des huîtres. La pêche aux huîtres dans le Trieux et à Porz-Lazo est alors très intense. Le 21 septembre 1871, 43 barques ont capturé en 4 heures (de 6 à 10 heures du matin) 173.000 huîtres qui ont été vendues 4.325 francs soit 25 francs le mille. Mais hélas! ces produits de mer sont expédiés vers les centres urbains, de telle sorte que le poisson à Paimpol est rare et très cher, comme les autres denrées d'ailleurs<sup>43</sup>.

Aussi malgré l'abondance de la pêche dont « les produits constituent le fonds principal de la nourriture de la population<sup>44</sup> », la région paimpolaise s'en trouve privée au profit de Paris et d'autres villes de l'intérieur. Le chroniqueur paimpolais n'est pas tendre pour les Parisiens au lendemain du Siège; il s'élève avec une véhémence indignée contre les « accapareurs, ces vampires redoutables »<sup>45</sup> et demande que « l'autorité municipale, grâce à son initiative omnipotente, devienne la providence des classes laborieuses ». Il se pose enfin l'angoissante question : « Que deviendrons-nous ? »<sup>46</sup>

Spécialisés dans la pêche des crustacés, les marins de Loguivy, à 4 kilomètres de Paimpol, ont gardé, de 1850 à 1880, le monopole du commerce des homards et langoustes sur la côte septentrionale bre-

43. Le Paimpolais, 10 mars 1872.

44. Le Paimpolais, 18 février 1872.

45. Le même fait se produit à Fierin-sous-la-Tour, où des acheteurs de Paris, d'après le Paimpolais, du 25 février 1872, ont acheté en totalité la pêche de ce port à raison de 100-150 francs par bateau.

46. Lors des restrictions de 1941-1942, le chroniqueur de 1872 aurait pu constater le même procédé en faveur des Parisiens.

tonne de Brest à Saint-Malo. Avec leurs sloops de 5 mètres de long, ils quittent chaque année, au nombre de 20-25, leur refuge de l'embouchure du Trieux pour gagner Le Conquet, et surtout l'île de Sein<sup>47</sup>. Cette émigration s'effectue au printemps et provoque l'exode de toute la famille avec femme et enfants. Après avoir passé le printemps et l'été dans les ports du Finistère, les Loguiviens rallient le pays paimpolais à l'automne. Les pêcheurs commencent aussitôt leur campagne d'hiver à l'entrée du Trieux et au large vers les roches Douvres.

En 1885<sup>48</sup>, il semble que tous les métiers marins rapportent de belles sommes d'argent; on évalue que la pêche côtière, augmentée des revenus de la pêche à pied, a produit 381.225 francs, dont 78.550 francs pour langoustes et homards.

Les borneurs ont débarqué en cette même année des engrais d'une valeur de 206.110 francs. Mais c'est la pêche d'Islande qui sans conteste est la source des plus importants bénéfices. Les apports des 44 goélettes (46 dit l'Inscription maritime) représentent pour leurs armateurs et les 926 islandais 1.772.900 francs, leurs cargaisons totalisant 3.247.300 kilogrammes de morue.

En 1885, le port a vu 472 entrées de navires, dont 107 venant de grande pêche et de l'étranger, et 365 de divers ports français, soit un ensemble de 837 entrées représentant 18.792 tonneaux de navires et 2.288 hommes d'équipage.

L'importation atteint en cette année 3.227 tonnes, tandis que les caboteurs ont débarqué 7.416 tonnes de marchandises en provenance de Brest, Le Croisic, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Noirmoutier.

A la sortie, on compte 482 navires, dont 128 pour la grande pêche et l'étranger et 354 à destination de ports français. L'exportation est de 9.117 tonnes et le cabotage national assure le transport de 1.378 tonnes de denrées pour Caen, Granville, Brest, etc...

Malgré sa superficie restreinte de 92 hectares 84, en 1872, Paimpol en vertu de son important rôle économique est devenu le centre d'affaires du littoral et de l'arrière-pays agricole.

La situation générale s'est améliorée. Si nous en croyons les chiffres de la Caisse d'Épargne qui fonctionne à Paimpol depuis le 20 avril 1856, le nombre des livrets, qui était de 360 au 1<sup>er</sup> janvier

47. A l'île de Sein un quai du port a gardé le nom de « quai des Paimpolais ». Cf. *Côtes de Bretagne*, par F. Le Roy, p. 112. La *Dépêche de Brest* du 27 janvier 1943 prétend que c'est l'avant-port qui s'appelle « port des Paimpolais ». Ces migrations saisonnières s'effectuèrent jusqu'à la guerre de 1914-1918. Nombreux sont encore les Loguiviens nés à l'île de Sein.

48. *La Bretagne maritime*, Girard.

1860 pour un avoir de 89.291 fr. 88, s'élève au mois de décembre 1872 à 1.630 livrets représentant une somme de 1.200.000 francs.

En octobre 1871 elle comptait 826 déposants..... 128.614 fr. 94  
En décembre 1871 — 823 — ..... 126.945 fr. 92

En janvier 1872, 820 déposants ont versé 132.198 fr. 71 et en décembre on enregistre 788 déposants, mais pour une somme de 134.110 fr. 93.

La souscription nationale pour la libération du territoire a fourni à Paimpol le total général de 17.582 fr. 44. Les sommes les plus importantes viennent des armateurs : Veillet-Dufrêche, 2.000 francs; Duval, 1.000 francs; Bertho père et fils, 800 francs; M<sup>me</sup> Ruellan, 500 francs.

En 1872, l'église a reçu de généreux donateurs un calice de 850 francs et un ciboire de 625 francs. En 1876-1878, d'autres offrandes lui sont faites : 1 grande-croix de procession, 1 ostensor pour les fêtes solennelles, 1 calice en argent doré, 1 thabor pour la bénédiction du saint Sacrement, 5 couronnes dont 1 de 24 lumières et 4 de 12, et enfin 4 petits candélabres de 7 lumières.

Au recensement de 1872, la population s'élève à 2.033 habitants, dont 1.665 agglomérés. On compte à part 806 habitants aux termes du décret du 8 mars 1872.

On relève 293 femmes au-dessous de 20 ans et 95 hommes qui ne savent ni lire ni écrire.

La situation des professions, en 1872, établit que 109 personnes vivent de l'agriculture, soit :

Fermiers .....	65 personnes.
Journaliers .....	28 —
Bûcherons-charbonniers .....	9 —
Jardiniers-fleuristes .....	7 —

Voici les effectifs des autres métiers :

	PROFESSIONNELS		Nombre d'individus qui en vivent
	Hommes	Femmes	
Industries.....	94	135	530
Commerce.....	77	82	586
Professions libérales.....	58	16	204
Rentiers et retraités.....	37	52	213
Professions diverses.....	93	5	318
Marins du commerce <sup>49</sup> .....	81		

49. Pendant la guerre de 1870, 45 marins de Paimpol furent mobilisés. Au tirage au sort de 1871, prirent part 166 jeunes gens pour tout le canton. Le contingent fut de 65 recrues.

On dénombre en plus 64 personnes sans emploi : mendiants, vagabonds, vieillards, infirmes.

Dix ans plus tard, Paimpol construit ses écoles publiques, celle des filles dans le quartier du « Penker »<sup>50</sup> et celle des garçons dans le « Park ar Groaz » (champ de la Croix) vendu par M<sup>me</sup> Poninska, de la famille Morand. 270 garçons, dont 180 de Paimpol, 295 filles, dont 186 de Paimpol fréquentent les écoles de la ville. Les classes de l'asile reçoivent d'autre part 213 enfants de Paimpol et 76 riverains.

La population scolaire prouve l'attraction démographique de Paimpol : sur 854<sup>51</sup> écoliers, 284 appartiennent aux communes environnantes.

La municipalité, dont les dépenses s'élèvent à 27.425 fr. 21, accorde la gratuité à 114 garçons et à 68 filles dans les écoles de la ville, alors qu'en 1872 elle ne l'accordait qu'à 60 élèves.

L'augmentation des écoliers est un signe du relèvement de la situation sociale. En Bretagne, à cette époque, l'instruction signifie aisance sinon richesse.

A comparer avec les salaires des périodes précédentes, les tarifs ont, en effet, subi une hausse notable<sup>52</sup>. En 1877, par exemple, Paimpol effectue des travaux de conduite d'eau, qui emploient 45 ouvriers, dont les gains journaliers sont de 2 fr. 75 pour le chef de chantier; 2 fr. 15, 2 fr. 10, 2 francs, et 1 fr. 75 pour les manœuvres. Les quatre voituriers sont payés au tarif de 10 francs par jour et le dessinateur 3 francs.

En 1884, la commune compte 2.242 personnes qui habitent « des logements rares et d'un prix très élevé ». C'est là un indice de la concentration humaine dans la villette, qui, en 10 ans, a augmenté sa population de plus de 200 habitants.

Le chiffre des maisons n'ayant guère augmenté : 312 en 1876, 332 en 1886, les loyers sont plus élevés et supposent, par conséquent, une hausse du niveau social des Paimpolais. Paimpol a déjà deux médecins et deux pharmaciens.

Les institutions charitables continuent leur action. En 1872, l'hospice de la ville recueille désormais, avec les vieillards de la commune,

50. Ce mot se traduit « extrémité de la ville ».

Il indique bien la faible étendue du territoire paimpolais et il évoque en même temps le mouvement de croissance de l'agglomération.

51. Dans ce chiffre sont compris les enfants des écoles confessionnelles.

52. Il faut croire que les traitements de fonctionnaires n'étaient pas très rémunérateurs. En 1880 par exemple, M. Cachin, gendarme à Paimpol, avait accepté, la veille de sa mise à la retraite, la fonction de garde-champêtre, moyennant les appointements de 500 francs par an. Mais « il lui manque l'uniforme réglementaire » et c'est le Conseil municipal qui, dans sa séance du 15 février, décide de subvenir à cette dépense en votant un crédit de 100 francs.

ceux des communes environnantes. Son budget est, en 1878, de 3.027 francs de recettes, contre 2.777 francs de dépenses.

Le Bureau de bienfaisance, qui dispose de 2.000 francs environ par an, résultat de dons particuliers, des versements de la ville et du département (150 fr.), dépense, en outre, une somme de 984 francs pour payer le loyer de 82 familles nécessiteuses et leur fournir des médicaments.

Le Bureau de charité, institution libre chargée de seconder l'action du Bureau de bienfaisance, recueille par des quêtes diverses 2.000 francs environ, en vue de pourvoir de vêtements les pauvres de l'hospice et les enfants dans le besoin.

Alors qu'en 1875 il est reconnu que « les pauvres de la ville ne mendient pas ou très peu »<sup>53</sup>, l'aisance répandue par l'entreprise d'Islande au milieu des Paimpolais attire vers leur cité de nombreux nécessiteux, comme on l'a déjà noté. Cet afflux de pauvres extra-paimpolais prouve une fois de plus que « la mendicité, cette plaie sociale qui s'étend de jour en jour », comme l'écrivait dans le *Paimpolais*, en 1872, l'armateur Méléart, est loin d'avoir disparu des campagnes. En 1875, la municipalité exprime sa ferme volonté « de la faire disparaître de Paimpol ». Mais cette œuvre est au-dessus des moyens de la commune. Celle-ci « fait tout ce qu'elle peut faire. Efficacement soutenus par le Bureau de bienfaisance et le Bureau de charité, les pauvres de la ville ne mendient pas ou mendient très peu; mais les communes voisines inondent Paimpol de mendiants. Il est superflu d'entrer dans le détail des pratiques immorales auxquelles ils se livrent trop souvent : infirmités simulées, exploitation des enfants, haillons d'emprunt, pain vendu, etc... »<sup>54</sup>

Le 27 février 1881 la situation n'a nullement changé, constatent les édiles. Chaque vendredi, Paimpol voit venir les miséreux d'alentour : « Le premier vendredi de chaque mois surtout, les rues sont envahies par une foule considérable qui se présente de porte en porte ». Découragée par l'inutilité de ses efforts, tout en protestant qu'« il appartient à chaque commune de subvenir aux besoins de ses indigents », la municipalité reconnaît qu'il n'existe aucun remède radical contre cet exode de miséreux vers la charité paimpolaise, puisque le département ne possède ni dépôt de mendicité, ni maison de répression pour ce délit. Les Paimpolais doivent encore venir en aide

53. *Délib. C. M.*, 9 janvier 1875.

54. *Délib. C. M.*, 9 janvier 1875.

périodiquement aux veuves et orphelins des marins perdus en Islande. Hélas ! ils ne manqueront pas en cette période qui vit disparaître cinquante goélettes.

Finalement, exaspérée de voir que les communes, voisines ou éloignées, ne se soucient pas d'améliorer la situation sociale de leurs pauvres, la municipalité agitera une dernière fois cette question de la mendicité et la tranchera en décidant d'apposer des écriteaux en ville indiquant que la mendicité est interdite sur le territoire de la commune ! Mais les anciens Paimpolais affirment que cette défense ne fut guère respectée au temps de la prospérité islandaise et pendant que les œuvres de bienfaisance s'occupaient des indigents de la ville de plus en plus rares, le bon cœur paimpolais continua ses aumônes... en faveur des mendiants étrangers. En Bretagne d'ailleurs, à cette époque plus encore qu'aujourd'hui, la pauvreté conférait une certaine noblesse. La « part du pauvre » n'était pas un vain mot..., elle lui revenait de droit à la table de famille.

Tous ces témoignages s'accordent à établir que la grande pêche d'Islande enrichit toute la population paimpolaise, cependant qu'elle donne au port une activité extraordinaire. Autour de l'industrie principale rayonnent les autres branches de l'économie locale.

À Kerno, les chantiers de construction occupant de nombreux ouvriers, lancent des goélettes islandaises et des navires de toutes catégories. En 1878, 7 goélettes ont été mises à l'eau. Mais la production locale ne suffit pas ; des armateurs passent des commandes à Saint-Malo et à La Richardais. Grâce à la pêche de la morue, ces chantiers « prennent une importance de plus en plus considérable qui ne fera qu'augmenter »<sup>55</sup>.

Les autres industries connexes, voileries, forges, etc..., suivent la même évolution.

Les Paimpolais espèrent cependant que la pêche d'Islande peut encore se développer et dépasser ce stade de prospérité. Dans ce but, ils fournissent à l'armement toutes les facilités en leur pouvoir : ils ont acheté un vapeur, la *Confiance*, 27 tonneaux, qui remorquera les goélettes entre le port et la rade. En 1884, on vient d'établir une scierie mécanique pour le débitage rapide des bois de construction navale. Mais ce ne sont là que de maigres réalisations auprès de celles que Paimpol entrevoit dans un avenir plus ou moins proche.

55. Arch. Douane, 1878. Les chantiers effectuent en outre des opérations de jauge (60 en moyenne par an) qui sont très longues et très difficiles.

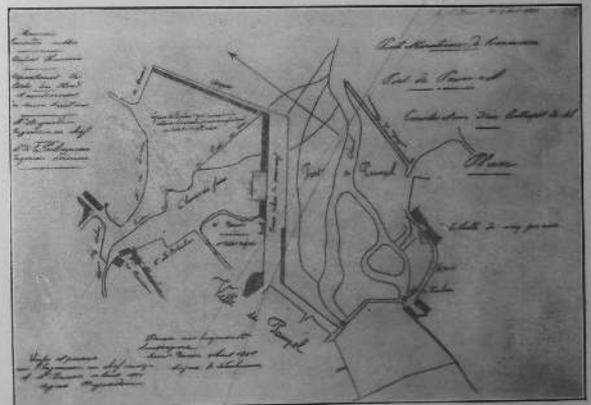


FIG. 12. — PLAN DU PORT DE PAIMPOL, EN 1860



FIG. 13. — NAVIRES DANS LE PORT

Avant la construction du premier bassin (tableau appartenant à M. Yves Jégo)

Toute la pensée paimpolaise en cette période de 1870-1885 est tendue vers un seul but : entourer la pêche d'Islande des meilleures conditions de développement.

A cet effet, dès 1872, un armateur, M. Méléart, proclame qu'il ne suffit pas de pêcher de la morue, mais qu'il faut encore faire de Paimpol un port de débarquement du poisson afin d'éviter le voyage de livraison. Il envisage ensuite d'y transformer la morue, de la travailler, de la sécher, au moyen d'installations qui lui ouvriraient des possibilités industrielles.

Les Paimpolais, en effet, rapportent sur le marché de la morue « verte », c'est-à-dire de la morue salée conservée dans le sel à bord de la goélette. Après débarquement, ce poisson sera lavé, salé à nouveau et séché avant d'être vendu.

Les ports de livraison, Bordeaux surtout, grâce à leur climat ou à un équipement adapté, peuvent seuls effectuer ce traitement et vendre de la morue sèche.

M. Méléart publia sur ce sujet quelques articles dans le *Paimpolais* de 1872<sup>56</sup>. « Dans l'intérêt de notre industrie et de notre localité », il voulait créer une sécherie à Paimpol afin de permettre aux islandais de traiter la morue dans leur propre port, comme le feront plus tard Fécamp et Saint-Malo, par exemple.

Dans le projet de M. Méléart il est curieux de noter une fois de plus que pour l'auteur, qui reflète très certainement l'opinion de ses collègues, ce sont les armateurs qui doivent construire à leurs frais la sécherie « à l'aide d'une association sérieuse entre eux, comme cela a déjà eu lieu pour l'entrepôt<sup>57</sup>, à l'aide d'une somme versée en commun et dont le chiffre sera fixé plus tard ». Pour ce travail d'utilité collective, les Paimpolais ne semblent compter ni sur l'Etat, ni sur l'Administration, ni sur la commune, mais seulement sur leur union professionnelle et sur leurs deniers.

Cet établissement serait construit sur le champ de foire, en dehors de toute gêne cependant pour les marchés et les expositions de bestiaux.

Quant à la manière de laver et de sécher la morue, elle est déjà connue des armateurs, surtout de ceux qui ont armé des terre-neuviens.

56. Il écrivit aussi un opuscule *La morue paimpolaise*, qu'il nous a été impossible de retrouver, même chez sa fille, M<sup>me</sup> Lapert, décédée, en 1941, à l'âge de 88 ans.

57. L'entrepôt des sels, cf. p. 103 et suiv.

M. Méléart met alors en évidence l'économie opérée à Paimpol par l'établissement d'une sécherie. « Quelle somme d'argent restant au pays, écrit-il, au lieu de se répandre à l'extérieur ! » Et il en fait le « calcul approximatif » :

« Rapatriement des hommes : 12 par navire en moyenne, à 60 francs l'un, soit par navire 720 francs et pour 42 navires environ 30.240 francs.....	30.240 fr.
Dépense moyenne par navire allant livrer à Bordeaux, La Rochelle, 1.000 francs, soit pour 42.....	42.000 fr.
Commission moyenne par navire pour la vente des produits : 700 francs, soit pour 42.....	29.400 fr.
Escompte par navire : 1.300 francs, soit pour 42.....	54.600 fr.
Prime d'assurance sur une valeur moyenne par navire de 25.000 à 3/4 %, soit pour 42.....	8.000 fr.
<b>TOTAL.....</b>	<b>164.240 fr.</b>

Si l'on ajoute à ce chiffre nombre d'autres dépenses effectuées par l'équipage, etc..., on arrive facilement au chiffre de 200.000 francs, lesquels pourraient être dépensés dans notre localité. »

A supposer que la sécherie eût permis aux Paimpolais d'éviter des frais de livraison, il n'est pas invraisemblable d'admettre que cette installation eût attiré les navires morutiers des satellites de Paimpol : Dahouët, Légué, Binie, Portrieux, qui y auraient effectué des dépenses de livraison profitables à la ville.

M. Méléart ne perdait pas de vue les avantages que la sécherie eût apportés à la population ouvrière : « La condition matérielle des familles peu aisées de nos marins et de nos travailleurs éprouvera les effets heureux de notre nouvelle industrie et les armateurs de la localité seront, à juste titre, considérés comme les bienfaiteurs de notre population ». « Notre combinaison améliorerait sensiblement la condition matérielle de nos marins et de nos travailleurs, surtout à l'aide des sommes importantes restant dans le pays ou répandues sur les industries grandes ou petites de notre localité. »

En premier lieu, les armateurs y trouveraient un avantage appréciable. Les navires arrivant directement d'Islande en août, septembre, octobre, les équipages débarqueraient à Paimpol sans frais.

Les armateurs ayant à procéder à des réparations et à des carénages pourraient les faire pendant la belle saison sans être dans

l'obligation de recourir à des ateliers de l'extérieur, par crainte de traverser à Paimpol les mauvais temps de novembre, décembre et janvier. Il en résulterait pour les ouvriers des constructions navales du travail assuré.

Quant aux marins inoccupés chez eux pendant l'hiver, la besogne ne leur manquerait plus; on leur confierait les travaux de grément, de goudronnage, après les débarquements de la morue et son entreposage, etc... M. Méléart voit même, « ce qui serait consolant, que les femmes, les enfants et les vieillards trouveraient chacun selon ses aptitudes de l'occupation pour le lavage, le séchage, le chargement sur charrettes ou navires, de la morue séchée destinée à l'expédition » et, comme conséquence heureuse de cette installation, il entrevoit « la disparition, par le travail, de la mendicité, cette plaie sociale qui s'étend de jour en jour ». Les armateurs, désireux d'utiliser leurs navires au cabotage entre deux campagnes de pêche, pourraient profiter des frets de la saison, les grains notamment, auxquels s'ajouterait le transport de la morue sèche.

M. Méléart envisage la réalisation pratique de la sécherie et traite de l'hypothèse qui imposerait comme condition à la pêche d'Islande la possession d'une sécherie à Paimpol, comme il arriva pour l'entrepôt des sels, en 1857.

Les armateurs se cotiseraient pour réunir les fonds nécessaires à la construction et à l'équipement de la sécherie. Pas un armateur ne refuserait, du moins à son avis, sa cotisation à « une entreprise féconde sous le rapport des intérêts du pays ». La ville tirerait elle-même un bénéfice de la location du champ de foire.

Si chaque armateur acquittait un droit de 1 franc par quintal, chaque goélette rapportant 1.000 quintaux en moyenne, à supposer qu'on ne puisse sécher que la moitié seulement dans les premières années, cette opération produirait pour les 42 navires la somme de 21.000 francs par an. Sur cette somme on prélèverait le loyer de la sécherie, les salaires des ouvriers employés au travail de la morue, et les versements aux actionnaires...

Il n'existe aucune difficulté pour la vente de la morue séchée; les acheteurs de morue verte achèteront de la morue séchée qu'ils expédieront soit par mer, soit par terre. Le chemin de fer, il est vrai, n'est pas encore établi, mais les marchands de morue ne tarderaient pas à se constituer des correspondants munis du matériel nécessaire au transport de Paimpol à la voie ferrée. La proximité

de la sécherie permettrait de se passer du transport des gabarres entre les navires et les quais et donc le prix de revient se réduirait. La morue des islandais, lavée à bord, ou sur le quai à l'eau de mer, puis déposée en sécherie, exempte de toute mutilation, conserverait entièrement sa qualité supérieure et serait recherchée par les consommateurs, qui la recevraient directement de Paimpol.

Ce projet d'un armateur averti aurait doté Paimpol d'un établissement complémentaire de la pêche morutière, absolument nécessaire à un port spécialisé dans la pêche salée <sup>56</sup>.

On saisit maintenant à distance que si Paimpol possédait vers 1870-1885 un armement de navires excellents, un port mieux adapté bientôt grâce aux bassins, un recrutement exceptionnel de marins, il lui manquera en face de ses concurrents, malgré l'avertissement d'un homme de la compétence de M. Méléart, les installations indispensables à la grande pêche, tels que entrepôts, sécheries, ateliers de transformation et plus tard frigorifiques, toutes installations annexes qui permettent le plein essor de l'industrie de base.

Les Paimpolais envisageront d'autres mesures et fort heureusement les réaliseront.

La flottille d'Islande s'accroissant toujours, ils veulent rendre plus favorable encore leur havre d'échouage.

En 1875, la municipalité dévase l'ancien étang de Kerno et fraye un passage dans la chaussée Vauban afin de permettre aux navires l'accès des nouveaux quais, car, de 1872 à 1876, on construit à l'intérieur de l'étang la partie sud du bassin actuel. En 1876 le quai ouest s'édifie à son tour.

Mais c'est le bassin à flot qui se place au premier plan des préoccupations paimpolaises.

Le plan d'agrandissement du port établi en 1862, puis en 1869, reçut un commencement d'exécution en 1870. Arrêtés par le désastre militaire, ces travaux n'étaient plus conformes aux exigences de la flottille qui, en dix ans, avait passé de 20 à 50 unités.

Le projet du 15 mai 1869 se montait à 454.000 francs. Approuvé par le ministre des Travaux publics, il donna lieu, le 2 juin 1869, à une première adjudication portant sur 198.995 francs de travaux

<sup>56</sup>. On verra en 1886 et plus tard entre 1895 et 1900, les canaux paimpolais de séchage de la morue.

en faveur de l'entrepreneur M. Soubigou, moyennant un rabais de 13 %.

Mais la réalité dépasse les prévisions et le dynamisme paimpolais se charge de bousculer les projets bien avant leur exécution ! En 1872, la situation a évolué « et l'industrie de la grande pêche a pris un développement imprévu et tellement considérable que l'exécution entière des travaux ne répondrait plus en aucune façon aux nécessités actuelles » <sup>59</sup>.

Au lieu des navires modestes de jadis, Paimpol armera en 1872, 46 goélettes « et dans cette flottille on remarquera un grand nombre de magnifiques goélettes et des plus belles assurément parmi celles qui font la même navigation ». Ces bâtiments, « excellents marcheurs, aux formes légères et élancées, ne peuvent sans grand dommage échouer sur la grève si dure et d'un fonds si inégal ». Aussi le bassin à flot devient-il une « indispensable nécessité » <sup>60</sup>.

Au mois de janvier 1872, les armateurs ont tenu une importante réunion pour l'aménagement du bassin et doivent répondre aux ingénieurs sur des questions techniques. Ils ont décidé que le bassin devra permettre une profondeur d'eau de 4 m. 50; la largeur des portes d'entrée sera de 10 mètres et il sera édifié un barrage à l'angle nord-ouest des quais pour l'accès au quai Lambert à Kerno. Les armateurs rappellent que, pendant l'hivernage (septembre-février), leurs navires sont alignés sur 3 ou 4 rangées, exposés aux risques d'incendie et aux dommages réciproques. On comprend fort bien leurs soucis, quand on pense que ces nombreux navires flottent à marée haute et doivent s'échouer dès que baisse le niveau de la mer, soit donc deux fois en 24 heures, et de jour et de nuit. Les armateurs affirment que ces conditions ne leur donnent pas les garanties matérielles dont la fine goélette a besoin et ils prétendent que, si on les leur avait accordées, la flottille se serait encore accrue. Tous les travaux d'hiver, réparations, entretien, surveillance, préparatifs de la campagne, seraient facilités si les bateaux étaient à l'abri dans un bassin clos. Ces avantages décident les armateurs à verser 25.000 francs pour la construction de cet ouvrage qui permettrait en outre de remédier énergiquement au dévasement du chenal et du port. Il serait enfin d'une incontestable utilité pour « toute la contrée ». Les travaux, exécutés dans le port jusqu'en 1872, s'élèvent à 60.000 francs déjà et pourraient fort bien s'adapter au futur bassin.

<sup>59</sup>. C. M., 1<sup>er</sup> fév. 1872.  
<sup>60</sup>. Delib. C. M., 1<sup>er</sup> février 1872.

En 1878, les Paimpolais espèrent que le chantier va s'ouvrir bientôt. Toutes les autres préoccupations disparaissent aussitôt. Dès le 27 mai, par exemple, le Conseil municipal, qui a pourtant bien souvent fait état de l'importance commerciale des engrais marins débarqués à Paimpol, décide de réserver le port exclusivement aux goélettes d'Islande. Les mouillages, les souilles de carénage et de construction prendront tout l'espace disponible. Dès lors, les engrais, les goémons, sables, pierres de construction, etc..., devront être désormais débarqués devant le champ de foire, aux Salles ou bien au Four-à-Chaux. Les conseillers municipaux décident cependant d'aménager le ruisseau des Salles afin que les amendements y soient plus abrités de la houle de mer.

Le 16 avril 1880, a lieu à la Préfecture de Saint-Brieuc l'adjudication des travaux. Après avoir pris connaissance des plans, les armateurs ont exprimé le regret unanime que le projet de la digue nord-ouest du bassin présente sur le port d'échouage un mur de pierres sèches d'une inclinaison de 50 % au lieu d'un quai vertical accostable aux navires. Ce mur de 200 mètres environ doit comprendre la rampe nord-est avec le retour jusqu'à l'entrée de l'écluse. Les travaux pouvant commencer d'un jour à l'autre, le Conseil municipal émet le vœu qu'il soit construit un quai en lieu et place de ce mur inutilisable et rappelle que « l'intérêt de la ville s'identifie avec celui du port, centre et source de la principale industrie de la commune et du canton ». Pendant l'hiver, période de réparations et d'armement, les armateurs n'envisagent pas sans inquiétude de laisser un tiers de leurs bateaux échoués sans pouvoir au moins les accoster à un quai. Si, au lieu de ce mur, on construisait un quai, celui-ci recevrait une douzaine de navires qui pourraient s'y amarrer, y embarquer leurs approvisionnements et y jouir d'une sécurité au moins relative. Le bassin, en effet, avec ses 550 mètres de quai, ne contiendra que 30-35 goélettes islandaises au maximum, tandis qu'une quinzaine devront se contenter des quais actuels à peine suffisants. Ce mur incliné risque en outre de réduire l'espace, large de 70 mètres, entre le quai ouest et la muraille du bassin. Écoutant ces conseils des usagers du port, les ingénieurs édifieront un quai qui servira aux goélettes et constituera l'un des quais du futur second bassin.

Pendant près de cinq années, 1880-1885, les Paimpolais vont construire leur premier bassin à flot.

Il ne s'agit plus pour eux de reculer des limites administratives pour annexer une portion de territoire, mais de corriger la géographie physique de leur localité. La physionomie de Paimpol en sera changée, mais qu'importe ! L'Islande commande et exige que disparaissent les pittoresques moulins à marée, l'étang plus que millénaire, la chaussée levée par les moines du moyen âge qui perpétua le souvenir de Vauban.

Ainsi naissent et meurent les entreprises humaines. La plus humble villotte est œuvre des hommes, qui, devant la nécessité, n'hésitent pas à modifier son corps, à lui modeler un nouveau visage même au prix de quelques traits anciens ou de quelques vieilles parures.

Il n'est pas indifférent de pénétrer dans le détail du « grand œuvre » qui consacra l'importance de Paimpol au temps d'Islande.

En 1884, pendant que le bassin est en cours d'exécution, M. Guillemoto, ingénieur ordinaire, formulera une demande d'augmentation des dépenses autorisées, qui dépassent déjà un million<sup>61</sup>. Depuis l'ouverture du chantier, en effet, les travaux ont subi des modifications et des additions.

#### PREMIÈRE ENTREPRISE

##### *Aqueduc supérieur du Goas-Plat.*

Travaux prévus, 12.270 fr. 04; travaux exécutés, 12.479 fr. 29.  
Augmentation de 209 fr. 25.

##### *Aqueduc de dérivation du Goas-Plat.*

Travaux prévus, 49.029 fr. 20; travaux exécutés, 58.006 fr. 19.  
Augmentation de 8.976 fr. 99.

Cet aqueduc fit rencontrer aux ingénieurs de grandes difficultés par suite de l'arrivée des eaux. Outre les eaux de mer, en effet, il fallut tenir compte des infiltrations du ruisseau et des égouts de la ville qui aboutissaient à l'ancien port au moyen de conduits traversant le mur du quai.

*Chambre d'eau. Canaux de chasse. Aqueduc. Déversoirs. Digue de l'ouest. Terre-plein de l'écluse. Construction et enlèvement de la digue provisoire. Enlèvement de la digue des Moulins.*

L'exécution de ces travaux s'éleva à une somme inférieure à celle qui avait été envisagée. Mais les remblais qui devaient servir à former le terre-plein de l'écluse et la digue de l'ouest seraient fournis,

<sup>61</sup> Rapport en date du 2 août 1884.

croyait-on, par l'argile provenant de la chaussée des Moulins. Or, à la démolition de celle-ci, on s'aperçut qu'elle contenait beaucoup moins d'argile qu'on ne l'avait supposé (1.055 m<sup>3</sup> 60 au lieu de 3.320). Il fallut en conséquence extraire du remblai des « falaises du Four-à-Chaux » qui servirent de carrière, notamment pour la digue provisoire et les arrières du quai ouest intérieur. Il en résulta une augmentation de 8.507 fr. 88. Grâce aux économies faites dans d'autres parties de ce lot, l'ensemble n'accusait toutefois qu'une augmentation de 113 fr. 06.

*Quai ouest intérieur et retour jusqu'au bajoyer ouest de l'écluse.*

Travaux prévus, 61.314 fr. 40; travaux exécutés, 65.353 fr. 31.  
Augmentation de 4.038 fr. 91.

L'augmentation provint surtout de la difficulté d'exécuter les fondations « au milieu de sources qui jaillissent de toutes parts au fond du bassin à flot. Il forme en effet cuvette au milieu des coteaux qui l'entourent. Toutes les eaux du voisinage se rendent dans le port par l'intermédiaire de filons de galets entre les banes d'argile. »

*L'Ecluse.*

Travaux prévus, 206.911 fr. 02; travaux exécutés, 226.448 fr. 14.  
Augmentation de 19.637 fr. 12.

Cette construction fut particulièrement pénible. Pendant la confection des fouilles et leur remplissage par des maçonneries, les eaux de mer pénétraient à marée haute à travers des filons de galets qui courent dans le port d'échouage et dans l'enceinte du bassin. A marée basse, par contre, il fallut combattre les eaux des sources du plateau de Kerno qui, de ce fait, fut mis à sec. Les habitants eurent « grandement à souffrir » pendant qu'on fondait l'écluse, la forme de radoub et le quai est, à tel point que la ville dut faire une canalisation spéciale, édifier des bornes-fontaines, les puits de ce quartier s'étant taris.

L'arrivée de ces eaux dans le bassin obligea évidemment à des épaissements répétés et par là même très dispendieux.

La fondation d'une partie de l'écluse dut être effectuée pour ainsi dire « à la marée ». La menace de l'eau fit augmenter la hauteur de maçonnerie des fondements à mortier riche (1 mètre environ au lieu de 0 m. 60), d'autant plus que la porosité du moellon de Danet avait laissé constater sur ce matériau l'action « destructive si rapide »

de l'eau salée. La pierre de Bréhat en moellons smillés offre une plus grande résistance, mais coûte plus cher. Aussi est-il à regretter qu'on n'ait pu l'employer dans tous les revêtements. La pierre de taille, qui serait pourtant nécessaire, est aussi d'un prix très élevé.

*Quai est, quai nord moins la partie comptée dans la forme de radoub et aqueduc inférieur du Goas-Plat.*

Travaux prévus, 75.452 fr. 14; travaux exécutés, 77.485 fr. 31.  
Augmentation de 2.033 fr. 77.

Pour ces travaux, il est intervenu un mécompte de 5.813 fr. 98 dans les déblais. On a découvert à l'emplacement du quai Lambert et sous les vannes des anciens moulins un cube considérable de rocher très dur qui ne fut pas constaté aux premiers sondages, antérieurs à l'établissement du projet. Fissuré en certains endroits, ce rocher a dû être démoli pour donner aux maçonneries une bonne assiette. L'augmentation tiendra encore au fait qu'il a fallu déraser horizontalement ce bloc « sauf sur une très petite longueur », alors qu'on escomptait pouvoir l'utiliser dans le mur est. Le pertuis des vannes des anciens moulins a pu être conservé, d'où une économie de 86 fr. 80 !

*Heures d'ouvriers employés à divers travaux en régie et payés à l'entrepreneur.*

Le détail estimatif prévoyait 18.432 francs pour les heures d'ouvriers empruntés à l'entrepreneur et affectés aux épaissements de jour et de nuit; mais la dépense atteignit 38.492 fr. 02, soit une élévation de 20.060 fr. 02. Dès la fin de 1881, le chiffre primitif de 18.432 francs était dépassé; les manœuvres furent alors payés à des taux inférieurs : 0 fr. 275 le jour, et 0 fr. 45 la nuit. Les maçons eurent de leur côté un travail plus considérable qu'on ne l'imaginait, par suite de divers arrachements de rochers et de l'allongement de la forme de radoub portée de 55 à 70 mètres.

La digue provisoire subit elle-même de nombreuses avaries « dont beaucoup avaient pour cause la malveillance ».

*Empierrement et bornes d'amarrage : aucun changement.  
Creusement du bassin.*

Le montant des travaux de creusement est augmenté : (41.400 francs — 13.000 francs = 27.600 francs), mais en apparence seulement. Cette somme de 27.600 francs était destinée à exécuter en

régie des déblais en rocher dur que les entrepreneurs refusaient d'extraire à la mine au prix du bordereau. Se ravisant, ils demandèrent de rattacher ces terrassements à leur entreprise. La somme à valoir devait ainsi être diminuée de 27.600 francs et les déblais extraits en régie (1.200 m<sup>3</sup>) servirent pour la reprise en sous-œuvre des 300 mètres de vieux quai du bassin.

*Chenal d'accès à l'écluse.*

Au premier projet qui envisageait une dépense de 52.000 francs et le creusement du chenal en se servant des chasses d'eau du bassin, soit un travail de deux ans, on substitua un second projet comportant 24.500 francs de dépenses et réalisable en 120 jours.

*Quai bas pour amendements marins* : aucune modification.

A ces travaux s'ajoutent quelques autres de moindre importance; ce premier lot représente une dépense totale de 200.456 fr. 46.

DEUXIÈME ENTREPRISE

*Ciments.*

Le montant des fournitures approuvées s'élevait à 217.008 fr. 39 pour 3.616 t. 806, mais en réalité il a fallu 3.977 t. 60 d'une valeur de 238.656 francs, soit une augmentation de 21.647 fr. 20.

*La forme de radoub.*

Une première décision en date du 25 mars 1882 avait approuvé les travaux de fondation et la construction d'un bajoyer mitoyen à l'écluse. Son ouverture devait être tournée vers le port d'échouage et le fond de la cale était un mur droit placé à 15 mètres de distance du mur du quai nord du bassin. Ces travaux de fondation étaient estimés 58.389 fr. 29; mais par suite de la suppression du grill de carénage (19.503 fr. 24) prévu au projet primitif, l'augmentation des dépenses approuvées s'élevait seulement à 38.879 fr. 05.

Ce premier projet fut suivi d'un second prévoyant un quai bas pour le débarquement des amendements marins, accolé à la jetée de Kerno. Il s'ensuivit une augmentation de 418 fr. 45 dans l'évaluation du perré de la digue nord dont l'estimation fut de 12.289 fr. 17. Le mur du quai et le raccordement avec la digue coûtaient 27.063 fr. 76.

Après approbation de ce second projet il fallut dresser un troisième sur demande des armateurs. Ce nouveau plan avait pour but d'achever la forme de radoub en la transformant; l'ouverture fut

dirigée du côté du bassin et la fermeture devait s'effectuer par un bateau-porte. Le détail estimatif, après calcul, atteignait 135.989 fr. 47. Le quai bas se raccordait à la cale sèche et se terminait du côté de la jetée de Kerno par une rampe conduisant au fond du port d'échouage; la nouvelle estimation de cet ouvrage était de 26.185 fr. 21.

La cale de radoub coûtait donc :

Première augmentation (décision du 25 mars 1882).	38.879 fr. 05
Deuxième augmentation (Décision du 9 juin 1883).	86.735 fr. 78
Partie supprimée du quai nord.....	6.958 fr. 71
Digue nord, complète.....	11.870 fr. 72
Différence de transformation du quai bas.....	1.296 fr. 40
	145.740 fr. 66

TROISIÈME ENTREPRISE

*Portes d'écluse.*

Les ingénieurs s'inspirèrent pour ce travail des réalisations de Dunkerque, Le Havre et Caen. Les quatre vantaux furent évalués à 48.400 francs.

Les appareils de manœuvre des portes, les vannes de vidange et de sèchement de l'écluse et de la cale de radoub, préoccupèrent alors l'ingénieur ordinaire du département. Le système à treuils pour la vidange de la forme fut remplacé par un système à crics comme au Havre. L'augmentation de ce troisième lot ne s'élève qu'à la somme de 5.000 francs.

M. Guillemoto, après cette « estimation définitive » de la construction du bassin, établissait ensuite le montant total des dépenses.

	Dépenses autorisées	Dépenses à autoriser	En arrondissement
	francs	francs	francs
<i>Premier lot :</i>			
Entreprise.....	882.165 67	941.423 30	941.500 »
Régie.....	193.600 »	200.456 46	200.500 »
<i>Deuxième lot :</i>			
Entreprise.....	197.477 64	217.176 96	217.200 »
Régie.....	2.560 »	2.560 »	2.560 »
<i>Troisième lot :</i>			
Entreprise.....	46.948 »	78.595 57	78.600 »
Régie.....	9.400 »	5.000 »	5.000 »
	1.332.151 31	1.445.212 29	1.445.360 »

Le bassin à flot coûtera donc un million et demi environ. Les travaux subirent une interruption par suite du devis qui dépassait les prévisions. Les armateurs, navrés de cet arrêt provoqué faute de fonds, se concertèrent et décidèrent d'intervenir auprès du ministre des Travaux publics, même s'il leur demande de participer une fois de plus aux dépenses. Au mois d'avril 1884, ils ont obtenu du ministre la continuation et le prochain achèvement de l'ouvrage à la condition toutefois d'y contribuer pour la somme de 60.000 francs. Il leur a accordé par la même occasion la promesse qu'ils seraient autorisés à établir sur les navires entrant dans le port, un « droit de tonnage ». Le produit de cette imposition servirait au paiement des intérêts et de l'amortissement, dans une période de 30 ans, d'un emprunt d'une somme équivalente au Crédit foncier. C'est la ville, à cause des avantages et des facilités octroyés par cet établissement aux communes, qui négociera l'emprunt. Pour couvrir la responsabilité de la commune, les armateurs garantiront eux-mêmes toutes les obligations qui en résulteront et « ils s'obligent notamment à payer personnellement si le droit de tonnage était insuffisant ».

On juge par là de l'esprit d'initiative et de la confiance des armateurs, se portant garants de leur ville. Ils projettent d'établir la taxe sur la base de 0 fr. 30 par tonne pour les autres navires que ceux de grande pêche qui acquitteront la somme de 0 fr. 50 par tonne. Les bateaux de pêche côtière seront exemptés de ce droit. Ils espèrent avec le revenu de cet « impôt paimpolais » pouvoir rembourser la somme de 60.000 francs empruntée au Crédit foncier. Qu'importe si ce péage n'est pas suffisant ! L'Islande leur rapporte annuellement de beaux bénéfices leur permettant ce débours supplémentaire.

Grâce à cet engagement des armateurs de « donner à l'Etat 60.000 francs », les travaux reprennent.

Les Paimpolais calculent déjà que le droit de tonnage pourra sans difficulté assurer le versement de l'annuité qui sera de 3.800 francs environ. Ils chargent la ville de la perception de cette taxe. La municipalité est fort heureuse de se trouver « à l'abri de toute perte puisque, en cas d'insuffisance du droit de tonnage, ce sont les armateurs-caution qui devront combler les déficits, sauf à se dédommager sur les excédents des années postérieures jusqu'à due concurrence ». Cette taxation ne va pas sans mal pourtant ; le ministre des Travaux publics n'a donné son avis favorable qu'à condition de faire exempter du droit de tonnage les navires caboteurs. Mais les armateurs islandais

font remarquer que « l'exemption accordée au cabotage entraînerait un tel déficit que la combinaison ne serait plus réalisable ». D'après les renseignements pris à la douane, en effet, et auprès des ingénieurs des Ponts et Chaussées, le tonnage moyen annuel de Paimpol serait de 12.000 tonneaux de jauge se décomposant ainsi :

Navires caboteurs de port français à port français, 5.000 tonneaux.  
Navires caboteurs de port français à port étranger, 3.000 tonneaux.  
Navires caboteurs de port étranger à port français, 4.000 tonneaux.

Les armateurs, tout en reconnaissant la part du tonnage caboteur dans le trafic de Paimpol, font observer à très juste titre que « si les navires caboteurs proprement dits étaient exonérés, les armateurs de grande pêche supporteraient seuls la charge établie dans l'intérêt de tous ».

Si toutefois, la loi interdit l'application de la taxe, ils demandent que les caboteurs allant à l'étranger ou en revenant, soient frappés du droit de 30 centimes ; dans ce cas, pour couvrir le déficit, les bâtiments de grande pêche paieraient 60 centimes au lieu de 50.

Au mois de novembre 1884, le bassin est sur le point d'être livré aux armateurs. L'ouverture en aura lieu très certainement à la fin de l'année, mais Paimpol renvoie son inauguration à plus tard, lorsque la ville pourra célébrer « avec solennité » l'achèvement du bassin et la livraison de la ligne de chemin de fer. Les Paimpolais espèrent que ces « deux importants travaux auront pour conséquence d'ouvrir un avenir de prospérité à la ville de Paimpol ».

Un décret du 15 janvier 1885 établit la taxe de tonnage ; l'Administration de la Douane reçut la charge de la percevoir, une fois par an et par navire, sur la base du tonneau de jauge.

Au début de l'année 1885, s'ouvrit à la navigation le bassin à flot qui excitait l'orgueil paimpolais et suscitait tant d'espérances<sup>62</sup>.

Les travaux du bassin ont modifié l'aspect de Paimpol, mais désormais les goélettes d'Islande possèdent un « nid » bien abrité. Cette construction avait fourni du travail à de nombreux ouvriers et manœuvres de la ville et de la région.

Dans les délibérations du Conseil municipal, il n'est plus question de trouver de l'ouvrage aux indigents et aux chômeurs. En ces années, en effet, Paimpol offre de l'occupation à tous ceux qui veulent s'embaucher ; le marché du travail s'est étendu et partout abonde la

<sup>62</sup> La cale de radoub, faute d'un bateau-porte, resta ouverte sur le bassin et ne rendit pas les services qu'on en attendait. On a prétendu, à tort croyons-nous, que les murs de soutènement, surtout après le creusement du second bassin, n'inspiraient pas confiance aux ingénieurs. On y coula, paraît-il, du ciment liquide pour augmenter leur résistance à la pression.

besogne : dans les expéditions d'Islande, dans les armements et les désarmements, dans les industries connexes, au cabotage, au bornage qui apporta pierres et sables pour la construction du bassin et enfin à l'édification de ce dernier. Paimpol est devenu un grand chantier et ne demande qu'à se développer et à employer une main-d'œuvre encore plus considérable.

En même temps, en effet, que les Paimpolais construisent ce premier bassin à flot, ils s'efforcent de doter leur port d'un nouvel équipement : le chemin de fer. Ce rêve les hante depuis 1865. Ils pensent aux possibilités que vient d'apporter au pays la ligne Paris-Brest terminée en 1867, possibilités qui pourraient être celles de Paimpol, si se réalisait leur projet de liaison de la côte paimpolaise au Paris-Brest par la ligne Châtaudren-Paimpol ou Guingamp-Paimpol.

En 1875, l'établissement du chemin de fer Châtaudren-Paimpol n'est entrevu que comme une réalisation presque utopique. « Malgré le commerce qui se développe pourtant de plus en plus à Paimpol, de longtemps encore le département et les communes ne seront pas à même de faire face à la part extrêmement importante qui leur incomberait dans la dépense. »

Et, en 1879, Paimpol regrette amèrement l'ajournement, au Conseil général, de l'examen d'une proposition tendant à voter une subvention pour la ligne Guingamp-Paimpol.

Que se passa-t-il ? Un an plus tard, la municipalité envisage comme prochaine la construction de cette ligne.

Les raisons ne manquent pas aux Paimpolais qui adressent plusieurs pétitions au ministre des Travaux publics, appuyées par leur député M. Armez : prospérité de l'armement islandais, du cabotage, du commerce maritime des grains, houille, bois du Nord, possibilités d'exporter les produits de la Bretagne intérieure, d'importer les marchandises étrangères, de transporter vers la Cornouaille les engrais marins, etc... Tous ces arguments sont encore renforcés par le développement futur des activités maritimes à Paimpol grâce au bassin à flot.

Le chemin de fer de Guingamp à Paimpol est mis à l'étude en 1880 et reconnu d'utilité publique en 1881.

Aussitôt les Paimpolais décident d'établir à l'extérieur de la digue de Kernoa, mais parallèlement à cette jetée, un grand dépôt d'engrais marins. Ils renoncent au projet du dépôt des Salles et de Poulafret,

sinon en qualité de dépôts secondaires ; la voie ferrée, en effet, pourra se prolonger jusqu'à Kernoa et les wagons seront ainsi chargés presque sur la grève de débarquement des goémons et sables. Paimpol remercie le gouvernement de la République pour les avantages qu'il lui accorde par la construction du bassin à flot et ceux qui vont résulter, dans la région, de l'établissement du chemin de fer<sup>63</sup>.

Dès le 14 février 1881, une commission de quatre membres entreprend d'étudier l'annexion du marais où doit s'édifier la future gare.

Ayant obtenu le bassin à flot et la ligne de chemin de fer, les Paimpolais se voient en effet arrêtés par leurs limites géographiques. Il s'agit de trouver pour la gare un emplacement qui soit en Paimpol et à proximité du bassin à flot, cœur de la cité. Or il n'est qu'un endroit favorable à cet établissement : le marais qui couvre toute la dépression jusqu'à Lostang. Mais la moitié en appartient à Kérity.

Les Paimpolais devront donc annexer ce territoire et créer de la terre en transformant cette vasière en terre-plein solide. Par nécessité naturelle, Paimpol cherche une fois de plus à s'étendre sur sa frontière sud. Une fois de plus la ville a besoin d'espace et de sol. Elle se trouve dans une situation paradoxale de par sa topographie ; l'Etat lui accorde une voie de chemin de fer, mais les Paimpolais n'ont pas de place pour mettre leur gare. Seule la commune de Kérity peut leur céder du territoire, c'est-à-dire le marais-frontière.

En 1866-1867, lorsqu'ils ont demandé cette portion qui confine à leur commune, ils ont été accusés « d'annexion à la prussienne ». La décision du Conseil général du 31 août 1866 ne fut pas exécutée<sup>64</sup> par suite « d'influences de personnes et non de principes ». Auront-ils plus de succès dix-sept ans plus tard... alors que le souvenir de Sadowa et des duchés du Schleswig-Holstein est loin, mais que celui de l'Alsace-Lorraine est d'hier ? Sans aucun doute, comme le reconnaissent les Paimpolais, Kérity leur accorda en 1843 le quartier de Kernoa. Mais depuis cette date, la pêche d'Islande a donné à la ville une importance indéniable susceptible encore de s'accroître. M. Le Conniat, maire de Paimpol, expose, le 18 juin 1883, la légitimité de ses revendications dans un rapport qui décrit la situation dans sa réalité la plus concrète.

Il rappelle que les habitations de Kérity s'avancent jusqu'à 80 mètres de Paimpol, des écoles, du bassin et des dépendances de la

63. Delib. du C. M., 17 mai 1886.

64. Delib. C. M., 18 juin 1883.

mairie, à moins de 150 mètres de la place centrale de la ville. Il en résulte des difficultés aussi nombreuses que gênantes : fraudes à l'octroi, concurrence entre les cafés, police impossible, manque d'entente entre les représentants des deux communes lors des périodiques inondations, etc...

L'annexion d'ailleurs, décidée en 1866, avait été fondée sur le motif suivant : « le terrain demandé fait partie de la *circonscription naturelle de Paimpol*, la réunion existe déjà en fait et n'a plus besoin que de la sanction légale ».

Il n'existe pas de frontière effective entre les deux communes et les maisons de Kéridy sont à 100 mètres de la place du Martray, tandis que l'église paroissiale est fréquentée par un grand nombre de Kéridiens qui suivent les offices à Paimpol, malgré l'attirance de leur église neuve construite « avec luxe ». Plusieurs familles louent leurs chaises à l'année dans le sanctuaire de Notre-Dame de Bonne-Nouvelle. En cas d'urgence, ce sont les prêtres de Paimpol qui sont appelés auprès des paroissiens de Kéridy, dont un bon nombre se font inhumer dans le cimetière de la ville. Les habitants annexés pourront bénéficier des écoles de Paimpol pour leurs enfants (107 écoliers y sont en classe). Ils auront à leur disposition l'hospice où l'admission est gratuite pour les vieillards; d'autres avantages leur sont encore proposés : secours multiples en faveur des indigents, proximité de l'église, de la mairie, des administrations, éclairage public, etc., etc.

En une phrase typique, M. Le Conniat résume le statut des Kéridiens-Paimpolais : « Voilà des voisins, dit-il, qui jouissent déjà de la plupart des avantages de la ville, qui vivent de notre vie commune, qui sont Paimpolais à tous égards, sans participer à nos charges et sans appartenir officiellement à Paimpol ».

Le motif principal des Paimpolais prétend qu'il est ici question de l'intérêt général très conciliable avec ces considérations particulières. Paimpol est, en effet, le centre d'activité du canton et, dans une certaine mesure, des cantons limitrophes. Cette importance s'est accrue par suite du développement des armements et de la richesse générale de la contrée. Le port est devenu insuffisant pour les goélettes de pêche; grâce au bassin à flot et à la voie ferrée, le commerce prendra un essor plus grand, Paimpol devenant tête de ligne pour un trafic qui s'effectuera sans nul doute dans des « proportions considérables ». La gare d'ailleurs ne sera pas à la disposition des

seuls Paimpolais; les communes avoisinantes en retireront des services fort appréciables à leur tour.

Paimpol voit déjà se construire des hôtels, des magasins, des entrepôts, etc..., dans le quartier du port et de la gare.

Or la ville par la modicité de son territoire (8.406 ares de superficie cadastrale en 1881) ne peut installer ces établissements que du côté du marais et de Kerno. Par un mouvement vital Paimpol déplace son centre d'affaires et exige par la force des choses un déplacement correspondant de ses limites<sup>65</sup>. De la rue de l'Église, de la place du Martray et du quai ouest l'activité économique s'étend vers Kerno (bassin) et le marais (future gare). Tant il est vrai que les villes de granit vivent et se meuvent d'un mouvement interne, rapide ou lent.

Malgré toutes ces raisons, l'annexion du marais ou du Goas-Plat ne fut pas accordée et le docteur Le Conniat, dans la séance du Conseil municipal, du 18 juin 1883, constate avec déception que « Paimpol, jadis trêve de Plounez, n'ayant rien en propre, a dû s'étendre en raison de ses besoins, du côté où le poussent ses affaires. Une ville non plus qu'un homme ne peut tenir éternellement dans son berceau. » Cette loi organique de la croissance des agglomérations l'emportera tôt ou tard. L'important est qu'il ne soit pas trop tard et que la pêche d'Islande ne souffre pas de cette méconnaissance des revendications justifiées des Paimpolais. C'est elle qui détermine ce besoin d'espace; c'est elle qui fait craquer les frontières administratives. Encore faut-il remarquer que pour maintenir la prospérité de la flottille, les Paimpolais veulent de la terre qui leur soit « utile » et à Kéridy qui les engage à s'étendre vers Plounez ou Ploubazlanec. M. Le Conniat répond : « Mais nous n'avons rien à faire de ce côté ! » puisqu'il leur faut de la terre à l'endroit précis où se traitent leurs affaires.

Quelles difficultés pour arracher à Kéridy ce lambeau de sol marécageux ! Dans la séance du 12 septembre 1883, les conseillers municipaux, nullement découragés par ce refus, mais, étonnés de l'avis défavorable du Conseil d'arrondissement et du Conseil général en date du 24 août, demandent une contre-enquête. Ils rappellent la

65. Vers l'est, Paimpol envisage encore de demander le terrain du Four-à-Chaux jusqu'à la limite de l'ancien moulin à vent de Kerno. Ainsi le port (si étrange que cela puisse paraître !) pourrait acquiescer « aux quelques mètres de grève dont Paimpol est entièrement dépourvu ». Cette grève servirait au dépôt des engrais marins dont on entrevoit le développement sur une grande échelle à cette époque. Mais ce problème fut rejeté à la séance du Conseil municipal, le 2 décembre 1881, parce qu'il n'avait pas la même urgence que le précédent.

situation de cette zone frontière entre Paimpol et Kéridy et ajoutent qu'une des rues de la ville appartient d'un côté à Paimpol et de l'autre à Kéridy. Ils insistent sur ce fait que baptêmes, enterrements et autres cérémonies sollicitées par les Kéridiens se célèbrent à Paimpol. Ceux-ci bénéficient de l'eau (dont l'adduction a coûté si cher), de l'éclairage, des pompes, de la police, de toutes les administrations de la ville, etc...

Les Paimpolais se montrent pourtant conciliants devant « l'abîme de contradictions » que contient la défense de Kéridy. La ville, en effet, accepte de renoncer à la taxe de 7-8 centimes additionnels à laquelle s'est engagée la commune de Kéridy pendant 30 ans pour la dépense du groupe scolaire en construction à Paimpol. D'autre part, puisque Kéridy a besoin de l'intégralité de ses ressources pour ses écoles publiques en cours d'exécution, Paimpol offre de prendre à sa charge les centimes supplémentaires qui incombent aux futurs annexés et d'indemniser Kéridy tant que durera cette imposition extraordinaire. Les Paimpolais refusent toutefois toute autre indemnisation.

Pendant que se poursuivent ces négociations, la ville demande que les travaux du chemin de fer soient entrepris le plus tôt possible. Alors que le gouvernement avait promis de commencer la voie ferrée en 1884, au mois de décembre la question à l'étude porte sur le choix entre la voie normale et la voie étroite.

Un accord intervenu entre l'Etat et la Compagnie de l'Ouest vient d'adopter la voie étroite pour le réseau breton. M. Armez, député de Paimpol, se résigne <sup>66</sup>.

Devant l'impossibilité d'obtenir la voie normale, les armateurs et négociants paimpolais, la mort dans l'âme, décident d'accepter la voie étroite plutôt qu'un ajournement indéfini de l'établissement du chemin de fer. Ils proposent cependant au ministre des Travaux publics une enquête sur place par une commission qui se rendrait compte de l'importance des transports susceptibles d'alimenter cette ligne. Elle est appelée à desservir quatre cantons, à mettre en communication la Bretagne intérieure avec le littoral et par mer avec l'Angleterre. Les armements islandais et les autres activités possibles sont tels qu'ils pourraient fournir dès les premières années un trafic de voie normale.

66. Lettre du 9 nov. au maire de Paimpol.

Pour aboutir à un résultat définitif dans ces tractations, les Paimpolais font état comme d'habitude de leur argument suprême : l'importance de plus en plus considérable de la flottille islandaise. L'avenir ne leur apportera pas tout de suite de démenti. De 38 en 1881, les goélettes passent à 46 en 1885, et à 54<sup>67</sup> en 1886.

Depuis 1869, le port n'avait pas vu une flottille aussi nombreuse. Les sels embarqués atteignent 4.123.958 kilogrammes. La campagne s'ouvre donc sous des auspices heureux et les encouragements ne manquent pas aux Paimpolais. Hélas ! il se prépare une crise très grave pour l'armement.

Les premières pêches de 1886 sont très abondantes en Islande et supérieures à celles des années précédentes. La production des goélettes s'élève d'après les déclarations de retour, enregistrées au bureau de la douane, à : 2.184.150 morues ; 88.350 fletans, 47.090 kilogrammes d'issues, 496.200 kilogrammes d'huiles, 101.100 kilogrammes de rogues.

Encore toutes les unités ne firent-elles pas leur déclaration à Paimpol.

A Terre-Neuve, Saint-Pierre et Miquelon, la pêche est également excellente, de telle sorte que cette campagne de 1886 accuse pour les morutiers français une production nettement supérieure à celle des années antérieures <sup>68</sup> :

1881 .....	35.666 tonnes.	1884 .....	45.822 tonnes.
1882 .....	36.855 —	1885 .....	48.077 —
1883 .....	42.982 —	1886 .....	63.969 —

Les conséquences ne se font guère attendre. De 26, 25, 20 francs en 1885, le quintal de morue de première pêche tombe à 12 francs prix de moyenne, à 10, 12, 13 francs prix effectifs payés à Bordeaux à des armateurs paimpolais. Un consignataire de Granville, qui a traité à 19 francs au mois de mai une cargaison de 23.500 morues, la détaille à 16 francs.

« La situation de l'article, écrit-il à un Paimpolais, devient de plus en plus triste. » Une concurrence « effrénée » et cet état

67. 53 unités dit la douane (5.174 anneaux, 947 hommes) qui déduit la *Notre-Dame-de-Laurdes* naufragée.

L'inscription maritime enregistre aussi un armement pour Terre-Neuve. 68. Ce sera la plus forte production de l'armement français dans la période 1877-1900. Cf. Circulaire du Comité central des Armateurs de France, n° 246, 2 février 1905. Cf. Lettre du Syndicat du Commerce de la Morue à Bordeaux, 30 mars 1905. Dans l'industrie morutière, M. de Pouffleney donne un rendement de 45.000 tonnes environ entre Islande et Terre-Neuve à la campagne de 1886.

du marché le poussent à poser cette question : « qu'allons-nous devenir » ?

Les commerçants de Bordeaux cherchent à étendre la vente et à « se mettre en rapport avec les commissions d'ordinaire des régiments du midi »<sup>69</sup>.

Malgré ces prix trop bas, quelques armateurs vendent leur morue ; d'autres entreposent à Bordeaux, escomptant un relèvement des prix ; beaucoup de chargements restent invendus. Une goélette rentre en juin, donc deux mois plus tôt que d'habitude et son armateur, M. Dossmann, expédie son navire dans différents ports de la Manche y détailler sa pêche.

La campagne menace de se transformer en véritable désastre pour les 53 bâtiments qui reviennent d'Islande, si les secondes pêches ne réalisent pas des taux plus rémunérateurs. Les prix monteront en octobre à 17 francs et 18 francs, puis se stabiliseront à 14 fr. 50. Dans ces conditions, il est compréhensible que les armateurs enregistrèrent des déficits plus ou moins prononcés. Une entreprise par exemple totalise, en 1886, 26.948 fr. 10 de recettes contre 50.444 fr. 10 en 1885 ; son bilan de fin d'année accuse une perte de 491 fr. 60. Ce navire avait rapporté en première pêche 8.643 morues pesant 22.320 kilogrammes vendues à 11, 12 francs les 55 kilogrammes. En deuxième pêche ses 33.613 morues de 64.625 kilogrammes atteignirent 15 francs par quintal. Ces chiffres, extraits d'une comptabilité d'armateur, montrent sur le vif la répercussion du désordre du marché dans l'intimité de l'entreprise paimpolaise.

Aussi ce quasi-désastre de 1886 laissait-il prévoir à Paimpol et sur tout le littoral français de nombreux désarmements.

Les armateurs rejetèrent sur les transitaires et les marchands de morue les responsabilités de la dépréciation de la marchandise. En 1905, pourtant, le Syndicat du Commerce de la Morue à Bordeaux, auquel on reprochera encore, 20 ans après, les malheurs de 1886, écrira dans une circulaire aux armateurs de morutiers : « La campagne de 1885-1886 fut désastreuse pour notre place ; de nombreuses maisons perdirent 30, 40, et 50.000 francs ; pour d'autres que nous pourrions nommer la perte s'éleva à 100, 150 et même 200.000 francs à la suite d'une circulaire du ministre du Commerce interdisant en France la vente de la morue rouge... »<sup>70</sup>

<sup>69</sup> Correspondance d'armateurs, 25 mai, 4 juillet, 27 juillet 1886.  
<sup>70</sup> Lettre circulaire du 30 mars 1886 adressée par le Syndicat de la Morue de Bordeaux à M. le Président et à MM. les membres du Syndicat des Armateurs à la grande pêche de Fécamp.

Cette suspicion à l'endroit des marchands de morue décida M. Chapelain-Varat, armateur et négociant en sels, à tenter le séchage du poisson. Découragé par les prix de 1886, il débarqua une partie de sa cargaison à Paimpol, établit une sécherie à l'angle de la route de Tréguier et celle de Ploubazlanec. Il effectua le séchage de la morue qu'il expédia ensuite vers l'Espagne « sans se servir des intermédiaires ».

La douane enregistre en effet le débarquement de 41.855 kilogrammes de morue en 1886, mais il ne semble pas que l'exploitation de M. Chapelain-Varat ait prospéré, car, dès 1887, les prix s'étant relevés, les quantités débarquées à Paimpol au retour des goélettes ne représentent que 4.530 kilogrammes, soit les provisions de bord des marins et l'approvisionnement de la consommation locale. Malgré les ennuis sur les places de Bordeaux ou de La Rochelle, le courant commercial entre Paimpol et les « ports du Golfe » était trop fort pour concevoir une goélette livrant la totalité de sa campagne dans son port d'armement, dépourvu de sécheries et d'ateliers équipés pour le travail du poisson. Les Paimpolais durent regretter de n'avoir pas mis à exécution le projet de M. Méléart, en 1872 !

Toute l'économie paimpolaise se ressentit de cette malheureuse année. Bien charpenté en lui-même, l'armement se révèle fragile et désarmé sur un marché faussé par des incidences d'ordre général.

Si plusieurs maisons résistent à l'épreuve d'une mauvaise campagne, d'autres moins fortes succombent ou se découragent pour une vente médiocre. Il faut cependant reconnaître la sagesse des armateurs en la circonstance. Sagesse à courte vue, dira-t-on peut-être, mais sagesse humaine, combien raisonnable ! Après une campagne déficitaire, ne pouvant assumer les frais d'un nouvel armement, ou ne l'osant pas, ils désarment leurs navires et réduisent prudemment de moitié leur flottille islandaise. Les goélettes de 1886 qui ne reprennent pas la grande pêche sont alors affectées au cabotage ou au long cours.

La crise touche toutes les entreprises du port ; le commerce du sel et les exportations de vivres tombent de moitié, les constructions navales ralentissent et, avec elles, toutes les activités destinées à satisfaire les demandes de l'armement islandais.

La taxe de tonnage qui sert de baromètre économique au port enregistre cette chute générale du trafic dans des graduations symptomatiques.

Par suite de dispositions incomplètes, cette imposition risqua, dès 1885, de se solder par un déficit. Il fallut spécifier que les navires revenant de l'étranger, même après escale dans un port français, devaient payer le droit d'entrée au port de Paimpol.

Mais la réduction brutale des armements, en 1887, occasionne un déficit de 1.064 fr. 98 que les armateurs remboursent à la ville.

Malgré la recrudescence des armements dans les années suivantes, les recettes de la taxe de tonnage ne sont que de 1.074 fr. 04 au 27 juin 1888, soit un nouveau déficit de 812 fr. 25. Aussi les armateurs demandent-ils de proroger le délai de remboursement de 30 à 50 ans.

Au mois de janvier 1889, ils craignent de voir se transformer en une très lourde charge le déficit qui s'élève pour ces quatre années à 3.106 fr. 92. Le rapport du droit de tonnage a constamment baissé :

1885, 3.737 fr. 65;	1887, 2.296 fr. 29;
1886, 3.314 fr. 69;	1888, 2.636 fr. 17.

Ce résultat a bouleversé les prévisions des Paimpolais qui croyaient pouvoir assurer sans difficulté l'annuité de 3.772 fr. 78. C'est pourquoi, ils désirent élargir la base de la taxe, car « à l'époque où fut contracté cet emprunt il y eut un certain nombre d'armateurs qui, tout en reconnaissant la nécessité de l'achèvement des travaux et en réclamant le bassin à grands cris, furent assez avisés pour ne pas engager leur signature vis-à-vis de la ville de Paimpol; il s'ensuit qu'aujourd'hui il y a quatre catégories d'armateurs et négociants entre lesquels les charges, résultant de l'achèvement des travaux du bassin à flot, ne sont pas également réparties » :

1. — Armateurs souscripteurs qui paient :

- a) le droit commun aux navires,
- b) leur part du déficit;

2. — Armateurs défunts ou ayant cessé leurs armements par suite de pertes dans les mauvaises campagnes qui payent leur part de déficit;

3. — Non-armateurs qui pour « le bien du pays » avaient souscrit « de bonne volonté ». Payent également le déficit;

4. — « Anciens et nouveaux armateurs plus avisés que leurs collègues qui paient simplement le droit de 0 fr. 60 ». Sans participer au déficit, ils profitent des avantages du bassin.

En conséquence, les armateurs de la première catégorie demandent que, le droit de 0 fr. 30 par tonne-esbotage étant maintenu, les

navires pêcheurs soient frappés d'une redevance de 1 franc au lieu de 0 fr. 60.

Le Conseil municipal transmet cette pétition au ministre du Commerce en faisant remarquer que les prévisions ont été faussées par la chute des armements en 1886, soit un an après la rédaction du règlement de la taxe portuaire. L'armement paimpolais est d'ailleurs solidaire et il est équitable que tous participent aux mêmes charges, puisque tous bénéficient des mêmes avantages. Il est évident que l'annuité doit incomber à tous les usagers du bassin, c'est-à-dire aux armateurs qui en profitent effectivement.

Au lendemain de la crise de 1886, les Paimpolais avaient abordé la campagne de 1887 avec 29 islandais seulement<sup>71</sup> (25 dit la douane; 2.892 tonneaux, 480 pêcheurs), soit approximativement le chiffre de 1860-1862. Quelle régression, alors que le bassin à flot, panacée de l'armement, était livré à la flottille depuis deux ans !

La pêche de 1887 fut excellente et la morue se vendit 23 francs, 26 francs, 27 francs et 30 francs.

On prévoit par conséquent pour 1888 une trentaine de départs; en fait 39 goélettes firent route sur l'Islande. Les premières pêches se vendent cher et, le quintal continuant à monter, les secondes réaliseront des prix très avantageux. Au lieu de la surproduction de 1886, en effet, il existe, en juillet, un déficit de 103.000 quintaux dans le rendement de Terre-Neuve où l'appât en outre fait défaut. Les Paimpolais reprennent courage et les effectifs des goélettes islandaises se relèvent :

1887 .....	29	1889 .....	39
1888 .....	39	1890 .....	40

A la campagne de 1890 les acheteurs sont indécis parce qu'ils ignorent le nombre de chasseurs affrétés et surtout parce qu'ils craignent d'en voir en aussi grand nombre que l'année précédente, ce qui évidemment occasionnerait une moins-value sur les premières cargaisons. Au moment du départ de Paimpol, Bordeaux écoule encore en février des stocks « bien lourds » de 1889. Vers la fin du mois, il règne sur la place « un affolement ridicule ». La vente est

71. Il fut question, en 1887, d'orienter les armateurs vers la pêche au Cap-Vert. Un avis officiel de la Marine, en effet, porta à la connaissance des Chambres de Commerce qu'il existait aux îles du Cap-Vert « des quantités de poissons » dont l'existence ne préoccupait nul pêcheur. M. de Carot, de Paimpol, avec le concours de la Société Française de Colonisation, envisageait d'y créer « un petit établissement » pouvant devenir le noyau d'une petite ville servant de lieu de ravitaillement, etc., vers les îles du Cap-Vert. (Carré, procès de M. Le Treuëder, sénateur des Côtes-du-Nord, décembre 1887.)

très active, mais, dit un commissionnaire, « c'est désolant d'être obligé d'écouler à 21, 21 fr. 50 des morues que l'on aurait aussi bien vendues 25 francs »<sup>72</sup>. C'est pourquoi les acheteurs hésitent à s'engager vis-à-vis des armateurs.

Les premières pêches de la campagne de 1890 sont pourtant achetées au prix de 25 francs le quintal sans triage.

Au mois de mai, les prix se stabiliseront à 25 francs et les marchands offrent même pour les arrivages de septembre 23, 23,50 et 25 francs.

Après cette période où les armateurs, devenus circonspects, ont réduit leur flotte de pêche, celle-ci à partir de 1890 reprend son essor.

En 1891, l'importation de sels étrangers en est la preuve; elle retrouve son tonnage : 4.071 tonnes. Les armements d'Islande s'élevèrent en effet à 51 d'après l'Inscription maritime, à 46 d'après la douane, soit 3.789 tx 45, 871 hommes + 1 bâtiment de 62 tx 08 qui part avec 17 hommes au second trimestre. Ce dernier bateau, après avoir effectué un voyage d'Islande, a livré sa cargaison à Bordeaux et a pris armement à Paimpol en vue d'une seconde campagne comme navire pêcheur. Les premières pêches, « assez abondantes », se vendent 28 et 32 francs le quintal. Les prix s'étant maintenus, on estime en fin d'année que la pêche a donné de « bons résultats ». Il n'a été débarqué à Paimpol que 960 kilogrammes de morue contre 1.348 et 11.255 kilogrammes d'huile en 1890 et la douane note qu'il n'existe aucun atelier de salaison. Par contre, les chantiers de constructions navales ne peuvent suffire à la demande. « Toutes les places sont prises » et faute de cales libres, M. Laboureur a dû créer un nouveau chantier à la Richardais.

L'année suivante, les armements augmentent encore et atteignent : 56 islandais + 1 terre-neuva. Depuis 1890, Paimpol, par l'affrètement de *Bonne-Mère*, une goélette de 49 tx 21, et du brick-goélette *Eté*, de 106 tx 37, a repris les relations avec Terre-Neuve, interrompues une fois de plus depuis 1886. Les terre-neuvas demeurent très rares : 2 en 1890, 1 en 1891, 1892, 1893, 1894; 2 en 1896, dont le brick *Belle-Brunne*, de Saint-Malo.

Ces navires, dont la campagne va de février-mars au mois d'avril, juin, août, septembre, décembre et même janvier de l'année suivante,

ou encore de septembre à novembre, sont des transports de morue plutôt que des pêcheurs à proprement parler. L'Inscription maritime les enregistre d'ailleurs sous la rubrique « long cours ».

Malgré cette tentative de reprendre la route de Terre-Neuve, c'est sans conteste la pêche d'Islande qui tient la première place dans l'activité de la ville et du port. Les Paimpolais préparent l'apogée de leur modeste histoire maritime.

Dès le 8 février 1893, par acte passé en l'étude de M<sup>r</sup> Bertho, notaire, les armateurs ont constitué une « Société mutuelle d'Assurances maritimes » destinée à garantir leurs navires<sup>73</sup>.

De leur côté, les chantiers navals travaillent à plein rendement : 32 bâtiments construits et 25 en construction en 1893. 11 navires sont venus livrer 1.496.041 kilogrammes de sel portugais. A cette campagne, le port arme 62 bateaux d'après l'Inscription maritime : 45 pêcheurs de 3.944 tonneaux, 1.040 hommes, auxquels il faut ajouter 14 chasseurs de 876 tonneaux avec 96 hommes, soit 59 navires d'après la douane.

Les déclarations de retour de 46 d'entre eux révèlent une production de 3.457.100 morues, 146.185 flétans, 459.928 kilogrammes d'huile, 108.500 kilogrammes de rogues, 101.750 kilogrammes d'issues.

Il fut déchargé à Paimpol 1.280 morues, 58.203 flétans, 940 kilogrammes d'huile, 12.206 kilogrammes de rogues, et 10.278 kilogrammes d'issues. Les ports de livraison ont été Bordeaux, La Rochelle, Granville et Nantes. La morue, s'étant vendue 24 et 26 francs le quintal, les Paimpolais estiment que les résultats de l'expédition sont excellents, et ils laissent prévoir pour 1894 une nouvelle augmentation des armements. En fait, Paimpol envoie vers l'Islande 74 goélettes et vers Terre-Neuve 1 seul bâtiment. On comptait dans ces armements 56 pêcheurs. Malheureusement les résultats sont médiocres et les premières pêches ne dépassent pas 23 et 26 francs. Paimpol a vu débarquer 6.230 kilogrammes de morue, soit 5.000 poissons. 27 navires après leur livraison ont rapporté 5.268.198 kilogrammes de sel en prévision de la campagne de 1895. Les chantiers de construction sont dépassés par les commandes. Après ce regard sur Paimpol à la veille de son apogée, le receveur des douanes écrit cette simple phrase : « La situation de la région est

<sup>73</sup> La Mutuelle sera étudiée p. 200. Les armateurs avaient été impressionnés par les échecs de 1892 qui avaient durement touché plusieurs maisons d'armement.

<sup>72</sup> Cour. d'armateurs, 17, 18, 19, 21 février 1890.

florissante ». Les prix de la morue oscillent depuis 1887 entre 25 et 30 francs et demeurent donc à des taux relativement stables et suffisamment profitables. Moins de dix ans après la néfaste campagne de 1886, Paimpol est arrivé au point culminant du « Temps d'Islande ».

La flottille, en cette grande année de 1895, comprend 83 armements, soit 80 navires islandais, dont l'*Auguste*, fit deux voyages. Dans ce chiffre de 83 sont compris 2 bâtiments qui vont pratiquer la pêche à Terre-Neuve. Les navires de pêche proprement dits dépassent 60 goélettes et dundees, tandis que pour constituer la flottille des chasseurs il a fallu faire appel aux armements de Tréguier, Lannion, Saint-Brieuc et même Nantes.

On pourrait croire que la pêche d'Islande, augmentant ses effectifs progressivement, mobilisa tout le potentiel maritime de Paimpol et de sa région, mais il n'en est rien. En 1887, au lendemain de la crise de l'industrie islandaise, la population maritime du quartier comprend parmi ses 10.000 inscrits :

69 capitaines au long cours;	4.596 matelots des 3 classes, dont
192 maîtres au cabotage;	1.280 au service de l'Etat;
14 pilotes;	1.175 novices;
155 officiers mariners;	432 mousses.
291 quartiers-maîtres;	

On compte encore, relevant de l'Inscription maritime :

101 inscrits impropres au service;	155 retraités,
721 hors du service,	288 veuves, orphelins de retraités et demi-soldiers.
460 demi-soldiers,	

Paimpol se trouve donc en mesure de continuer toutes ses activités et de fait, avec les expéditions d'Islande, le chiffre global des armements augmente chaque année :

1884 .....	490	1892 .....	601
1886 .....	531	1893 .....	619
1889 .....	540	1894 .....	638
1890 .....	557	1895 .....	660
1891 .....	566		

Bien que ces chiffres concernent le quartier, Paimpol tient la tête parmi les centres maritimes régionaux. Les 557 armements de 1890 par exemple se décomposent ainsi :

Syndicat	Long cours	Cabotage	Bornage	Petite pêche	Grande pêche
De Paimpol.....	2	55	36	238 <sup>74</sup>	40
Plouézec.....			3	92	
Plouha.....				32	
Pontrioux.....			2	38	
Bréhat.....			6	13	

Si l'on reprend l'une après l'autre les différentes branches de l'activité maritime de Paimpol, on constate un développement continu de 1886 à 1896 :

	Petite pêche	Bornage	Cabotage	Long cours
1886.....	328	31	55	1
1887.....	395	29	43	2
1890.....	413	47	55	2
1895.....	429	46	54	3
1896.....	433	60	72	2

Seuls les armements au long cours ne prennent aucune extension notable.

Pendant que les entreprises maritimes effectuent cette ascension générale, les Paimpolais, confiants dans l'avenir, se préoccupent toujours d'aménager le port et la ville.

Le commerce urbain a lui-même progressé et l'octroi, dont les tarifs, il est vrai, ont subi un relèvement, rapporte en 1886, 12.392 fr. 36, alors que les prévisions les plus optimistes entrevoient une recette de l'ordre de 11.500 francs.

La richesse produite par la pêche d'Islande permet aux Paimpolais des dépenses destinées à rehausser le lustre de la cité. Dès 1885, Mgr Bouché les félicitait de leur générosité habituelle. L'année suivante, 3 cloches neuves recevaient la bénédiction liturgique, ce qui portait à 5 le nombre des cloches de la paroisse. En 1887 encore, les armateurs Le Pesant offraient pour 2.500 francs une bannière, dans le but de représenter dignement Paimpol à l'inauguration du tombeau de Saint-Yves à Tréguier<sup>75</sup>. Le 19 mars 1891 enfin, on procédait à la

74. Il est évident que l'apport de Ploubazanec, Languivy et Para-Even, représente la plus grande partie de ces effectifs.  
75. Cette bannière fut particulièrement remarquable.

pose de la première pierre de l'école des Frères que M<sup>me</sup> Le Moine, née Le Gorree, faisait construire à ses frais pour la somme de 63.000 francs. L'emplacement sur les quais était évalué à cette époque à environ 35.000 francs, soit au total une valeur de près de 100.000 francs. Pour la fierté paimpolaise il n'est pas indifférent de savoir que les plans de l'école avaient été approuvés par le pape lui-même <sup>76</sup>.

Lors de la crise de 1886, les Paimpolais regrettèrent encore davantage, le manque de voie ferrée qui eût permis la répartition des produits de la pêche islandaise vers l'intérieur de la province et jusqu'aux centres plus éloignés.

En cette sombre année, M. Adam, ingénieur des Ponts et Chaussées, fait miroiter à leurs yeux les avantages de la voie étroite. Paimpol deviendrait ainsi tête de ligne et port principal d'importation et d'exportation pour la Bretagne, puisque tout le réseau breton a adopté la voie étroite. Mais les Paimpolais voient plus grand ! Ils veulent transformer Paimpol en port expéditeur de la production islandaise et sollicitent à l'unanimité la voie normale. En désespoir de cause, ils demandent en 1887, que la plate-forme de la ligne soit au moins exécutée sur une largeur de 4 m. 85, de telle sorte qu'on y puisse, le cas échéant, établir une voie large. Deux ans plus tard, en 1889, Paimpol ajoute un nouveau motif à ses revendications et présente un argument d'un autre ordre. En plus de ses armements morutiers, Paimpol est « le port français le plus voisin des bassins houillers de l'Angleterre » et semble tout désigné comme un centre actif d'importation de charbon à destination de la Bretagne. Par sa liaison avec l'arrière-pays, il pourrait également exporter les bestiaux de la Cornouaille vers les marchés britanniques.

A cette date, les Paimpolais font remarquer que le bassin à flot livré à la navigation en 1885 n'est pas encore entièrement terminé, puisque la cale de radoub, faute d'un bateau-porte, ne peut servir au carénage des goélettes. Dénué d'une cale sèche, le port, comme le signale M. Laboureur, ne possède aucun endroit favorable aux visites et réparations des navires. Ces travaux doivent être effectués jusqu'à présent en dehors de la jetée de Kernea, donc sans protection contre les vents d'est et de nord-est. Il propose d'édifier un platier de carénage entre le môle et le bassin à l'intérieur du port, ce qui

<sup>76</sup> L'école fut construite de mars à septembre 1891. M<sup>me</sup> Lemoine avait aussi fait bâtir un chalet situé auprès de l'école. Conformément à la volonté de la donatrice (qui l'avait bâti pour en faire sa propre résidence), il devait servir de patronage de jeunes gens.

permettrait d'y construire même des navires si les chantiers se trouvaient encombrés. Ce platier, approuvé en 1890, fut réalisé; il servira aussi au débarquement des engrais marins. On projeta de prolonger jusqu'à ce point, la ligne de chemin de fer. Mais Paimpol n'a pas encore acquis l'emplacement de la gare.

Le 17 juillet 1889, a rebondi la question de l'annexion du Goas-Plat; ce quartier représente alors 30 hectares environ, 44 maisons et 203 habitants.

« Aujourd'hui, déclarent les Paimpolais, nous ne faisons que suivre encore la loi fatale qui veut que les villes englobent peu à peu les territoires circonvoisins dans le rayon où se porte leur activité. » C'est donc en raison de ses besoins économiques que Paimpol demande l'annexion. Les habitations, en effet, se groupent nécessairement autour d'un centre d'intérêts. La population nécessiteuse venue de l'extérieur, qui travaille à Paimpol, aux chantiers, au curage du port, au chargement et au déchargement des navires, etc..., doit « s'entasser en pleine ville, dans des locaux infectés sans air, sans lumière, foyers de prédilection pour les épidémies ». En quittant Paimpol pour fixer son domicile à quelques mètres plus loin, cette population ouvrière perd les secours du Bureau de bienfaisance, les dons en aliments, les visites médicales et les médicaments gratuits, les subventions pour les loyers, le droit d'admission à l'hospice communal... « toutes choses, capitales pour ces pauvres gens, qui sont réservées aux seuls habitants de Paimpol ».

L'établissement du chemin de fer compliquera encore la situation et désavantagera Paimpol en plaçant sa gare dans la commune voisine dont le bourg est distant de plus d'un kilomètre.

Le 20 décembre 1888 d'ailleurs, sur 170 habitants présents (33 marins absents) dans ce quartier, 160 ont signé une pétition qui contient cette phrase révélatrice : « Paimpol nous favorisant sous le rapport du culte, de l'instruction, de l'éclairage, de la distance, etc..., nous désirons lui témoigner notre reconnaissance en demandant à en faire définitivement partie, voulant bien porter notre part de ses charges moyennant notre part des avantages dont nous sommes privés ».

La commission syndicale a cependant conclu en sens contraire. Paimpol fait alors effectuer un pointage par un commissaire enquêteur : 57 se prononcent pour l'annexion et 49 contre. La population des deux communes est sollicitée à son tour de se prononcer : le scrutin donna les résultats suivants :

Kéridy : 71 pour l'annexion, 1.064 contre; Paimpol : 963 pour l'annexion, 1 contre. Soit 1.065 contre à 1.034 pour l'annexion.

Paimpol compte à cette époque, au dire du Conseil municipal, 300 habitants de moins que Kéridy. Chose curieuse ! c'est la mairie de Kéridy qui a reçu les dépositions hostiles tandis que le bureau de Kerno où votèrent les futurs annexés, c'est-à-dire les principaux intéressés, a reçu presque toutes les adhésions favorables au rattachement. Mais la loi du nombre joue en faveur de Kéridy. Il n'y a donc aucune issue à cette situation bien que Paimpol ait offert, cette année-là, une indemnité d'annexion, portée à 2.000 francs en 1891<sup>77</sup>.

Paimpol, grand port de pêche, métropole de la région du Goélo, devra se contenter de ses 93 hectares de superficie, quand Kéridy s'étend sur 1.400 hectares et refusera à sa voisine un marais de quelques hectares.

En 1891, on travaille depuis un an déjà, à la ligne de chemin de fer. Par la force des choses, l'annexion se présente sous un jour plus favorable, à partir de 1891. Le 26 septembre, le Conseil municipal prend connaissance de la délibération du Conseil municipal de Kéridy du 19 juillet qui accorde l'annexion mais à quatre conditions :

1. — Paimpol paiera immédiatement 2.000 francs à Kéridy;
2. — Le chemin entre le four Le Bleiz et la propriété de la veuve Païtry à Kerno sera entretenu par Paimpol;
3. — Kéridy ne prendra part à aucune dépense de ce chemin, même s'il est élargi;
4. — Kéridy demande formellement extrait d'une délibération du Conseil municipal de Paimpol par laquelle les Paimpolais renoncent à l'avenir à toute autre demande d'annexion.

Paimpol accepte d'emblée les trois premières stipulations, mais reconnaît pour la quatrième qu'il ne peut engager indéfiniment l'avenir, engagement d'ailleurs illusoire parce qu'il dépasse les droits et les pouvoirs d'une municipalité. Aussi de l'avis du Conseil municipal, Kéridy doit s'estimer heureux de voir Paimpol accepter les trois premières conditions.

Maintenant que la voie ferrée est commencée depuis 1890, que l'annexion du Gouss-Plat est assez probable, Paimpol se préoccupe de

77. Plus exactement Paimpol s'offre à couvrir un amortissement de 3.800 francs en lieu et place de Kéridy. En fait on ne trouvait que 1.857 fr. 47.

faire activer les travaux du chemin de fer, de prolonger la voie jusqu'au bassin et le platier de carénage qui servira également de dépôt d'engrais marins. Ses considérants sont encore en premier lieu la recrudescence de l'armement islandais, cause d'une augmentation considérable du commerce local.

A cet argument traditionnel s'ajoutent l'importance des engrais marins débarqués à Paimpol et les visites fréquentes effectuées par les torpilleurs de la marine nationale !

Le 29 novembre 1891, le maire donne connaissance à ses conseillers municipaux d'une lettre du député Armez, aux termes de laquelle la Compagnie de l'Ouest aurait décidé le prolongement de la ligne jusqu'au bassin.

En haut lieu, M. Armez s'occupe de l'avenir de Paimpol et communique au maire, en février 1892, quatre lettres que lui ont adressées trois ministres sur les conditions générales du marché de la morue :

M. Roche, ministre de l'Industrie, Commerce et Colonies, sur les négociations en cours avec l'Espagne au sujet des tarifs douaniers appliqués dans ce pays à l'entrée de notre morue; M. Ribot, ministre des Affaires étrangères, sur les droits de la morue étrangère en France. M. Guyot, ministre des Travaux publics s'intéresse au bateau-porte de la forme de radoub, au curage du chenal et à sa rectification.

Paimpol s'informe, Paimpol se prépare à son apogée !

A l'occasion du tirage au sort, le secrétaire général de la préfecture, M. Caudelin, visite le terrain que la municipalité désire annexer. M. Jacob renouvelle la demande de rattachement, mais le secrétaire général exige que cette annexion soit la dernière formulée par les Paimpolais. Hélas ! ils refusent de prendre pareil engagement et n'acceptent pas d'hypothéquer l'avenir en se portant garants des actes de leurs successeurs. Paimpol est dans le devenir, Paimpol se fait au fur et à mesure que se suivent les années. Dès lors quelles seront les nécessités de cette communauté dans un avenir proche ou lointain ? Quand et sur quel point craqueront encore ses frontières ? On ne peut arrêter la force d'expansion d'une agglomération aussi dynamique que Paimpol à cette époque. Au mois de mai, malgré les refus répétés de Kéridy, on insiste, en faisant valoir l'état d'avancement des travaux de la voie ferrée. Celle-ci ouvre à la ville la perspective d'une prospérité plus considérable. La taxe de tonnage suffit

désormais pour opérer les versements de l'annuité en vue de couvrir l'emprunt de 1885, et la Chambre de Commerce est priée de se substituer à la ville dans cette démarche de remboursement.

La ligne de chemin de fer fut enfin ouverte au trafic au mois d'août 1894, après sa bénédiction solennelle à laquelle vint en personne procéder l'évêque de Saint-Brieuc, Mgr Fallières, le 14 août.

Le port des goélettes est doté désormais d'un bassin à flot et d'une voie de chemin de fer. Mais les Paimpolais ne semblent pas encore satisfaits. Le rail en effet, ce moyen moderne de circulation, apporte des possibilités d'importation, d'exportation, et en somme il se prêtera à tous les échanges.

Ainsi l'existence du port et surtout du bassin à flot a conduit à l'établissement du chemin de fer; celui-ci à son tour développant les facultés de trafic va provoquer, avec la pêche d'Islande, un agrandissement du port.

Dès le 15 mars 1894, Paimpol exprime le désir de faire construire un second bassin. Les ingénieurs du département ont préparé un projet de nouveau bassin qui aurait son écluse placée près de Roc'h ar Vave; il comprendrait avec le bassin et l'avant-port actuels, le chenal d'entrée et la grève séparant ce chenal, de Guilben jusqu'à la digue; celle-ci rejoindrait l'écluse perpendiculairement au rivage sud. Ce projet présente de tels avantages que les armateurs islandais offrent à l'Etat d'imposer à leurs navires un droit d'abonnement annuel de 3 francs par tonne. Ajoutée aux droits grevant le cabotage, cette taxe suffirait à couvrir le tiers des dépenses prévues au devis, conformément à la règle établie pour les travaux maritimes.

La flottille de grande pêche, toujours croissante en effet, se trouve à l'étroit dans le bassin actuel et le port d'échouage, d'autant plus que le cabotage se développant également, les navires s'exposent à de graves avaries et surtout aux risques d'un incendie qui se transformerait en embrasement général. Ce désastre possible ruinerait les armateurs, les commerçants et les 1.200 familles de pêcheurs islandais.

Techniquement, le projet du nouveau bassin à Roc'h ar Vave assurerait, avec l'espace suffisant, un niveau d'eau constant, permettant aux navires de moyen tonnage d'entrer à toutes les marées. La prospérité de 1894-1895 excuse ce dessin un peu grandiose pour Paimpol. Ce bassin aurait englobé la superficie comprise entre Roc'h ar Vave-Guilben-Four-à-chaux et la muraille est du premier bassin.



FIG. 14. — L'ANCIENNE BRASSERIE DE M. MORAND



*Cliché Hannonic.*

FIG. 15. — GOÉLETTES DANS LE PREMIER BASSIN  
Au premier plan la cale de radoub

Le mur nord eût été constitué très probablement par le prolongement du quai Loti actuel. Les Paimpolais ont-ils déjà remarqué que le bassin à flot de 1885 est trop loin de la mer ? qu'un port a besoin de s'avancer le plus près possible des eaux profondes ?

En novembre, ils sont « pressés de voir creuser et construire ce nouveau bassin »; ils prient M. Armez de donner à ce projet « toute l'impulsion nécessaire pour arriver au plus tôt à un commencement d'exécution des travaux préliminaires ».

Dès 1895, la commission départementale spécifie que les engrais de mer bénéficieront sur les chemins de fer économiques de la même tarification que sur la ligne de l'Ouest. Depuis l'ouverture de la voie ferrée, Paimpol a fait des expéditions d'engrais, de houille et de bois du Nord dans les wagons du chemin de fer. De leur côté les chantiers ont reçu des bois de construction pour les navires.

En mai 1895, Paimpol prévoit pour l'année suivante un budget de 26.393 fr. 96 recettes et de 28.469 fr. 21 dépenses. Le déficit de 2.075 fr. 25 provient des largesses effectuées pour l'assistance médicale gratuite (5 francs) en faveur de 564 indigents, soit 2.820 francs. On pourrait croire que leur nombre atteint en cette période de prospérité un chiffre inconnu jusqu'alors et qu'en conséquence la pêche d'Islande n'aurait pas relevé la situation sociale des habitants. Mais au contraire, la prospérité islandaise a attiré dans la ville des gens peu fortunés et d'autre part elle permet à la commune d'étendre ses secours sur un plus grand nombre et même plus haut dans l'échelle sociale. La modicité de l'aumône suffit à elle seule à prouver qu'il ne s'agit plus de véritables miséreux comme auparavant.

Autre signe de prospérité commune ! En 1895, aussitôt après Saint-Brieuc, prétendent les Paimpolais, leur « bonne ville » accueille la Fée-Electricité <sup>78</sup>.

1895 ! Moins d'un demi-siècle après le départ du premier navire de Morand, Paimpol est à l'apogée du temps d'Islande. L'entreprise islandaise a modifié de fond en comble l'économie locale, créé une armada de goélettes, développé les industries, les commerces, le trafic du port, transformé le havre boueux, édifié un bassin à flot, exigé la voie ferrée et acquis déjà moralement l'annexion du marais.

<sup>78</sup> L'installation, sise aux abords de l'actuelle place de la République, était fort modeste; elle avait été établie par un M. Zimmermann. Le courant fourni ne permit tout d'abord que l'éclairage des magasins et des rez-de-chaussée. Vers 1910, M. Le Goaster construisit dans le haut de la ville une usine plus importante qui a produit de l'électricité aux Paimpolais jusqu'à ces dernières années.

Elle a donné du travail à une population tout entière et voici que pour augmenter encore sa puissance bienfaisante elle réclame un nouveau bassin pour sa trop nombreuse flottille.

L'avenir, qu'entrevoit Morand en 1857, est devenu le présent en tous points conforme à sa prédiction. Devant la solitude de nos jours, il est bien difficile de reconstruire par l'imagination l'aspect de Paimpol en ces mois de février-mars 1895, la grande année de son histoire maritime.

Abritées dans le bassin et le port d'échouage, les goélettes dressent la forêt de leurs 200 mâts. Pendant la journée une foule de marins, pêcheurs, ouvriers, manœuvres activent les préparatifs de l'armement. Toute la ville résonne des bruits des chantiers et des coups de marteau des calfats dont les oreilles paimpolaises se rappellent encore la cadence. Et la nuit, certifie la tradition, quand les hommes ont abandonné l'ouvrage, hurlant dans les hautes mâtures, malmenant les gréements, fouettant les drisses et les haubans, le vent d'hiver berce les goélettes serrées bord à bord, et trouble le sommeil de Paimpol.

En cette année de 1895, où Paimpol lance vers l'Islande sa plus grande flotte de pêche, pendant que les navires, leur fine étrave dans la grosse houle verte et grise de l'Atlantique nord, portent dans leurs 700 voiles neuves tout l'orgueil et toutes les espérances, un barde de Bretagne, chantant pour la première fois la *Paimpolaise*, évoque devant le cœur de Paris la rude aventure d'Islande et apporte à la cité des 80 goélettes un humble rayon de gloire<sup>79</sup>.

79. Botrel créa la *Paimpolaise* en 1895. Cf. tome II, p. 197, en note.

### CHAPITRE III

#### DE L'APOGÉE A LA DERNIÈRE GOELETTE ISLANDAISE 1895-1935.

Les espérances que Paimpol avaient placées dans sa flottille de 1895 furent déçues. Au retour, les armateurs durent constater que les pêches en général étaient médiocres. Les prix pratiqués compensèrent fort heureusement la production déficitaire.

Dès la campagne suivante, les armements ralentirent, mais s'élèvent encore à 69 (l'*Auguste* fait deux voyages). Les goélettes sont affectées au cabotage, dont le chiffre de 72 est le plus élevé dans les statistiques du port. Bien que la pêche à Terre-Neuve ait repris depuis 1890, l'entreprise morutière accuse une régression très nette :

1895..	80 navires islandais	+ 2 terre-neuvas (L. C.)..	82 navires.
1896..	69	— + 1 — ( — )..	70 —
1897..	55	— + 4 — ( — )..	59 —

encore faut-il enregistrer, parmi ces 55 islandais de 1897, 10 chasseurs.

Les Paimpolais semblent jouer de malheur. Après les mauvaises pêches, voici que le prix de la morue subit une baisse sensible. Dès le mois de juin 1897<sup>1</sup>, les acheteurs bordelais, au lieu de 25 francs qu'ils refusent de payer depuis le début du mois, offrent 24 francs « pensant arriver à cette baisse grâce aux rentrées de deux transports venant de Saint-Pierre ». Les consignataires conseillent au Syndicat des armateurs paimpolais d'accepter le prix de 24 francs, puisqu'il ne sera guère possible d'obtenir davantage par suite des arrivages de Saint-Pierre et aussi à cause des bonnes nouvelles de la production à Terre-Neuve. En juillet, les prix s'avilissent et tombent pour la morue saint-pierraise à 17 francs, 17 fr. 50. Ces taux risquent d'avoir une répercussion fâcheuse sur la marchandise des islandais. Un consignataire ne désespère pas cependant de vendre la morue paimpolaise 19 francs, 19 fr. 50 et peut-être même 20 francs, étant donné sa supériorité de présentation. En fait, l'armateur livrera les pêches

1. Corr. d'armateur, 17 juin, Bordeaux.

d'un de ses navires 24 francs à Bordeaux pour les premières pêches, et 22 francs pour les secondes, tandis qu'à Nantes une autre de ses goélettes réalisera les mêmes prix.

Dans ces conditions, les armements enregistrent un nouveau recul en 1898 : 2 terre-neuvas et 46 islandais dont 5 chasseurs.

En trois ans, de 1895 à 1898, l'orgueilleuse flottille paimpolaise s'est réduite de 34 unités !

La campagne ne fut pas favorable et, en 1899, 2 goélettes s'étant perdues à la campagne précédente, les armements pour Islande ne s'élevèrent plus qu'à 36 navires de pêche<sup>2</sup>.

Malgré la décadence de leur industrie, les armateurs reconstituent dès 1897 la Société mutuelle d'Assurances fondée en 1893. Cet organisme, strictement paimpolais, vient, en effet, d'obtenir d'excellents résultats dans sa première période quinquennale en protégeant contre la ruine les armateurs malchanceux. Les fonds, fructifiant exclusivement en faveur de l'armement local, avaient réparé des brèches ouvertes par suite de sinistres dans l'une ou l'autre maison.

La classe des armateurs comprend à cette époque des « anciens » auxquels se sont adjoints d'autres noms : Buhot-Launay, Le Goaster, Bertho, Gicquel, Le Hégarat, Le Guyader, Pouhaer, Le Rochais, Chapelain-Varat, Duval du Chesnay, etc...

En 1899, les Paimpolais ont perdu, depuis 1895, plus de la moitié de leurs effectifs. De 82 navires (islandais et terre-neuvas), la flottille tombe à 36 islandais et 5 terre-neuvas. Il semble donc que devant la décadence de la pêche d'Islande les Paimpolais aient timidement cherché meilleure fortune vers l'ouest. Ils envoient quelques bâtiments vers Terre-Neuve et Saint-Pierre. La nature de leur expédition (long cours), les dates et lieux de leur désarmement laissent deviner qu'il ne s'agit pas en réalité de pêcheurs, mais plutôt de transports de pêches.

Il est spécifié, par contre, en 1898, que le *Cygne*, goélette de 98 tx 08, capitaine André, arme le 24 février à Paimpol pour la grande pêche de Terre-Neuve. Il désarmera le 6 décembre; la *Perle*, de son côté, accomplit également un voyage Paimpol-Saint-Pierre-Saint-Nazaire.

2. Les registres de l'inscription maritime ne mentionnent pas les chasseurs. Un tableau des armements paimpolais, édité par une maison de Bordeaux, porte pour 1899 : 36 pêcheurs et 16 chasseurs qui rapportent 35 premières pêches.

En 1899, les cinq navires pour Terre-Neuve sont :

*Cygne*, 15 mars-15 novembre, navire pêcheur;

*Perle*, 6 mars-9 juin. Transport de morue. L. C. Saint-Pierre-Bordeaux;

*Volontaire*, 25 mars-2 avril. Transport de morue. L. C. Saint-Pierre-Saint-Brieuc;

*Notre-Dame-de-la-Garde*, 12 avril-11 août. Transport de morue. L. C. Saint-Pierre-Bordeaux.

*Goëlo*, 16 juin-23 novembre. Transport de morue. L. C. Saint-Pierre-Paimpol.

En plus du *Cygne*, 3 de ces bateaux ont probablement pratiqué aussi la pêche, étant donné la durée de leur voyage.

Depuis le retour des 80 goélettes de 1895, Paimpol constate que les armements islandais opèrent une chute inquiétante. D'autres insuccès marquent les dernières années du siècle.

En janvier 1896, le Conseil municipal apprend le rejet du prolongement de la voie ferrée jusqu'au platier, lieu de carénage et dépôt d'engrais marins.

On prévoit encore de nouveaux désarmements, par suite de la mauvaise campagne; cet état de choses ne manquera pas d'avoir une répercussion profonde « sur le bien-être de la contrée ». La diminution des marins a déjà provoqué une baisse dans la consommation des alcools! Il est vrai que les islandais ne sont pas les seuls incriminés! De nombreux ouvriers, qui avaient gagné Paimpol pour travailler au nouveau bassin, sont repartis, découragés d'attendre la mise en chantier. Aussi fallut-il établir une surtaxe de 9 francs par hectolitre d'alcool.

La ville compte à cette époque une population agglomérée de 1.766 habitants.

En décembre 1896, la fortune se montre plus favorable. Par décret du 31 décembre, la commune obtient enfin l'annexion du Goas-Plat<sup>3</sup>.

3. Kéridy réclamera, en 1897, la somme de 2.000 francs offerte par Paimpol en 1892 dans le cas d'une entente amiable. Paimpol, n'ayant pas bénéficié de l'avantage immédiat de l'annexion par suite de la longue procédure, refuse le versement de cette somme et déclare s'en tenir aux termes du décret. Cependant « à titre gracieux... pour répondre aux sentiments de bonne camaraderie », Paimpol accepte la charge d'assurer l'entretien complet du chemin qui sépare les deux communes dans l'état où il se trouve et tant qu'il n'aura pas subi de modifications. Finalement, dans sa séance du 21 août 1897, la municipalité déclare n'être tenue à aucune indemnité, mais décide pourtant « à titre gracieux » de verser la somme de 2.000 francs sous réserve de l'acceptation par Kéridy de 8 clauses dont la première ne manque pas de sauver l'Kéridy doit reconnaître que « Paimpol n'a eu recours qu'à des moyens absolument corrects »! La septième disposition met à la charge de Kéridy l'entretien du chemin

Depuis le 11 janvier 1896, le ministre des Travaux publics a approuvé l'avant-projet de construction d'un second bassin à Paimpol. C'est seulement au début de 1898 que fut promulgué le décret déclarant d'utilité publique ces travaux d'agrandissement du port.

La dépense est évaluée à 1 million de francs dont 333.000 francs à la charge de la Chambre de Commerce. Un décret du 8 juin autorise cette dernière à contracter un emprunt de 360.343 francs destiné à rembourser le solde de l'emprunt de 60.000 francs effectué par la ville en vertu du décret du 15 juin 1885 et de concourir pour un subside de 333.000 francs aux dépenses du nouveau bassin.

Le décret permet l'établissement par la Chambre de Commerce d'un droit de péage sur les navires et sur les marchandises embarquées ou débarquées dans le port.

Il est trop évident qu'un nouveau bassin serait d'une grande utilité, bien qu'en fait il n'allongera guère les quais qui mesurent déjà 1.500 mètres en 1898. L'unique bassin est insuffisant, car le cabotage se développe grâce à une législation protectrice et les goélettes islandaises, même si elles sont affectées au transport, ou désarmées, restent attachées au port de Paimpol. Ce nouveau moyen mis à la disposition des armateurs encouragera peut-être la reprise de la grande pêche. Mais on ne retrouvera pas sur ce sujet, dans l'armement, ni l'unanimité féconde ni l'optimisme enthousiaste de 1878-1885.

Les Paimpolais se désolent d'abord de l'application du décret du 9 juin 1898, qui frappe d'une taxe de péage tout le trafic du port, tant les bâtiments que les denrées. Appliquée dès le 13 juin, cette imposition mit aussitôt Paimpol en état d'infériorité en face des ports voisins, ses concurrents. Ce tarif risque de détourner du port les bateaux de commerce, par son taux excessif. Du 13 juin, par exemple, au 31 décembre, les droits de péage totalisent 14.162 fr. 55 pour cette demi-année de 1898; dès 1899, la recette pour toute l'année tombe à 14.019 francs; elle atteindra 23.947 francs en 1904 qui accuse le chiffre le plus élevé de 1898 à 1926<sup>4</sup>.

séparatif. La huitième enfin stipule que « la municipalité de Kéryty se joindra à celle de Paimpol pour faire cesser la difficulté existant pour les annexés au sujet de la question religieuse sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités exigées en pareil cas par le service du culte, une entente amiable entre le clergé des deux communes, d'accord avec le Conseil de Fabrique, devant suffire pour obtenir l'adhésion de l'évêché au rattachement en ce qui concerne le religieux ». En fait, la portion de Kéryty fut rattachée au religieux en décembre 1897, soit un an après l'annexion au civil.

4. Peut-être intervint-il une réduction du barème de la taxe dans les années 1899-1900 ? Nous n'en avons trouvé aucune trace en tout cas. Au contraire, le

Devinant sans difficulté que le trafic maritime allait se ralentir, les armateurs déclarent que la taxe de péage « constituée pour l'industrie et le commerce du pays une charge écrasante ». Et, de fait, en 1901, par suite de ces dispositions, le cabotage paimpolais subira une crise grave.

Une pétition, adressée par les armateurs le 15 septembre 1898<sup>5</sup> au président de la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc, illustre cette thèse d'exemples pratiques et fort détaillés :

Un navire de 80 tonneaux de jauge, venant de l'étranger, entrant chargé à Paimpol puis en repartant chargé, doit acquitter au total la somme de 346 fr. 40 pour frais de port<sup>6</sup>.

Un autre navire, *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle*, 12 tonneaux, revenant de Jersey, avec 17 passagers, réalise un fret de 51 francs (3 francs par personne). Mais après avoir payé à Jersey la somme de 12 fr. 50, il doit encore acquitter à Paimpol des impositions de 21 fr. 50. Il ne lui reste donc, de 51 francs, que 17 francs pour couvrir ses dépenses. Dans certains cas, notamment dans les transports de briques et de granits, les droits représentent 5 % de la valeur de la marchandise. Lors d'une livraison de fûts à Cherbourg, on a même vu les taxes du port de Paimpol dépasser le montant du fret ! Pour éviter ces dépenses, nombre d'armateurs envisagent de faire le retour de leurs bâtiments dans d'autres ports.

Une seconde pétition du 23 septembre 1898, adressée aux ministres du Commerce, de la Marine, des Finances et des Travaux publics, rappelle que les besoins de 1898 ne sont plus ceux de 1894 ! Est-ce l'abdication de Paimpol ?

Les armateurs se rendent compte que depuis cette année où fut exprimée, la première fois, la demande du bassin neuf, les circonstances ont changé. A l'époque où fut conçu ce projet, l'industrie d'Islande touchait à son apogée et le nombre des navires croissait

24 décembre 1902, une décision administrative frappe également les matériaux employés à l'achèvement du port ! A partir de 1927, ce chapitre de recettes oscille entre 25 et 40.000 francs (55.994 fr. en 1928).

5. Arch. de la Maison Perrot.

6. Cette somme se décompose comme suit :

Entrée sur 170 tonneaux de charbon à 0 fr. 50 .....	85 francs.
Droit de quai : 80 tonneaux de charbon à 0 fr. 50 .....	40 francs.
Droits auxiliaires : 80 tonneaux de charbon à 0 fr. 15 .....	12 francs.
Droits de bassin : 80 tonneaux de charbon à 0 fr. 40 .....	32 francs.
Pilotage .....	13 fr. 10
Remorquage .....	26 fr. 10
Sortie sur 140 tonneaux à 0 fr. 50 .....	70 francs.
Statistique .....	14 francs.
Pilotage .....	13 fr. 10
Remorquage .....	26 fr. 10

sans cesse. « Une voie ferrée en outre était en construction sur laquelle on fondait de grandes espérances pour le développement du commerce maritime. » Les Paimpolais prévoiaient l'insuffisance manifeste du bassin et même du port si les armements continuaient à progresser après les chiffres de 1894 et 1895.

Comme on l'a vu, ces prévisions furent démenties. Bien au contraire, « depuis cette époque les résultats de la pêche ont suivi une marche décroissante ininterrompue. Depuis quatre ans, l'armement a subi de grandes pertes et rien, hélas ! n'indique un changement favorable ».

Devant ce déclin, les Paimpolais, regardant leur flotte réduite de moitié, se demandent s'ils n'ont pas « vu trop grand ». Aussi les pétitionnaires, qui ne sont autres que des négociants et des armateurs, sollicitent-ils le retrait du décret et l'annulation des travaux du bassin « complètement inutile » à leur sens. Ils s'excusent d'intervenir auprès du gouvernement à une date tardive et ils avouent qu'ils n'ont pu « présenter leurs protestations lors de l'enquête « de commodo et incommodo » à Saint-Brieuc à laquelle il ne fut pas donné une publicité suffisante et dont ils n'ont pas eu connaissance ». L'adjudication des travaux n'ayant pas encore eu lieu, à la date du 23 septembre 1898, « ils supplient le ministre de faire procéder sur place à une nouvelle enquête qui éclairera sa religion sur les véritables intérêts du pays ».

Les signataires, informés qu'une pétition contraire avait été adressée aux pouvoirs publics, renouvelèrent leur demande le 21 octobre 1898, l'adjudication des travaux étant fixée au 28.

Quoi qu'il advint des démarches des armateurs partagés sur cette question capitale d'un nouveau bassin, celui-ci commencé en 1898 sera terminé en 1902. Les Paimpolais virent démolir la vieille jetée de Kerno et supprimer le platier de carénage. La superficie, récupérée à l'est du vieux bassin, fut délimitée par un quai qui rejoignant l'écluse, se prolonge par le déversoir-passerelle jusqu'au quai Loti à la hauteur de la digue du champ de foire. En somme la construction du second bassin aura consisté à barrer le port d'échouage et à édifier le petit quai est<sup>7</sup>. Ce plan d'eau a une longueur de 260 mètres, une double largeur de 72 mètres et 110 mètres. Le tirant d'eau y est de 5 à 6 mètres. L'écluse, qui fait communiquer le bassin avec la

<sup>7</sup> On est loin du plan de 1894 qui envisageait de projeter le bassin jusqu'à Roch et Vau.

mer, a une longueur de 60 mètres sur une largeur de 12 mètres. Elle permet l'entrée de navires de 58 mètres par sasement et de 80 mètres toutes portes ouvertes.

Celles-ci restent ouvertes pendant :

1	heure à marée de moins de 10 mètres.
2	— plus de 10 mètres.
3	— plus de 11 mètres.

M. Perrot avait envisagé un autre plan qui eût fermé le nouveau bassin par un barrage allant du quai Loti à l'extrémité de l'épi central (quai Armez aujourd'hui). Il prévoyait une communication intérieure entre les deux bassins au travers de cet épi.

En même temps que le bassin, on construit la jetée brise-lames qui, mieux orientée que la digue de Kerno, défend le chenal d'accès contre l'envasement. A marée haute, elle servira de quai sur une longueur de 150-200 mètres environ. Le long de la muraille de la nouvelle écluse on posa les tins d'un gril de carénage.

Le port, définitivement constitué en 1902, dispose de quais suffisants, d'un double bassin qui abritera les goélettes. Les terre-pleins créés à l'est peuvent recevoir des docks, des magasins et des entrepôts. Mais ce furent les constructions navales qui revendiquèrent cet emplacement si favorable à l'installation de leurs cales de lancement. Il est vrai qu'en 1899, M. Bonne a établi à Poulafret, en Kéritry, des chantiers qui vont jusqu'à la guerre étendre le potentiel industriel de Paimpol.

La ville exécute ainsi ses derniers grands travaux, tandis que l'initiative privée équipe également le port. En 1898, la douane enregistre la création d'une usine d'huiles de foies de morue, tandis que quelques années auparavant M. Dupont construit, rue de Labenne, la sécherie qui s'y voit encore. Elle sera revendue 28.000 francs à l'armateur Dufilhol, mais ne fonctionna jamais.

Pendant cette période de 1895-1900, pendant que décline l'entreprise islandaise, toutes les activités maritimes de Paimpol accusent un recul : le chiffre global des armements, de 660 en 1895, descend à :

659 en 1896	592 en 1898
644 — 1897	560 — 1899

La petite pêche, de 429 en 1895, monte à 433 en 1896, mais retombe à 404 en 1900. Par suite de la construction du bassin, le

bornage connaîtra une heureuse recrudescence, tandis que les armements caboteurs, après 1896, retrouveront leur effectif normal de navires : 40-50.

Malgré cette situation peu brillante, Paimpol, après un demi-siècle du temps d'Islande, a pris figure de ville riche, très riche même. Les fortunes moyennes ont accru leurs disponibilités et la Caisse d'épargne totalise, en 1897, 2.030.782 francs pour 3.494 déposants.

Après ce lustre de 1895-1900, qui ne fut pas florissant, Paimpol se reprend à espérer... De 1900 à 1905-1906, le port retrouvera son intense animation au fur et à mesure que de nouveaux navires prendront leur place dans la flottille islandaise. Les armateurs, les Buhot-Launay, les Giequel, les Duffhol, les Jézéquel, les Gonidec, etc., regardent l'avenir avec la confiance de jadis.

Paimpol vient d'achever de modeler son visage, le port s'est équipé, les chantiers construisent maintenant des goélettes mieux conditionnées, plus rapides, l'usine de raffinage des huiles fonctionne, la sécherie est debout..., et le marché de la morue offre des prix rémunérateurs. Les Paimpolais vont vivre encore une période prospère. La pêche d'Islande remonte la pente<sup>9</sup> :

1899, 36 navires.	1903, 42 navires.
1900, 43 —	1904, 52 —
1901, 47 —	1905, 63 —
1902, 46 —	1906, 61 —

Les armements de Terre-Neuve comprennent en 1900 : *Perte*, 15 mars-15 novembre, Saint-Pierre et Miquelon, L. C.; *Henriette*, 1<sup>er</sup> avril-7 mars, Terre-Neuve (de Binic); *Cygne*, 1<sup>er</sup> avril 1900-7 février 1901, Saint-Pierre, L. C.; *Babette*, 19 juillet-11 décembre, Saint-Pierre, L. C.

Paimpol expédie encore pour Terre-Neuve : 3 navires en 1901, 6 navires en 1902, 7 navires en 1903, 5 navires en 1904, 1 navire en 1905. Ce trafic cesse jusqu'en 1908.

L'année 1900 vit dans l'histoire de la pêche d'Islande un événement qui aurait dû marquer une orientation nouvelle de l'industrie paimpolaise et constituer une évolution radicale de l'armement islandais.

9. Ce sont les chiffres de l'inscription maritime. Des tableaux récapitulatifs, établis par les armateurs, donnent pour ces années :  
1900 ..... 45 pêcheurs + 17 chasseurs.  
1902 ..... 43 — + 14 —  
1904 ..... 44 — + 18 —  
1905 ..... 53 — + 21 —  
Dans les 42 pêcheurs de 1902 est comprise *Madrasse* qui arme à Poutrieux. Des 21 chasseurs de 1905, 2 bateaux font la première pêche.

dais. Avec ses voiliers morutiers, Paimpol expédiait vers l'Islande un vapeur dont le nom était un symbole.

Le 14 mars s'armait en islandais, l'*Eclaireur*, de 80 tx 14, capitaine Le Maigat, immatriculé à Lorient et appartenant à la maison Duffhol<sup>10</sup>. Mais son expédition ne fut pas heureuse. L'échec ne tint pas cependant à des raisons d'ordre professionnel : mauvaise pêche ou exploitation trop coûteuse. L'insuccès fut provoqué par d'autres causes. La *Circulaire du Comité central des Armateurs de France*, n° 109, du 26 décembre 1903, traitant de « la substitution des chalutiers à vapeur aux voiliers pour la pêche à Terre-Neuve et à l'Islande », mentionne comme première expérience des armateurs français<sup>11</sup> « la tentative isolée qui a été faite en 1900 par un armateur français de Lorient ».

La campagne de ce vapeur offrait une combinaison très curieuse de la pêche et de la livraison du poisson. M. Duffhol avait envoyé son chalutier en Islande, où il devait le faire servir uniquement à la capture de la morue. Celle-ci serait transbordée sur des chasseurs à voiles qui l'auraient préparée à leur bord, puis apportée sur les lieux de vente. Le chalutier ne se serait donc arrêté de prendre du poisson que pour transborder le produit de sa pêche sur les chasseurs, qui auraient fait la navette entre les lieux de pêche et les ports de vente; ils auraient de plus alimenté le chalutier en charbon, huile, provisions de toutes sortes<sup>12</sup>. Mais les navires ne pouvaient effectuer ce transbordement qu'à condition de se mettre à l'abri dans les baies d'Islande, c'est-à-dire en dedans de la limite des eaux territoriales, dont l'accès est interdit aux chalutiers à vapeur. Convaincus, en effet, que la pêche au chalut doit entraîner le dépeuplement des fonds, les Islandais nourrissent une grande animosité contre ces bâtiments.

Aussi la législation danoise interdit-elle aux nationaux eux-mêmes de pêcher au chalut dans les eaux territoriales; de fait, on ne rencontre aucun chalutier à vapeur danois se livrant à la pêche en Islande.

Le législateur ne pouvait cependant interdire la pêche au chalut en dehors de la limite des eaux territoriales, c'est-à-dire dans la zone

10. Les Duffhol de Lorient y armaient des chalutiers de pêche hauturière. Ils possédaient des voiliers islandais à Paimpol et leur flottille arribait en période de prospérité à un tonnage.

11. Les chalutiers étrangers fréquentent déjà les lieux de pêche d'Islande.  
12. Dès 1903, des chalutiers allemands, grâce à la loi islandaise de 1902, inciteront M. Duffhol et pourront se ravitailler dans l'île. Cf. *Circ. Comité central des armateurs de France*, n° 109, 26 déc. 1903.

libre. L'Althing a tourné la difficulté en votant une loi dont l'objet principal est bien de prohiber la pêche au chalut dans les eaux territoriales, mais qui d'une façon détournée apporte une entrave à l'exercice de cette pêche dans les parages libres : la loi en question (du 6 avril 1898, portant défense de la pêche au chalut dans les eaux territoriales) paraît en effet vouloir réserver aux seuls pêcheurs indigènes la faculté de communiquer en tout temps avec la terre pour se ravitailler ou débarquer leur pêche. C'est cette loi qui fut appliquée à l'armateur français, dont le chalutier a été saisi dès son entrée dans les eaux territoriales. L'*Eclairneur* s'est vu infliger une amende que l'article 3 de cette loi prévoit « de 200 à 2.000 kroner (280 à 2.800 francs) pour tout navire surpris dans les eaux territoriales avec un chalut à bord sans toutefois être en train de pêcher ».

Le navire de Dufilhol dut rentrer à Paimpol, le 14 août, pour se faire désarmer le 24. Il sera affecté au cabotage le 29 août, avant d'être à nouveau désarmé à Nantes, le 21 octobre.

A cette époque, les armateurs français cherchent à suivre les étrangers qui pêchent au chalut; Boulogne est particulièrement attentif à cette évolution technique de la grande pêche. Paimpol, port de voiliers, malgré cette tentative qui échoua par le seul mauvais vouloir du gouvernement islandais, ne reprit pas l'expérience. Il manqua, semble-t-il, à Paimpol en ces années décisives un Morand qui eût audacieusement adapté l'armement, au lieu de laisser la confiance des armateurs reposer sur la belle flottille de goélettes réalisant, pour une industrie moyenne, les meilleures conditions d'exploitation.

Dès 1901, Paimpol, abandonnant ces espoirs d'industrialisation, arme 47 goélettes islandaises qui emportent près de 6.000 tonnes de sel portugais.

La première pêche donne 30.000 morues par navire contre 20.000-22.000 en 1900. Fécamp, Rouen, sont devenus des débouchés pour la production paimpolaise.

Le quintal atteint 29 francs, 30 francs, contre 27 fr. 50 en 1900. Les navires étaient montés par plus d'un millier de marins. A cette campagne ils ont réclaté une hausse de salaires, 100 francs par homme, hausse qui leur fut accordée par les armateurs « vu l'abondance de la pêche et les prix pratiqués ». Sentant cependant que le recrutement devient difficile, les armateurs, afin d'éviter le retour de semblables revendications, ont décidé d'embarquer sur leurs bateaux deux hommes n'ayant jamais pêché, en vue d'élargir la base

du recrutement des islandais. Malgré les naufrages d'avril 1901, où trois bâtiments paimpolais furent perdus corps et biens, on prévoit pour 1902 une flottille de 45 ou 50 unités.

En fait, il ne partit que 46 navires de pêche. Les résultats de la première pêche sont très satisfaisants et l'on fonde les meilleures espérances sur les secondes. Il sera débarqué à Paimpol 159.700 kilogrammes au lieu de 136.269 en 1901. Malgré les résultats encourageants de la campagne de 1902, les Paimpolais envisagent une diminution des armements pour 1903, par suite des difficultés toujours croissantes de recruter de bons pêcheurs. Ceux-ci ont, en outre, des exigences toutes naturelles et bien justifiées au dire du receveur de la Douane. Aussi les armateurs ont-ils décidé d'affrêter en caboteurs ou longs-courriers un bon nombre de leurs bateaux de grande pêche. Cette orientation nouvelle des activités paimpolaises est le résultat surtout des avantages accordés par la loi du 7 avril 1902 sur les primes et compensations d'armement. C'est ainsi que quatre goélettes neuves construites pour la pêche d'Islande, *Brise*, *Marianne*, *Anne-Yvonne* et *Cyclamen*, entreprendront le long cours en 1903.

Tandis qu'apparaissent pour la première fois des chalutiers français en Islande, au nombre de quatre boulonnais, 42 bâtiments paimpolais mettent à la voile pour la campagne de 1903.

Deux goélettes se perdirent. D'après la douane, qui n'enregistre que 38 unités, la pêche pour le port de Paimpol représente une valeur de 1.749.000 francs dont il faut défalquer 210.000 francs en frais de courtage, commission, etc. Chaque bateau a donc produit 42.750 francs dont 14.250 à l'équipage. Il reste à l'armement 28.500 francs, soit un bénéfice net de 8.500, l'équipement d'une campagne étant de 20.000 francs.

La prospérité des armements s'affirmant chaque année, les armateurs, en 1904, achètent par leur syndicat un remorqueur *l'Edouard-Ernest* pour la somme de 26.123 francs répartie entre 47 navires (555 fr. 88 par bateau).

En cette année, Paimpol procède à l'inauguration du nouveau bassin qui coïncide, le 14 février, avec « la Fête laïque des islandais et du commerce » en remplacement du traditionnel « Pardon des islandais »<sup>13</sup>.

Après ces festivités, les islandais, emportant le souvenir du bal public, de la bataille de confettis et des fions-fions de la musique

13. Cf. le Pardon des Islandais, p. 241.

municipale..., montèrent vers le pays glacé où l'Islande dispense misères et peines...

Ils étaient 1.200 marins armant 48 goélettes, dit la douane, tandis que l'Inscription maritime enregistre 52 navires pêcheurs. Deux goélettes sont encore perdues. Les chasseurs rapportèrent 44 premières pêches qui se vendent à des prix très élevés pour l'époque. Au mois de juin, Bordeaux paye 35, 36, 38 francs le quintal et même 40 fr. 25, 40 fr. 75. La moyenne de production est excellente, 55.000 morues par navire. Comme le poisson se vend à des prix jamais atteints jusque là, les Paimpolais sont assurés d'une magnifique campagne. Le receveur des douanes établit le bilan de la pêche d'Islande en cette année : le rendement global pour 46 goélettes (2 perdues) a réalisé 2.875.000 francs, soit une augmentation de 1.126.000 francs sur 1903.

Les recettes de la douane accusent elles-mêmes un excédent de 28.992 francs. Ce succès va sans nul doute encourager les Paimpolais et l'on prévoit pour 1905 un accroissement considérable des armements islandais. Conformément à ces optimistes pronostics, 1905 rappelle par ses chiffres la grande année de 1895. En janvier-février s'arment 59 goélettes de pêche. Dans les mois suivants, d'autres navires prennent le départ : en avril, *Aristide-Marie-Anne*; en juin, *Henriette*, *Olga*, *Anne-Yvonne*, soit donc 63 goélettes qui pratiquent effectivement la pêche de la morue. Avant d'entreprendre cette seconde partie de la campagne, *Olga*, *Anne-Yvonne* et *Henriette* ont fait du long cours pour Islande, tandis que *Marie-Anne* allait vers Saint-Pierre. Au total 64 navires qui effectuent 67 expéditions.

Le tonnage de la flottille atteignait 7.522 tonneaux, écrit la douane<sup>14</sup>. D'une certaine façon, les armements de 1905 sont supérieurs à ceux de 1895, car à cette dernière campagne on avait affrété une vingtaine de chasseurs qui portèrent à 80 le nombre des islandais.

Mais une fois de plus, l'Islande va décevoir les Paimpolais ! Au moment de l'appareillage de la flottille, le marché d'ailleurs ne s'annonce pas sous un aspect rassurant.

Au mois de février, les consignataires de Bordeaux<sup>15</sup> ont prévenu que « les dispositions des acheteurs étaient moins bonnes », parce

14. On ne peut établir une comparaison avec les tonnages des précédentes années, l'application du décret du 22 juin 1904 ayant augmenté le tonnage net des bâtiments.

15. Correspondance d'armateur, 22-23 février 1905.

qu'ils prévoient une production plus abondante, les armements étant plus importants dans tous les ports français. Après avoir accepté 39 et 38 francs, ils achèteront « peut-être » à 37 francs le quintal.

En avril, le prix de la morue est fixé à 31 fr. 50. Les sêcheurs en ont ainsi décidé<sup>16</sup>.

Qu'importe la salaison parfaite ! qu'importe la belle morue ! qu'importe la dure existence des pêcheurs d'Islande ou de Terre-Neuve ! Les consignataires expliquent cette chute des prix en raison de « la pêche norvégienne qui est excessivement bonne cette année. Si des nouvelles favorables, écrivent-ils, nous parviennent de Terre-Neuve d'ici peu, nous ne sommes pas certains de renouveler une proposition aussi avantageuse. »

Le receveur des douanes à Paimpol enregistre au premier semestre des « prix élevés de 38, 40 francs, ce qui permettra aux armateurs de réaliser quelques bénéfices ». En fait, la morue de première pêche se vendit bien. Dans une comptabilité d'armateur, on peut relever 80 francs les 110 kilogrammes, soit 40 francs le quintal de 55 kilogrammes. Mais ce navire n'a pêché que 14.249 morues dans la première moitié de sa campagne.

Les premières pêches, en effet, sont particulièrement médiocres. En fin de campagne la moyenne de production atteint, par navire, 32.000 poissons au lieu de 50.000-55.000 les années précédentes. Les secondes pêches n'ont guère été plus abondantes que les premières, mais elles réaliseront toutefois des taux appréciables.

Au mois d'avril, un Paimpolais avait traité ses deuxièmes pêches à 32 fr. 75 le quintal, soit un « prix extrêmement élevé », lui affirme son consignataire bordelais ; il faudrait, dit-il, une seconde pêche absolument déficitaire pour que ce prix soit dépassé. En réalité, des cargaisons de septembre furent vendues par les armateurs, 32, 34 et même 35 francs. Les succédanés de la pêche atteignent 40 francs par barrique d'huile, 50, 60 francs par 100 kilogrammes de rogues. Là encore les Bordelais menacent les Paimpolais de la production norvégienne qui a déjà totalisé 30.000 barils de rogues contre 15.000 en 1904 et parviendra peut-être à 40.000 si le rendement de la pêche se maintient.

On voit ainsi sans cesse agiter la menace du producteur étranger devant les yeux des armateurs paimpolais qui ne possédaient pas toujours l'information nécessaire sur le marché mondial de la morue.

16. Correspondance d'armateur, 10 avril 1905.

A l'issue de la campagne, la situation est beaucoup moins sombre qu'on ne s'y attendait. Les prix élevés des premières pêches ont fort heureusement comblé le déficit de la pêche et « permis d'éviter un désastre complet », comme le note le receveur de la douane.

La pêche d'Islande n'a donc pas en définitive accordé tous les avantages escomptés, quand les 63 goélettes déployèrent leurs voiles. La mer, en plus, a été méchante et a gardé 6 navires dont 5 perdus corps et biens. Aux assemblées de la Mutuelle d'assurances, les 11 et 18 décembre, les armateurs qualifient la campagne d' « absolument désastreuse » ; ils avaient évalué les produits de pêche pour leur assurance à des taux très élevés qui n'ont pas correspondu à la cotation du marché. Mais leur inquiétude provient surtout du grand nombre de naufrages et abordages. Le fonds de réserve est de 93.786 francs, mais, aux termes de la loi de 1868, la Société ne peut en appeler que la moitié. Les dépenses s'élèvent à près de 500.000 francs et le déficit à plus de 200.000 francs.

Aux chantiers, c'est la même consternation. Dès les nouvelles de mai-juin, apportant les médiocres résultats de la première pêche, les ateliers qui travaillaient à plein rendement depuis 1902 et surtout 1903, sans pour cela pouvoir satisfaire les commandes, ferment leurs portes dès le premier semestre et licencient des contingent entiers d'ouvriers.

Malgré tous ces insuccès, les Paimpolais, favorablement impressionnés par les prix pratiqués sur le marché de la morue, ne désespèrent pas encore : « Une nouvelle reprise des affaires semble se dessiner pour la campagne de 1906 », écrit la douane. Après tout, estiment les armateurs, la chance les favorisera peut-être demain ! la chance qui conduira les goélettes vers des lieux de pêche plus abondants en mornes capricieuses.

En janvier 1906, on arme 43 goélettes, en février 9, en mars 1, en avril 3 et en mai 1, soit 57 navires de pêche. Au mois d'avril, *Aubépine*, *Aurore*, *Perle*, *Hélène* vont aussi vers Islande en qualité de longs-courriers. Au total, 61 unités de la flottille ont levé l'ancre. La douane enregistre 59 bateaux avec 1.455 matelots. Comme l'année précédente, les consignataires rappellent le spectre de la concurrence étrangère. La pêche de Norvège, écrit l'un d'eux le 9 mars, continue à donner des résultats très satisfaisants et les dernières nouvelles reçues à Bordeaux signalaient, le 28 février, une production de



Cliché Tarty.

FIG. 16. — GOÉLLETES DANS LE SECOND BASSIN



Cliché Douane.

FIG. 17. — LA DERNIÈRE RANGÉE DE GOÉLLETES AU FOND DU PREMIER BASSIN  
Entremêlement de mâtures.

10 millions de morues pêchées (Bacalhaos et stockfish) contre 1 million 500.000 à la même époque de 1905.

En conséquence, le marché risque de voir baisser les prix et un consignataire qui offrait, en décembre 1905, pour les futures pêches de 1906, 39, 41, 40 francs aux premiers arrivages, 35 francs aux seconds, vend en mai 1906, la cargaison du chasseur *Marie-Anne*, 40 fr. 75. Il laisse prévoir une baisse jusqu'à 40 francs et au-dessous<sup>17</sup>. La première partie de la campagne ne produit qu'une « très mauvaise pêche »<sup>18</sup>. Les prix ne se maintiennent pas; Fécamp<sup>19</sup> traite à 34 et même 30 francs des chasseurs islandais. La baisse va encore s'accroître et le chiffre de 30 francs sera difficilement atteint pour les arrivages de septembre.

Par suite des nouvelles de Saint-Pierre, qui annoncent un rendement supérieur à celui de 1905, les cours tombent en juin à 26 francs. Or, il rentre à Bordeaux dans la première semaine de ce mois 13 goélettes avec une moyenne de 320 quintaux et 5 autres navires avec 770 quintaux.

Le prix de 37 francs demandé par les Paimpolais empêche toute transaction<sup>20</sup>. En juillet, le quintal a remonté jusqu'à 32, 34 fr. 75 et 35 francs. Sur rade à Bordeaux, trois transports attendent pour débarquer leurs cargaisons, respectivement de 129.000 morues, 97.000 et 40.000, tandis qu'on signale le départ des lieux de pêche de cinq autres bâtiments avec 129.000 morues, 118.000, 98.000, 93.000 et 82.000<sup>21</sup>.

Malgré ces fluctuations, la campagne se solde par de bons résultats. Si les premières pêches ont été médiocres, 17.000 morues en moyenne, les prix obtenus en définitive furent rémunérateurs : 40 fr. 50, puis 36 et 35 francs. La douane établit des prix moyens de 40 fr. 50. Par bonheur, le taux du quintal se maintient lors de la vente des secondes pêches et l'on relève même dans une comptabilité d'armateur, par exemple, des prix supérieurs à ceux des premiers arrivages : 37, 36 francs, contre 30 fr. 50.

En ces années de 1905 et 1906, les Paimpolais ont rencontré en Islande des chalutiers français plus nombreux... Est-ce un signe des temps ?

17. Corr. d'armateur, 16 déc. 1905, 3 mars et 22 mai 1906.  
18. Corr. d'armateur, 3 mai 1906.  
19. Corr. d'armateur, 23 juin 1906.  
20. Corr. d'armateur, 13 juin 1906.  
21. Corr. d'armateur, 3 juillet 1906.

En cette période de 1900 à 1905, la cité connaît un regain d'activité et sa situation devient de jour en jour plus prospère. « Paimpol et sa circonscription, note la douane en 1901, suivent dans l'ordre économique une marche progressive ». Dans tous les domaines : importations, exportations, constructions navales, navigation, les résultats de 1901 sont supérieurs à ceux de 1900 et des années précédentes. Il vient même un bateau anglais tous les mardis acheter sur le marché des grains, du beurre, de la volaille, etc.

L'exportation des pommes de terre, de son côté, donne lieu à de très nombreuses transactions. 28 navires, en 1904, assurent, dans le premier semestre, ce trafic avec les Iles Britanniques et, dès le mois de mai 1905, Paimpol envisage de créer un marché de pommes de terre de primeur. Sans aucun doute, l'agriculture du canton dénote une amélioration qui se développera jusqu'à la guerre et après la guerre.

Le chiffre global des armements qui, après le maximum de 660 en 1895, était tombé à 573 en 1900, remonte à :

581 en 1901,	625 en 1904,
578 — 1902,	562 — 1905.
626 — 1903,	

A la petite pêche, les armements passent de 404 en 1900 à 477 en 1905, tandis qu'au bornage les effectifs demeurent stationnaires : 40-50 unités.

En 1901, le cabotage traverse une crise qui, pense-t-on, ne saurait durer et sera conjurée par la disparition des taxes qui grèvent cette industrie des transports maritimes depuis 1898. Le port accuse la réduction d'un tiers de son trafic normal de cabotage; les frets, en outre, sont très bas. Les navires entrés comprennent 89 chargés, qui transportaient surtout du granit et des sables pour la construction du nouveau bassin. Dès l'année suivante, grâce à la loi du 7 avril, les Paimpolais compenseront le déficit de leur entreprise de commerce maritime.

Autour de la pêche d'Islande, les industries d'armement connaissent, de 1899 à 1906, une activité extraordinaire. Les chantiers de Poulafret et ceux de Paimpol produisent en grand nombre des navires de toutes catégories.

La construction du bassin et de la nouvelle jetée gênera pourtant les ateliers à tel point que les constructeurs menacent de quitter la

commune, alors que la voie ferrée dessert directement leurs chantiers à Kerno. Dès 1900, on leur a concédé un emplacement suffisant à l'est des bassins, mais ils ne sont pas satisfaits et en 1901 ils parlent de fermer si la ville ne leur accorde pas, pour le 1<sup>er</sup> octobre, un emplacement sur le terre-plein de la jetée de Kerno. Emue de cette catastrophe prochaine, la municipalité demande au préfet d'inviter les Ponts et Chaussées à mettre cet endroit à la disposition des constructeurs pour le 15 octobre au plus tard.

La ville veut, en effet, sauvegarder cette seule industrie locale qui touche de si près à l'intérêt général. A la fin du mois d'août, les chantiers congédieront tous leurs ouvriers au grand détriment du commerce paimpolais et ce « au profit des chantiers établis dans les communes voisines ».

Mais ils obtinrent satisfaction, car à aucun prix la ville n'eût accepté de laisser s'éteindre une industrie qui, après la pêche d'Islande, était sa principale entreprise. Pendant que se déroulent ces tractations, les charpentiers et les calfats, tant de Kerno que de Poulafret, construisent des navires. Les chantiers sont en pleine activité et si l'un d'eux a dû fermer ses portes par suite des travaux du bassin, un autre s'est installé plus loin et ce dommage « des uns a été profit pour les autres ». Poulafret ne peut construire aussi rapidement que lui parviennent les commandes. En fin d'année, M. Bonne a lancé 9 bateaux neufs de plus qu'en 1900. Ne réussissant pas à se procurer des navires, les armateurs achètent des unités à d'autres ports; c'est ainsi qu'on voit arriver à Paimpol un yacht anglais, le *Rowena*, qui sera transformé en goélette latine.

En 1902, les commandes affluent; « pour peu que cela continue, craint le receveur des douanes, les ouvriers seront bientôt insuffisants » et il ajoute que « la situation commerciale et industrielle du pays paraît très prospère ».

Deux chantiers, arrêtés par suite de mauvaises affaires, sont immédiatement remplacés par deux autres, établis sur des bases plus solides au point de vue financier en même temps que la direction, la surveillance et l'exécution des travaux deviennent plus sérieuses. En décembre, les constructeurs ont déjà plus de commandes qu'ils ne pourront satisfaire en 1903. Aussi doit-on monter prochainement à Paimpol une nouvelle scierie à vapeur qui réduira le prix de la main-d'œuvre et accélérera le travail et la livraison.

En 1903, quatre constructeurs ont déjà demandé des concessions sur le terre-plein de Kerno. Mais ne voulant pas dépasser en location le prix de 0 fr. 15 au mètre carré, ils mettent la ville dans l'impossibilité d'acheter ce terrain.

Cette année 1903 marque la plus grande production de chantiers paimpolais : 51 navires mis à l'eau contre 34 en 1902. Il reste encore 10 unités en chantier. Aussi la prime de construction atteignit-elle à Paimpol 111.285 francs en 1903. La construction semble encore devoir se développer grâce à sa qualité et, malgré un « travail incessant pourtant, les ouvriers ne peuvent suffire à la besogne ». Comme de 1890 à 1895, Paimpol prépare sa flottille de 1905. Il est vrai que de très nombreuses brèches se sont ouvertes et s'ouvriront encore dans les rangs des goélettes. La mer d'Islande a gardé :

3 navires en 1901,	2 navires en 1904,
2 — 1903,	6 — 1905.

La ville bénéficie à son tour de la situation brillante de ses entreprises. Sa population atteint à cette époque :

2.211 habitants en 1886,	2.668 habitants en 1901,
2.406 — 1896,	2.805 — 1906.

En ces vingt ans, les Paimpolais ont construit plus de 100 maisons neuves<sup>22</sup> :

332 maisons en 1886,	413 maisons en 1901,
384 — 1896,	460 — 1906.

Les ménages accusent un accroissement encore plus net :

562 ménages en 1886,	737 ménages en 1901,
659 — 1896,	757 — 1906.

Paimpol, qui n'a que 103 hectares de superficie, vient à nouveau de créer de la terre par le comblement des terre-pleins du bassin et de la jetée dont la mairie se préoccupe d'obtenir la cession en faveur des constructions navales qui pourraient y étendre leurs installations.

Bien qu'elle soit entraînée par le rythme de sa vie intense, la cité songe à s'embellir et à s'aménager. Elle reprend le projet de la construction d'une nouvelle église ; en 1899, M. Fromal, curé-doyen, avait fait part à la population de son dessein. Des personnes généreuses s'étaient engagées à l'époque pour des sommes de 30.000, 10.000, 5.000 francs, etc... En 1901, on évalue à « quelque 200.000 francs » la réalisation du projet.

22. Le Goss-Plat, annexé en 1896, comptait en 1889 (Délib. C. M., 17 juillet), 44 maisons.  
La ville n'obtient qu'une superficie de 10 hectares au lieu des 30 hectares qu'elle enviait (cf. p. 157).

Après le cimetière, inauguré en 1899, la municipalité agrandit l'hospice en 1903, emprunte en 1904 60.000 francs pour le groupe scolaire, 40.000 francs pour le nouveau cimetière, 100.000 francs pour les adductions d'eau, etc...

En 1903, le receveur de la douane avait écrit que Paimpol « ne laissait rien à désirer sous aucun rapport ». En 1905, après avoir pendant cinq années reconstitué leur flottille, les Paimpolais regardaient partir les goélettes pourvoyeuses de richesse. La pêche d'Islande avait reconquis son ancienne splendeur. Mais les armements de 1905 et 1906 ne se maintiendront pas. A la campagne de 1907, l'armement enregistre une chute brutale. Au lieu de 61 navires de 1906, la flottille ne comprend que 53 unités dont 51 goélettes de pêche et 2 chasseurs. En septembre les cargaisons réalisèrent 34 et 36 francs les 55 kilogrammes, prix qui, tout en rapportant de « sérieux bénéfices » aux armateurs, sont bien inférieurs aux taux pratiqués quelques années auparavant. Chaque année désormais verra diminuer le chiffre des goélettes au départ de février.

En 1908, 44 goélettes de pêche avec 1.138 hommes + 16 chasseurs, ajoute la douane<sup>23</sup>, ont fait route sur Islande, et un bâtiment sur Terre-Neuve.

Les droits sur les sels ont rapporté à l'administration de la douane 18.632 francs contre 17.128 en 1907. L'importation des sels, pourtant en décroissance par suite de la réduction des armements, est néanmoins de 4.974 tonnes 366 en 1908.

Les premières pêches se vendent 34 et 37 francs, « prix très élevés », et les secondes 29, 31 francs, prix « suffisamment rémunérateurs ». La moyenne de production par bateau se fixe à 45.500 morues, donc à un rendement fort ordinaire.

Les armements décroissent et accuseront, campagne après campagne, cette tendance, devant les difficultés du marché et surtout la concurrence des chalutiers qui augmentent leur production. Depuis 1903-1905, en effet, les vapeurs français, à la suite des étrangers, se sont définitivement engagés dans la grande pêche industrielle. Après une période, très courte d'ailleurs, de tâtonnements, ils ont amélioré

23. A partir de 1908, la Douane fait mention d'un nombre imposant de chasseurs (cf. Tableaux récapitulatifs, tome II, p. 134). 1908 = 16, 1909 = 14, 1910 = 25, 1911 = 17, 1912 = 13, 1913 = 10. Il est étrange qu'on ne retrouve pas trace de ces armements à l'inscription maritime même sous la rubrique long cours. Probablement ces navires ne font plus comme précédemment 3 ou 4 mois de pêche avant de rapporter en France leur capture et celles des goélettes de pêche. Ce ne sont dès lors que de simples bateaux marchands accomplissant leur rotation en quelques semaines ? Ou bien seraient-ils immatriculés dans d'autres ports ? Cette hypothèse peut être plausible pour quelques-uns, mais non pour tous.

leur technique et se sont adaptés à la pêche de la morue salée. Bien que leur rendement ne soit pas encore colossal, comme 25 ans plus tard, ils jouissent d'une très nette supériorité sur le voilier qui n'a pas modifié ses procédés de travail, ni amélioré sa production. Une simple phrase du *Bulletin du Commerce de la douane* de Paimpol évoque, en 1908, le malaise qui règne dans l'entreprise de la pêche d'Islande et la menace qui se précise contre les voiliers. « Le stock de morues de Terre-Neuve provenant de l'abondante pêche de 1908 menace de jeter une certaine perturbation dans les marchés à traiter. Cette perspective, plus encore que la concurrence des chalutiers à vapeur, semble avoir provoqué le désarmement partiel de cette année. » Cette réflexion du receveur de l'époque révèle que la concurrence du chalutier se fait aussitôt sentir. Et nous ne sommes encore qu'aux premières années de la pêche au chalut ! Sans doute, cette méthode de pêche n'est pas responsable, à elle seule, de la situation de l'armement voilier, mais elle a déjà sa part des responsabilités dans la réduction des goélettes paimpolaises. Que sera-ce plus tard ?

En 1909, une dizaine de navires renoncent à l'Islande. On compte 1 bâtiment pour Terre-Neuve; 34 bâtiments pour Islande + 1 armement au long cours à destination de l'Islande.

La douane enregistre 34 goélettes, 4.299 tonneaux, avec 868 hommes, puis 14 chasseurs avec 77 hommes.

La pêche est abondante : 58.500 morues en moyenne par navire. Mais les prix ont encore baissé : 34, 32 francs premiers arrivages; 27, 25 francs deuxièmes arrivages.

L'année suivante, la flottille maintient ses effectifs : 35 goélettes islandaises + 1 terre-neuva.

Il est vrai que d'après la douane il y eut : 31 goélettes de pêche, 3.914 tonneaux, 801 pêcheurs, et 25 chasseurs, 2.196 tonneaux, 149 hommes. Ce chiffre élevé des chasseurs s'expliquerait par le fait que les armateurs, escomptant une bonne pêche, désirent livrer leurs cargaisons aux acheteurs le plus tôt possible afin de bénéficier des prix supérieurs de juin. La morue se vend 32 francs en premières livraisons et 25 francs en septembre, tandis que le rendement par navire est très moyen : 45.000 morues.

Lassés, semble-t-il, par des déceptions successives : pêche médiocre ou prix trop bas, les Paimpolais se tournent, en 1911, vers Terre-Neuve. On a vu que depuis 1863 ils ont armé quelques bâtiments pour Saint-Pierre ou Terre-Neuve. En général, il s'agissait de

transports de morue. De 1908 à 1910, ils ont encore armé 1 navire. Mais, en 1911, ils reprennent la pêche proprement dite à Terre-Neuve. Sept bateaux font route à l'ouest. « C'est la première tentative sérieuse faite de ce côté et qui est destinée à compenser les aléas de la pêche à Islande », constate le *Bulletin du Commerce de la douane*. Ces terre-neuvas sont des trois-mâts immatriculés à Saint-Malo, de très fort tonnage comme le *Cap-Pilar*, de 295 tx 44, ou dépassant même 300 tonneaux. Des goélettes paimpolaises comme *Jeanne-d'Arc*, *Marjolaine*, *Flora*, n'hésitent pas à changer leur nom d'islandais en celui de « terre-neuva ».

Ces 7 terre-neuviens totalisent 1.149 tonneaux, ils ont à bord 201 marins. Les 20 goélettes islandaises, 2.499 tonneaux, 517 hommes, seront suivies, d'après la douane, de 17 chasseurs de 1.575 tonneaux avec 102 matelots.

En Islande, la pêche fut exceptionnelle et les chasseurs durent embarquer des quantités inusitées de sel dont l'exportation pour ces 27 navires de pêche atteindra 4.659 t. 540. La moyenne des premières pêches était de 45.000 morues par goélette et de 31.000 en secondes pêches, soit un rendement de 76.000.

Les prix suffisamment rémunérateurs, surtout compte tenu d'une telle production, oscillent entre 35 et 34 francs (premières pêches) et 31-30 francs (deuxièmes pêches).

A Terre-Neuve, par contre, les résultats ont été médiocres. Ce succès en Islande relève les effectifs de la flottille islandaise en 1912 : Goélettes de pêche : 24, 3.061 tonneaux, 628 hommes; chasseurs : 12, 1.065 tonneaux, 84 hommes.

Quant à Terre-Neuve, un navire a déjà changé de camp et ce seront 6 bâtiments (1.039 tonneaux, 168 hommes) qui tenteront encore l'expérience de 1911. Il est vrai que 2 chasseurs de 177 tonneaux et 13 hommes leur seront envoyés en temps utile. Faut-il en dire plus, leurs résultats furent encore peu satisfaisants. En Islande, les captures sont très belles : 24.000 morues en premières pêches, 36.000 en secondes. Vendues à la hâte, par crainte d'une baisse, les premières cargaisons réaliseront en juin 27 francs le quintal, quand les livraisons de septembre atteindront 36 francs.

Paimpol prévoit pour 1913 une recrudescence de l'armement pour Terre-Neuve malgré les insuccès de 1911 et 1912. Les armateurs comptent expédier vers les bancs 9 goélettes et 3 trois-mâts. On note

donc de la part de l'armement une tendance de reprise, désirée par tous les Paimpolais d'ailleurs; « il est à souhaiter, en effet, que des résultats de plus en plus satisfaisants viennent couronner les efforts des armateurs et donner aux équipages de la contrée le gain rémunérateur destiné à assurer le pain de leur famille »<sup>24</sup>. Mais ces prévisions ne se réalisèrent pas; les armements conservèrent en 1913 leur allure régulière: 23 goélettes, 2.961 tonneaux, 598 hommes + 8 chasseurs montent vers l'Islande. Les terre-neuvas sont au nombre de 9 avec 168 pêcheurs + 2 chasseurs.

En Islande, les goélettes réalisent une campagne « moyenne », dit la douane: la production des navires est de 52.000 morues à 36 francs le quintal en premières pêches, et 36 fr. 50 en secondes. De Terre-Neuve, un trois-mâts rapporte 3.000 quintaux et une goélette 1.700 quintaux. Ce rendement déficitaire pour les grands bâtiments terre-neuviens ne leur permet que difficilement de couvrir leurs frais d'exploitation.

Devant les incertitudes auxquelles se trouve exposée la pêche d'Islande, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande conseille aux Paimpolais de substituer momentanément à la pêche de la morue celle de la langouste en Mauritanie. La goélette aurait pu s'adapter à cette nouvelle fonction, bien qu'elle fût d'un trop fort tonnage. Les bateaux de Loguivy et Pors-Even pratiquaient cette pêche sur les côtes bretonnes, mais ne pouvaient descendre jusqu'en Mauritanie par suite de leur faible tonnage. Cette exploitation imprévue eût imposé aux islandais routiniers de subites transformations de leur métier et des difficultés considérables: adaptation des navires, formation des équipages et des capitaines, recherche de débouchés, mise au point d'une méthode de conservation, surtout à bord de gros navires, etc... Paimpol eût perdu quelques industries trop liées à la pêche d'Islande... Un seul armateur envisagea cette entreprise, mais il ne semble pas qu'il ait mis son projet à exécution. L'armement islandais ne possédait pas, en effet, la plasticité qui lui eût permis de changer subitement sa ligne professionnelle. Il était trop bien spécialisé dans l'industrie de la morue salée. Quels que soient les résultats de la pêche ou la situation du marché, les goélettes avec une obstination désarmante, même si elles sont moins nombreuses chaque année, seront obligées de reprendre la route de Terre-Neuve et d'Islande. Il n'en est pas d'autres pour elles...<sup>25</sup>

24. Douane, 1912.

25. Seul évidemment le transport de marchandises quand elles seront équipées en caboteurs ou en longs-courriers.

En 1914, Paimpol expédie vers l'Islande 19 goélettes de pêche (28 d'après la douane qui comprend dans ce chiffre probablement les chasseurs, 3.254 tonneaux, 551 hommes).

Les terre-neuvas sont au nombre de 10.

A la déclaration de guerre, les islandais achèvent leur pêche et rentrent se faire désarmer à Paimpol au mois de septembre. Il ne semble pas qu'ils aient relevé leurs lignes plus tôt que d'habitude.

En Islande, le rendement des navires est de 41.800 morues en moyenne pour toute la campagne, soit donc des résultats très moyens. Les prix sur le marché s'élèvent heureusement à 35 et 45 francs.

A Terre-Neuve, les résultats sont sensiblement les mêmes. Les trois-mâts ayant dû interrompre leur pêche, qui était excellente, rapportent 35.000 et 40.000 morues. Des 10 navires armés, deux ont terminé leur pêche et enregistrent des captures de 80.000 morues. Cinq ont débarqué à Paimpol 27.615 kilogrammes, tandis que dix islandais y ont livré 205.109 kilogrammes.

Il est sans conteste que de 1906 à 1914 la flottille islandaise a vu s'amenuiser ses effectifs.

De 63 en 1905 les islandais passent à :

61 en 1906,	35 en 1909,
53 — 1907,	35 — 1910.
44 — 1908,	

A partir de 1911 réapparaît la pêche de Terre-Neuve, mais les morutiers paimpolais, islandais et terre-neuvas réunis, ne rappellent que de fort loin les effectifs de jadis :

27 en 1911 + 17 chasseurs d'après la douane.
30 — 1912 + 14 — —
32 — 1913 + 10 — —
29 — 1914 (aucune mention de chasseurs en 1914).

Les navires sont moins nombreux, mais toutefois d'un tonnage supérieur aux bâtiments des années précédentes. Si Paimpol ne possède plus sa flottille de 1895 ou même de 1905, le chiffre des goélettes est encore appréciable, surtout pour un port aussi modeste.

La réduction des unités a été provoquée par les hasards de la pêche qui, exceptionnelle parfois, est plus souvent déficitaire. En général, par contre, la morue atteint des prix qui permettent de suppléer la médiocrité des pêches et de faire monter les bénéfices

dans les bonnes années. En 1911, par exemple, des comptabilités enregistrent des recettes de 65.000, 90.000 francs et plus. Mais il est indéniable que pour quelques maisons le résultat financier de certaines campagnes s'est traduit par des « pertes sérieuses »<sup>26</sup>. D'autre part, comme le remarque l'administrateur de l'Inscription maritime, « le matériel et les méthodes de pêche sont restés les mêmes et aucun armateur ne s'est décidé à se lancer dans l'armement des chalutiers, bien que, d'après les renseignements communiqués par le consul de Reikjavik et les rapports du commandant de la station d'Islande, ce procédé soit la pêche de l'avenir dans les eaux islandaises ».

Depuis 1907, les armateurs se sont contentés d'améliorer leurs navires en ce qui concerne le tonnage, la construction et les aménagements intérieurs de l'équipage. Mais ce sont là des transformations qui n'accroissent nullement la puissance de la goélette quand, chaque année, les chalutiers augmentent leur nombre et leur production.

La lutte est ouverte entre le voilier et le vapeur dans les brumes d'Islande et surtout sur le marché de la morue. Les Paimpolais ont-ils compris que l'époque de la goélette est révolue ? Il ne semble pas ; ils se sont découragés par suite des incidences désastreuses qui les frappaient. Il n'est pas inutile, d'autre part, de rappeler que la mer paraît également s'acharner contre la flottille. De 1905 à 1914, en 10 ans, on relève la disparition de 32 navires :

6 en 1905,	3 en 1910,
3 — 1906,	3 — 1911,
3 — 1907,	4 — 1912,
3 — 1908,	4 — 1913,
2 — 1909,	

1 en 1914 (non pas du fait de la guerre).

La décadence si nette de l'armement morutier se retrouve dans les autres branches de l'activité maritime paimpolaise.

626 armements en 1903,	595 armements en 1909,
625 — — 1904,	612 — — 1911,
562 — — 1905,	592 — — 1912,
553 — — 1906,	503 — — 1913,
527 — — 1907,	527 — — 1914,
533 — — 1908,	

26. Rapport sur la pêche du quartier de Paimpol, 1912.

Petite pêche : 404 armements en 1900,	
— 477 — 1905,	
— 388 — 1910.	

En 1912, la pêche côtière est pratiquée par 260 bateaux, dont la plupart exercent leur industrie sur le littoral du quartier. Les navires de Loguivy, solides bateaux de 8 à 20 tonneaux, mâtés en côtes, toujours au nombre d'une quarantaine, fréquentent l'île de Sein et les côtes anglaises où ils capturent des crustacés. Vers 1910, quelques-uns se sont aventurés dans les parages de l'Espagne, mais ils renoncèrent à ces expéditions à la suite de difficultés avec les pêcheurs nationaux et les autorités locales. Ils écoulent par vente directe sur Le Havre, Cherbourg et Saint-Malo.

En 1914, le chiffre des armements en pêche côtière est tombé à 228 au lieu de 388 en 1910. Il est vrai que l'Inscription maritime enregistre de nombreux rôles de plaisance avec droit de capture, mais non de vente.

Jusqu'à la guerre, le cabotage armera une trentaine de navires, tandis que le bornage atteint 40-50 unités. Les armements demeurent donc importants et le port est encore bien vivant, d'autant plus que les chantiers de construction maintiennent leur vitalité. « Leur activité donne à la contrée environnante une prospérité dont profite le pays tout entier. » En 1909, M. Bonne occupe près de 200 ouvriers et ne pouvant livrer assez rapidement les bâtiments commandés, il étend son exploitation. La reprise de la pêche de Terre-Neuve, en 1911, provoque une augmentation du tonnage à cause des grandes proportions des trois-mâts mis à l'eau.

En 1913, le recul des armements ralentit toutefois les commandes. Mais la pêche côtière, le cabotage, le long cours fournissent du travail et forment la majeure partie de la clientèle.

A cette époque et surtout en 1910, il se manifeste un mécontentement parmi les charpentiers et calfats paimpolais qui menaçaient de quitter le pays<sup>27</sup>. Les revendications qu'ils posaient semblent bien

27. A cette occasion les Paimpolais purent lire sur leurs murs une grande affiche rouge, à lettres noires, dont nous avons retrouvé un exemplaire à la mairie. Elle est ainsi libellée :

« Chambre syndicale des ouvriers des Constructions navales de la Région paimpolaise.

A la Population !

« Pour la première fois notre pays vient d'être le théâtre d'un conflit économique, conflit provoqué par messieurs les Patrons sur le refus de discuter nos légitimes revendications.

justifiées, puisqu'à l'examen des factures de constructeurs, les salaires sont exactement au taux de 1883 (cf. t. II, p. 117).

C'est en cette période de 1905-1906 à 1914 que Paimpol achève de grandir. Les habitants ont construit 60 nouvelles maisons, ce qui en porte le chiffre à 520 en 1911; les ménages atteignent 771 et la population éparsée de 283 habitants comprend 55 maisons et 73 ménages, tandis que la population agglomérée est de 2.546 individus. Les Paimpolais présents sont au nombre de 2.725, mais la population résidente est de 2.829 habitants et même 2.873 si l'on y comprend 44 personnes placées sous le titre « écoles » dans le recensement.

Paimpol assure, comme par le passé, sa fonction de place d'échanges et de centre de transactions maritimes, artisanales, agricoles. Le courant des affaires devait drainer vers la ville grande affluence de clients, de vendeurs, d'acheteurs, de marchands, etc... si l'on en juge par le nombre des cafés, dont on compte 108, en 1913.

Pendant que le port expédie les goélettes vers Islande, les chantiers et les entreprises connexes travaillent pour les armateurs morutiers. Il se manifeste une nouvelle tendance, que nous avons déjà relevée, mais qui s'affirme davantage dans les années d'avant guerre. La région paimpolaise avait entrepris depuis 1860 la culture des pommes de terre en vue de leur expédition vers l'intérieur et l'étranger. En 1905, commence la mue économique de Paimpol et de la région qui entreprend sur une plus grande échelle la culture des pommes de terre de primeur. A partir de 1910, cette évolution s'accroît, car, à cette époque, le développement de l'agriculture est général sur la côte trécorroise et goéloarde<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> C'est donc accablés, que nous avons recours à la grève, le seul moyen que nous possédons afin de faire aboutir nos demandes, nécessitées par l'augmentation incessante des denrées alimentaires, ne pouvant subvenir à nos besoins ni à ceux de nos familles. Nous espérons l'entente possible à l'entrevue devant le juge de paix, mais encouragés à la résistance par les Pouvoirs publics, ces messieurs nous ont fait des propositions tellement inacceptables qu'elles ont été repoussées à l'unanimité.

<sup>29</sup> Leur but est sans doute de nous affamer ! Cela ne sera pas ! La grande majorité d'entre nous va quitter le pays pour un ciel plus clément; les autres resteront la défendre pied à pied les intérêts de toute la collectivité qui ne rentrera aux chantiers qu'après satisfaction complète. Nous comptons sur tous les hommes de cœur dans cette lutte inégale où l'or et les hautes relations pèsent dans la balance ! Que la classe ouvrière comprenne son devoir ! que les gros sous du prolétariat fassent bloc contre les coffres-forts de nos exploités et nous obtiendrons la victoire.

<sup>30</sup> La population peut être rassurée ! Aucun acte de violence ne sera commis ! Protestons en commun contre les forces de police, inutilement appelées ici, grevant les communes par les frais qu'elles vont occasionner et qui par contre-coup retomberont sur nous-mêmes.

<sup>31</sup> Unis et disciplinés dans notre Syndicat, nous resterons calmes, mais énergiques !

<sup>32</sup> Vive la solidarité ouvrière ! Vive le syndicat !

<sup>33</sup> Le syndicat.  
<sup>28</sup> Il est équitabile de rappeler à ce sujet l'action profonde de M. le chanoine Bonnier, ingénieur de l'école d'agriculture de Genecq, qui depuis 40 ans a formé l'élite professionnelle des communes rurales du pays de Tréguier, Paimpol et Lannion.

En février 1911, le maire prend un arrêté établissant à Paimpol un marché de pommes de terre de primeur. Ce marché permettra de régulariser les cours et, vu la grande importance de ce commerce à Paimpol, il deviendra, pensent les édiles, une source de revenus pour la commune.

En septembre, le développement pris par le trafic des pommes de terre dans le canton, la possibilité d'intensifier la production du chou-fleur et de l'artichaut posent à nouveau la question de la voie normale. Celle-ci permettrait d'acheminer plus rapidement la pomme de terre, la morue d'Islande et les engrais marins. Paimpol est, en effet, tributaire de sa voie étroite qui oblige à des transbordements, donc à des retards, alors que les chargements pourraient parvenir à Paris en 24 heures au lieu de 3 ou 4 jours. Ces manipulations, en outre, provoquent une dépréciation de la marchandise en détériorant le tubercule très sensible, parce qu'il a été récolté avant maturité complète. Les Paimpolais, très pratiques en la circonstance, proposent de verser à la ligne Plouha-Paimpol-Lézardriens-Tréguier, dont les travaux n'ont pas encore été mis en adjudication, tout le matériel de leur voie étroite : rails, wagons, traverses, etc...

La Chambre de Commerce de Saint-Brieuc adopte ces vues. Le président, M. Huet, répond au maire de Paimpol : il est « assuré que la Chambre est unanime à réclamer la voie normale de Paimpol-Guingamp, mais malheureusement il est aussi certain que nous n'avons aucune chance de l'obtenir ».

Paimpol réclame néanmoins, en 1912, la voie normale, mais suivant un autre tracé : Châtaudren-Pléhédel-Lanvollon-Paimpol, sans plus de succès, malgré tous les avantages présentés qui sont rituellement identiques à chaque pétition : écoulement de la morue, des engrais et des primeurs. Un vœu de M. Petitbon, qui propose cette nouvelle ligne, ajoutée à ces arguments la possibilité de créer à Paimpol l'industrie du séchage de la morue.

A la séance du 29 novembre 1912, le maire donne lecture d'une lettre du directeur des Chemins de fer de l'Etat qui tranche définitivement la question : il est impossible de transformer en voie normale la voie étroite existante, par suite des courbes et des ouvrages d'art<sup>29</sup>. Quant au projet de la ligne Châtaudren-Paimpol, il n'en est plus question.

Il est donc intervenu dans l'économie paimpolaise un nouvel élément qui fait regretter l'insuffisance de la voie ferrée. Autrefois,

<sup>29</sup> C'est pourtant ce qui sera effectué après la guerre.

les Paimpolais ne pensaient guère qu'au transport de la morue et des engrais marins, et voici que l'économie de la cité s'étouffe d'une nouvelle fibre. Paimpol ambitionne de se transformer aussi en centre expéditeur de primeurs.

Faute de moyens rapides de communication, c'est l'Angleterre qui demeure le principal débouché de la pomme de terre, bien qu'il se fasse des envois sur la Province et surtout Paris..., beaucoup moins rapidement d'ailleurs que sur Plymouth !

Au printemps de 1914, le marché des pommes de terre, d'abord établi au champ de foire, est transféré sur le champ Moreau, c'est-à-dire l'ancien cimetière et ses voisinages, actuellement la place de Verdun.

Dans cette portion du temps d'Islande qui va de 1905 à 1914, les Paimpolais achèvent d'aménager la petite métropole du Goflo et ils entreprennent de l'embellir. Avant de dépenser 50.000 francs en 1913 pour des travaux de voirie, la municipalité a fait en 1909 l'acquisition de la propriété Savin (63 ares) au prix de 70.000 francs et a transféré l'hôtel de ville dans cette majestueuse maison d'armateurs.

Pour illustrer l'évolution sociologique de Paimpol, on peut, d'autre part, rappeler que le fait religieux éclaire l'économie et encadre en même temps l'organisation sociale du groupe humain. C'est en fonction, en effet, de la masse des fidèles que s'édifient l'équipement culturel et l'agencement des immeubles paroissiaux adaptés aux nécessités locales.

La vénérable église étant devenue trop étroite pour l'ample population, les paroissiens projettent de construire un nouveau sanctuaire depuis 1899. La mise en chantier traîna jusqu'à 1910. De 1910 à 1914 enfin, le curé, M. Fromal, grâce à la générosité des fidèles et des armateurs, trouva les ressources nécessaires à la réalisation de ce dessein. Il choisit pour la future église le Park-Logiou, ancienne propriété de Louis Morand, au grand mécontentement des Paimpolais qui voyaient se déplacer le centre religieux de la ville<sup>30</sup>. M. Fromal n'était pas homme à se laisser arrêter par ces considérations... Mais n'avait-on pas vu trop grand et trop haut ? Lorsque les travaux furent bien avancés, les architectes s'aperçurent que l'édifice s'enfonçait et que la flèche menaçait de s'écrouler. Il fallut reprendre

30. Cf. tome II, p. 179, en note. Outre la construction de l'église dans la période d'avant-guerre, on enregistre, en 1907, l'édification de l'école libre de filles (25.000 fr.) dont les frais furent assurés par M<sup>l</sup><sup>le</sup> Duval et M<sup>l</sup><sup>le</sup> Joubert.

le travail en sous-œuvre, atteindre le roc, rejoindre les infrastructures par des arcs de soutien, épontiller les 12 colonnes symboliques et enfin, par des coulages de béton, asseoir les fondations sur une base solide. La construction s'augmenta ainsi de frais supplémentaires. Mais l'église se plantait jusqu'au tréfonds de la terre paimpolaise, s'enracinait jusqu'au cœur de l'inébranlable granit paimpolais.

Septembre 1914... Dans l'été finissant apparaissent les voiles blanches..., les voiles brunes... Du large, les goélettes saluent la flèche audacieuse jaillie du sol, telle un amer qui indique le havre accueillant.

Par-dessus la ville, le port et la baie, elle proclame que les islandais sont ses premiers bâtisseurs... que la prospérité engendrée par leur travail a scellé ses pierres l'une après l'autre... Et pour des siècles désormais, elle se dresse dans le ciel paimpolais comme le couronnement mystique de 62 années du Temps d'Islande.

Mais voici la guerre ! Depuis les premiers jours du mois d'août, la mer lui appartient. Les islandais et les terre-neuvas sont rentrés sans encombre. Comment se comportera leur industrie pendant les quatre années qui vont suivre ? Que vont devenir les armements de Paimpol pendant la guerre ?

Leur chiffre global qui était de 527 baisse brusquement jusqu'à 289 en 1915, 278 en 1916, 262 en 1917, pour remonter à 310 en 1918.

Dans ces effectifs c'est la petite pêche qui évidemment tient la tête :

228 armements en 1914	126 armements en 1917
141 — en 1915	191 — en 1918
161 — en 1916	

En 1917, on compte encore dans le quartier 520 hommes qui pratiquent la pêche côtière.

Le cabotage maintient sensiblement ses navires : 27 en 1914, 31 en 1915, 34 en 1916, 16 en 1917, 33 en 1918.

De 76 en 1910, les borneurs s'élevèrent à 107, en 1914, puis ils tombent brusquement :

65 en 1915, 62 en 1916, 84 en 1917, 72 en 1918<sup>31</sup>.

Les morutiers, il va sans dire, vont subir une réduction telle que l'armement d'Islande et de Terre-Neuve est pratiquement in-

31. Nous ajoutons à ces chiffres les effectifs de plaisance : 1915 = 90 armements, 1916 = 85, 1917 = 80, 1918 = 94. Ces rôles ne donnent guère de renseignements sur l'activité économique ou professionnelle.

existant à comparer avec les années d'avant-guerre. La mer, en effet, est dangereuse en ces parages lointains. Les marins d'autre part sont mobilisés.

Malgré ces obstacles, certains armateurs s'obstineront à expédier quelques navires vers Islande et Terre-Neuve :

1914 =	19	islandais	+	10	terre-neuvas	
1915 =	4	—	+	4	—	
1916 =	7	—	+	2	—	+ 2 chasseurs (douane)
1917 =	6	—	+	1	—	
1918 =	3	—	+	1	—	

Si minime que soit le nombre des goélettes, il dépasse encore les prévisions pessimistes de Paimpol qui, en fin de 1914, considérait comme un fait acquis la disparition de l'armement à la grande pêche en 1915. En conséquence, écrit le receveur de la douane, cette année creuse « pèsera d'un poids très lourd dans les destinées de la grande pêche. Il faudra, dans les années qui suivront, un regain d'énergie pour procéder à de nouveaux armements. »

1915 verra partir quelques goélettes, mais cette année sonne le glas de la grande pêche paimpolaise.

Les 4 islandais et les 4 terre-neuvas, avec 212 hommes, ont mis le cap sur le nord et l'ouest. Où donc est l'orgueilleuse flotte de 1905, ou même celle de 1914 ?

Le bruit des travaux d'armement autour des quais n'a été qu'un murmure dérisoire auprès de la rumeur de jadis, cependant qu'aux 5 chantiers de construction, vidés de leurs ouvriers, 3 navires sur cale ne trouvent pas preneur.

Le manque de pêcheurs a contribué à réduire pour une part le nombre des bâtiments armés.

Aussi, dès cette seconde année de guerre, le ministre de la Marine a-t-il décidé d'accepter l'armement du tiers du nombre de bateaux armés en 1914. La participation à la grande pêche est limitée à un voilier sur trois.

Les départements de la Marine et de la Guerre consentent à mettre en sursis d'appel le contingent d'inscrits maritimes, non encore mobilisés ou même déjà mobilisés, nécessaires pour compléter les équipages, sous la condition que les maritimes ne prennent armement que dans cette limite maxima du tiers.

Or, en 1914, les ports français avaient expédié 317 bâtiments de grande pêche<sup>32</sup>; d'après la règle précitée, le maximum de navires autorisés à prendre la mer ne s'élevait donc qu'à une centaine de voiliers. Mais les armateurs ne réussirent à en armer que 76, en plus de 14 chalutiers à vapeur.

A cette campagne, la pêche est très abondante<sup>33</sup>, notamment sur les banes; ainsi des marins, pêchant à la ligne, capturent par jour de 4 à 5 quintaux de morue. La pêche au large donne de son côté des résultats extraordinaires; on signale un chalutier français qui avait pris pour plus de 800.000 francs de poisson; après déchargement, il repartit sur les lieux de pêche avec l'espoir de « doubler ce chiffre ».

Les expéditions se font surtout sur l'Italie et l'Espagne, bien qu'il soit resté dans les ports méditerranéens, surtout à Naples, des stocks considérables des apports de 1914.

Pour l'huile de foie de morue, la demande est particulièrement satisfaisante de la part des tanneries canadiennes et américaines dont les besoins de la guerre ont augmenté la production en cuirs.

Les Paimpolais prennent part à ces résultats très rémunérateurs et les recettes d'une goélette islandaise s'évaluent à 95.000, 100.000, 105.000 francs.

A cette abondance correspond, en outre, sur le marché une hausse du prix de la morue. Le quintal a passé de 35-45 francs en 1914, à 80 francs en 1915. Cette première campagne de guerre se solde pour l'armement paimpolais par des bénéfices appréciables. « Le déboire (occasionné par le manque de marins) a été compensé, note la douane, par une hausse considérable sur les produits rapportés, hausse qui a permis aux privilégiés, qui ont pu armer, de réaliser de sérieux bénéfices. »

A Paimpol, de nombreuses goélettes sont affectées au transport de marchandises, car « les risques que faisaient courir à la navigation les tristes exploits des sous-marins allemands n'ont pu qu'avoir un retentissement néfaste sur le prix des frets ». Le port accuse, en 1915, pour la navigation de concurrence, 14 entrées, soit 1.441 tonnes. Au cabotage, on enregistre 237 entrées : 5.911 tonnes; et 203 sorties : 3.678 tonnes.

En fin d'année, on s'aperçoit que 1915 n'a pas été aussi mauvaise que les augures le laissaient prévoir.

<sup>32</sup> Circ. du Comité central des Armateurs de France, n° 267, du 20 juin 1916.  
<sup>33</sup> Rapport de M. Saur, vice-consul de France à Saint-Jean de Terre-Neuve, Lettre du Comité central des Armateurs de France, 23 août 1915.

Pour la campagne de 1916, chaque armateur doit entrer dans un groupement de 3 navires comme en 1915, s'il veut et surtout s'il peut armer un bâtiment<sup>34</sup>. Il est toutefois stipulé que sont admis à figurer dans les groupements les bateaux perdus depuis l'ouverture des hostilités. Par contre, les unités, armées avec des équipages entièrement composés d'hommes non mobilisés ou non mobilisables, n'ont pas été tenues de faire partie d'un groupement.

Depuis la période du désarmement qui a suivi la campagne de 1915, le Gouvernement s'est préoccupé de l'expédition de 1916<sup>35</sup>. Il souhaite « qu'un nombre de navires pêcheurs plus grand que celui ayant pris part à la campagne de 1915 pût prendre armement en 1916, étant donné l'intérêt qui s'attache à pourvoir à l'approvisionnement de l'armée et de la population civile ».

Les Paimpolais composèrent les groupements suivants :

Navire armé par le groupement	Effectif Hommes	Armateurs	Navires faisant partie du groupement et n'ayant pas armé
<i>Anémone</i> . . . . .	28	Toravel-Gléyo, Paimpol.	<i>Saint-Joseph</i> , J. Le Fricc, Paimpol. <i>Saint-Yves</i> , Jézéquel et Heurtel, Paimpol.
<i>Courlis</i> . . . . .	28	Yves Pouhaer, Paimpol.	<i>Aloyon</i> , Yves Pouhaer, Paimpol. <i>Anna</i> , Pierre Pouhaer, Paimpol-Plounez.
<i>Émeraude</i> . . . . .	26	J. Laurent, Paimpol-Yvias.	<i>Brise</i> , Le Gonidec, Paimpol. <i>Saint-Antoine</i> , T. Hamot, Saint-Brieuc.
<i>Glycine</i> . . . . .	26	Duflhol, Paimpol-Lorient.	<i>Alfred-de-Courcy</i> , Duflhol, Paimpol-Lorient. <i>Gaëlle</i> , id.
<i>Jeanne-d'Arc</i> (Terre-Neuva)	30	Le Rochais, Paimpol.	<i>Saint-Christophe</i> , F. Gioquel, Paimpol. <i>Saint-Maudes</i> , id.
<i>Sainte-Anne</i> . . . . .	27	Vve Duval du Chesnay, Paimpol.	<i>Hirondelle</i> , P. Pouhaer, Paimpol-Plounez. <i>Verveine</i> , L. Buhot-Launay, Paimpol.
<i>Surprise</i> . . . . . (Terre-Neuva)	26	Duflhol.	<i>Liberté</i> , J.-F. Dauphin, Paimpol. <i>Marjolaine</i> , id.
<i>Tramontane</i> . . . . .	26	T. Le Mardy, Paimpol.	<i>Jeanne</i> , F. Le Guyader, Paimpol. <i>Louise</i> , T. Le Breton, Plouha.
<i>Yvonne</i> . . . . .	27	Lefèvre-Rigot, Paimpol.	<i>Active</i> , G. Verry - Carfantan, Binic. <i>Paquerette</i> , id.

34. Circ. Comité central des Armateurs de France, n° 967, du 20 juin 1916. Circ. du 29 décembre 1915.  
35. Circ. ministérielle (Marine), du 23 novembre 1916.

La constitution des équipages, malgré la limitation des bâtiments, demeurait un problème insoluble; les pêcheurs en effet, surtout les jeunes, et donc les meilleurs, sont mobilisés dans la marine nationale ou l'armée de terre.

Aussi le ministre a-t-il invité les armateurs à utiliser d'abord les hommes dégagés de toute obligation militaire. Les sursis d'appel ne sont accordés que pour compléter ces noyaux d'équipages.

Le recensement des armements pour 1916 et l'établissement de la liste des mobilisés ou non, susceptibles de prendre part à la campagne, furent effectués par l'Inscription maritime en vertu de la circulaire ministérielle (Marine) du 23 novembre 1915.

En définitive, 2.000 inscrits mobilisés obtinrent un sursis d'appel dont 1.800 furent fournis par l'armée de terre<sup>36</sup>.

Les 2 terre-neuvas et les 7 goélettes islandaises (+ 2 chasseurs) qui partirent de Paimpol participèrent à la « pêche miraculeuse » de 1916<sup>37</sup> et, à son journal de bord, le capitaine Troequer, de l'*Anémone*, par exemple, inscrivit le résultat absolument mirifique de 94.484 morues.

La production est à ce point exceptionnelle que les 9 navires paimpolais rapporteront, d'après les déclarations de retour consignées à la douane : 1.412.216 morues.

Ce chiffre est-il exagéré ? il porte, en effet, la moyenne par bateau de pêche de 157.000 morues. Il est vrai que les deux terre-neuvas ont pu réaliser des captures très élevées et supérieures à celles des goélettes.

Le receveur de la douane déclare après ces chiffres que « le poisson moins traqué se reproduit d'une façon prodigieuse ». La réduction des chalutiers (les réquisitions n'ont permis l'armement d'aucun vapeur en 1916), a profité de toute évidence aux voiliers français qui ne sont d'ailleurs que 94 au lieu des 112 prévus pour Islande et Terre-Neuve. C'était la seconde fois qu'ils réalisaient une pêche dépassant tous les résultats obtenus dans les années « où les eaux islandaises étaient balayées de tous côtés par des centaines de vapeurs »<sup>38</sup>.

Grâce à un rendement semblable, il n'est pas surprenant de relever dans les comptabilités des bilans excédant dans une très

36. Circ. n° 950 du Comité central des Armateurs, 23 avril 1917.  
37. Communication de M. Blanche, consul honoraire de France à Reikjavik, 6 juin 1916.

38. Comm. de M. Blanche, consul honoraire de France à Reikjavik, 3 juin 1916. On verra comment l'Islande mitra à profit ces circonstances. Cf. Industrialisation de l'Islande, tome II, p. 274.

large mesure les budgets d'avant guerre. Une entreprise, par exemple, enregistre des recettes de 228.073 fr. 65, soit un bénéfice de 95.785 fr. 15. Une autre goélette produit un bénéfice de 67.186 fr. 26.

Mais la production n'explique pas à elle seule cette brillante situation financière des armateurs.

Le prix du quintal a monté dans des proportions extravagantes. On payait avant guerre 80 francs les 100 kilogrammes de gros poisson, et 60 francs le moyen. Or il s'est effectué une hausse moyenne de 100 francs ou plus et les 100 kilogrammes valent 200 et 220 francs en 1916 ou 100, 110 francs le quintal ordinaire de 55 kilogrammes.

Cette élévation des prix va attirer l'attention des Pouvoirs publics, inquiets en cette troisième année de guerre, du ravitaillement de la population civile. La morue tient une place importante dans l'alimentation populaire qui a dû restreindre sa consommation de poisson salé à cause de sa cherté.

Les Paimpolais se feront même signaler. A la Commission des douanes de la Chambre des députés, le rapporteur du projet Constans demandera à la délégation des armateurs de lui « expliquer la spéculation qui a été faite entre Bordeaux et Paimpol ». Le Gouvernement se décide à taxer le prix de la morue. Mais il se pose un problème de production.

La production nationale de 25, 30, 50.000 tonnes avant guerre suffisait à la consommation française et à celle des colonies. Or, en 1916, elle n'atteindra même pas le tonnage de 1915, 15.000 tonnes. Le stock est de 5.000 tonnes. L'entrée de la morue étrangère en outre est rendue impossible par les droits prohibitifs de 48 francs par 100 kilogrammes.

C'est pour remédier à cette situation que le projet Constans (député de l'Allier) propose l'entrée en France de la morue étrangère, moyennant une taxe douanière de 5 francs les 100 kilogrammes.

Réunis en comité le 6 mai 1916<sup>39</sup>, les délégués de l'industrie de la grande pêche et du commerce de la morue conclurent que le projet Constans devait être écarté.

La morue, à leur sens, quoique utile, n'est pas indispensable à l'alimentation nationale et donc son commerce doit rester libre. Ils font encore remarquer que le stock existant et la production pourront satisfaire la consommation ; mais ils rejettent cette mesure

39. Circ. Comité central des Armateurs, n° 976, 13 octobre 1916.

comme préjudiciable tant aux armateurs et marins qu'au Trésor, tandis qu'elle jouerait « au profit de concurrents étrangers particulièrement dangereux... »

A la suite de multiples interventions, réunions, etc., une taxation amiable de la morue sera établie<sup>40</sup> ou plus exactement, comme le dit le texte lui-même, une « taxation officielle librement consentie » :

La morue verte de Terre-Neuve et d'Islande (façon Terre-Neuve) ne pourra être vendue par les armateurs aux sécheurs plus de 75 fr. le quintal d'usage de 55 kilogrammes.

Puis des prix maxima sont portés pour les différents échelons de l'écoulement : du sécheur à l'épicier en gros, de celui-ci au détaillant, et enfin au public.

La morue d'Islande (façon Dunkerque) en « tonnes » ne pourra être vendue par les armateurs-saleurs aux épiceries en gros plus de 250 francs les 100 kilogrammes, pour les poissons de 3 kilogrammes et au-dessus ; 210 francs pour ceux de 1 à 3 kilogrammes.

De l'épicier grossiste au détaillant on admet une majoration de 10 %, puis une seconde majoration de 15 % du détaillant au public.

Cette législation freina la montée des prix excessifs, surtout au début des arrivages de morue. Discipline professionnelle ? Patriotisme véritable de la part des armateurs ? Sans doute. Mais ils voulaient d'abord, pour défendre leur position, empêcher l'introduction sur le marché français de la morue étrangère. Dans ce but, ils offrirent spontanément de renoncer au bénéfice du secret légal de leur comptabilité et de mettre leurs registres, correspondances, factures et toutes pièces commerciales à la disposition de l'expert-comptable, M. Vannier, nommé à cet effet par le ministre du Commerce et de l'Industrie. Ils voulaient prouver que la hausse de la morue ne tenait pas à d'unique appétits de lucre, ni à des désirs de bénéfices avantageux édifiés sur la misère des consommateurs. Les armateurs démontraient que la hausse du prix de la morue n'était que la résultante normale de la hausse des frais d'armement et d'entretien de leurs navires.

Pour Paimpol, le prix moyen de l'armement d'une goélette a passé de 45.300 francs en 1915 à 66.800 francs pour 1916, soit un excédent de dépenses de 21.500 francs en moyenne pour les

40. Circ. ministérielle (Commerce et Industrie), 12 octobre 1916. J. O., 13 octobre.

unités du port<sup>41</sup>. On saisit dans le tableau comparatif suivant la différence des prix d'après les principaux chapitres de dépenses :

	1915	1916
	francs	francs
Le tonne de sel.....	27	50
Voilure.....	2.030	3.920
Denier à Dieu.....	10.000	16.300
La barrique de vin.....	67	185
Biscuits, 100 kilogrammes.....	50	70
Lard, 100 kilogrammes.....	100	240
Beurre, 100 kilogrammes.....	100	250

Sur les lignes de pêche, manœuvres, cordages, etc., la hausse est de 90 francs par 100 kilogrammes.

Ce sont là des chiffres présentés par les armateurs devant la Commission de taxation de la morue<sup>42</sup>.

L'expert-comptable, après avoir étudié 150 campagnes de 42 navires malouins, cancalais, granvillais, paimpolais, fécampoïis, dunkerquois et gravelinois, selon les instructions ministérielles, présentait son rapport le 27 septembre 1916.

Il y constatait, pour les expéditions de Terre-Neuve, entre 1914 et 1916, une augmentation de 81 % pour les trois-mâts et de 72 % pour les goélettes.

Dans l'armement islandais, l'indice de hausse est de 58 % ; il fournit à ce sujet, en ce qui concerne Paimpol, les moyennes comparées des dépenses d'armement au départ :

1912	1913	1914	1916
30.909 fr.	42.104 fr.	46.885 fr.	74.190 fr. <sup>43</sup>

Si les bateaux réalisèrent donc des recettes inconnues jusqu'alors, il est équitable de faire état également de l'accroissement subit des dépenses. Les Paimpolais, d'autre part, compteront cette année

41. Circ. du Comité central, n° 976, 13 octobre 1916. D'après M. Vannier, les dépenses de 1916 sont supérieures au premier chiffre indiqué par les armateurs eux-mêmes. Cf. p. 197.

42. Communication du secrétaire technique du Comité central, à la séance du 19 août 1916.

1916 comme l'une des plus désastreuses pour leur flottille. Depuis le début de l'année, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande recherche, pour le transport des marchandises, des voiliers non affectés à la grande pêche et même des petits voiliers<sup>43</sup>. Les vapeurs et chalutiers étant versés à la marine de guerre, le tonnage disponible est constitué par les seuls bâtiments à voile. Cette crise de tonnage s'aggrave au courant de 1916 ; en décembre, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande répondra au ministre de la Marine qu'il lui est impossible de transformer en caboteurs les morutiers ; ceux-ci ont besoin de réparations urgentes, à tel point qu'ils ne pourront même pas être armés pour la campagne de pêche de 1917, les constructions navales manquant de voiliers et de calfats. Pendant ce temps, la guerre maritime fait subir des dommages irréparables à notre flotte de commerce et de pêche. La France a déjà perdu 94 voiliers de 48.692 tonneaux dont 70 coulés par l'ennemi. Paimpol à lui seul a perdu 16 bâtiments dont 13 goélettes, alors que ses chantiers, presque silencieux faute de main-d'œuvre, ne totalisent pour 1916 que 2 bateaux construits et 2 sur cale.

Grâce au cabotage, le tonnage du port s'est légèrement relevé. La navigation de concurrence accuse 34 entrées : 3.110 tonneaux, et 55 sorties : 5.067 tonneaux. Au cabotage, les entrées : 292 de 6.232 tonneaux, les sorties : 263 de 4.687 tonneaux.

En 1916, le bornage déçoit et la petite pêche n'a donné que des résultats très faibles, « car la majeure partie des équipages est mobilisée ; le reste est terrorisé par des attentats de guerre du genre de celui qui, en septembre dernier, a frappé, non loin de nos côtes, 3 de nos barques de Loguivy »<sup>44</sup>.

Les Paimpolais prévoient que la grande pêche en 1917 sera aussi productive qu'en 1916 par suite du repeuplement rapide des fonds : « Les campagnes prochaines ne peuvent manquer d'être inespérées », écrit la douane. Il se pose pourtant aux armateurs un problème grave qui est pour l'armement une question vitale : l'élévation des assurances est telle qu'on craint l'impossibilité de reprendre les armements morutiers.

Quoi qu'il en soit de ces appréhensions, la campagne de 1917 s'organisa sur le même mode que les années précédentes. Obligation

43. Lettre du sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande, du 3 février, complétant la circulaire du 25 janvier 1916.

44. Douanes, 1916. Il s'agit probablement de bateaux de pêche coulés ou incendiés par un sous-marin.

est faite en plus aux armateurs d'effectuer leur armement sans augmentation de personnel par rapport aux rôles de 1916. Comme en 1915 et 1916, un navire sur trois peut être expédié sur les lieux de pêche. Pour entrer dans le groupement, un bâtiment doit avoir participé aux campagnes de 1914-1915-1916. Le fait qu'un bateau, remplissant cette condition primordiale, a été détruit par l'ennemi, a fait naufrage ou est devenu propriété d'un nouvel armateur de grande pêche, n'est pas un obstacle à son admission dans un groupement. La vente à un armateur de cabotage a pour effet par contre de l'en exclure. N'est pas considéré comme armateur de cabotage celui qui ayant armé à la grande pêche emploie momentanément son navire aux transports de marchandises.

Contrairement à ce qui s'était passé en 1915 et 1916, les bâtiments montés par des équipages entièrement composés d'hommes non mobilisés ou non mobilisables ont été tenus de constituer avec les autres navires des groupements de 3, dans le but de réduire le contingent des pêcheurs mobilisés.

Le problème des équipages devient en effet insoluble. En décembre 1916, la Marine n'avait encore relevé que 642 noms de sursitaires et il semble qu'elle ne libérera pour la campagne de 1917 qu'un millier d'hommes, alors que son contingent avait été fixé à 2.000 pêcheurs ! Afin d'effectuer un armement rationnel, il fallait en outre tenir compte de la spécialité des pêches, certains marins n'ayant pratiqué que la pêche d'Islande et ne connaissant donc pas la pêche au doris de Terre-Neuve, d'autres n'ayant pêché qu'à Terre-Neuve, ignorant par le fait même la méthode islandaise.

A Paimpol, les armateurs décidèrent que l'équipage minimum d'une goélette d'Islande se composait de 18 hommes, alors que Gravelines le déclarait de 16 hommes. Pour les terre-neuviens, il variait : 24 pour 350 tonneaux et au-dessus, 22 pour 250 tonneaux jusqu'à 350 tonneaux ; 21 au-dessous de 250 tonneaux.

Malgré ces restrictions, les armateurs se virent attribuer un équipage uniforme de 12 hommes qu'il fallait compléter par des anciens et des jeunes pêcheurs non mobilisables.

Il partit de Paimpol un seul navire pour Terre-Neuve et 6 pour Islande dont 2, *Surprise* et *Glycine*, prirent armement à La Rochelle.

Hélas ! cette flottille est composée de plus de goélettes disparues que de goélettes existantes ! Sauf les 6 effectivement armées (*Anémone*, etc...) tous les navires, du *Saint-Joseph* à la *Marjolaine*, ont été victimes des sous-marins en 1916 et 1915. Deux ont été vendus.

Les groupements se formaient ainsi :

Navire expédié sur les lieux de pêche	Navires du groupe
<b>ISLANDE :</b>	
<i>Anémone.</i>	<i>Saint-Joseph, Saint-Yves.</i>
<i>Sainte-Anne.</i>	<i>Courlis, Saint-Maudes.</i>
<i>Tramontane.</i>	<i>Jeanne, Louise.</i>
<i>Yvonne.</i>	<i>Active, Paquerette.</i>
<i>Glycine.</i>	<i>Alfred-de-Courcy, Gadio.</i>
<i>Surprise.</i>	<i>Alcyon, Hirondelle.</i>
<b>TERRE-NEUVE :</b>	
<i>Saint-Antoine.</i>	<i>Jeanne-d'Arc, Marjolaine.</i>

*L'Émeraude*, désignée pour participer à la campagne, fut torpillée le 12 janvier 1917 ; les armateurs de *Brise* et *Saint-Antoine*, qui complétaient le groupement, renoncèrent au dernier moment, à cause du coût exorbitant de l'assurance des risques de guerre et des difficultés à se procurer un équipage.

*L'Anna*, naufragée le 16 juillet 1916, entra dans le groupe *Mascotte-Edelweiss* de M. Galerne, armateur à Binic.

En définitive, par suite des pertes de guerre et des obstacles de toutes sortes, le chiffre des morutiers français qui était prévu de 80 est tombé à 70 : 53 pour Terre-Neuve : 1.218 hommes ; 17 pour Islande : 301 hommes.

La pêche, excellente à Terre-Neuve et Islande, rappela la « fructueuse campagne de 1916 ».

La morue se vendant 120 francs le quintal, il n'est pas surprenant de relever dans la comptabilité d'une goélette paimpolaise au sujet de l'application de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1916<sup>45</sup>, un bénéfice net de 55.126 francs. Les trois armateurs associés durent verser les 40.314 francs dépassant le bénéfice normal de 14.812 francs. Un autre navire accuse un bénéfice net de 32.601 fr. 50.

D'autres mesures législatives interviendront en cette année 1917, fort malencontreuses d'ailleurs, qui méconnaîtront généralement les conditions d'exploitation d'un voilier, surtout dans les circonstances de la guerre. Entre autres, l'assurance d'Etat, obligatoire pour les bateaux au-dessus de 500 tonneaux, facultative pour

45. Loi sur les bénéfices exceptionnels ou supplémentaires réalisés pendant la guerre. Circ. du Comité central des Armateurs de France, n° 973, 3 août 1916.

les morutiers, était en fait prohibitive, à cause du taux élevé de la garantie de l'Etat : 13,50 %. La loi du 17 avril 1917 abaissera le taux à 8 % (6 mois et trajet compris, sans déroutement par Lisbonne), mais ajoutera de nouvelles charges au budget des armateurs au moment précis où les difficultés de l'armement s'accroissent de l'augmentation des frais, de la taxation de la morue, de la contribution sur les bénéfices de guerre et des pertes considérables du fait des disparitions de navires. 1917, année de la guerre sous-marine à outrance ! Vapeurs et voiliers sont torpillés<sup>46</sup> ou incendiés quand ils ne valent pas une torpille.

Les islandais purent être convoyés, mais non les terre-neuvas, parce que cette mesure fut envisagée à une date trop tardive. Paimpol perdit moins de bateaux qu'en 1916; seul de la flottille de pêche, le *Saint-Antoine* fut coulé, mais de la flottille de cabotage, des goélettes, anciens islandais, rencontraient parfois les sous-marins ennemis. La pénurie de tonnage devint telle que les négociants en sel sollicitèrent du gouvernement des dérogations à l'acte de navigation du 21 septembre 1793, qui réserve au pavillon national la navigation entre les ports français, dérogations qui eussent permis à des navires étrangers le transport des sels, de la Méditerranée dans les ports de l'Atlantique et de la Manche.

Pendant que ses marins pratiquent au ralenti la pêche lointaine, Paimpol intensifie son commerce d'importations et d'exportations<sup>47</sup>. Navires de transport et goélettes islandaises fréquentent la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée, leurs cales remplies de marchandises.

C'est surtout avec l'Angleterre que les échanges se développent, encouragés par les taux des frets qui « montent de 35 à 100, 150, 170 francs, prix hors de toute proportion », affirme le receveur de la douane. L'élément le plus considérable de ce trafic est l'échange entre Paimpol et les ports britanniques de poteaux de mines à l'aller et de houille au retour. Or le fret du charbon, par exemple Swansea-Paimpol, a passé de 10 francs en 1914 à 150 francs en 1917.

Il est vrai qu'en haut lieu ce commerce est considéré comme « anormal » et artificiel. Paimpol en fera la triste expérience. Le 17 octobre 1916, M. Perrot, membre de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, avait demandé l'établissement sur le port de

46. Circ. du Comité central des Armateurs de France, n° 998, 3 juillet 1917. Tonnage français perdu : 48.692 de voiliers et 155.506 tonnes de vapeurs.

47. Cf. tome II, chapitre IV, Le commerce maritime de Paimpol.

Paimpol, d'une voie de 200 mètres reliée par aiguille aux voies existantes.

Par lettre du 27 janvier 1917, le ministre Loucheur répondit au président de la Chambre de Commerce que la voie actuelle devait « suffire à Paimpol pour le trafic actuel, surtout si l'on considère qu'en 1913, dernière année de trafic normal, le nombre des wagons chargés ou déchargés sur cette voie a été de 560, soit moins de 2 wagons par jour en moyenne »<sup>48</sup>. Comme si la guerre n'existait pas !

En 1918, la Marine nationale mit à la disposition des armateurs de grande pêche 15 hommes par navire, et la limitation des équipages ne fut pas modifiée : 18 hommes pour les islandais, 22, 21 pour les terre-neuviens.

Après cette solution du problème des effectifs, il fallut trancher la question de l'approvisionnement en sel. Il est impossible de se procurer le sel de l'Est comme d'ailleurs celui du Midi, faute de tonnage disponible. L'interdiction d'importer du sel étranger demeurant en vigueur, les voiliers durent se grouper, courir les risques mortels de la part des croisières ennemies dans le golfe, atteindre le Portugal, s'y ravitailler en sel, puis reprendre la mer pour remonter au nord ou à l'ouest, c'est-à-dire traverser toutes les routes commerciales entre l'Amérique et l'Europe où se postaient les sous-marins allemands. Trois goélettes islandaises prirent armement à Paimpol : *Yvonne*, *Glycine*, *Surprise*, en même temps qu'un trois-mâts *Grande-Hermine* destiné à Terre-Neuve. Il ne semble pas que les Paimpolais aient armé des navires dans d'autres ports, comme *Surprise* et *Glycine* à La Rochelle, en 1917. Leur campagne fut très satisfaisante et le rendement eût été supérieur si les pêcheurs avaient pu disposer de chasseurs. Aussi le gain réalisé atteint-il des sommes très élevées pour une entreprise aussi modeste qu'une goélette de pêche; l'une des unités, par exemple, a produit une capture de 472.528 fr. 30 dont le bénéfice net est de 124.392 fr. 33 ! Ces chiffres font comprendre clairement que l'on est bien loin désormais des budgets d'avant-guerre.

Quelques semaines après le retour des islandais, Paimpol célèbre avec une joie délirante, dès le vendredi 8, l'armistice du 11 novembre<sup>49</sup>.

48. C. R. des Travaux de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, 7 février 1917, p. 12.

49. La nouvelle prématurée, provenait, paraît-il, des navires de guerre mouillés à Lézardrieux.

Maintenant que la guerre est terminée, les Paimpolais peuvent établir le sombre bilan de ces 4 années.

Sans doute en cette seule année de 1918, les bons de la Défense nationale ont-ils rapporté 554.889 fr. 50; l'emprunt 107.527 fr. 50 et les obligations 2.221 fr. 65...

Sans doute, les armateurs islandais ont-ils réalisé de magnifiques campagnes, mais combien peu nombreux sont-ils ! Sans doute ceux qui ont armé au cabotage ont-ils bénéficié de frets avantageux !

Mais où donc a disparu la belle flottille paimpolaise ? Les armateurs ont mené la guerre dans les limites de leur pouvoir et la guerre coûte cher...

Goélettes, dundees, trois-mâts, demeurés fidèles à la grande pêche ou devenus navires de transport, ont affronté la mer infestée de mines et de sous-marins, car il fallait assurer le trafic des houilles, des poteaux de mines, etc... Fortune de mer ! 30 navires manquent à l'appel, dont 17 goélettes d'Islande, 2 trois-mâts et 11 voiliers de cabotage. L'armada paimpolaise aux 73 voiliers de 1913, dont 33 de grande pêche, ne possède plus, en 1920, que 10 morutiers<sup>50</sup>.

Les armateurs ont vu disparaître 1, 2, quelquefois tous leurs bâtiments. La maison Jézéquel par exemple avait perdu 3 navires, MM. Pouhaer Yves et Pierre, 5 goélettes en 4 mois.

Les fortunes sont largement écornées, la flottille a fondu en quatre ans, les chantiers agonisent... Paimpol s'est appauvri. Mais l'appauvrissement des maisons d'armement se transforme en désastre lorsque, en 1918-1919<sup>51</sup>, pour toucher intégralement les primes d'assurances, les armateurs furent mis en demeure de reconstituer le tonnage perdu. Les constructions navales locales sont à peu près inexistantes; dès lors où reconstruire ? Où acheter des voiliers de même tonnage, susceptibles de devenir des islandais ? Les Paimpolais se trouvaient placés devant des impossibilités, pour eux effroyables. Aussi, achetèrent-ils n'importe quel navire et à quels prix. Tel qui avait acquis un voilier méditerranéen piqué de vers pour 300.000 francs dut le laisser pourrir, tel autre revendit 50.000 francs un bateau payé 250.000 francs.

Une situation aussi lamentable fait hésiter les Paimpolais qui se demandent si le temps d'Islande n'est pas clos. L'Islande reverra-

50. Revue de la Marine de commerce, décembre 1935. Le tonnage français perdu pendant la guerre représentait de 250 à 300 navires, soit 335.000 tonnes.  
51. Décret du 14 mai 1918, arrêtés des 4-21 janvier et 5 février 1919.

t-elle les goélettes ? Les armateurs font remarquer que la saison est déjà avancée; le sel fait défaut; les vivres sont hors de prix; les équipages ne sont pas encore démobilisés; que vaudront les anciens islandais après quatre années d'absence ?

Quand même... 3 goélettes partiront... peut-être...

Malgré cette lassitude générale, et ces pronostics découragés, il semble impossible de croire qu'il n'ait pas filtré un seul rayon d'espérance dans le cœur de Paimpol, puisque à nouveau la paix s'est étendue sur les routes de la mer. D'autres arguments militent en faveur du réarmement pour 1919. Par suite d'on ne sait quelle bienveillance administrative, la reconstitution du tonnage ne fut pas imposée à tous les armateurs.

La reprise dans l'euphorie qui succédait à l'angoisse permettait d'envisager la pêche d'Islande sous un aspect moins défavorable. Bénéficiant de ces circonstances, elle pourrait peut-être connaître sinon la prospérité de jadis, du moins une situation florissante.

Le prix de la morue, plus élevé qu'avant 1914, la réduction des navires producteurs, le désir d'effectuer de belles campagnes engagent les Paimpolais à reformer leur flottille. Un autre argument et de quelle importance ! les y poussait. Au dire des capitaines et des marins, qui avaient continué la pêche, les fonds s'étaient repeuplés très rapidement depuis 1914, et Paimpol n'avait pas oublié la pêche miraculeuse de 1916.

Au mois de février 1919, 6 goélettes prennent le départ pour Islande et 1 trois-mâts pour Terre-Neuve (+ 2 chasseurs d'après la douane). Les gains ne furent pas médiocres à en juger par la comptabilité d'une goélette qui rapporte en net un bénéfice de 127.810 fr., soit 112.998 francs au-dessus du profit normal.

Par l'envoi de ces 7 morutiers, Paimpol a opéré la reprise de son industrie principale.

Mais au lendemain de la guerre quelle va être la situation de ses entreprises maritimes ?

Après avoir vu diminuer l'ensemble de ses armements de 527 en 1914, à 262 en 1917 pour remonter à 310 en 1918, Paimpol retrouvé, avec la paix qui ramène les marins, le chiffre de 412 armements en 1919.

De 418 en 1920, ils s'élevèrent à 463 en 1921, 468 en 1922, pour descendre irrésistiblement ensuite :

1923.....	442	1925.....	397
1924.....	410	1926.....	397

Les rôles de plaisance <sup>52</sup>, de 94 en 1918, atteignent :

126 en 1920	162 en 1925
157 — 1924	156 — 1926

La petite pêche est assurée par :

191 armements en 1918	319 armements en 1923
231 — — 1919	310 — — 1924
246 — — 1920	285 — — 1925
285 — — 1921	300 — — 1926
300 — — 1922	

Le bornage, qui utilisait 72 bateaux en 1918, augmente sa flottille en 1919-1920 ; 106 unités. Puis elle décroît :

102 en 1921	50 en 1924
101 — 1922	54 — 1925
63 — 1923	53 — 1926

Au cabotage, les navires représentent :

33 armements en 1918	22 armements en 1923
33 — — 1919	25 — — 1924
35 — — 1920	25 — — 1925
33 — — 1921	30 — — 1926
22 — — 1922	

En conclusion, à l'étude de ces chiffres on remarque, après une recrudescence en 1919-1920, une chute des armements.

Pour saisir la différence considérable entre l'après-guerre et l'avant-guerre, il faudrait rappeler les chiffres d'avant 1914. Au lieu d'enregistrer un relèvement ferme de ses activités maritimes, dans la période de 1919-1926, Paimpol accuse un appauvrissement qui se poursuit d'année en année.

La pêche d'Islande, industrie de base de la cité, connaîtra-t-elle la même évolution ? Un simple examen des faits suffit à prouver que la « santé » de la grande entreprise paimpolaise est durement touchée.

Il ne s'agit pas pour elle, de 1919 à 1926, d'une convalescence permettant son proche rétablissement, mais bien plutôt d'un affaiblissement progressif <sup>53</sup>, prélude de la mort lente... qui commence...

En voici une vue d'ensemble :

1919. — 1 terre-neuva, 6 islandais.
1920. — 3 — 7 —
1921. — 5 — 7 —
1922. — 4 — 5 —

<sup>52</sup>. A cause du tourisme probablement.  
<sup>53</sup>. Nous faisons abstraction de la chute des armements pendant la Guerre, due aux circonstances exceptionnelles.

1923. — 5 terre-neuvas, 4 islandais.

1924. — 4 — 5 —
1925. — 2 — 6 —
1926. — 3 — 6 —

En 1920, au lieu des 7 pêcheurs de 1919, la flottille comprend 3 terre-neuvas et 7 islandais (la douane mentionne en plus 7 chasseurs), qui rapporteront une pêche moyenne.

A la campagne suivante, 5 navires vont à Terre-Neuve et 7 en Islande, soit un total de 12 morutiers. La pêche à Terre-Neuve est devenue aussi importante que la pêche d'Islande. Bientôt les Paimpolais découvriront un nouveau lieu de pêche. Parmi les navires armés, on note, en cette année de 1921, la présence du chalutier *Elisabeth-Marie*, de 268 tx 08, qui, équipé à Paimpol, effectua sa pêche en Islande puis à Terre-Neuve, avant de descendre se faire désarmer à Arcachon, son quartier d'immatriculation. A une époque aussi décisive que l'après-guerre immédiate, pendant laquelle on assiste à une modernisation effrénée des moyens de production, Paimpol fait pour la seconde fois l'expérience de la pêche industrielle <sup>54</sup>. En vain d'ailleurs. Un an plus tôt, un armateur avait envisagé d'acheter un vapeur. Mais ce ne fut qu'une velléité. A une date absolument cruciale, comme en 1900-1901, Paimpol laisse passer la chance...

L'état du marché n'est d'ailleurs pas rassurant ; les voiliers ont réalisé une pêche normale, qu'ils doivent vendre à des prix très bas, à tel point que les armateurs se demandent s'ils ne renonceraient pas à la grande pêche en 1922. Désormais l'industrie paimpolaise est marquée comme d'un signe sinistre. Après une légère reprise en 1919, les chantiers de constructions navales ont définitivement fermé leurs portes en 1921 et la situation de la région est plutôt « difficile », note la douane.

En 1922, les ports français arment pour Terre-Neuve 28 chalutiers et 111 voiliers, pour Islande 24 chalutiers et 15 voiliers. On remarque une diminution générale des armements de la grande pêche qui s'est produite surtout pour les chalutiers d'Islande et de Terre-Neuve et pour les voiliers d'Islande. Seuls les voiliers de Terre-Neuve ont progressé.

<sup>54</sup>. Ce vapeur étant d'Arcachon, l'expérience n'est pas « paimpolaise » en tous points. *L'Elisabeth-Marie* recherchait très probablement des marins paimpolais.

A cette campagne, les islandais paimpolais, diminués d'une unité, comprennent 5 goélettes montées par 139 hommes.

*Anémone*, armement Duffilhol.

*Glycine*, — —

*Sainte-Anne*, armement Duval du Chesnay.

*Saint-Antoine*, armement J. Le Fricc et Y. Pouhaer.

*Yvonne*, armement Lefèvre-Rigot.

Les terre-neuviers sont presque aussi nombreux que les islandais :

*Duguay-Trouin*, armement Dauphin-Floury.

*Grande-Hermine*, — —

*Erminie*, armement Pottier-Dauphin.

*Gloire-à-Dieu*, armement Pottier-Dauphin.

Ces terre-neuviers, qui sont des trois-mâts, emportent 133 hommes d'équipage. Après une pêche fructueuse jusqu'au mois d'août, ils rentrèrent en France avec leur chargement.

La morue était cotée à Saint-Pierre 45 francs, 52 francs la bonne qualité, 25 francs le petit poisson.

Au mois de juin, le marché de Bordeaux est moins mauvais qu'on ne devait s'y attendre pour les produits des islandais, malgré la proportion de 25 % de rebut dans certaines cargaisons.

On enregistre, sur les banes notamment, une pêche abondante et certains chalutiers ont effectué de très belles productions. Le marché pourtant ne s'est pas amélioré. Le quintal atteint à peine 91, 85 francs en France.

Cet avilissement des prix risque de provoquer un ralentissement des armements, d'autant plus que notre morue s'écoule difficilement à l'étranger.

Le marché italien, par exemple, notre client auparavant, « est envahi par les morues anglaises et danoises, bien qu'on leur préfère incontestablement la morue française »<sup>55</sup>. Depuis 1921 pourtant, « les exportateurs de morues françaises tentent de reprendre sur le marché italien la situation qu'ils avaient acquise avant la guerre, mais ils n'y ont réussi qu'en partie »<sup>56</sup>.

L'Espagne de son côté, tout en accordant à la France le bénéfice du régime douanier de la « nation la plus favorisée », passe une

55. Lettre de M. Harrismendy, attaché commercial de France à Rome, au ministre du Commerce et de l'Industrie, 10 janvier 1922.

56. Lettre du consul général de France à Naples au ministre des Affaires étrangères, 29 décembre 1921.



FIG. 18. — SEPTEMBRE 1935  
La *Glycine*, dernière goélette islandaise,  
cargue ses voiles.



FIG. 19. — TROIS-MÂTS TERRE-NEUVA

Cliché Terly.

convention avec la Norvège en vue de lui vendre des vins en échange de morues. Une convention analogue est en voie de négociation avec le gouvernement islandais. Aux Antilles françaises, l'importation de la morue d'origine française, entravée de 1914 à 1918, n'a pas repris, même après la guerre. Les armateurs doivent demander au ministre des Colonies de frapper d'un droit de 60 francs aux 100 kilogrammes la morue étrangère (surtout anglaise) qui pénètre aux Antilles<sup>57</sup>.

Pendant les années qui vont suivre, le même état de choses se présentera à nos marchands; nos concurrents ont mis à profit notre absence de quatre ans sur les places de vente pour nous supplanter.

En dehors de ces conditions générales au stade de la distribution, il survient en 1922 un événement qui frappera au cœur l'armement paimpolais, en portant atteinte à la structure de l'exploitation islandaise telle que, depuis Morand, l'armement local l'a conçue et mise en pratique.

Pendant que les quelques survivants de l'ancienne flotte de Paimpol sont occupés à leur pêche, le parlement de l'île, l'Althing, vote la loi du 21 avril 1922.

L'Islande, la seconde patrie des Paimpolais qui les accueillait depuis 70 ans, va, par cette disposition législative, les éloigner de ses côtes et avec eux tous les pêcheurs français.

Depuis longtemps déjà elle cherchait à créer aux étrangers de pénibles difficultés<sup>58</sup>.

Depuis la loi du 15 avril 1854, ouvrant l'Islande au commerce étranger, une législation de plus en plus draconienne s'est établie surtout à partir de l'apparition du chalut dans la technique de pêche. La plus importante mesure dans ce sens fut sans conteste la loi du 6 avril 1898 portant défense de la pêche au chalut dans les eaux d'Islande<sup>59</sup>, loi qui fut complétée par celles du 8 juillet 1902 et du 25 septembre 1902.

En 1914 déjà, le Comité central des armateurs de France<sup>60</sup>, sous le titre : « *Législation applicable en Islande aux navires de*

57. Comité central des Armateurs de France. Réunion de la sous-section de grande pêche, 10 mars 1922.

58. En haute mer la pêche est libre et ne fait l'objet d'aucune réglementation. Il n'en va pas de même lorsque la pêche a lieu dans les eaux territoriales ou à proximité. Pour Terre-Neuve un traité franco-anglais a déterminé les conditions de pêche le long des côtes. Cf. BARRASSER, *La France et la police de la pêche maritime*.

59. On a vu précédemment quel usage en firent les Islandais pour frapper le premier chalutier français armé à Paimpol en 1906.

60. Circulaire n° 886, 27 février 1914.

*pêche français* », donnait la traduction de 16 lois ou ordonnances danoises et islandaises au sujet de la pêche en Islande et l'Éroë.

Il était inutile de demander aux capitaines une observation rigoureuse de cette abondante réglementation. Aussi, bien avant la guerre, les infractions étaient-elles nombreuses, malgré les recommandations des stationnaires, des armateurs, des agents consulaires, et les menaces périodiques des ministres des Affaires Étrangères et de la Marine marchande.

Pour couper court à toutes ces contestations, le Gouvernement islandais décide, après la guerre, de rendre pratiquement impossible la pêche des navires étrangers dans les parages d'Islande, bien au delà des eaux territoriales. L'Islande a été conduite à cette détermination par l'évolution de son armement. En l'absence des étrangers pendant la guerre, elle s'est industrialisée. Elle produit désormais de la morue à peu de frais et en quantités énormes. Si elle ne peut interdire la pêche en haute mer, elle se réserve jalousement ses eaux territoriales et surtout elle se refuse à favoriser de quelque façon que ce soit les expéditions des navires étrangers.

Calquée sur la loi norvégienne qui a pour but également d'encourager la pêche nationale en augmentant les difficultés pour les pêcheurs étrangers, la loi du 21 avril devait surtout, dans l'esprit du législateur, gêner la pêche du hareng que pratiquait en Islande la flottille norvégienne, principale concurrente de la pêche islandaise sur les marchés allemand et suédois. Mais les promoteurs de la loi du 21 avril ne voulurent pas faire de distinction entre les pêches et ils promulguèrent une loi unique, applicable sur tout le littoral islandais<sup>61</sup>.

Le seul article 3, qui intéressait les Paimpolais, est ainsi libellé :

« Les pêcheurs étrangers qui exerceraient la pêche en dehors des eaux territoriales sont autorisés à chercher abri le long des côtes pour échapper à la tempête ou au gros temps. Par ailleurs, il est interdit aux étrangers de séjourner près de terre ou dans un port afin d'exercer de ce point la pêche hors des eaux territoriales.

» Il est en outre interdit aux navires étrangers de préparer les produits de la pêche à l'intérieur des eaux territoriales ou dans les ports; il est également interdit à tous, sauf aux sujets islandais,

61. Avec un seul garde-pêche, le gouvernement ne pouvait pas empêcher les Norvégiens de transborder leurs produits dans les nombreuses baies de la côte est. (Circ. du Comité central des Armateurs de France, n° 1234, 3<sup>e</sup> juin 1924.)

de transporter les produits de leur pêche dans les eaux territoriales ou à terre afin de les y préparer. »

Cette loi entra en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet 1922.

Devant les répercussions « formidables »<sup>62</sup> qu'elle provoquerait dans les armements d'Islande, les armateurs français eurent à une « manœuvre »<sup>63</sup>. « Il faut voir dans cette loi une sorte de chantage pour obtenir par une suspension de la loi en faveur des chalutiers, un emprunt que consentirait le gouvernement français » à la trésorerie de l'île. Mais c'était là une explication trop facile qui méconnaissait les avantages futurs entrevus par les Islandais en se réservant l'exploitation des fonds de pêche même en dehors des eaux territoriales.

En ce qui concerne les Paimpolais, le trafic des chasseurs est devenu impossible; le voilier ne pourra plus accomplir qu'une seule campagne, puisque les baies sont interdites et par le fait même les transbordements prohibés. Au lieu de livrer au chasseur sa première pêche, la goélette devra elle-même rentrer en France pour rapporter sa cargaison, ce qui occasionnera une perte de temps considérable et des frais supplémentaires.

C'est désormais de loin, de très loin (3 milles) que les Paimpolais regarderont la « sombre Islande » de Lofn, alors que « quelques années auparavant l'arrivée des pêcheurs français était saluée avec joie et reconnaissance par la population de l'île »<sup>64</sup>.

Les armateurs et le Gouvernement s'efforcèrent d'obtenir quelques assouplissements à la loi du 21 avril, car l'enjeu était d'importance. Il s'agissait de sauvegarder pour les navires français le lieu de pêche le plus rapproché de nos côtes<sup>65</sup>.

Dès le retour de la campagne de 1922<sup>65</sup>, des pourparlers s'engagèrent entre la France et l'Islande pour obtenir soit le transbordement des morues et le ravitaillement dans 2 ports islandais, soit une concession de pêche sur la côte méridionale dans la baie comprise entre Torlak et Ingolfshofdi. Les armateurs insistent pour avoir une réponse du gouvernement islandais avant le 15 janvier, afin de savoir s'ils pourront armer en 1923. Mais la réponse fut négative, la volonté du parlement islandais étant fermement arrêtée.

62. Réunion de la sous-section de grande pêche du Comité central des Armateurs de France, 9 juin 1922.

63. Circ. n° 1203, 18 mars 1922, du Comité central.

64. Abstraction faite du Dogger-Bank, en mer du Nord, peu fréquenté par nos maritimes.

65. P.V. de la réunion de la sous-section de grande pêche du Comité central, 9 novembre 1922.

Il fallut alors chercher une parade contre cet ostracisme qui frappait nos morutiers. Chareot lui-même s'intéressa au salut de la pêche d'Islande et avant le départ des bâtiments, grâce à ses connaissances du Nord-Atlantique, il exposa aux armateurs français les ressources des îles Féroë<sup>66</sup>. Celles-ci offrent des ports nombreux et sûrs où il est possible de se réfugier, de transborder, de se ravitailler, de réparer les navires... La navigation y est plus facile que leur réputation ne le laisse croire. La période de brumes y est plus courte qu'en Islande, mais, par contre, la fréquentation de Feroë exigerait de nos pêcheurs une connaissance pratique des courants. Par suite de multiples chenaux, la mer y devient très dure au moment où les courants des marées portent contre les vents. Il suffit d'éviter de se présenter à l'entrée des chenaux à ces heures dangereuses. Les îles ont d'excellents mouillages dont le Skaale-Fjord est très bien aménagé pour le ravitaillement en charbon et en eau. La capitale Thorshavn a des ressources de toutes sortes et possède surtout des ateliers de réparations; sa rade, qui est mauvaise, sera prochainement améliorée par la construction d'une digue nord-est-sud-ouest; elle constituera alors un refuge par tous les vents. En conséquence, « les îles Feroë peuvent être prises comme centre d'opérations, de ravitaillement, de transbordement de morues, pour les pêcheurs qui se rendent dans les mers d'Islande; on trouve d'ailleurs aux environs des îles Feroë la morue en quantité importante et toutes autres sortes de poissons ».

Malgré cet avis autorisé de Chareot, les islandais paimpolais (non plus que les autres pêcheurs français) ne tentèrent pas l'expérience.

En 1923, sera sollicité un amendement au sujet du transbordement de la morue en Islande sur des chasseurs<sup>67</sup>.

Mais l'Althing se refusera à voter tous les amendements proposés, malgré l'autorisation de principe accordée au gouvernement islandais d'apporter à l'application de la loi sur les transbordements tel amendement que les circonstances rendraient nécessaire.

Les chalutiers français ne pouvant opérer leur transbordement de sel seront dans l'obligation de s'approvisionner en Islande et, contrairement à l'article 3 de la loi du 23 novembre 1848, le Gouvernement français devra les dispenser d'acquitter à leur retour les

66. C. R. de la réunion de la sous-section de grande pêche du Comité central des Armateurs de France, 9 février 1923.

67. Circ. 1234, 1<sup>er</sup> juin 1924, du Comité central.

droits de douane exigés pour toute quantité de sel non transportée sous pavillon national<sup>68</sup>.

Le seul moyen de faire pression sur l'Althing eût été de menacer l'Islande de représailles économiques et douanières. En 1923, le Gouvernement craint de semblables mesures, soit de la Norvège qui pourrait mettre les exportateurs islandais en fâcheuse posture si elle élevait les droits d'importation sur la viande salée, l'une des sources de revenus de l'Islande, le principal client étant la Norvège, soit de l'Angleterre qui achète du poisson de glace islandais et absorbe la presque totalité de la pêche d'hiver des insulaires. Le consul français essaie d'agir par le consul britannique. Mais, en fait, la France doit attendre l'effet des mesures que la Norvège et la Grande-Bretagne adopteront, n'ayant elle-même à sa disposition aucun moyen de répondre à la législation islandaise.

A la même époque pourtant s'agit la question des rogues islandaises, preuve typique de notre faiblesse et du désordre qui va s'accroître dans notre politique de grande pêche. Après la guerre, les chalutiers « estimant que le temps consacré à la mise des rogues en barils est pris au détriment de la préparation de la morue, malgré les primes données pour la préparation des rogues, ne peuvent songer à diminuer la production de la morue pour augmenter celle des rogues, à moins que les armateurs n'y trouvent un avantage pécuniaire »<sup>69</sup>. Dès 1923, les vapeurs morutiers ne rapportent plus de rogues<sup>70</sup> et les voiliers ne pourront produire la quantité indispensable aux pêcheurs français, notamment aux sardiniers. Ceux-ci deviennent aussitôt tributaires de l'étranger, la Norvège. D'ailleurs, prétendent les sardiniers, « les rogues françaises sont moins bien préparées que celles venant de la Norvège »<sup>71</sup> et bien que les prix français soient plus avantageux, ils n'ont jamais voulu passer des contrats qui eussent permis d'assurer l'écoulement de la production française. Dans ces conditions, ils se fournissent en Norvège. « Or, il faut bien le souligner, dit une communication de l'Office national du Commerce extérieur, en date du 4 juillet 1924, les Norvégiens ne pratiquent pas la pêche de la morue dans les parages d'Islande, de sorte que les rogues rapportées en Norvège par des navires de pêche norvégiens venant d'Islande ont été achetées dans ce dernier pays, qui produit déjà en 1920 : 324.824 kilogrammes<sup>72</sup>. »

68. Circ. du Comité central des Armateurs de France, n° 1242, du 6 décembre 1923.

69. Réunion de la sous-section de grande pêche, 9 février 1923.

70. Réunion de la sous-section de grande pêche, 7 juin 1923.

71. Circ. du Comité central, n° 1243, 18 mars 1924.

72. Circ. du Comité central, n° 1244, 27 août 1924.

Situation étrange ! Placée devant le refus égoïste des chalutiers nationaux, la France achète des rogues à l'Islande par le truchement de la Norvège et, qui plus est, aucune compagnie de navigation n'assurant le trafic entre cette île et nos ports, c'est encore la France qui paye, avec les transbordements, le transport d'Islande en Norvège et de Norvège en France. Et la France se plaint de ne disposer d'aucune sanction contre l'Islande ! Elle eût pu se libérer au moins des fournitures islandaises, quitte à encourager la production de rogues par les morutiers de chez nous.

Il s'agissait là d'une mesure bien peu importante sans doute. Faute d'autres représailles, la France aurait pu accomplir cette élégance, en faveur de nos pêcheurs chassés des rivages d'Islande.

La campagne de 1923 s'annonce donc sous des auspices peu favorables.

Malgré les dispositions moins que bienveillantes de l'Althing, les voiliers français sont au nombre de 16 (15 en 1922) sur les lieux de pêche. Par contre, des 24 chalutiers de 1922, il n'en reste qu'un en 1923<sup>73</sup>, les autres partageant leur campagne entre Terre-Neuve et Islande.

Ne pouvant relâcher dans l'île, certains chalutiers comptent se ravitailler aux Feroë ou dans les ports du nord de l'Ecosse.

A Terre-Neuve, le nombre des voiliers ne cesse de croître depuis la fin de la guerre : 1919, 61 voiliers ; 1922, 111 ; 1923, 123.

Les chalutiers au contraire tombent de 38 en 1919 à 28 en 1922. Cette différence entre les deux armements (chalutiers et voiliers) provient de la faible importance des frais d'exploitation des goélettes et trois-mâts par rapport aux dépenses des vapeurs, et « peut-être aussi de la régularité moins certaine de la pêche au chalut »<sup>74</sup>.

Paimpol arme à cette campagne 4 goélettes pour Islande et 5 autres navires pour Terre-Neuve (+ 6 chasseurs, note la douane).

La traversée de France en Islande a été très dure pour les voiliers, notamment pour *Yvonne* qui a fatigué au large de l'île. A Terre-Neuve, se produit le même phénomène. Certains morutiers ont mis jusqu'à 50 jours pour atteindre les bancs. La traversée la plus rapide a été de 33 jours, mais la plupart des bâtiments ont navigué pendant 45 et 48 jours avant de commencer leur pêche.

73. Manuel des Pêches maritimes de l'Office technique et scientifique des pêches.  
74. Circ. n° 1263, 18 mars 1923, du Comité central des Armateurs de France.

En Islande, le rendement des Paimpolais est satisfaisant dans la première partie de la campagne, bien qu'il soit inférieur à celui de 1922 :

	1922	1923
	Morues	Morues
<i>Anémone</i> .....	38.000	38.000
<i>Glycine</i> .....	37.000	36.000
<i>Saint-Antoine</i> .....	37.000	28.000
<i>Yvonne</i> .....	31.000	21.000

Après cette première phase de leur campagne, les goélettes commencèrent la seconde pêche au Cap Nord pour l'achever dans l'est. En général, la production est inférieure à celle des années précédentes, parce que les vents n'ont pas permis aux voiliers de dériver le long des accores des bancs où se tient de préférence le poisson<sup>75</sup>.

A Terre-Neuve<sup>76</sup>, la pêche est excellente et l'*Ermnie* entasse en 6 jours 200 quintaux de morue dans ses cales. La morue est « splendide » et les pêcheurs ont bon espoir.

En fin de campagne, on estimait que la pêche des voiliers avait été bonne et comparable à celle de 1922. Les chalutiers par contre n'ont pas réussi une capture aussi satisfaisante. Leur pêche est même franchement défectueuse. Ils ont, en effet, subi du mauvais temps qui a rendu difficile la manœuvre du chalut, d'autant plus que leur tonnage, supérieur à celui des navires étrangers, a entravé leurs opérations ; on enregistre aussi de nombreuses avaries des treuils des chaluts, des remorques et des aussières.

Les prix pratiqués en France au mois de juin atteignaient 140 et 130 francs, mais ils s'effondrèrent au-dessous de 100 francs, tandis qu'à Saint-Pierre on cotait 55 francs le poisson de chalutiers et 56 francs la morue de voiliers.

A cette campagne de 1923, un armateur, M. Légasse, attire l'attention de ses collègues sur la mauvaise préparation de la morue française. Par suite du laisser-aller des équipages et du manque de soin dans le salage, « la qualité de la morue est inférieure à celle qu'elle était avant la guerre »<sup>77</sup>.

75. Circ. n° 1224, 1<sup>er</sup> juin 1924, du Comité central.  
76. Rapport du commandant du *Regulus*, campagne 1923.  
77. C. R. de la réunion de la sous-section de grande pêche, 7 décembre 1923.

Il est facile de prévoir que cette baisse de la qualité française ne favorisera pas nos produits dans la lutte contre la concurrence étrangère. Dans le même ordre de choses, les armateurs ont vu supprimer par le service de répression des fraudes, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1923, l'autorisation de préparer la morue à l'acide borique, qu'ils avaient obtenue pendant la guerre. Le but de cette interdiction était d'améliorer la qualité du produit français; mais chose curieuse ! les armateurs déclarent que pour « l'exportation il n'y a pas lieu d'observer la même sévérité, car la réglementation sur l'usage de désinfectants dans les denrées alimentaires est moins rigoureuse à l'étranger qu'en France »<sup>78</sup>.

Notre clientèle pourtant ne se hâte pas de demander de la morue française. Aux Antilles, les droits rétablis en 1920 sur la marchandise étrangère n'empêchent pas l'arrivée de la morue anglaise, parce qu'ils sont trop insignifiants. Et pendant ce temps, notre exportation vers cette colonie est presque nulle. Pour l'Espagne, par suite de la mévente des vins français, il se dessine une campagne contre la convention franco-espagnole de 1922.

Au Portugal, le « *modus vivendi* » étant venu à expiration, l'armement français en demande la prorogation... qui sera refusée, car les morutiers se trouvent « en présence des efforts des viticulteurs et de l'appui que leur donne le ministre de l'Agriculture pour ne pas renouveler le *modus vivendi*, et empêcher ainsi l'importation des vins portugais »<sup>79</sup>. Les événements justifient les appréhensions des armateurs et « la cessation du *modus vivendi* franco-portugais a eu une conséquence particulièrement grave par le fait que, profitant de l'impression fâcheuse causée au Portugal, les Allemands ont signé avec le Gouvernement portugais, à la date du 30 juin, un traité de commerce qui, d'une part, les fait bénéficier de la réduction de 25 % sur les droits de port, réduction dont l'armement français ne bénéficie plus, et qui, d'autre part, leur assure le traitement de la nation la plus favorisée pour ce qui concerne certaines réductions éventuelles de droits, notamment dans le domaine douanier »<sup>80</sup>.

Bientôt, en 1924, le marché grec à son tour fermera ses portes par la dénonciation de l'accord franco-hellénique de 1891.

78. En 1923 (C. R. de la réunion de la sous-section de G. P., 1<sup>er</sup> février), les armateurs reviendront à la charge pour que leur soit octroyée cette permission qui les mettrait « sur le pied d'égalité avec les armateurs étrangers ».

79. Réunion du Conseil d'administration du Comité central, le 10 et 11 juillet 1923.

80. Réunion du Conseil d'administration du Comité central, les 10 et 11 juillet 1923.

A cette époque, les capitaines des voiliers de grande pêche présentent une transformation radicale de la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve.

Le voilier semble avoir atteint vers 1923 son maximum de rendement. De l'avis des meilleurs capitaines, il est inhumain, et d'ailleurs impossible, d'obliger les hommes à fournir un effort plus grand; si les équipages jouissent d'une nourriture plus soignée et d'un relatif confort que n'ont pas connu leurs devanciers, il faut bien avouer qu'en contre-partie ils fournissent une somme de travail très supérieure. Vers 1905, chaque doris élongeait de 10 à 12 pièces de lignes, alors qu'après la guerre il en mouille 30. Le bâtiment, en outre, ne touche plus terre au cours de sa campagne, alors qu'autrefois il relâchait une ou plusieurs fois à Saint-Pierre pour y décharger du poisson.

La main-d'œuvre se raréfie, le métier étant trop pénible et trop dangereux; les salaires ont cependant augmenté par rapport à l'avant-guerre.

Certains armateurs pensent déjà au voilier mixte, mais sa motorisation augmentera considérablement les frais d'exploitation. D'autres ont émis l'idée d'armer à la grande pêche les longs courriers, surtout les trois-mâts, qui vont pourrir en rivière de Nantes.

Mais c'est au chalutier qu'appartient l'avenir. « Avec les données actuelles, je crois que c'est le chalutier qui détrônnera le voilier », écrit le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande au Comité central des armateurs de France<sup>81</sup>, et il ajoute : « les résultats de la pêche ne sont pourtant pas brillants parce que nous n'avons pas encore l'engin de capture convenable. Les voiliers cependant ne disparaîtront pas d'un coup, il y aura une période de transition. »

Quoi qu'en dise le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande, les chalutiers, s'ils n'augmentent pas en nombre, augmentent leur tonnage et font déjà preuve d'une supériorité écrasante sur les trois-mâts et goélettes.

A la campagne de 1923, 11 voiliers gravelinois produisent 827.606 kilogrammes de morue, quand quatre chalutiers fécampais rapportent 583.804 kilogrammes d'une valeur de 931.131 fr. 75 (rogues comprises).

La situation des armements ne s'améliore point en 1924. Le total des bâtiments expédiés à la pêche lointaine s'élève à 175.

81. Lettre du 18 février 1924, circ. 1234 du Comité central.

La lente reprise des voiliers provoque en 1924 un accroissement de 5 unités seulement contre 16 en 1923. Ils sont 147, tandis que les chalutiers diminuent de quelques unités. En résumé <sup>82</sup> :

A Terre-Neuve : 157 navires dont 129 voiliers + 28 chalutiers.  
A Islande : 24 — 18 — 6 —

L'armement des vapeurs se trouve grevé par des charges d'autant plus lourdes que le taux de la livre sterling a subi une hausse.

Dans ces conjonctures, comment se comportera l'armement paimpolais ? Hélas ! il partage le sort commun et ses effectifs n'ont aucune tendance à donner des signes d'une prospérité désirée par tous. Paimpol arme 4 bateaux terre-neuvers :

*Butterfly*, *Duguay-Trouin*, *Grande-Hermine*, *Erminie*, et 5 unités destinées à l'Islande : *Anémone*, *Glycine*, *Yvonne*, *Goëlo* et *Saint-Antoine*.

Il est vrai que l'armement coûte de plus en plus cher ; si l'équipement d'une goélette était estimé à 30.000 francs en 1914, à 74.000 francs en 1916, c'est 150.000 francs qu'il faut dépenser maintenant pour équiper un navire islandais.

A la campagne suivante, la flottille passe de 9 à 8 unités : dont 6 islandais et 2 terre-neuvas.

En 1926, les islandais sont encore au nombre de 6, tandis que les terre-neuvers se sont relevés d'une unité : *Alcyon*, *Butterfly*, *Sainte-Anne*.

La campagne à Terre-Neuve donna de bons résultats si l'on en juge par le décompte d'un trois-mâts qui a produit :

- 96.810 morues vertes à 350 francs les 110 kilogrammes.
- 6.663 morues papillons à 270 francs les 110 kilogrammes.
- 1.757 morues gros doux à 280 francs les 110 kilogrammes.
- 1.206 morues loques à 200 francs les 110 kilogrammes.

La vente brute produisait 463.321 fr. 80 et en net : 403.469 fr. 92. Les 21 hommes d'équipage, qui avaient reçu 94.252 fr. 05 d'« avances », touchaient au retour 100.537 fr. 71, soit une somme globale de 194.789 fr. 76, compte non tenu ni du denier à Dieu ni des gratifications.

L'entreprise, même avec les gros débours d'exploitation, semble donc assez profitable, car le quintal de morue dont le prix avait baissé après la guerre, a subi une hausse très prononcée ; depuis 1923 il a monté : 130, 140, 150, 160, 185 francs, et il s'est stabilisé à cette cotation.

<sup>82</sup> Chiffres de la Circ. 1242, 22 août 1924, du Comité central.

1926 marque dans les annales maritimes de Paimpol une date doublement importante. Ce fut la dernière expédition des Paimpolais à Terre-Neuve qu'ils fréquentaient depuis plusieurs siècles. Mais c'est aussi le 12 juin de la même année que le trois-mâts *Bar-Avel*, après une campagne en Islande, quittait à nouveau le port pour inaugurer la pêche de la morue au Groenland <sup>83</sup>.

En ces 8 campagnes, qui ont suivi la grande guerre, si Paimpol a opéré la reprise de ses armements morutiers, le redressement, comparable à l'état de la flottille avant 1914, ne s'est pas accompli. Et voici que s'évanouissent pour toujours de l'horizon du port les silhouettes massives des trois-mâts de Terre-Neuve.

A leur disparition, Paimpol dut sentir venir la mort... que précédaient d'autres signes avant-coureurs : les ruines s'accumulaient les unes sur les autres, la flottille n'était plus que l'ombre d'elle-même : les actifs chantiers étaient silencieux depuis 1921 ; les voileries, les forges voyaient-se restreindre les commandes ; l'Islande était perdue depuis 1922 ; les armateurs, effrayés par l'énormité des frais d'équipement, se décourageaient... <sup>84</sup>.

De leur côté les islandais, les fameux pêcheurs de jadis, renouaient à écouter la dangereuse voix de la fiancée de Yann Gao. Les bons équipages deviennent très rares. Il se produit en effet, une évolution profonde dans leur esprit, évolution que les observateurs enregistrent au lendemain de la guerre. La main-d'œuvre s'en va vers d'autres métiers plus rémunérateurs et moins pénibles : agriculture, administrations, navigation de commerce. « Les pêcheurs, surtout ceux des goélettes, écrit le commandant de Pontévès dès 1921 <sup>85</sup>, ont paru peu satisfaits de leur sort : ils trouvent leur métier trop fatigant et pas assez rémunérateur pour les privations qu'il comporte. Plusieurs d'entre eux ont déclaré que leurs enfants ne continueraient certainement pas ce métier sur des voiliers : ils ont l'idée que la pêche à la voile et à la ligne est devenue archaïque et que son rendement est inférieur à celui des chalutiers à vapeur.

<sup>83</sup> *Bar-Avel* fut bien le premier navire français à tenter la capture de la morue au Groenland, peut-être même le premier de tous les morutiers, étrangers compris. En 1926, les frères Heller, du port de Hull, envoyèrent quatre bâtiments du pêche également au Groenland avec des équipages norvégiens et islandais. Mais cette entreprise visait le pêche du Bélan seulement, pêche pratiquée au doris. Des « chasseurs » venant d'Angleterre ravitaillaient les marins et rapportaient la production.

<sup>84</sup> D'après un rapport du commandant Beaupé de l'Office des pêches, l'existence de la morue avait été signalée au Groenland depuis 1922 (cf. Circ. du Comité central, n° 1423).

<sup>85</sup> C'est vers cette époque que se place le passage du ministre M. de Mauzie, venu s'informer du morasse dans lequel se débattait Paimpol.

<sup>86</sup> Rapport du 5 novembre 1921.

Il est donc à prévoir que les voiliers d'Islande se feront de plus en plus rares, faute de main-d'œuvre, sans parler des autres causes de disparition. Tous les capitaines sont furieux des entraves apportées à leur pêche et se plaignent de leurs équipages. » En général, l'état d'esprit des morutiers manifeste « un certain dégoût » de la pêche de Terre-Neuve ou d'Islande. Le métier de grand pêcheur de mornes est bien dur, quand il règne en France une euphorie générale...<sup>86</sup>. La facilité de vie est érigée en système jusque dans les couches les plus profondes du peuple.

C'est en ces années 1921-1922 que Paimpol vit passer pour la première fois le drapeau rouge, à l'occasion des manifestations du 1<sup>er</sup> mai, organisées par les ouvriers des chantiers, des voiliers, etc...<sup>87</sup>, entraînés par des meneurs politiques.

En dehors de ces éléments paimpolais du problème, il intervient sur le plan de la production une concurrence plus nette du chalutier. A la production nationale, s'ajoute celle des armements étrangers, alors qu'en 1926 la France n'a pas encore réussi à reconquérir les débouchés perdus pendant la guerre.

Comment résisterait un port modeste comme Paimpol ? Il a été impossible de reconstruire la flotte de pêche; les réparations des voiliers fatigués par quatre ans de cabotage intense, et mal entretenus, ont atteint des prix très élevés; après les naufrages de la guerre, qui ont touché la situation financière des maisons d'armement, il ne s'est manifesté aucune régression dans les frais de campagne au moment de la reprise de 1919-1922, à tel point qu'une goélette en 1920 représente avant son départ des dépenses de 571.764 fr. 35. L'expédition remboursera-t-elle au moins l'armateur ? Hélas ! ce dernier subira une perte de 54.428 fr. 10 pour cette seule pêche.

Par suite de ces circonstances, la collectivité paimpolaise, appauvrie, se trouve incapable d'assurer l'exploitation d'une entreprise exigeant de semblables mises de fonds, sans garanties de bénéfices. Bien que tous les bateaux n'aient sans doute pas établi des budgets aussi catastrophiques que le précédent, on voit, par exemple, une goélette rapporter 70.298 fr. 69 en 1920; en 1921 sa campagne se solde par un déficit de 43.064 fr. 55 et en 1922 son bénéfice est de

86. On comprendra mieux cette désaffection quand on aura étudié les conditions de vie de l'équipage, son salaire, etc.

87. Il y eut par la suite aussi des « grèves d'équipage » ou plus exactement des refus d'embarquer. Mais nous ne pouvons en préciser la date.

8.953 fr. 53, soit inférieur au gain moyen d'avant guerre (compte non tenu de la baisse de la monnaie).

L'après-guerre fait voir que les budgets se sont gonflés démesurément. Or la pêche reste aussi aléatoire sinon plus incertaine qu'auparavant.

Il est donc très compréhensible que les Paimpolais aient manifesté une hésitation toute naturelle. Quant aux armateurs d'avant 1914 qui ont perdu leurs navires du fait des hostilités, ils ne peuvent dans ces conditions envisager leur reconstruction à des prix « colossaux » ni leur exploitation si coûteuse.

En 1925-1926 pourtant, quelques-uns s'efforcèrent d'adapter leurs goélettes aux nouvelles méthodes techniques et les dotèrent d'un moteur. Cette transformation, qui ne fut pas générale d'ailleurs, exigea des dépenses supplémentaires, tant pour l'achat du moteur que pour son fonctionnement et son entretien.

Dans d'autres domaines, Paimpol a essayé de résister à la décadence, en se modernisant. Au retour de la campagne de 1922, la douane enregistre des débarquements inaccoutumés de morue : 166.602 kilogrammes d'Islande et 23.667 kilogrammes de Terre-Neuve.

Un armateur, en effet, M. Le Frieu, s'est engagé dans la préparation de la morue verte. En 1923, MM. Dauphin et Pottier ouvriront un nouvel atelier. Désormais cette industrie occupera pendant quelque temps 10 ou 15 ouvrières, auxquelles les islandais et terre-neuvas apporteront de la morue :

1923.	—	109.809	kilogr. d'Islande	+	115.293	kilogr. de Terre-Neuve.
1924.	—	437.907	—	—	419.765	—
1925.	—	223.708	—	—	316.776	—
1926.	—	136.438	—	—	431.546	—

C'est bien trop tard que les Paimpolais cherchent à équiper leur port, d'ateliers de séchage, de repaquage, de préparation de filets...

Outre ses soucis qui vont en premier lieu à l'armement, Paimpol a d'autres pensées.

Dès le 19 avril 1919, la municipalité proteste<sup>88</sup> contre le projet d'installer à Tréguier, avec l'aide des subventions de l'Etat, un chantier de construction navale, un chemin de fer à voie normale et un bassin à flot pour navires de fort tonnage.

88. Plus exactement elle fait sienna la protestation de M. Y. Petitbon, président de la Ligue française pour la Défense des Droits de l'homme et du citoyen.

On comprend facilement l'indignation que déchaina parmi les Paimpolais un tel projet, qui ignorait le potentiel de leur port... et négligeait allègrement leurs anciennes et nombreuses revendications. Mais ils n'étaient plus représentés en haut lieu par leur député, M. Armez, tandis que M. de Kerguézec, député-maire de Tréguier, pouvait porter jusque dans les sphères gouvernementales les préoccupations de ce port. Dans sa protestation, Paimpol fait remarquer, à très juste titre, que ses chantiers suffisent pour les besoins de la région. Quant à la voie normale, sa demande devrait avoir priorité sur celle de Tréguier, ne serait-ce qu'au titre de « l'ancienneté ». Le bassin à flot de Tréguier enfin demanderait des « travaux gigantesques » quand Paimpol est déjà doté de deux ouvrages similaires. Un barrage de Pors-Even à la pointe de Bervidic en Guilben (c'est-à-dire la transformation de toute la baie en bassin à flot !) coûterait à peine le sixième du prix de revient de l'hypothétique ouvrage tréguierois.

Unie à celle des maires du canton, de la Chambre de Commerce, la protestation des Paimpolais fit-elle échouer ce projet ? Elle y aida très probablement, car Tréguier n'obtint ni chantier maritime, ni voie normale, ni bassin à flot.

Non contents de défendre leurs droits sur la côte septentrionale bretonne, les Paimpolais continuent la politique de leurs devanciers. Le 28 février 1923, ils sollicitent le prolongement jusqu'à Paimpol de la ligne de chemin de fer à voie normale, qui devait s'arrêter à Pontrieux, sous prétexte, insinue-t-on, que M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, est originaire de Pontrieux.

La voie est accordée et sera même prolongée jusqu'à l'extrémité de la digue du port. M. Le Trocquer a même promis de maintenir le troisième rail qui permettrait d'utiliser, sur le parcours Guingamp-Paimpol, le matériel roulant du réseau breton et celui du réseau de l'Etat. Achevée en 1924-1926, la ligne dessert les quais de Kernoa, mais la trop grande dépense arrêta l'extension des travaux jusqu'au môle.

Paimpol achève donc, trop tard encore, il est vrai, l'établissement de son chemin de fer à voie normale qui allait transporter vers l'intérieur la morue d'Islande, travaillée et préparée dans les ateliers récemment créés.

C'est aussi en cette période, de 1920 à 1925, que s'édifie l'école actuelle de navigation.

D'autres tendances se manifestent, qui ont l'ambition de redonner à la cité et à la région une activité estimable en ces temps de misère.

En 1922, les possibilités touristiques du pays paimpolais commencent à attirer l'étranger vers la côte célébrée par Loti et Botrel. On a compté que 20.000 personnes environ y ont séjourné pendant la saison d'été. Les hôtels et pensions, au nombre de 42, disposent de 325 chambres, tandis que 105 villas et appartements meublés possèdent 510 chambres. Le Paimpol des islandais, se muant en centre touristique ? Certains y pensent et demandent même au Conseil municipal, en 1923, de transformer en squares le terre-plein de Kernoa où naissaient les fines goélettes et les robustes trois-mâts. Quelle preuve de la décadence paimpolaise ! La municipalité pourtant se refuse à désespérer et rejette cette proposition à cause des conséquences qui pourraient en résulter pour le commerce et l'industrie. Paimpol ne veut pas mourir et n'admet pas de changer en jardin public pour enfants et promeneurs le seul endroit favorable à la construction navale. « Rien ne prouve que plus tard, prétendent les édiles, ainsi que tout le monde le désire, le commerce maritime, favorisé par la voie normale, ne prenne une plus grande importance qui déciderait la construction de nouveaux chantiers navals<sup>89</sup>. »

La pensée paimpolaise reste tournée vers l'Islande... vers la mer.

Et pourtant la mue économique s'accroît dans la ville et surtout dans la région. Après la pomme de terre, le chou-fleur exige à son tour un marché, qui, décidé le 16 février 1924, sera créé dès le mois d'octobre, au tarif de Roebey (en Saint-Malo).

C'est dans l'après-guerre surtout que le commerce des primeurs (pommes de terre notamment) a pris une extension considérable. Le port bénéficie du trafic agricole et les exportations vers l'Angleterre passent de 3.237 tonnes en 1920 à 9.693 tonnes en 1924 et 13.416 tonnes en 1926<sup>90</sup>.

De grands pêcheurs, islandais et terre-neuvas, les Paimpolais deviennent marchands de « patates », de choux-fleurs et d'artichauts.

L'armement morutier étant réduit à quelques unités, Paimpol regarde vers la terre et adopte comme principale activité maritime le transport des pommes de terre.

Désormais, à chaque printemps, ses quais, jadis encombrés de toutes sortes de marchandises qu'embarquaient ou débarquaient

89. Délib. 19 décembre 1923.

90. Cette branche du commerce du port sera étudiée, tome II, p. 336.

les goélettes, verront passer de longues files de charrettes chargées. Cinq, six vapeurs sortiront quotidiennement du port pour aller livrer ces primeurs en Angleterre.

Sur les quais de Paimpol, les paysans goéloards ont remplacé les marins. Ainsi donc les cités elles-mêmes changent de métier !

La dernière période du temps d'Islande comprend la décade qui va de la disparition de la pêche de Terre-Neuve, en 1926, au retour de la dernière goélette islandaise en 1935.

Vivotant encore pendant les années 1927-1929, Paimpol sera frappé à mort par la crise mondiale qui accumula tant de ruines sur les côtes françaises. Pour s'en convaincre, il suffit de quelques chiffres qui résument rigoureusement le déclin de toutes les industries maritimes du port.

Nombre global des armements :

1895.....	660	1933.....	325
1914.....	527	1934.....	318
1924.....	410	1935.....	339
1927.....	392	Disparition de la pêche d'Islande.	
1928.....	374	1936.....	321
1929.....	347	1937.....	303
1930.....	337	1938.....	274
1931.....	346	1939.....	251
1932.....	315		

Comme on le voit, la chute s'accroît encore après 1935 :

	Petite pêche	Cabotage
1905.....	477	30
1926.....	300	30
1927.....	289	35
1928.....	276	27
1929.....	249	20
1930.....	241	16
1931.....	256	13
1932.....	229	7
1933.....	252	8
1934.....	239	8
1935.....	256	8
1936.....	240	9
1937.....	203	4
1938.....	153	5
1939.....	153	2



FIG. 20. — PAIMPOL LA MORTE...  
On ressent autour des bassins vides et des quais déserts l'impression d'une absence.

Le bornage, qui comptait 106 bâtiments en 1920, suit la même régression.

1927.....	35	1930.....	48
1928.....	39	1931.....	12
1929.....	46	1932.....	1

Il est vrai que sous le nom de « navigation côtière » les armements ont augmenté :

1932.....	35	1936.....	54
1933.....	38	1937.....	74
1934.....	45	1938.....	80
1935.....	43	1939.....	71

Les islandais ne peuvent se comporter d'autre façon que les entreprises maritimes précédentes et on enregistre :

1927.....	5 navires de grande pêche (Islande et Groenland).
1928.....	3
1929.....	5
1930.....	7
1931.....	8 navires dont le chalutier <i>Victoria</i> d'Arcachon.
1932.....	8
1933.....	8
1934.....	2
1935.....	2
1936.....	0

En 1926, comme on l'a vu plus haut, les Paimpolais avaient entrepris la pêche au Groenland par la campagne du *Bar-Avel*. Les résultats ne furent guère encourageants, car la morue, quoique très belle, était rare.

L'année suivante, le *Bar-Avel*, après avoir pêché dans les parages d'Islande, reprit le chemin du Groenland, trouvant ainsi la réponse à l'ostracisme de l'Islande depuis la loi du 21 avril 1922. Il était accompagné d'un autre navire paimpolais. Au moment de quitter les lieux de pêche, le capitaine étant malade, ce dernier bâtiment « causa » avec le *Bar-Avel* qui accusait une pêche de 47.000 poissons. Jamais plus le *Bar-Avel* ne donna de ses nouvelles.

En fin de campagne, il se révèle que 1927 a été médiocre pour les morutiers et l'on se demande combien de voiliers osèrent entre-

prendre la campagne prochaine. Il s'est produit, en effet, sur le marché un affaissement des prix, attribué en partie à la qualité défectueuse de certains chargements de voiliers<sup>91</sup>.

Les 47 chalutiers qui ont armé pour Terre-Neuve ont rapporté des quantités anormales d'anons, la morue étant peu abondante. Il se perdit 2 chalutiers en cours de campagne.

Quant aux résultats des 99 voiliers expédiés à Terre-Neuve, ils sont aussi médiocres.

La campagne menace de provoquer des pertes beaucoup plus élevées que celles de 1926, surtout pour les chalutiers.

Les répercussions de cette désastreuse année se font ressentir immédiatement à Paimpol, qui ne destine pour grande pêche, en 1928, que 3 bâtiments :

*Goelo*, dundee, Islande et Groenland.

*Manon*, — — —

*Violette*, goélette, Islande.

S'agit-il d'ailleurs d'une flottille paimpolaise ?

*Manon* et *Violette*, immatriculés à Dunkerque, appartiennent à la « Société d'armements à la grande pêche et au cabotage de Gravelines ». M. François Dauphin a vendu à cette société le *Goelo* dont il reste actionnaire pour 1/3.

A cause du recrutement plus facile des équipages, c'est à Paimpol que M. Dauphin arme des navires pour le compte de la société<sup>92</sup>.

Désormais les goélettes islandaises n'appartiennent plus à des armateurs paimpolais, bien que quelques-uns s'obstinent encore à tenter la fortune : M. J. Le Fricc, M. T. Le Merdy, M. G. Bertho.

Paimpol semble sentir toute prochaine la ruine totale et consacre son activité à des exportations massives de pommes de terre, qui relèvent le tonnage du port à des chiffres jusque là inconnus.

Nouveau signe de décadence du Paimpol islandais ! En 1928, l'entrepôt des sels est désaffecté, « l'exploitation étant nettement déficitaire d'autant plus que par suite de la réduction progressive des armements à la grande pêche, le trafic n'a cessé de péricliter »<sup>93</sup>. Espérant encore, le Conseil municipal avait pourtant à l'unanimité émis l'avis que cette « désaffectation constituerait une grave erreur

et serait susceptible d'occasionner un grave préjudice au commerce maritime local. Il est possible que l'industrie des grandes pêches renaisse plus tard à Paimpol ».

Le tonnage des armements ne comprend plus qu'un total de 2.101 tx 44 pour les navires de commerce; 1.935 tx 35 pour les navires de pêche.

La flottille se compose de 49 unités dont : 6 bâtiments de grande pêche (3 à moteur); 31 voiliers de petite pêche ou de transport; 12 petits bateaux motorisés faisant aussi la pêche et le transport.

Après la chute verticale des armements morutiers en 1928, leur nombre remonte, grâce à la société de Gravelines : 1929, 5 navires dont 4 appartiennent aux Gravelinois; 1930, 7 navires dont 5 gravelinois.

Les résultats furent désastreux pour toute la production française, les cours de la morue s'étant effondrés en octobre 1930, date à laquelle les stocks de la campagne précédente ne sont pas encore écoulés.

En 1931, le mouvement de régression des entreprises de grande pêche prend une ampleur plus considérable encore, car les résultats de 1930 ont conduit les armateurs à réduire le nombre de navires et la durée de l'expédition afin de limiter les frais d'exploitation. Ces restrictions sont également imposées par la présence d'un stock considérable de morues dans tous les pays producteurs. Ainsi voit-on la flotte française passer de 150 navires en 1929 à 141 navires en 1930 dont 96 voiliers; 98 navires en 1931 dont 61 voiliers; soit une diminution pour les voiliers de 9.671 tonneaux (34 %) et une baisse des effectifs de 2.903 hommes à 1.873<sup>94</sup>.

Les chalutiers eux-mêmes sont touchés et au lieu de 45 en 1930, on ne compte que 37 au départ en 1931.

A Paimpol, le chalutier *Victoria* d'Arcahon prend armement avec 7 voiliers dont 6 appartiennent à la Société de Gravelines. Trois d'entre eux, *Brocéliande*, *Butterfly* et *Pascale*, comptent achever leur campagne au Groenland qui est un lieu de pêche d'été.

Espérant encore une impossible résurrection de la pêche d'Islande, la ville de Paimpol achète l'entrepôt des sels, en 1931, pour la somme de 51.000 francs en prétendant que « l'avenir ne saurait être prédit ».

91. C. R. de la réunion de la sous-section de grande pêche, Comité central des Armateurs de France, 8 décembre 1927.

92. Pour la même campagne la société arme à Gravelines 11 autres bateaux.

93. Séance du 15 juin, Chambre de commerce des Côtes-du-Nord.

94. Circ. 1423, 11 septembre 1931, du Comité central.

Nous sommes pourtant en pleine crise qui achève de porter les derniers coups à l'industrie paimpolaise et à tout l'armement français. Pour remédier à cet état de choses, « aucune mesure d'ensemble pourtant ne pourra être prise par le Gouvernement. Il ne sera statué que sur des cas particuliers »<sup>95</sup>. La Banque de France et les établissements de crédit, n'ayant plus confiance dans la situation financière des armateurs, exigent désormais des garanties suffisantes, avant de leur consentir des avances. A cette fin, pour obtenir un crédit, les armateurs devront fournir « à titre confidentiel » un état de leur trésorerie, leur bilan, la situation exacte de leur entreprise.

Pendant ce temps, l'armement français a expédié sur Islande 18 voiliers et 12 chalutiers dont 2 à moteur. Les navires paimpolais, dont 4 n'ont pas de moteur, pêchent entre la baie de Torlak et un point situé à environ 40 milles dans le sud-ouest de Reykianes. Le beau temps n'a commencé que vers le 10 avril et la pêche est devenue excellente (1.200-2.000 morues par jour).

Au 30 avril, on enregistre les captures suivantes :

<i>Glycine</i> .....	50.000 morues.	<i>Sapho</i> .....	35.000 morues.
<i>Violette</i> .....	37.000 —	<i>Roger-Robert</i> .....	25.000 —

Au 13 mai :

<i>Violette</i> .....	50.000 morues.	<i>Sapho</i> .....	40.000 morues.
<i>Roger-Robert</i> .....	33.000 —	<i>Glycine</i> .....	57.000 —

*Pascale* et *Butterfly* achèveront leur cargaison au Groenland.

Au total, malgré la réduction du nombre des navires de pêche (8 chalutiers et 35 voiliers en moins) et de la durée de la pêche, la production française est à peine inférieure à celle des années précédentes (10 %).

Dans les autres pays producteurs le même phénomène se manifeste. « Partout la surproduction a conduit à des désarmements et à la disparition de certains comptoirs de pêche »<sup>96</sup>. La baisse de la livre sterling et de la couronne norvégienne et la surproduction ont provoqué une crise qui atteint la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Norvège, l'Islande, puis avec un certain retard la France.

En France, malgré la surproduction nationale, on observe une augmentation progressive des importations étrangères de poisson

95. Cerr. du Comité central, 17 décembre 1931.  
96. Circ. 1432, 13 mars 1932, du Comité central.

salé. Déjà gêné par les stocks de l'année précédente, incapable d'exporter par suite de la chute des monnaies, le producteur français voit s'avilir les prix du quintal qui est payé aux Paimpolais 140, 130 francs en 1931 au lieu de 185, 160 en 1930.

Développer la consommation française pour écouler la morue trop abondante ? Hélas ! les efforts déployés en cette année par « Le Comité de propagande pour le développement de la consommation de la morue en France » et par le « Syndicat du commerce de la morue de Bordeaux » ne portèrent pas de fruits ; le Français moyen ne se décida pas à modifier son menu.

Dans ces conditions, il ne s'offre qu'une solution si l'on ne veut pas rejeter à la mer le poisson ou le laisser pourrir dans les entrepôts et frigorifiques, quitte à désarmer tous les morutiers français : il faut à tout prix vendre à l'étranger la morue rapportée par nos navires.

Or, la prime à l'exportation est supprimée depuis 1926 !

C'est pourquoi de tous les points de la côte les armateurs réclament son rétablissement. Depuis 1926-1927, en effet, notre exportation est en régression :

1926.....	298.000 Q. M.	1929.....	259.000 Q. M.
1927.....	339.000 —	1930.....	189.000 —
1928.....	289.000 —	1931.....	105.000 —

Non seulement notre exportation se réduit, mais il s'introduit encore sur le marché français des quantités anormales de morue étrangère.

En 1930, à la séance du 14 mai, M. Yves Pouhaer, de Paimpol, membre de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, exposant la situation critique de la pêche d'Islande, avait fait remarquer l'insuffisance des prix de la morue, puisque pour l'armement paimpolais ils étaient inférieurs de 50 % à ceux de 1929. Or, dans la même période, les frais de l'entreprise ont augmenté de 30 % environ. Aussi la Chambre de Commerce demanda-t-elle un relèvement des droits de douanes afin d'interdire l'entrée en France de la morue étrangère, une des principales causes de la situation chaotique du marché français. Dans sa réponse, le 4 juin, le ministre de la Marine marchande, M. Rollin, prévoyait un relèvement de ces droits jusqu'à 240 et 192 francs pour les filets, 120 et 96 francs pour les autres formes de morues au lieu de 102 francs maximum et 81 fr. 60 minimum. Mais ces dispositions douanières se mon-

treront presque inopérantes parce que le marché est déjà engorgé. Septembre... retour des islandais et terre-neuvas.

La baisse des cours étrangers est telle que, malgré les tarifs douaniers, les importations étrangères peuvent encore concurrencer sur le marché national la production française. La campagne est un véritable désastre et ne pourra nullement couvrir le déficit de 1930.

L'armement voilier est particulièrement touché par ces conditions générales de l'industrie morutière. On chiffre par navire des pertes de 300 à 400.000 francs<sup>97</sup>.

Il est évident que les entreprises réduiront dans ces circonstances leurs expéditions lointaines; en conséquence, le chiffre des bâtiments est inférieur à 100 en 1931 au lieu de deux centaines en 1926.

En 1932, Paimpol armera encore 8 navires :

*Brocéliande*, *Pascale*, *Butterfly*, *Sapho*, *Violette*, *Roger-Robert*, de la Société de Gravelines,

*Reine-Marguerite*, de Saint-Malo.

*Glycine*, de Paimpol, M. Le Merdy.

La pêche fut très bonne. *Violette* rapportait 90.000 morues; *Sapho*, 70.000; *Pascale*, 73.000.

Peut-être cette campagne sera-t-elle plus rémunératrice que les dernières ? Le Gouvernement vient de voter la loi du 12 avril 1932, portant encouragement à l'industrie des pêches maritimes. C'est le rétablissement de la prime à l'exportation, supprimée depuis le 31 décembre 1926, date à laquelle venait à expiration la loi du 11 février 1911.

Mais tout se ligue, semble-t-il, contre nos morutiers; les luttes douanières à coups de taxes et de surtaxes, les variations monétaires, la prohibition des changes, la perte de notre clientèle, la surproduction mondiale provoquent une nouvelle dépréciation de la morue...

A la réunion du 21 mai 1932, les armateurs avaient prévu que les quantités de poisson rapportées en fin de campagne seraient supérieures aux possibilités d'absorption du marché français et du marché d'exportation, compte tenu des stocks existant à cette époque<sup>98</sup>. Aussi avaient-ils envisagé une nouvelle réduction des armements et certains d'entre eux avaient diminué la durée de la campagne.

L'armement paimpolais, placé dans une semblable situation, ne peut que manifester une inquiétude très grande. Le marché français

est si chaotique qu'on voit des armateurs étrangers y offrir à 60 francs et même à 30 francs le quintal de morue, alors que nos pêcheurs vendent leurs premiers arrivages à perte à 120, 100 francs, pour tomber à 80 francs en cours de campagne.

En 1933, Paimpol a expédié vers l'Islande et le Groenland 8 navires, dont 7 gravelinois. Ils partagèrent leur campagne entre ces deux lieux de pêche : Islande jusqu'à la mi-mai, Groenland de mai à septembre-octobre.

Les 4 navires à moteur *Brocéliande*<sup>99</sup>, *Lieutenant-Boyou*, *Pascale* et *Butterfly* sont venus livrer leur première pêche, de 35 à 40.000 morues, par bateau. Malgré le mauvais état de la vente, ils repartirent pour le Groenland au mois de juin.

En septembre, *Lieutenant-Boyou* rentra avec 57.000 morues, *Pascale* 51.000, *Butterfly* 40.000. *Reine-Marguerite* rapporta 70.000 morues, *Violette* 30.000, *Glycine* 70.000 contre des pêches de 70.000, 90.000 morues réalisées en 1932.

Le quintal se vend encore de 15 à 20 francs au-dessous du prix de 1932, soit 105, 100, 75 francs. En réalité, les comptabilités d'armateurs paimpolais n'enregistrent aucune vente au delà de 95 francs, soit des prix inférieurs à ceux de 1915-1916.

Le désastre de cette campagne, qui a laissé dans tous nos ports morutiers un souvenir de catastrophe, fut provoqué par les luttes douanières (franco-portugaises) et par la surproduction. Les Paimpolais durent vendre à des prix dérisoires ou descendre à La Rochelle pour y entreposer leur morue.

1933 rappela aux anciens les plus mauvaises campagnes d'Islande où, après 7 mois de pêche, le marin se trouvait débiteur de son armateur. Certains islandais devaient à leur maison d'armement des sommes variant entre 500 et 700 francs.

Après une expédition aussi malheureuse, on est peu surpris de voir qu'en 1934 deux goélettes seulement armeront pour Islande. La *Glycine*, par suite d'avaries, rentra au port avec une capture de 32.000 morues. Le *Butterfly*, armé par M. Dauphin pour la Société de Gravelines, après une première pêche de 27.000 morues en Islande, a pêché 65.000 au Groenland.

Le marché ne s'est pas amélioré et les Paimpolais vendent leurs premières pêches : 95 francs au maximum, prix de misère qui ré-

97. Cf. p. 42, *La grande angoisse de nos familles côtières*, Saint-Malo, Secrétariat social maritime, 30, Boulevard Chateaubriand, 1937.

98. C. R. de la réunion du Comité central, 22 mai 1932.

99. *Brocéliande* toucha une roche en cours de route et coula.

chira encore jusqu'à 85, 75, 50 francs. Les secondes pêches accompliront un redressement appréciable et réaliseront 135 francs, puis 115 francs.

Les salaires des hommes sont particulièrement bas et dans une comptabilité on enregistre pour un équipage tout entier un salaire collectif<sup>100</sup> de 759 fr. 25, c'est-à-dire que les marins une fois de plus sont débiteurs de leurs armateurs.

Devant les ruines qui s'accumulent toujours dans les ports morutiers et dans les entreprises, le Gouvernement adoptera la « loi d'aide à l'armement libre » du 12 juillet 1934. Lors de la publication du décret d'application (*J. O.*, 8 nov. 1934), les morutiers s'apercevront que les Pouvoirs publics se sont enfin intéressés à leur sort. Deux articles du décret feront bénéficier la grande pêche des avantages de la loi (cf. tome II, p. 292).

Au fur et à mesure que décline son industrie islandaise, Paimpol voit s'écrouler dans la même période (1926-1935) les faibles activités maritimes qui auraient pu lui conserver une lueur de vie. Les essais de transformation et de préparation de morue disparaissent, bien que des navires aient débarqué à chaque retour une quantité variable de poisson, afin d'éviter, grâce à la voie ferrée, le voyage de livraison.

En 1927, il est débarqué 534.560 kilogrammes d'Islande; 10.825 kilogrammes de Groenland, en 1930, 237.000 kilogrammes d'Islande; 273.000 kilogrammes de Groenland.

De 1931 à 1935, on ne fera plus de distinction entre les lieux de pêche qui sont invariablement Islande et Groenland.

En 1932, comme on le verra dans l'étude de la livraison (p. 291), les débarquements à Paimpol représentent encore plus de 1.000 kilogrammes de poisson, puis dans les années suivantes les arrivages sont presque nuls.

La ruine est totale lorsque le décret Gilmour de 1931 prohibera en Angleterre l'importation des pommes de terre françaises. Ce trafic, de plus de 26.000 tonnes en 1928, est réduit à néant et le port vient de perdre les seuls échanges qui l'animaient encore...

La mort a gagné tous les organes de l'économie paimpolaise; Paimpol prend figure de cadavre... Son dynamisme vital s'use et s'affaiblit. Et pourtant, une fois encore, les goélettes tenteront leur

100. Salaire de retour.

chance. En février 1935, les Paimpolais regardent partir les derniers islandais : *Glycine* de M. Le Merdy, *Butterfly* de M. Dauphin pour le compte de la Société de Gravelines.

Après avoir livré à Paimpol sa première pêche, *Butterfly* sombre sur une roche dans les parages d'Irlande en remontant vers le nord.

La campagne ressemble malheureusement aux précédentes : la production française s'est encore accrue, la consommation est stationnaire (28.000 tonnes en 1935), le marché d'exportation restreint... C'est pourquoi le quintal de morue subit une nouvelle dépréciation. Certains morutiers ne réalisèrent sur l'ensemble de leur cargaison que des prix moyens de 69, 67 francs, soit 2 fois ou 2 fois 1/2 les prix d'avant-guerre<sup>101</sup>. En fait, la morue de *Glycine* se vendit : 95 francs le gros poisson à partir de 2 kilogrammes; 75 francs le moyen poisson de 1 à 2 kilogrammes; 50 francs le petit poisson inférieur à 1 kilogramme.

Ce sont là des prix de misère, quand on se rappelle que la morue paimpolaise atteignait 80 francs en 1915, 45 francs en 1914, 40 francs en 1905.

Comme l'avenir ne paraît apporter ni l'espoir d'un redressement, ni la certitude d'une amélioration, découragés par des prix aussi bas, M. Le Merdy et M. Dauphin se résignèrent à clore la liste des armateurs islandais de Paimpol que Morand avait si péniblement ouverte, 83 ans plus tôt.

Alors que *Butterfly* avait fermé le funèbre néerologe des goélettes perdues en mer, la *Glycine*, après sa 23<sup>e</sup> campagne, cargua ses voiles que le vent de l'Atlantique nord ne gonflerait plus de son haleine brutale.

En ce jour de septembre 1935, où la *Glycine*, l'unique survivante des goélettes, a heurté le quai de sa coque délavée et s'est amarrée aux bornes de granit, l'histoire de la flottille d'Islande s'est achevée. L'histoire ? C'est un mot bien prétentieux, car l'histoire des humbles n'est faite que de leur travail, n'est tissée que de leurs efforts et de leur peine quotidienne. Le labeur de chaque jour, voilà leur exploit chaque jour renouvelé. C'est alors une bien belle histoire que celle de ces armateurs et de ces marins qui, se mesurant avec la terrible mer d'Islande, ont besogné d'un cœur courageux et ferme. Ainsi s'est construite l'œuvre commune que racontent encore les lèvres paim-

101. Anticipations corporatives.

polaises, que murmurent aussi à qui sait les écouter, et les pierres et le sol paimpolais.

Période d'aventure, de risques, de prospérité, d'échecs et de succès, le « temps d'Islande » s'est donc clos. Il est déjà dans le passé et cette époque prestigieuse va s'estomper désormais dans la mémoire de la petite cité, au fur et à mesure que passeront les générations. Goélettes, dundees et trois-mâts sont morts; il n'en reste pas un qui eût été un témoin... un souvenir.

Seules, deux symboliques épaves de voiliers aux puissantes membrures finissent de pourrir à l'entrée du port<sup>102</sup>. Seule persiste dans les rues étroites, autour des bassins vides, sur les quais déserts, l'impression nostalgique d'une absence...

Et sur la falaise de Pors-Even, la eroix moussue et rongée que les veuves d'islandais ont elles-mêmes désertée regarde éternellement la mer, où l'une après l'autre, comme des oiseaux silencieux, chassés des rivages paimpolais, disparurent pour toujours les gracieuses goélettes aux grandes ailes de toile.



LA CROIX DES VEUVES.

102. Il s'agit d'anciens navires de transport. Le *Divalo* (ex *Autonne*) servit sous le nom de *Confiance* à tourner une version muette du film *Sirocco*. L'autre bâtiment, le *Creuze*, est de provenance américaine, construit à New-York en 1884.

#### CHAPITRE IV

### L'ENTREPRISE D'ISLANDE — LE NAVIRE ET SA CAMPAGNE DE PÊCHE

Après l'exposé historique de la pêche d'Islande à Paimpol, il convient de pénétrer dans le fonctionnement de l'entreprise.

L'armement est une entreprise « ternaire »<sup>1</sup> aux éléments bien caractérisés : le navire, l'armateur, l'équipage<sup>2</sup>.

#### 1. — LE NAVIRE.

Malgré l'expérience séculaire de la mer que leur avaient procurée la petite pêche, le cabotage, la pêche de Terre-Neuve, le long cours, la course et la chasse de la baleine, les Paimpolais devront chercher à réaliser le navire le plus apte à réussir dans la nouvelle entreprise d'Islande.

Les armateurs de Terre-Neuve demeurèrent fidèles à ce lieu de pêche; il est curieux de noter que M. Morand, puis ses imitateurs, armeront des bateaux très modestes, et ne tenteront pas d'affecter à la pêche d'Islande des bricks ou des trois-mâts terre-neuvas déjà spécialisés pourtant dans la pêche de la morue. Seul, le brigantin la *Foi*, de Duval, armé en terre-neuva jusque là, deviendra islandais de 1857 à 1863.

Il faut pour la mer d'Islande un bâtiment rapide, léger, qui puisse lever à la lame et se laisser porter au vent même avec une bonne cargaison. Les parages de l'île, d'autre part, étant particulièrement mauvais, les armateurs seront dans l'obligation de construire des navires robustes, capables de tenir tête, pendant six mois de campagne, aux vagues dures dans une mer presque toujours agitée.

1. Nous employons à dessein ce terme pour mieux exprimer l'unité qui lie les trois parties composantes de l'exploitation.

2. Il eût semblé plus logique d'étudier d'abord « les armateurs », puis « l'équipage » et enfin « le navire ». Mais la marche intérieure de la maison d'armement, la situation de l'équipage se comprennent mieux après l'exposé des conditions de l'expédition, c'est-à-dire l'étude du navire et de sa campagne de pêche.

Il intervint d'autres raisons. L'expédition est plus courte que celle de Terre-Neuve, ne serait-ce qu'à cause de la proximité de l'Islande; il ne paraissait donc pas indispensable d'armer de gros navires. Les nouveaux armateurs, d'ailleurs, ne possédaient pas des bâtiments de fort tonnage, et ils affrêtèrent ceux dont ils disposaient.

Peu à peu ces préoccupations se doubleront du souci constant d'augmenter la capacité des navires afin d'allonger la campagne et d'intensifier le rendement.

L'*Occasion*, le premier islandais, était une prise brésilienne de 70 tx 93, qualifiée par l'Inscription maritime de « goélette » comme beaucoup d'autres navires. Mais il ne s'agit pas de la goélette spécifique de Paimpol telle qu'elle sera conçue plus tard.

Vers 1870, la flottille paimpolaise est constituée en majeure partie, de ces « magnifiques goélettes, les plus belles assurément parmi celles qui font la même navigation »<sup>3</sup>.

Elles ont éliminé progressivement les brigantins, bricks<sup>4</sup>, bricks-goélettes, longres, dogres, chasse-marée, sloops et bisquines, tous bâtiments qui, malgré leur faible tonnage (*Pierre-Marie* en 1861 : 25 tx 09), furent des islandais de la première heure. Mauvais marcheurs et peu adaptés à la grande pêche, ils disparurent dans les vingt premières années du temps d'Islande, bien que quelques longres et sloops fussent armés, mais plus probablement en qualité de chasseurs ou de chasseurs-pêcheurs.

Le tonnage s'éleva et si, dès 1857, la *Plouézecaine* accuse 115 tx 01, la *Paimpolaise* 118 tx 01 en 1859, c'est seulement à partir de 1864-1865 que des goélettes de plus en plus nombreuses atteignent et dépassèrent les 100 tonneaux.

Si l'on fait abstraction des rares longres et sloops, dès 1875, presque toutes les unités de l'armement paimpolais dépassent 100 tonneaux, tandis que les autres navires sont d'un tonnage très proche : 80, 90, 95 tonneaux.

Ainsi les petites goélettes de 80, 90 tonneaux font place à des navires de 175, 180 tonneaux de capacité. Vers 1900, elles atteignent 200 tonneaux et de 1910 à 1914, 220 tonneaux.

De la collaboration des armateurs, des constructeurs et des capitaines (ces derniers plus qualifiés pour juger la tenue du navire à la

3. Séance du Conseil municipal, 1<sup>er</sup> février 1872.

4. La goélette ressemble au brick : elle possède deux mâts verticaux également, mais ses voiles sont disposées sur des verges dirigées dans le sens de la longueur du navire, au lieu d'être transversales comme dans le brick.

mer et qui, en conséquence, révélèrent les défauts de la construction), après des tâtonnements de 1852 à 1870, naîtra la célèbre goélette paimpolaise.

Un dernier perfectionnement important lui fut apporté, en 1875, par un jeu spécial de rouleaux pour le hunier, grâce à M. J. Dosmann qui mit au point, vers 1885, un nouveau système à rouleaux pour le gui de la grand-voile<sup>5</sup>.

D'une longueur de 35 mètres entre étrave et étambot, large de 7 m. 50, dotée d'une cale de 5 mètres de profondeur, la goélette de 100, 150, 180 tonneaux sera assez vaste pour son équipage de plus de 20 hommes, et embarquera facilement ses tonnes de sel et sa cargaison de morues.

La hauteur de ses deux mâts et sa surface de voile de plus de 500 mètres carrés lui donneront la vitesse<sup>6</sup> et l'élégance<sup>7</sup>. Les dimensions de sa grand-voile rendait cependant celle-ci trop lourde pour la manœuvre.

La légèreté de la construction paimpolaise semblera rechercher l'élégance des formes au détriment peut-être de la solidité de la coque<sup>8</sup>. Aussi les bateaux paimpolais sont-ils les meilleurs marcheurs parmi les islandais tant bretons que flamands.

Cependant, en 1913, on a relevé un vice de construction commun à tous les nouveaux bâtiments paimpolais. Leur gouvernail a une forme telle que la mèche casse à son point de jonction avec le safran. Pendant la campagne, il se produisit plusieurs ruptures de cette sorte et c'est à la même cause probablement que la *Tourments* a dû de se perdre corps et biens. M. Bonne, de 1900 à 1914, apporta de très notables améliorations dans les aménagements de la goélette.

Dès 1889, apparut dans le port de Paimpol un nouveau type de navire : le dundee. Les armateurs avaient acheté vers cette époque quelques dundees fécampois qui ne donnèrent pas de bons résultats.

Affectés au cabotage, ils feront aussi la pêche d'Islande, soit comme chasseurs, soit comme navires-pêcheurs. D'un tonnage de 90-100 tonneaux, ces bâtiments se révélèrent à l'usage, trop petits

5. Médaille d'argent à l'Exposition maritime internationale du Havre. Le diplôme signé du 29 septembre 1887 se trouve chez M. A. Richard-Dosmann.

6. En 1903, le *Cyclamen* de M. Guyader, le « Bu skipper », vint de Saint-Pierre à Saint-Malo en 3 jours avec des « graviers » !

7. Plusieurs goélettes furent même transformées après la guerre en yachts de croisière. L'École navale, en 1901-1902, fit construire pour les futurs officiers de la marine deux goélettes : *Marie-Paulle* et *L'Étoile*, d'après la goélette paimpolaise. Elles vinrent en 1908, rappeler aux Paimpolais le souvenir de leurs anciens navires.

8. Rapport de la campagne 1913. — Circulaire n° 474, 23 décembre 1913, du Comité central des armateurs de France.

et trop fragiles. Leur nombre s'éleva cependant à certaines campagnes jusqu'à 7, 10 unités.

Pour la pêche à Terre-Neuve, les armateurs affrêtèrent les trois-mâts de 200, 300 tonneaux, d'un tonnage supérieur à celui de la goélette. Mais l'armement terre-neuvier ayant à peine dépassé une dizaine de navires pendant le temps d'Islande, les trois-mâts ne représentèrent qu'une très faible partie de la flottille paimpolaise.

On raconte qu'il pesait un mauvais sort sur les trois-mâts paimpolais et que l'Islande<sup>9</sup> ne leur pardonnait pas. Ils se perdirent tous, dit-on, jusqu'en 1927, où le *Bar Avel* vint clore la liste des trois-mâts « maudits ».

Paimpol arma quelquefois pour Terre-Neuve des goélettes à double hunier.

La géographie humaine a tiré des renseignements insoupçonnés de l'étude des noms de lieux. Serait-il téméraire d'appliquer la même discipline aux noms des navires et de lire dans ce vaste répertoire<sup>10</sup> les tendances, les préoccupations, les affections, les espérances des humains qui livraient à la mer un peu d'eux-mêmes en expédiant leurs goélettes vers l'Islande ?<sup>11</sup>

Pour les marins, armateurs et hommes d'équipage, le navire est une personne vivante que les prêtres viennent baptiser solennellement au sortir du berceau des chantiers.

La goélette porte ainsi presque toujours un prénom qui sera généralement du féminin, comme si elle possédait une indéfinissable grâce féminine.

C'est avec une dilection particulière que l'armateur choisissait ce nom. Il cherchait la plupart du temps à marquer de l'empreinte familiale l'enfant d'adoption, la goélette neuve, qui venait désormais prendre si large place au foyer. Sa délicatesse lui inspirera d'enclorre dans cette appellation le souvenir de ses êtres chers et il donnera très souvent au navire le prénom de sa femme, de ses enfants, surtout de ses filles<sup>12</sup>. C'est ainsi la famille qu'évoquent les goélettes islandaises : *Bonne-Mère, Sept-Frères, Quatre-Frères, Deux-Frères*, les

9. La perte du *Pourqui-Fat* en Islande, en 1925, rappela cette sombre légende aux mémoires paimpolaises, d'autant plus que le commandant, M. Le Canal, de Kérity, était du pays.

10. La récapitulation des seuls navires islandais, de 1852 à 1925, donne 2,665 armements.

11. L'état d'esprit d'un port artisanal peut ainsi se déceler d'après les noms de navires. Que l'on se rappelle Douarnenez la *Bouge* dont les pilotes s'appelaient : la *Communne de Paris*, le *Jean-Jacques*, l'*Écluse du Riche*, le *Proletaire*, etc.

12. Ces prénoms sont les plus nombreux.

*Deux-Elisa, Auguste-et-Marie, Félix-et-Rosalie, Marguerite, Marie, Françoise, Hélène, Jeanne, Julia, Louise, Léopoldine, Solange*; quelquefois c'est une frimousse d'enfant que, dans un sourire paternel, l'armateur a rappelée en baptisant le navire : *Babette, Riquette, Marinette, Lulu-Zazà, Bavollette*, ou un affectueux surnom de famille : *Tante-Cine, Bonne-Tante*.

Certaines goélettes, dit-on, exprimeront les défauts des Paimpolaises : *Sans-Gêne, Espiègle, Frivole, Indépendante, Mutine, Capricieuse...*, d'autres, les efforts et les qualités des armateurs : l'*Entrepreneur*, le *Laborieux*, la *Laborieuse*, l'*Intrépide*<sup>13</sup>, le *Volontaire*, le *Solide*, la *Prudence*, l'*Indépendant*.

La mer fournira aux navires les noms de ses oiseaux : *Alcyon, Alcyone, Courlis, Mouette, Salangane*<sup>14</sup>, et d'autres appellations, tantôt terribles, tantôt charmantes : la *Rafale*, la *Tourmente*, *Bar-Avel*<sup>15</sup>, la *Brise*, la *Jolie-Brise*, la *Vague*.

La dévotion paimpolaise fera attribuer aux navires de nombreux vocables religieux : *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle, Etoile-de-la-Mer, Etoile-d'Espérance, Marie-Etoile-de-la-Mer, Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours, Notre-Dame-de-Perros, Notre-Dame-de-la-Ronce, Notre-Dame-des-Victoires, Notre-Dame-de-Lourdes, Sainte-Anne, Saint-Antoine, Saint-Etienne, Saint-Pierre, Saint-Yves*, la *Foi*, l'*Espérance*, la *Providence*.

La flottille emprunta à Paimpol et à sa région : *Paimpolais, Paimpolaise, Kerno, Goëlo, Nod-Coven* (Bréhat), *Plouzelcain*. Un armateur donna son propre nom à son navire : le *Miliart*.

On peut également relever quelques rappels de la Bretagne, fort mélangés d'ailleurs : *Maia, Marivonaic, Pen-bas, Armoricaine, Bretonne, Celta*.

Quant aux fleurs, elles constitueront une très riche collection : *Cyclamen, Gardenia, Pensée, la Rose, Fleur-de-Genêt, Fleur-d'Ajonc, Perce-Neige, Anémone, Eglantine, Pervenche, Verveine, Bouton-d'Or, Glycine*, etc.

D'autres navires portèrent des noms adoptés tout simplement à cause de leur poésie ou de la joliesse de leurs syllabes : *Émeraude, Gazelle, Aurore, Brune, Blonde, Mignonne, Glancuse, Mésange, Cygne, Hirondelle, Éclincelle*.

13. Il est curieux de noter que dans cette catégorie ce sont les noms masculins qui dominent.

14. Oiseau de la Nouvelle-Calédonie.

15. Ce mot breton signifie « coup de vent violent ».

L'histoire et la géographie ne procurent que : *Charlemagne, Jean-Bart, Napoléon, Napoléon-I<sup>er</sup>, Surcouf, Général-Pelissier, Thiers, France, Gaète, Labrador, Champenoise, Dunkerquois, Louisiane.*

La littérature et la politique se révèlent encore plus pauvrement représentées : *Pierre-Loti, Quo-Vadis, Bettina*<sup>16</sup> et *R. F.* ! tandis que les mythologies gréco-romaine et celtique ressusciteront quelques divinités et génies antiques : *Thétis, Hygie, Eole, Sirène, Cérès, Ariane, Walkyrie, Morgane, Brocéliande, Korrigane.*

Les goélettes ne sont donc pas seulement des instruments de travail, un capital engagé; vivantes de leur propre labeur et de l'amour qu'elles inspirent, elles font partie des familles, et forment un des traits essentiels du visage de la communauté maritime. Prolongement des foyers et du terroir, elles représentent en même temps un miroir intime où se lisent la volonté, l'esprit et le cœur.

Il n'est donc pas trop audacieux de prétendre que, jusqu'à la lointaine Islande, elles emportaient dans leurs membrures la fortune de Paimpol et, dans le nom inscrit à leur poupe, des parcelles de l'âme païmpolaise.

Aussi n'était-ce pas sans une certaine tristesse que la cité préparait l'envol de ses chères goélettes.

Lorsqu'il avait signé son engagement, l'islandais pensait au prochain départ et commençait à préparer son sac qui devait contenir les objets les plus hétéroclites, dont il aura besoin pendant sa campagne de pêche, de février à septembre.

A la revue de départ, un mois environ avant de quitter le port, le marin vient à l'Inscription maritime toucher de l'armateur ses avances à valoir sur sa pêche, tandis que ce dernier invite son capitaine et son second à sa table. Ces revues ont laissé dans les mémoires le souvenir d'une animation extraordinaire dans la ville. Jours d'abondance qui voyaient passer dans les rues et envahir les magasins des centaines d'islandais et leurs familles; jours d'autrefois qui donnaient à Paimpol, dont les armements s'activaient, un aspect de kermesse populaire. Les avances avaient moins pour but d'assurer un minimum fixe que de permettre l'acquisition de l'équipement. Aussi les marins font-ils leurs emplettes sous la surveillance dévouée (parfois vaine) de leurs femmes, et entrecourent de force consommations leurs achats, comme il se doit en pareille circonstance.

16. A supposer que l'armateur ait voulu rappeler son admiration pour Goethe et le souvenir d'Elizabeth Brentano.

L'islandais complète son sac : lainages, bottes, cirés, suroîts, provisions de bord, quelques engins de pêche, lignes, hameçons, couteaux, fil et aiguilles, papier à lettre, etc...

La femme et les enfants profitaient de l'occasion et les avances servaient aux dépenses de toute la famille. Aussi ne faut-il pas s'étonner que cette journée ne laisse bien souvent qu'un reliquat très modeste.

2. — LE PARDON DES ISLANDAIS.

Le dimanche le plus rapproché du départ, généralement le second de février, la ville retrouvait l'affluence des familles de pêcheurs. C'était le grand jour de Paimpol, le Pardon des islandais. Cette fête religieuse consistait surtout dans la procession après les Vêpres<sup>17</sup>. La statue de Notre-Dame de Bonne-Nouvelle, portée sur les épaules des marins, parcourait les principales rues de la cité, longeait les quais où sonnaient à toute volée les cloches des goélettes, avant d'être déposée sur un reposoir orné de motifs maritimes et placé entre les deux bassins. Les navires, grand pavoi au vent, gréments et mâtures garnis d'islandais qui chantaient, recevaient alors la bénédiction rituelle du président du Pardon, quelquefois l'évêque du diocèse ou son délégué.

Au retour, la foule des pèlerins entrait à l'église paroissiale pour y entendre le sermon de circonstance et assister au salut du Saint-Sacrement.

17. Le Pardon des islandais, institué par M. Moy en 1855 fut supprimé par M. Le Goff (1871 à 1883), on ne sait quelle année, parce que « ni armateurs, ni marins n'y présentaient un concours efficace ». Son successeur, M. Le Pivert (1883 à 1890) rétablit la fête.

Le pardon des islandais disparut en 1904 à la suite d'un incident entre le curé M. Fromal et la Municipalité. « Il avait été bien arrêté, après avoir demandé à M. Le Gouster, adjoint faisant fonction de maire, que la fête aurait lieu le dimanche 14 février. Et voilà que subitement, quelques jours avant le dimanche 7 février le curé est informé qu'une mascarade devait avoir lieu le 14, il faut absolument que la fête religieuse occupe la place à la mascarade et se fasse le dimanche 7 février. » Le C. M. adresse au curé une lettre dans ce sens. M. Fromal refusa d'accéder à ce désir, le Président du Pardon, ne disposant que du dimanche 14. En réponse il reçut un « anathème laid, un blâme public » du C. M. Fromal qui n'admettait pas de semblables mises en demeure, supprima le Pardon. Il protesta de l'incident, avoua-t-il, et le « vrai motif » qui le décida fut le refus des armateurs et marins à participer effectivement à la procession. Cf. Cah. de paroisse.

A partir de 1904 le Pardon des islandais devint donc purement profane et neutre : « Fête des islandais et du commerce » avec retraite aux flambeaux, bal, bataille de confettis, etc... toutes réjouissances « sous le patronage de la Municipalité avec le concours des Bénévoles de Bretagne ». Cf. Progr. du 1907 dans Journal de Paimpol.

A supposer que leur foi fut bien forte, on peut affirmer que les islandais issus de paroisses chrétiennes perdirent malgré tout leur cœur et dans ce qui restait de leurs traditions, il est né faste curieux de suivre dans leur cœur et dans celui de leurs épouses surtout les impressions produites par ces festivités laïques, avant d'entreprendre l'un de ces voyages qui étaient oubliés ces malheureuses dissensions paroissiales.

Puis, comme tous les pardons bretons, la solennité se terminait par une collation en famille dans les cafés de la ville.

Après cette dernière fête qui était la leur, dans le soir paimpolais de février, les islandais écoutaient le vent dans les mâtures et pensaient à l'Islande, rejoignant l'angoisse de l'épouse, de la mère ou de la fiancée, qui, en ce jour, avaient prié Notre-Dame et brûlé un cierge devant son autel.

Les messes de départ dont la tradition se maintiendra jusqu'à la disparition de la pêche d'Islande réunissaient dans la mesure du possible armateurs et équipages à l'autel de la Vierge dans l'église de Paimpol.

Après la messe, les assistants chantaient l'*Ave Maris Stella*.

### 3. — PRÉPARATIFS DE DÉPART.

Pendant les semaines qui précèdent le départ, des occupations plus matérielles occupent une foule affairée autour des bassins. L'armement des goélettes s'achève : réparations, gréments, essai des voiles, toilette du bord, etc... Lorsque le navire est paré, commence l'embarquement des provisions : pain frais, biscuits en galettes rondes, lard salé en demi-barriques, viandes fraîches, conserves de toutes sortes, pommes de terre, légumes en barriques, choux salés qui répandaient une odeur spéciale dont se souviennent encore quelques odorats trop fins.

Dans la cambuse, située entre la chambre des officiers et la cale, on emmagasine la boisson : 45 barriques d'eau douce, 20, 25 barriques de vin ou de cidre, et en plus les eaux-de-vie, le bitter...

Dans le gaviot, sous le poste d'équipage, s'entasse le charbon (de terre et de bois).

Enfin la cale reçoit ses 120, 130 tonnes de sel, les engins de pêche, les voiles et les gréments de rechange...

L'embarquement de tous ces objets et denrées demande bien trois semaines de travail.

Le permis d'embarquer est délivré par un préposé de la douane qui vérifie l'équipement et l'approvisionnement du navire d'après les tableaux d'inventaire, en présence du capitaine et de l'armateur ou plutôt du courtier.

Après contrôle, il accorde le visa de départ.

À la revue d'armement, le navire est visité par une commission d'hygiène et une commission composée d'agents de l'Inscription mari-

time, de la Douane et du représentant du Bureau Véritas<sup>18</sup>. S'il juge la goélette en bon état de navigabilité, l'inspecteur délivre le permis de navigation.

Dans les jours qui précèdent la date du départ, les islandais arrivent à Paimpol, généralement sur de grosses charrettes de campagne, apportant avec eux tout leur attirail, enfermé dans ces énormes coffres que l'on montre encore dans certaines maisons. Lainages, linges, cirés, couverts, souvenirs de familles, etc..., tout y est parfaitement rangé et le coffre trapu est embarqué. C'est le mobilier de l'islandais. Ses bagages comprennent encore un matelas ou couette bourrée de balle d'avoine, deux couvertures de grosse laine, ses sabots-bottes et ses engins de pêche, bien que l'armateur lui fournisse un stock de lignes, hameçons, plombs et balancines.

L'armateur a effectué l'armement de son navire, rempli les formalités administratives et alerté son équipage en tenant compte de la date du départ pour Islande.

### 4. — LA DATE DE DÉPART.

Cette date connut des fortunes très diverses, par suite, tantôt du régime de liberté et tantôt de la réglementation. Avant 1840, le départ était libre; mais un décret du 16 janvier 1840 défendit, jusqu'en 1848, de faire route sur Islande avant le 1<sup>er</sup> avril. Libre de 1848 à 1850, le départ fut à nouveau interdit en 1850, avant la fin du mois de mars.

Paimpol commençait deux ans plus tard la pêche d'Islande et réclama, dès les premières campagnes, la liberté du départ, qui fut accordée par un décret du 9 décembre 1863.

En 1877, le ministre de la Marine, sur le rapport du commandant de la station d'Islande, signalant des sinistres, faisait remarquer que 38 armateurs dunkerquois avaient spontanément décidé de retarder les départs de leurs bâtiments jusqu'au 1<sup>er</sup> avril<sup>19</sup>.

Mais les Paimpolais s'en tinrent à la liberté que leur laissait le décret de 1863.

Il s'engagea, à ce sujet, une longue discussion entre Paimpolais et Dunkerquois vers 1892-1893.

<sup>18</sup> Circulaire ministérielle, 11 janvier 1902. Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 336, 1<sup>er</sup> janvier 1902.  
<sup>19</sup> BOURGAIN, page 111.

A la lumière des arguments employés par les armateurs des deux ports, on comprendra les éléments dont ils devaient tenir compte pour fixer la date du départ.

Dunkerque prétend que les tempêtes sont particulièrement fréquentes dans les mois de février et mars qui enregistrent les sinistres les plus nombreux. La pêche, à cette époque, n'est, d'autre part, ni abondante, ni lucrative, la morue étant amaigrie à cause de sa reproduction. Les Paimpolais, disent-ils, ne sont pas humains, car le métier d'islandais, déjà dur par beau temps, devient épuisant pendant ces deux mois d'hiver quand la glace quadruple le diamètre des cordages raidis et rend particulièrement pénibles la pêche et la manœuvre.

Mais ces arguments humanitaires des Dunkerquois ne sont que secondaires et leur principale critique porte contre le désir des Paimpolais de devancer les terre-neuviens sur les marchés de Bordeaux et de Nantes avec des produits qui, étant précoces, font prime<sup>20</sup>, dussent-ils exposer la vie de leurs hommes pour gagner une majoration de 3 à 4 francs par quintal métrique de morue.

Aussi les Dunkerquois demandent-ils l'interdiction du départ avant le 1<sup>er</sup> avril ou le 15 mars au plus tôt. Une telle règle, disent-ils, réduira le nombre des naufrages.

Les Paimpolais répondent à ce réquisitoire par une argumentation légèrement ironique. A leur avis, c'est le mois d'avril qui cause le plus de naufrages, comme l'atteste la liste des disparus de 1888, par exemple, victimes de l'ouragan du 28 avril (250 marins français perdus). La campagne de 1892 où 12 islandais se perdirent ne prouve pas en faveur de la thèse dunkerquoise; en effet, trois du port de Paimpol ont péri à la fin d'avril ou dans les premiers jours de mai, deux autres n'ont probablement pas atteint l'Islande. Quant aux sept navires des ports du Nord qui ne sont pas revenus, la « majeure partie s'est perdue, non en Islande, mais sur les banes particulièrement dangereux des îles Féroé, où les Dunkerquois ont contracté la dangereuse habitude de pêcher »<sup>21</sup>.

En conséquence, disent les Paimpolais, il ne faudrait laisser partir les navires que le 1<sup>er</sup> mai. La campagne sera dès lors insuffisante pour rémunérer l'armateur et l'équipage, à moins de prolonger la

pêche jusqu'en octobre. Mais, dans ce dernier cas, les mêmes inconvénients reparaissent à la fin de la campagne. C'est déjà l'hiver dans le Nord-Atlantique avec ses tempêtes, cependant que la morue change d'habitat.

Quand le départ était arrêté au 1<sup>er</sup> avril, les pertes d'hommes s'élevaient à 1,28 %; depuis 1864, date de la liberté des départs, elles tombent à 1,20 % et encore cette proportion devait-elle être réduite par la campagne de 1893. L'entreprise doit se résigner à compter avec le climat de l'Islande et, de l'avis des capitaines des goélettes paimpolaises, le mois d'avril demeure le plus dangereux par suite des terribles coups de vent que détermine brusquement la fonte des glaces.

Les Dunkerquois, d'ailleurs, pêchent presque exclusivement dans les parages les plus dangereux et fournissent ainsi la plus grande partie des victimes.

C'est volontairement qu'ils courent ces risques, car le poisson, s'il n'est pas plus abondant dans ces fonds, y est plus gros, et comme ils salent en tonnes, ils cherchent toujours la grosse morue.

La proportion des Dunkerquois perdus s'explique encore par la façon d'organiser leur pêche. Si celle-ci est abondante, le pont de leur bateau s'encombre d'une grande quantité de « tonnes », tandis que les Paimpolais, salant au fur et à mesure, chargent leur cale progressivement; la goélette demeure toujours ainsi en état de manœuvrer s'il arrive une brusque saute de vent; elle ne risque pas de chavirer comme le bateau dunkerquois, perdant son centre de gravité par suite de sa cale presque vide, et de son pont surchargé de tonneaux roulants et de morues glissantes.

Quant au gain des marins, les Paimpolais rappellent que l'aspect humain et non seulement humanitaire de la pêche doit être envisagé en premier lieu lorsqu'on veut fixer la durée de la campagne. En 1893, par exemple, un islandais gagne dans ses six mois d'Islande 600 ou 700 francs, tandis qu'avec le départ du 1<sup>er</sup> avril il ne lui revenait auparavant que 300 ou 400 francs.

Les Paimpolais présentent enfin que la raison qui les détermine à demeurer fidèles au départ en février se déduit de la production. La morue, très belle et très abondante en mars et en avril, disparaît aux premiers jours de mai et ne reparaît que l'année suivante à la même époque.

20. Cette volonté des Paimpolais est certainement une tactique de leur part, d'autant plus que leurs produits de pêche, par leur qualité, étaient très estimés.

21. Les pêcheurs français sur les côtes d'Islande, 1893, par François Gizeux. Cité par R. DIZIENS dans *La Pêche en Islande*, page 75.

Ainsi un navire, parti le 1<sup>er</sup> mars 1892, arriva en Islande le 17. Jusqu'au 1<sup>er</sup> mai, il pêcha 61.388 kilogrammes de morues et, du 1<sup>er</sup> mai au 20 août (en 4 mois), il n'en captura que 53.011 kilogrammes. Les pêches paimpolaises sont dans les mêmes proportions, d'après les chiffres fournis par les armateurs.

Quoi qu'il en soit des arguments invoqués par Dunkerque et Paimpol, les registres de l'Inscription maritime donnent pour chaque navire, en fait, sinon sa date effective de départ, du moins sa date d'armement administratif<sup>22</sup>, fort peu distantes l'une de l'autre. L'*Occasion* s'arme le 1<sup>er</sup> avril 1852. En 1853, des trois bateaux de M. Morand, l'*Occasion* est armée le 25 mars avec l'*Argus*, tandis que l'*Abeille* ne le sera que le 25 avril.

Les années suivantes, les dates d'armement vont du 17 au 30 mars.

En 1855, l'*Argus* cependant prendra armement le 26 mai. On mentionnera quelques armements en mai et avril, mais dès 1857 presque toutes ces formalités s'effectueront du 20 au 30 mars, en prévision du départ dès le 1<sup>er</sup> avril, conformément à la réglementation générale.

A partir de 1860 jusqu'en 1862, la revue a lieu à date fixe pour presque tous les navires : le 26 mars en 1860-1861 et le 25 mars en 1862. Dès 1863, elle est avancée pour beaucoup de navires au 15 mars.

Dès 1864 où le décret de l'année précédente institua la liberté des départs, sur 45 navires, 6 ont leur revue le 25 février, les autres (31) s'échelonnent du 1<sup>er</sup> au 10 mars, quelques-uns attendent les premiers jours d'avril.

Jusqu'en 1867, la plupart des bateaux islandais attendent le mois de mars. A cette campagne, des revues ont lieu le 11 février, mais en 1868, par contre, presque tous les armements ont lieu dans les premières semaines de février et, l'année suivante, on note un nombre considérable de revues dans la dernière semaine de janvier.

En 1874 et 1875, il ne se produit aucun départ avant le 1<sup>er</sup> février. En 1876 et 1877, l'Inscription maritime enregistre les dernières revues en janvier (dont deux le 10 janvier).

<sup>22</sup> Certains registres d'ailleurs, au lieu du terme armement, emploient celui de revue qui signifie revue de départ.

A part quelques exceptions en 1882 et 1885, on peut affirmer qu'il s'instaura une règle paimpolaise : les départs ne se feront plus avant le 1<sup>er</sup> février, même si la revue a lieu en janvier.

Les armateurs fixèrent la date d'une façon uniforme à la seconde marée de février. Leur décision faisait généralement force de loi, du moins dans l'armement local, bien qu'il y eût quelquefois des dissidents, comme en 1872, par exemple, où quinze d'entre eux décident en janvier que leurs 35 navires ne quitteront pas le port « avant la marée qui aura lieu vers le 24 du mois prochain », tandis que cinq autres armateurs refusent d'accepter cette décision pour leurs sept goélettes. La date de départ releva ensuite de la compétence du Syndicat des Armateurs et de la Mutuelle d'Assurances.

#### 5. — LA TRAVERSÉE PAIMPOL-ISLANDE.

Lorsque le bâtiment est « paré », l'armateur, si l'on en juge par des documents de 1858, signe un billet qui autorise le capitaine à prendre la mer dans un délai fixé.

Le capitaine, aidé de son équipage, prenait alors la responsabilité de son navire, hissait ses focs, et, sous les regards des parents et des curieux, la goélette franchissait les délices des bassins. Cette opération délicate était un point d'honneur pour les capitaines expérimentés. Mais les armateurs, préférant éviter les risques d'une fausse manœuvre qui eût facilement jeté le bateau contre les murailles de granit, achetèrent un petit vapeur. La Mutuelle stipulera même qu'aucun des navires assurés ne devra quitter le bassin sans l'aide du remorqueur.

Les goélettes attendaient quelquefois en baie un vent favorable... et aussi des retardataires pris d'un suprême coup de « cafard » ou attardés par des libations trop nombreuses. La date de départ étant calculée en tenant compte de la marée, les navires allaient sur rade attendre le moment exact du départ et gagner ainsi quelques heures d'avance.

Déployant ses voiles, la goélette saluait la croix des Veuves, la chapelle de la Trinité, où s'agitaient encore quelques coiffes blanches, des mouchoirs, contournaient la croupe de Pors-Even et faisait route vers l'Islande.

Généralement la traversée durait 8, 10, 12 jours par la route la plus fréquentée : le sud de l'Islande. Les capitaines les plus auda-

cieux prenaient par le canal Saint-Georges et établissaient des records de 5, 6 jours<sup>23</sup>.

Pendant ce temps, l'équipage achevait les préparatifs de la pêche et les journaux de bord portent invariablement ces expressions, empruntées par exemple à celui de l'*Anémone* en 1913 :

« 8 février : appareillé de Paimpol ; 10 février : à gréer les agrès de pêche ; 11 février : à garnir les mannes ; 15 février : près des côtes d'Islande ; 16 février : aperçu la terre d'Ingolshof. Continué à courir sur la terre. Commencé ma pêche. »

Les capitaines « atterrissent » sur un point quelconque de la côte est d'Islande : Ingolshof, Horvix, etc.

« Commencé ma pêche », écrit le capitaine Troequer de l'*Anémone*. Ces simples mots que d'autres capitaines répétèrent textuellement indiquent que la vie d'Islande commence et ne s'achèvera, si Dieu le veut et si la mer n'est pas méchante, que dans six mois, lorsque les rayons du soleil de septembre caresseront les maisons du pays païmopolais

« Ils étaient cinq aux carrures terribles, accoudés à boire dans une sorte de logis sombre qui sentait la saumure et la mer... Dehors ce devait être la mer et la nuit, l'infinie détresse des eaux noires et profondes... et puis... très loin... une sorte de découpe rosée très haute qui était un promontoire de la sombre Islande. Leur navire s'appelaient la *Marie*, capitaine Guermeur. Il allait chaque année faire la grande pêche dans ces régions froides où les étés n'ont pas de nuit... Quant à eux, ils étaient des islandais, une race vaillante de marins, qui est répandue surtout au pays de Paimpol... et qui s'est vouée de père en fils à cette pêche-là... »

C'est bien dans ce cadre presque sinistre que va se passer la moitié de l'année pour l'islandais. Loti décrit ainsi le climat réel de la vie des Yann Gaos, livrés entre les mains de cette monstrueuse Islande où commandent la mer et la pêche<sup>24</sup>.

#### 6. — L'ISLANDE.

L'Islande<sup>25</sup> est une île d'une superficie évaluée à 104.785 kilomètres carrés, située dans le nord de l'océan Atlantique, entre le

23. Par suite de mauvais temps, le navire peut être considérablement retardé. A titre de comparaison on cite en 1923 des solitaires français qui mirent 56 jours, 43 et 45 jours pour atteindre les lames de Terre-Neuve. Le plus rapide avait mis 33 jours.

24. La grande pêche se pratique au sein du quadrilatère formé par les parallèles 60° et 72° N. et les méridiens 28° W. et 26° E. (Greenwich).

25. Cf. DALLMAN, *La pêche à Islande telle que la pratiquent les Païmopolais*.

63° 24' et 66° 34' latitude nord et entre le 15° 51' et 26° 37' longitude ouest, à 1.000 kilomètres environ des côtes norvégiennes. Le cercle polaire arctique affleure sa côte septentrionale. De nature volcanique, l'île présente des flancs déchiquetés par les fjords et des baies intérieures communiquant avec la mer par des goulets étroits.

Dans ce pays extrêmement pauvre, dont la végétation est presque nulle, les habitants (110.000) s'occupent surtout de pêche et font un peu d'élevage (moutons, poneys).

L'Islandais, de race scandinave, n'offre pas de caractères particuliers : il est généralement aimable, accueillant, de mœurs douces et pacifiques, à tel point qu'avant la guerre de 1914 le vol et l'assassinat étaient à peu près inconnus dans le pays.

La langue islandaise est celle des Scandinaves, venus dans l'île au IX<sup>e</sup> siècle; elle forme, avec le norvégien, le suédois et le danois, le groupe nordique des langues germaniques, et présente quelques analogies avec certains dialectes grecs. Par son isolement, l'Islande a gardé dans sa pureté primitive le parler de Ingolfr, le premier colon de l'île. L'ancien islandais, ou vieux norrois, que n'a guère modifié le norrois moderne datant de la Réforme, a conservé les monuments les plus vénérables de la littérature islandaise : inscriptions runiques, proverbes, eddas, runes ou chants populaires, ballades apportées jadis par le dieu Odin, prétend la tradition. Les runes avaient une puissance mystérieuse et possédaient des pouvoirs magiques, guérisseurs ou meurtriers. Utah, grâce aux runes, compose le bruevage qui fera naître dans le cœur de Sigurd l'amour dont Hilda sera l'objet. C'est une rune que chantera Brunehilde la Walkyrie pour lui enseigner la sagesse.

On reconnaît dans ce patrimoine littéraire les légendes celtiques de la Thulé mystérieuse, la magie et le merveilleux des traditions germaniques, bref, une source d'inspiration digne de la sombre Islande et à l'amplitude de l'imagination wagnérienne.

Depuis 1261, l'Islande était unie à la Norvège et passa avec elle sous la domination du Danemark, en 1537. Lorsque le traité de Kiel, en 1814, donna la Norvège à la Suède, l'Islande demeura danoise. Depuis cette époque, elle jouit d'une indépendance à peu près complète jusqu'en 1918, où elle constitua en réalité un royaume quasi autonome, obéissant au même souverain que le Danemark.

Depuis 1264, les rois conservèrent à l'Islande ses lois et ses coutumes, mais lui imposèrent des gouverneurs dont l'autorité pesa

lourdement sur le pays. Son commerce devint un monopole royal au profit du Danemark, bien que, depuis 1787, les Islandais aient reconquis la liberté commerciale.

La capitale, Reikjavik, ville construite en bois, est le centre administratif, commercial et intellectuel de l'île. C'est la résidence du gouverneur général, le siège de l'évêché et de la cour de justice. L'Althing se réunit aussi à Reikjavik. Cette assemblée nationale est composée de 36 membres dont 30 élus par le suffrage populaire et 6 par la couronne.

L'existence en remonte aux premiers colons qui tenaient une réunion annuelle, au printemps, à Chingvella, à l'est de Reikjavik, et siégeaient en haute cour de justice et en assemblée législative. Le paysan et le marin islandais, en effet, ont toujours revendiqué le droit de se gouverner et gardent au sein de l'Althing le même esprit d'indépendance qui animait les ancêtres dans la vallée de Chingvella.

Au point de vue religieux, l'Islande est peuplée en majeure partie d'une population protestante. Le catholicisme n'y avait guère d'autres représentants que les pêcheurs étrangers. L'île dépendait du vicariat apostolique du Danemark jusqu'en 1923 où elle devint préfecture apostolique, puis vicariat apostolique en 1929.

Le commerce intérieur de l'île est presque nul par suite de sa configuration géographique et du manque de routes.

Quant au commerce extérieur, il comprend l'exportation des plumes d'eider, de peaux de moutons, de fourrures d'astrakan, de renards bleus, d'étoffe de laine et surtout de poisson.

Bien que les transactions se fassent surtout sous la forme d'échanges et de trocs, la monnaie officielle est la couronne norvégienne. L'industrie est nulle, faute de matières premières et tous les objets manufacturés viennent de l'étranger, même le bois qui, utilisé dans la construction des maisons, est importé de Norvège.

Plus avancée vers le nord que Terre-Neuve, l'Islande a un climat très rude. Lorsqu'ils arrivaient pour leur campagne en février, les pêcheurs y rencontraient l'hiver avec la neige et le vent froid descendant des glaces.

Le mauvais temps et la tempête règnent presque perpétuellement<sup>26</sup> sur ces côtes où la brume devient très dense en juillet-août.

26. Lors d'un raid entre l'Islande-Norvège à la recherche du croiseur allemand *Deutschland* du 25 novembre au 4 décembre 1939, sur le croiseur *Georges-Lévy* avec le *Hood*, le *Dunkerque*, le *Montcalm*, les contre-torpilleurs *Volta* et *Mogador*, nous avons pu vérifier les dires des Palloisais sur la mer d'Islande. Qu'en on juge.

En mars-avril, la nuit tombe vers 3, 4 heures du soir, mais au mois de mai le jour s'allonge. En juillet, le soleil et la lune demeurent visibles en même temps et diffusent une clarté crépusculaire. C'est le long jour nocturne d'Islande.

Malgré la tempête et les difficultés du travail, dès que la goélette est en vue de l'Islande, la morue devient l'unique préoccupation immédiate.

Le pêcheur se demande si elle sera abondante et belle, ou rare et petite, tant est grande la fantaisie des bancs de poissons et aussi la marge entre la chance et la malchance.

#### 7. — LA MORUE ET SES MIGRATIONS.

La morue (*Gadus Callarias*, *Gadus Morrhua* Linné) appartient à la famille des « gadidés », dont certains représentants comme le merlan ou le merlu (connu sous le nom de colin) abondent dans l'Atlantique.

La morue ainsi que l'églefin, son fidèle compagnon, est un poisson septentrional, ne se reproduisant pas dans les mers tempérées, bien qu'on en pêche sous le nom de *cabillaud*, qui est consommé frais.

La morue vit par des fonds de 80, 100 et même 500 mètres, à une température de  $-2^{\circ}$  à  $+6^{\circ}$ .

« Elle est particulièrement abondante dans l'eau de  $3^{\circ}$  à  $5^{\circ}$  et de 33 à 34 % de salinité<sup>27</sup>. »

Toutes les morues n'appartiennent pas à la même race; elles diffèrent entre elles par leur taille et leur couleur (gris, vert, jaune, brun ou rouge, avec marbrures). Les migrations de chaque race, par contre, sont localisées.

La morue, en effet, poisson des mers septentrionales, semble cantonnée par la nature dans l'océan Glacial Arctique pendant l'hiver où elle cherche des fonds de 1.300 à 1.400 mètres et la température de  $4^{\circ}$  due aux courants chauds inférieurs. Du commencement de mars à fin août, elle remonte à la surface et descend vers le sud par le détroit de Berhing, dépassant rarement les îles aléoutiennes. Une autre famille de morues s'en va par les détroits de Smith,

par la photographie du *Hood* (42.000 tonnes) dans le temps! Les avaries furent considérables à bord de ces navires de guerre. Le *Vidit* est sa quille de rouille arrachée par le *Hood*, et sur le *Georges-Lévy* les superstructures centrales (certaines des officiers et du *Amiral*, *Boisongerie*) étaient fendues de tribord à bâbord!

27. La pêche maritime, n° 711, 15 février 1932.

de Lancastre, d'Hudson et de Davis, dans la mer de Baffin et l'océan Atlantique jusqu'à Terre-Neuve. Une troisième légion opère la même descente en Atlantique jusqu'à l'Islande, Lofoten et la mer du Nord (Dogger bank). Partout, la morue semble s'arrêter devant les courants chauds : le Kouro-Sivo dans le Pacifique, le Gulf-Stream au sud de Terre-Neuve et le Rennel au sud de l'Islande.

En principe, c'est au moment de la ponte que la morue apparaît dans les eaux moins profondes et plus chaudes (+ 4° à + 6°) de ces hauts plateaux sous-marins que sont les bancs.

Les morues se rassemblent de la fin de l'automne au printemps, sur les lieux de ponte et y demeurent jusqu'au début de l'été, moment de leur migration. Les dates varient, d'ailleurs, suivant les parages. Cette période marque le moment favorable pour le début de la pêche : septembre à mars sur les côtes américaines; février à mai en Islande et dans la mer du Nord; mi-janvier à fin avril en Norvège; mars à juillet sur le grand banc de Terre-Neuve.

Une seule morue peut pondre 5, 7 et même 9 millions d'œufs. Ce sont ces œufs qui, flottant au-dessus des bancs comme une masse orangée, décèlent la présence du poisson.

Après ce rapide aperçu sur les vastes migrations des multitudes de morues, il convient de s'arrêter plus particulièrement aux déplacements du poisson sur le lieu de pêche des Paimpolais : l'Islande.

Nos capitaines se fiaient bien simplement à leur routine et aux renseignements reçus de leur propre expérience ou légués par leurs pères et grands-pères. *L'Office scientifique et technique des pêches maritimes*<sup>28</sup> n'existait pas encore ! Faute de connaître les mœurs du poisson et sa circulation dans les parages d'Islande, les Paimpolais (comme les autres pêcheurs) s'en remettaient aux traditions qui avaient instauré ce principe intangible : la première pêche se faisait à l'est et au sud de l'île et la deuxième à l'ouest et au nord, si les glaces permettaient de contourner l'Islande, par l'ouest la plupart du temps et quelquefois par l'est.

Toutefois « la morue ne suit pas les traditions, si vieilles soient-elles, mais bien son instinct »<sup>29</sup> et aussi les conditions hydrologiques.

D'après les données scientifiques, les déplacements de la morue sont désormais connus.

28. Cet organisme fut créé en 1918. *Journal de la Marine marchande*, 16 juillet 1942.

29. *La pêche maritime*, n° 719, 15 janvier 1932. *Quelques traditions qui doivent disparaître*, par M. Jean Le GALL, directeur du laboratoire de l'Office scientifique du pêcheur de Boulogne-sur-Mer.

L'instinct génésiaque « ramène chaque année dès fin décembre-début janvier les morues adultes mâles et femelles dispersées autour de l'île, sur la côte sud et ouest où, quelque temps après, s'effectuera la ponte ».

« Celle-ci a lieu de l'équinoxe de printemps à la mi-mai, dans la partie ouest de la côte sud, au large de Portland, vers les Westmanns et Reikjanes, sur les fonds de 80 à 150 mètres, quand la température des eaux dans cette région atteint de 5 à 7 degrés.

» Un mois environ plus tard, elle se fait dans l'ouest de Reykjanes au Neuk et vers Latrabjar, puis, un peu plus tard encore, vers Straumnes et le cap Nord, quand, dans ces régions, la température des eaux s'est également élevée jusqu'à 5 ou 6 degrés.

» C'est encore leur instinct qui, après la ponte, objet de ces rassemblements, les amène à se disperser à la poursuite des poissons migrants : capelans, lançons, harengs, dans les eaux côtières peu profondes de la côte sud et ouest; puis, plus tard, dès juillet, à regagner les eaux plus profondes ou à aller rechercher dans les eaux de l'ouest et du nord les bancs de poissons migrants, abondants alors dans ces régions, avant de revenir dès la fin de l'année sur les frayères de la côte sud et ouest. »

Si les conditions hydrologiques (qui ne sont pas sans influence sur ces déplacements attribués d'une façon sommaire à l'instinct du poisson) viennent à varier, le poisson peut être entraîné dans des régions très différentes d'une année à l'autre sans que soit modifié pour autant le cycle annuel exposé plus haut dans ses grandes lignes; c'est cette modification inopinée qui peut décevoir le pêcheur à l'affût de la morue en un point déterminé.

M. Le Gall, qui décrit ainsi ces migrations, conseille alors aux pêcheurs français de se renseigner dès leur arrivée en Islande et de chercher à suivre la morue. A cette fin, il publie le schéma ci-après<sup>30</sup>.

La pêche étant interdite dans les eaux territoriales, la goélette fixera son champ de pêche entre leur limite : 3 milles et 10 milles des côtes environ.

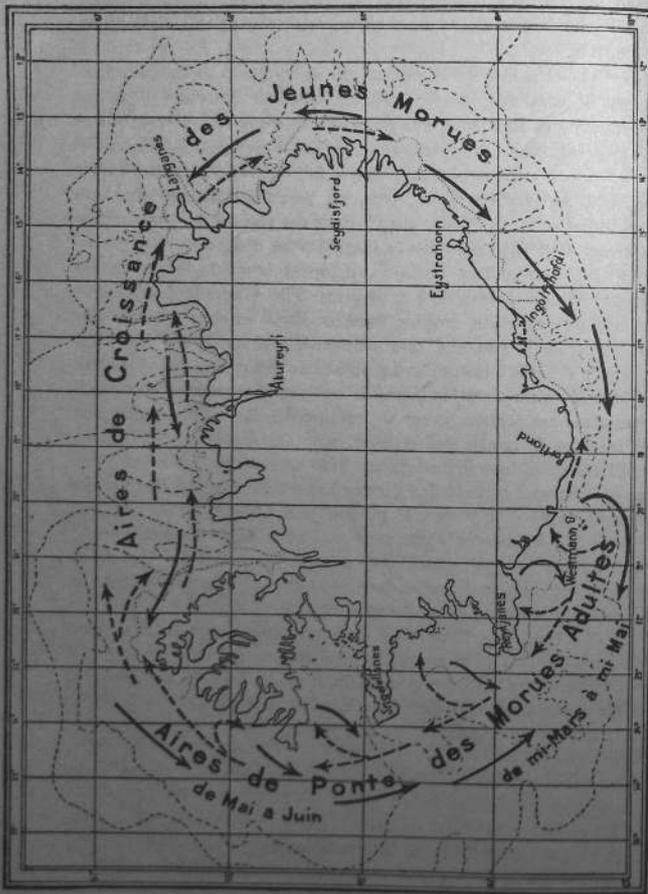
La zone de pêche ainsi fréquentée par les pêcheurs français peut être approximativement fixée :

A l'est par le 14° degré de latitude ouest;

A l'ouest par le 45° degré longitude ouest;

Au sud par le 57° degré latitude nord, conformément à l'article 3 de la loi du 26 février 1911.

30. P. 254. *Pêche maritime*, n° 718, 15 janvier 1932.



Les grands déplacements de la morue sur la côte d'Islande  
 Le déplacement des adultes vers les frayères ————  
 Le déplacement des jeunes vers les aires de croissance ————  
 Extrait de La Pêche en Islande, par Jean Le Gal. (Bonne des Travaux de l'Office des Pêches, fasc. III, 1932.)

8. — LA TECHNIQUE PAIMPOLAISE DE PÊCHE. AUTRES MÉTHODES.

Une fois à pied d'œuvre, la goélette commence sa pêche.

Le capitaine amène toutes les voiles sauf la grand-voile dont on file l'écoute, de sorte que le navire au lieu de marcher soit en avant, soit en arrière, ce qui lui donnerait une trop grande vitesse, dérive lentement sous l'influence du vent et du courant. Si la grand-voile n'était pas hissée, le navire offrant plus de prise au vent, grâce aux nombreux agrès de l'avant, tournerait, présenterait son arrière au vent et se mettrait à filer vent arrière. Si d'autre part la grand-voile opposait une résistance trop considérable, le navire viendrait bout au vent et n'avancerait plus : c'est pour éviter cet inconvénient que l'on file l'écoute. L'action de la grand-voile est complétée par celle du gouvernail complètement tourné par la manœuvre qui s'appelle en langage du métier : *mettre la barre dessous*.

Pour pêcher, les hommes s'échelonnent le long du bord, du côté du vent, car s'ils se tenaient sous le vent, le mouvement de dérive ferait passer les lignes sous la quille.

A l'époque où le tirage au sort fixait les postes de pêche, le pêcheur gardait, pour toute la campagne, la place que la fortune lui avait attribuée. Mais on reconnut que les meilleurs emplacements étaient à l'arrière de la goélette. Aussi fut-il décidé que les officiers y conserveraient de droit leur poste respectif ; les marins, suivant un roulement établi, changeraient de place chaque semaine en avançant vers l'avant, de telle sorte qu'en fin de campagne chaque pêcheur aura successivement occupé toutes les places.

Chaussés jusqu'à mi-cuisse de leurs sabots-bottes, revêtus de leur ciré, oreilles du suroit rabattues et les mains couvertes de moufles de laine garnies de cuir à l'intérieur pour éviter le froid et les écorchures, les hommes font glisser la ligne sur un support en bois fendu en forme d'Y appelé « mèque » et planté dans la lisse. Les « trous de mèques » indiquent la place de chaque matelot, son « poste de pêche ».

Les lignes, usitées par les islandais, sont de forts flins d'une longueur de 80 à 150 mètres. Comme les fonds peuvent atteindre de plus grandes profondeurs, on en amarre 2 ou 3 bout à bout. Les Paimpolais cependant cherchaient de préférence à capturer le poisson

qui se trouve entre deux eaux plutôt que la morue des fonds que draguera plus tard le chalut.

L'une des extrémités de la ligne se fixe au bord pour qu'elle ne se perde pas si, entraînée par la morue, elle échappe aux mains du pêcheur, gênées par les gants et engourdis par le froid. La ligne se raidit à l'aide d'un plomb de 7 livres traversé par une tige de fer galvanisé, longue de 75 cm.; celle-ci s'appelle *balancine* ou *arbalète*; ses extrémités portent deux petites lignes secondaires, les *avançons*, longues de 3 mètres environ. Un hameçon garnit chaque avançon.

L'hameçon a 12 cm. de l'extrémité de la tige à la base de la courbure et celle-ci a une ouverture de 5 cm. La tige droite porte un petit poisson en plomb enfilé de bout en bout, destiné à maintenir l'hameçon vertical et servant aussi quelquefois d'appât. L'hameçon de première pêche est moins gros que celui de la deuxième pêche, car en première pêche la morue est si vorace que les islandais ne boëttaient pas toujours leurs lignes, tandis qu'en deuxième pêche la morue, moins gourmande, oblige à appâter, ce qui est plus facile sur un gros hameçon.

Pendant les premiers jours de la pêche, l'appât est constitué par la couenne de lard; dès que des morues sont prises, on en extrait le cœur et les entrailles qui, par leur couleur sanglante, attirent le poisson.

La meilleure boîte se compose de flétans, loches, colins, rougets, capelans, mais la glotonnerie de la morue est telle que les islandais prétendent avoir appâté quelquefois avec des morceaux d'étoffe rouge et racontent avoir trouvé mille choses étranges dans l'estomac de la morue, jusqu'à du bois et des gants tombés à l'eau.

Voici comment l'islandais se sert de sa ligne : il la file sur la « mègue » jusqu'à ce que le plomb touche le fond, puis il la relève de 4 à 5 mètres au-dessus du sol sous-marin. Il lui imprime alors un mouvement incessant de va-et-vient en balançant le bras et le corps. Quand le poisson a mordu, il amène la ligne à bord, dégage la morue en retirant l'hameçon, l'appâte à nouveau et rejette sa ligne à la mer. La morue ainsi capturée est de taille très différente. La plupart des morues sont adultes à 5 ans, lorsqu'elles mesurent 50, 60, 70 centimètres. Elles peuvent peser alors de 25 à 60 livres. Toutefois les morues de un mètre de long ne sont pas rares et des islandais ont pêché des poissons de 100 kilogrammes, mais ce ne sont là toute-



FIG. 21. — ENBARQUEMENT DES EFFETS DES ISLANDAIS

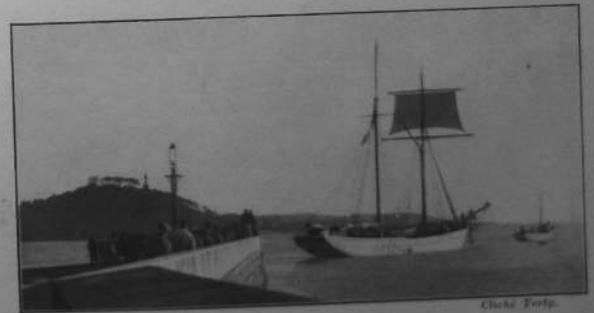


FIG. 22. — LA GOÛLETTE « GLYCINE » QUITTE LE PORT POUR L'UNE DE SES DERNIÈRES CAMPAGNES

fois que des exceptions trop peu fréquentes. Le pêcheur reprend la morue entre ses jambes et, s'armant de « son couteau d'Islande » (long coutelas très aiguisé), il lui tranche la gorge, lui coupe la langue et *la fait saigner*. Après avoir jeté la morue dans les pares ou claires-voies carrées en bois, fixées sur le pont du navire, le marin dépose la langue du poisson dans une manne à côté de lui. Le soir venu, chaque homme présentera ses langues de morues au capitaine qui établira ainsi les pêches individuelles.

Lorsque les pares contiennent une quantité suffisante de poisson ou que celui-ci se fait plus rare, l'équipage se met à préparer la morue. Que ce soit à Terre-Neuve ou en Islande, sur les voiliers ou sur les chalutiers, la méthode du travail est sensiblement la même.

Les Paimpolais travaillaient à 5 hommes par étal : trancheur, piqueur, décolleur, gratteur, laveur.

Les piqueurs saisissent le poisson par les ouïes, lui plantent la tête dans une « pique » ou pointe de fer très effilée, l'éventrent (ébreuillage ou ébrégnage) d'un coup de couteau de l'anus à la tête, en retirent le foie et les ovaïres contenant les œufs ou rogues, coupent la trachée et décolent les joues<sup>31</sup> jusqu'à la nuque pour amorcer le travail du guillotineur.

Les guillotineurs ou driblers sont des novices ou des matelots légers. Ils décapitent la morue en appuyant le col sur le tranchant d'une hache taillée, plantée au sommet d'un poteau de bois. Ils mettent de côté la tête qui servira à confectionner la soupe de l'équipage.

Les trancheurs reçoivent ce tronc de morue, l'étalent sur le dos, le fendent de deux coups de tranchet donnés dans toute sa longueur. D'un troisième coup, ils enlèvent, d'un bloc, la colonne vertébrale afin de rendre la morue tout à fait plate.

Les gratteurs raclent les dernières traces de sang et les débris de tripailles.

Les laveurs nettoient et lavent la morue à l'aide d'une brosse à chiendent<sup>32</sup>. Quand il n'y a pas d'affaleurs pour traîner les mannes de morues, à l'entrée de la cale, les laveurs jettent le poisson travaillé au saleur qui se trouve dans la cale.

31. Ces joues seront salées dans des barillettes avec des langues et constitueront une « graine » ou bonification en nature au profit des marins.

32. A Terre-Neuve, ils éraient en outre la morue, c'est-à-dire vidant ses deux poches de sang.

Le saleur frotte le poisson de sel et le dispose dans la cale en lits que séparent des couches de sel, jeté à la pelle au fur et à mesure que s'empile la morue.

Le saleur, dont la tâche est très délicate, emploie en principe un kilogramme de sel par kilogramme de morue fraîche. Mais quel « doigté » ne lui faut-il pas ! Si la morue a trop de sel, elle jaunit ; si elle en a trop peu, elle est susceptible de pourrir, c'est-à-dire d'être atteinte du « rouge », maladie microbienne de la morue en conserve qui lui donne, en effet, une teinte rose-rouge.

Aussi le saleur a-t-il reçu promesse de gratifications « si la morue est bien salée ». Comme son travail ne lui permet guère la pêche, il est payé « à forfait », mais plus souvent « à la part » et fait partie de l'état-major. Si le capitaine est responsable du navire, la valeur de la cargaison dépendra du savoir-faire du saleur<sup>32</sup>.

Ce mode de préparation de la morue salée en vert s'appelle « en grenier » ou en vrac. Les Paimpolais continuèrent à pratiquer pendant plusieurs années peut-être la méthode dunkerquoise que le capitaine Druel leur avait enseignée<sup>34</sup>. Pour cette salaison dite « en tonnes », l'islandais place le poisson préparé et lavé dans des barils, en le recouvrant au fur et à mesure de la quantité de sel nécessaire. Il le laisse ainsi en saumure pendant 4 ou 5 jours ; il le retire alors, le lave dans la même saumure, le débarrasse des taches anormales qu'il peut présenter, puis le remet en futailles avec du sel en quantité égale au tiers de la quantité employée au premier salage. Ces barils sont mis sous presse au bout de trois jours, puis soigneusement fermés par le tonnelier et arrimés dans la cale.

Des barils reçoivent les rogues en attendant la vente. Les chairs qui restent attachées à l'épine dorsale et aux arêtes s'appellent les « issues ».

Les foies jetés dans des barriques s'y dégorgent par la fermentation. Ce procédé très empirique consistait tout simplement à laisser pourrir les foies. L'huile se dégage d'elle-même, brune et puante. Si à bord des chalutiers, il exista très tôt une « foissière », composée

32. En 1888, la *Marguerite* rapporta une cargaison particulièrement défectueuse parce que le saleur était tombé malade, le capitaine avait salé lui-même la morue. Correspondance d'armateurs, 19 septembre 1888.

34. Dès 1872, M. Métais, dans un article du *Paimpolais*, n° 18, du 19 mars, écrit que les islandais de Paimpol empilaient la morue dans la cale. Comme cette technique est arrivée à son degré de perfection, il est permis de penser que les Paimpolais l'avaient adoptée depuis plusieurs années déjà.

de deux cylindres de tôle, chauffés à la vapeur, puis des installations plus modernes..., la technique primitive n'a guère évolué sur les voiliers jusqu'à ces dernières années.

Parfois le capitaine réussit à épurer une ou deux barriques d'huile qui, par le fait même, atteignent des prix plus élevés. La moyenne de l'huile est de 20 à 30 litres par 600 kilogrammes de poisson, bien que le rendement dépende évidemment de la qualité du poisson, selon son âge, sa teneur en graisse et aussi son habitat (les Westmanns par exemple, 25 litres ; baie de Faxa : 30 litres).

Les résidus de foie s'appellent les *draches*.

Pour comprendre la supériorité de la technique paimpolaise (pêche et salaison) sur les autres façons de capturer et de travailler le poisson, il suffira de comparer les méthodes. On pourra facilement conclure que la morue paimpolaise, sans vanité de clocher, était supérieure en qualité aux produits des autres pêcheurs.

En *Islande*, comme on l'a vu plus haut, le marin mouille sa ligne et, dès que le poisson a mordu, il tire, décroche le poisson et le dépose derrière lui, dans le pare, bien à l'abri des pieds, lourdement chaussés, qui en meurtriraient les chairs.

Ainsi, cette méthode de pêche permet au poisson d'arriver vivant et en très bon état entre les mains des trancheurs.

A *Terre-Neuve*, les pêcheurs qui exploitaient les côtes de Terre-Neuve et vivaient dans les chaufauds ne pêchaient que pendant le jour. Leurs journées se passaient soit à la pêche, soit à la manipulation du poisson et à l'amorçage des lignes, etc...

La pêche se pratiquait non loin des côtes, avec des lignes de fonds dans le golfe du Saint-Laurent ; avec des sennes sur la côte est de l'île. La senne est un long filet de 150 à 180 brasses environ de longueur, sur 10 brasses de hauteur, que les pêcheurs, montés sur des chaloupes, vont tendre en mer. Ils tirent le filet ensuite sur la grève. Un seul coup de senne peut ainsi « quand le poisson donne » ramener parfois jusqu'à 20.000 morues.

Mais la pêche de Terre-Neuve, à proprement parler, est bien différente de cette première pêche.

Les bancs sont de haute fonds, plus profonds que ceux d'Islande, situés au sud-est de Terre-Neuve. Ils forment comme des îles sous-marines, séparées par des bras de mer assez étroits :

Au sud : le banc de Saint-Pierre, le banc à Vert, le banc de Misaine, le banc de l'Île aux Sables, le Banquereau ;

Au sud-est : le grand banc (500 km. de côté) ;

A l'est : le Bonnet Flamand.

Ces bancs sont recouverts de 50 à 100 mètres d'eau. Dès l'arrivée sur les bancs, les équipages mettent à la mer des embarcations de 4 à 5 mètres de long. Ce sont les *doris* à fond plat<sup>35</sup>, très légers, où deux hommes prennent place. Une fois le voilier mouillé sur un fond convenable, les *doris* s'éloignent pour tendre les lignes, accrochées de deux en deux mètres sur de longues cordes amarrées elles-mêmes à des bouées, que chaque *doris* marque de son pavillon pour éviter contestation et erreur au moment de la relève des lignes. Chaque corde porte ainsi une centaine de lignes, armées chacune d'un hameçon « bouetté », c'est-à-dire garni de son appât : hareng, capelan, bulôt, etc... Cet ensemble des lignes amarrées à la corde de soutien s'appelle un « empi » et le *doris* emporte, roulés dans des mannes d'osier, une dizaine d'empis, hérissés d'un millier d'hameçons.

A bord du voilier, il y a généralement 35 hommes dont 28 dorissiers pour 14 *doris*. Le 14<sup>e</sup> *doris* ne sort pas ; les 13 autres vont mouiller leurs lignes en rayonnant, c'est-à-dire en s'éloignant du bateau comme du moyeu d'une roue. Ils vont à la mer deux fois par jour : vers 4 à 5 heures le soir, pour mouiller les lignes à 2, 3 milles, à 4 heures le matin pour les relever. Par beau temps, chacune de ces expéditions quotidiennes est terminée pour 7 heures (le soir et le matin). Deux fois par jour, les dorissiers accomplissent donc le parcours (aller et retour) de la ligne, soit 3, 4 kilomètres en ligne droite... Mais si l'on dérive !<sup>36</sup>

De 7 heures du matin à 4 heures du soir, chaque équipe amorce ses lignes. Dès le retour, commence le travail du poisson, la réparation des lignes et leur bouettage pour les prochaines sorties.

La morue des terre-neuviens a donc été recueillie *noyée*. Pendant son séjour dans l'eau, elle a été quelquefois sucée par d'autres

35. Le *doris* a le fond plat, sans quille, disposition nécessaire par l'obligation où sont les voiliers de les embolter les uns dans les autres pour gagner de la place. Le *doris* tient très bien, même par mer houleuse, grâce à sa légèreté.

36. Quant aux dangers de la pêche au *doris*, malgré ses merveilleuses qualités à la mer, il suffit de citer pour mémoire l'épave 1221 où l'on compta 163 *doris* en dérive. Depuis sa création, le navire-hôpital des Œuvres de Mer a réussi à recueillir plus de 200 *marins* en dérive. Le *doris*, en effet, n'a comme moyen de propulsion que des avirons et deux petites voiles : foc et tapécul. Il possède une boussole. C'est bien peu dans les tempêtes et les brumes de Terre-Neuve.

poissons. Entassée dans le *doris* pour le retour, elle est jetée par-dessus le bord du trois-mâts au moyen d'un *piquois* en fer.

Tombant sur le pont, elle y demeure meurtrie et trouée, car malgré la bonne volonté qu'y mettent les hommes, à la piquer en tête pour ne pas l'abimer, le tangage et le roulis du navire obligent fréquemment à la « piquoiser » dans toute autre partie.

Le sang, qui n'a pu s'épancher à l'extérieur, s'est infiltré dans la chair et lui enlèvera une partie de sa saveur et de ses qualités nutritives. Cette élimination complète du sang est impossible au moment du tranchage parce que le poisson a été noyé. Le traitement de la morue terre-neuvienne et ses manipulations multiples la déprécient évidemment. La *morue paimpolaise* vaut également mieux que celle dite « en tonnes » de Dunkerque.

Les Gravelinois et Dunkerquois opèrent, il est vrai, comme les Paimpolais. La morue, à son arrivée à bord, est déposée dans les pares et dans les mêmes conditions que sur nos golettes.

Mais il existait une différence notable dans le *tranchement*. Les Dunkerquois la tranchaient à gauche et non à droite. Ce changement dans l'opération est, paraît-il, important, car les acheteurs sur les marchés stipulaient formellement dans leurs conditions écrites que la morue livrée sera tranchée à plat à la *terre-neuvienne*, c'est-à-dire à droite et par conséquent « à la paimpolaise ».

Leur manière de saler différait encore de la nôtre. La morue est d'abord salée en piles où elle demeure 6, 7, 8 jours suivant le temps et les circonstances. Puis, après l'avoir retirée des piles, les pêcheurs nordistes la salent à nouveau dans les tonnes. Qu'arrive-t-il au terme de cette double opération ? Le sel qui a servi à saler tout d'abord, a perdu une partie de ses qualités essentielles, puis servant encore<sup>37</sup> à saler celle qui prend place dans la cale, il se trouve privé de ses véritables principes de conservation.

Or, la morue placée en tonnes demeure en cet état jusqu'à l'arrivée à terre. A son débarquement elle est lavée, ressalée, expédiée. Pour peu qu'elle ait séjourné quelque temps en magasin, il faudra de nouveau procéder à son lavage, ce qui représente un effectif de quatre salaisons.

Il résulte de ces traitements successifs que le poisson livré aux consommateurs a perdu la plus grande partie de sa graisse, de son

37. Les Dunkerquois employaient aussi du sel frais, bien que les tonnes en sel étaient ainsi considérablement augmentées. Ils pratiquaient cette méthode de salaison vers 1871.

sue et de son goût; ce n'est plus qu'une chair desséchée et dénaturée par l'action du sel. La morue, au contraire, lavée avec soin une seule fois, dès le début, conserve sa sève, son arôme, sa graisse et son parfum.

Si l'on peut relever quelques imperfections dans les méthodes des voiliers, que dire alors de la morue du chalutier, noyée, écrasée sous des tonnes de poissons !<sup>28</sup>

*Méthode du Groenland.* — Pour compléter cette comparaison entre les méthodes de pêche et montrer la supériorité du produit paimpolais, il faut évoquer la pêche au Groenland que les goélettes ont fréquenté à partir de 1926.

Les morutiers y pêchèrent à la ligne comme en Islande ou au doris comme à Terre-Neuve.

Mais, très rapidement, cette méthode s'avéra convenir fort peu au nouveau lieu de pêche; il existe, en effet, dans cette région, des courants violents et changeants qui rendent le relevage des lignes long et pénible, en les emmêlant fréquemment; de plus, les fonds rocheux et irréguliers se révélèrent peu favorables à la bonne tenue des cordes; enfin la morue du Groenland se trouve à différentes profondeurs très variables. C'est pourquoi, à l'imitation des Danois et des Islandais, familiarisés avec ce genre de pêche, nos morutiers se mirent, avec un remarquable esprit d'adaptation, à la *pêche en dérive*. Le navire mouille le plus souvent la nuit, puis, au matin, il dérape et commence à dériver entouré de ses doris. A leur bord, deux hommes pêchent à la main à l'aide de faux qu'ils font jouer de façon continue. Les faux sont de gros plombs de la longueur de la main, terminés par deux énormes hameçons de 4 travers de doigt d'ouverture. Le pêcheur fait décrire à cet engin, à la profondeur voulue, des mouvements de va-et-vient qui attirent la morue. Celle-ci en s'approchant se laisse accrocher par le dos, le ventre, la queue et se fait « faucher » de cette manière. Le marin la hale à bord de son doris et, prenant à pleine main la faux, l'arrache de la chair du poisson d'un geste brutal. Il est bien évident que ce procédé, plus épuisant que celui des cordes et le seul possible au Groenland, a l'inconvénient d'abîmer la morue.

28. Il nous a semblé plus indiqué de traiter de la technique du chalutier dans le chapitre de l'industrialisation, d'autant plus que les Paimpolais n'ont pas pratiqué le chalut, ni si près ni si longtemps d'Islande, puisqu'il n'apparaît que trois fois un vapeur dans les armoiries locales.

Les Paimpolais pratiquèrent la pêche à la ligne et imitèrent évidemment les autres, sans grand souci de la qualité, quand on compare cette technique à celle des anciens islandais.

#### 9. — LA VIE A BORD DE LA GOÉLETTE.

La pêche et le travail de la morue occupent tous les instants de la journée de l'islandais.

L'équipage de la goélette est divisé en trois bordées ou sections de pêche, dont deux pêchent tandis que la troisième se repose pendant un quart, c'est-à-dire trois heures, de sorte que chaque bordée prise séparément, pêche pendant six heures consécutives. Mais cette division du travail cesse dès que la « morue donne », c'est-à-dire lorsque le navire se trouve sur un banc de poissons. Tout le monde travaille alors sur le pont et la pêche peut se prolonger pendant 24 heures et plus. Il s'impose, en effet, que si le poisson est là, il faut profiter de le prendre.

#### 10. — LA JOURNÉE DE TRAVAIL.

La journée de travail est de 15 heures, 20 heures, 24 heures, mais 15 au minimum et la plupart du temps le sommeil de 3 heures, 4 heures... Et cette vie dure pendant 6, 8 mois de l'année. « La journée de huit heures n'existe pas, écrit le R. P. Yvon. La loi du travail sur les bancs c'est le maximum de rendement pendant le maximum de temps... Une féroce émulation... » Cette loi est la même pour tous<sup>29</sup>. Pour l'islandais qui pêche par des fonds de 50 à 150 mètres, ce travail pénible se double encore de la peine qu'il doit prendre pour hisser à bord la lourde morue vivante qui se débat furieusement.

Lorsque cesse la pêche par suite du manque de poisson, d'un changement de mouillage ou du mauvais temps, deux sections se reposent et la troisième reste sur le pont pour aider le capitaine dans la manœuvre.

Le travail est coupé par les heures de repas dans le poste d'équipage; les hommes, qui prennent le quart, reçoivent leur café avec pain, lard et poisson à 5 heures du matin. Ceux qui descendent se reposer, mangeront à 5 heures et demie. C'est à ce premier repas

29. On verra (cf. t. II, p. 302) comment le prétendu « progrès » n'a pas libéré les islandais ou terre-neuvas des terribles servitudes du métier. Au contraire, peut-être !

que chaque marin reçoit le « boujaron », sa ration quotidienne d'eau-de-vie.

Le second repas à midi se compose d'une soupe au lard et de ragoût de pommes de terre tant que les provisions de viande fraîche ne sont pas épuisées.

Le soir, vers 7 heures, l'islandais prend son troisième repas : soupe de graisse ou de poisson.

On admet cependant que, s'il a faim, tout homme d'équipage peut manger entre les repas.

La boisson de table de l'islandais est suffisante : deux quarts de vin ou de cidre par repas. Ses provisions personnelles, par contre, lui donnent beaucoup trop d'alcool.

Un mousse<sup>40</sup> remplit les fonctions de maître-coq ; il règne dans sa cuisine, sorte de cabane en planches, fixée sur le pont très solidement pour l'empêcher d'être emportée par les paquets de mer, balayant cuisine et mousse, comme cela se produisit plusieurs fois. Lorsque les hommes jouissent de quelques heures de repos, ils restent en général dans le poste. « Ils étaient cinq, aux carrures terribles, accoudés à boire dans une sorte de logis sombre... », dit Loti.

On n'y respire guère le confort. Eclairé par l'écoutille qui permet d'y descendre et parfois par une lampe suspendue à la poutre, le poste de la goélette reste d'une saleté insigne pendant la pêche. Dortoir, réfectoire, salle de repos de l'équipage, le poste remplit tous ces rôles.

Que l'on pense à ces 22, 25 hommes, aux vêtements mouillés, maculés de tripailles de morue, vivant dans cet étroit espace ! Les couchettes, le long des côtés du poste, sont bourrées de paille et d'un matelas de balle d'avoine, pénétrées d'une perpétuelle humidité saline.

Dans le milieu, un poêle sert aux marins à se réchauffer et à sécher leurs vêtements.

Aux heures de repos, ils se nichent dans leurs couchettes, écrivent à leurs familles, jouent aux dominos ou aux cartes, surtout à l'alouette, jeu de cartes d'origine espagnole, introduit en Bretagne par les matelots qui allaient chercher du sel en Espagne et au Portugal.

#### 11. — PREMIÈRE ET SECONDE PÊCHES.

La première partie de la campagne s'appelle la première pêche ; elle dure jusqu'au milieu du mois de mai. Elle est la plus lucrative,

40. Depuis 1919 et même antérieurement, le mousse ne fait plus la cuisine.

parce que la morue est belle, plus abondante. Comme c'est l'époque de la reproduction, elle contient les rogues qui augmenteront la valeur de la production de la goélette.

Mais l'hiver islandais (février-mars-avril) rend cette première période plus pénible à cause du froid rigoureux et de la neige. Elle comporte aussi plus de dangers, le navire se trouvant à proximité des brisants de la côte, bien que, grâce à sa légèreté et à ses qualités manœuvrières, la goélette puisse évoluer rapidement et mettre à la cape pour fuir vers la haute mer.

Vers le 15 mai, les goélettes se rendent dans les baies islandaises : Reykjavik, Dyrafjord, Patrifjord sur la côte occidentale ; Vapnafjord, Seydisfjord, Nordfjord, Faskrudfjord sur la côte orientale. C'est dans ces baies ou fjords que le navire pêcheur rencontre le chasseur<sup>41</sup>, venu prendre son poisson et lui remettre en échange du sel, des vivres, des agrès, des voiles de rechange et engins de pêche. Le chasseur apporte à l'équipage les premières nouvelles du pays, bien que la femme ait pu écrire par le bateau-hôpital. L'islandais le charge de son courrier de retour.

Pendant le séjour en baie, le capitaine livre la production de sa première pêche. Il profite de ce répit pour réparer les avaries, nettoyer la goélette, pendant que les islandais font leur lessive et une toilette moins sommaire que pendant la pêche.

Les hommes descendent aussi à terre pour effectuer des achats : vêtements, boisson, tabacs. On renouvelle la provision d'eau douce et l'on complète l'avitaillement du navire.

Après ce séjour d'environ 8-10 jours, le navire part pour la deuxième pêche.

La deuxième pêche se pratique dans l'ouest et le nord de l'île, quand les glaces permettent le passage par l'ouest ou l'est. Les fonds sont plus profonds et la goélette se tient plus loin de terre. Elle pratique la même méthode qu'en première pêche.

Le temps plus clément en juin-juillet comporte cependant le danger de cette brume épaisse d'Islande qui provoqua tant d'abordages.

Vers le 15-20 août, les vivres sont épuisés, le sel fait défaut et la nostalgie commence à faire rêver les Bretons du pays que l'on va revoir bientôt.

En général, d'ailleurs, les Paimpolais, après la fête de l'Assomption, le 15 août, n'aspirent plus qu'à rentrer. « On ne pouvait

41. On verra, dans la livraison (cf. p. 279), l'organisation du voyage du chasseur.

plus tenir les hommes », disaient les capitaines. Dans leurs lettres d'Islande, ceux-ci considèrent comme date extrême les premiers jours de septembre.

Le navire, après avoir relevé ses lignes et capturé sa dernière morue, revient encore une fois en baie. L'équipage embarque quelques provisions de retour, sans oublier les « souvenirs d'Islande »<sup>42</sup>. La goélette longe ensuite la côte de l'île, puis lorsque le capitaine a fait son point de départ, le plus souvent devant l'île Margot, elle met le cap sur la France par le sud de l'Irlande.

Le voyage se fait moins rapidement qu'à l'aller à cause du navire lourdement chargé, dont la coque est encrassée par des algues, des coquillages et la voilure bien rarement indemne. Néanmoins le retour s'effectue en 8, 10, 12 jours. Un journal de bord porte ces mentions, par exemple : « 16 août 1913, fait route sur France à minuit, n'ayant plus de vivres que pour ma traversée ». Les jours suivants le capitaine met l'équipage à nettoyer les peintures du bateau et enfin, le 26 août, consigne : « Aperçu les feux de Bréhat ».

Lorsque la goélette avait accosté les quais de Paimpol, les islandais hirsutes se précipitaient sur les quais, heureux du retour, heureux d'annoncer, dans une rude embrassade à la femme et aux enfants, le nombre de mornes empilées à bord.

Paimpol connaissait en ce mois de septembre une période comparable à celle de février. Et les cafés faisaient, il va sans dire, des affaires d'or.

La mise à terre des mannes de morues octroyées par l'armateur, des joutes, des coffres, des sacs, des équipements, etc., etc., le débarquement des quintaux de poisson destinés à la consommation régionale, les allées et venues des pêcheurs, de leurs familles, donnaient à la ville une animation considérable. On respirait sur les quais l'odeur si particulière de la morue salée, tandis que Paimpol, s'empressant de la joie du retour, revêtait pendant plusieurs semaines un air de fête bruyante et de grande foire débordante de la liesse populaire. Paimpol savait, en effet, célébrer le retour des islandais.

Si la pêche était bonne, les misères s'oubliaient dans la mémoire de ceux qui « avaient fait un heureux retour ». On raconte que Paimpol dansa pendant plusieurs jours en septembre 1909<sup>43</sup>.

42. Nombreux furent les hommes, les capitaines surtout, qui rapportèrent au pays de Paimpol des poneys islandais.  
43. Nous n'avons trouvé trace de cette tradition que dans un reportage de M. Florin Le Roy (*Ouest-Journal*, 1923), et *Les Côtes de Bretagne*, p. 24). Chiffres en main, il convient de constater que la pêche était en moyenne de 55.500 mornes par navire et que le quintal se vendait 22 et 34 francs. « Résultats satisfaisants. Prix rémunérateurs », dit la douane. Cf. p. 272, le relevé des premières pêches en 1909.

Les camarades disparus étaient bien loin, là-bas, dans la mer d'Islande !

En l'été de 1892, par exemple, par suite des cinq naufrages en Islande, Paimpol refuse de commémorer l'anniversaire du 22 septembre 1792 par des réjouissances publiques. La ville versera aux familles des naufragés (250 fr.) et aux indigents (150 fr.) la somme de 400 francs destinée à cette fête.

Mais la population manifeste son mécontentement pour la suppression du bal et la municipalité doit maintenir pour le 22 septembre un bal public et... gratuit. Les « disparus en Islande » allaient vite, peut-être plus vite encore que d'autres morts, parce que depuis le mois de février ils étaient partis...

Le navire repart quelques jours plus tard pour le voyage d'hiver, avec son équipage réduit à 6 ou 7 hommes. Il va livrer sa morue dans les ports de vente. S'il a rejoint ces ports directement, il y débarque ses pêcheurs qui rentrent à Paimpol par leurs propres moyens. La campagne totale de la goélette a donc duré de février à septembre.

D'après les registres de désarmements de l'Inscription maritime, dans les premières années de la pêche d'Islande, les désarmements se font en juillet-août. La campagne était alors de cinq mois, quelquefois quatre mois, car les armateurs avaient peur de l'hiver islandais pour leurs frères navires, affrétés en caboteurs dès le retour.

En 1858, on note déjà des désarmements en octobre. En 1859, 13 navires sur 31 rentrent en novembre.

Dix ans plus tard, la plupart des navires sont désarmés avant le 1<sup>er</sup> novembre, bien que 13 d'entre eux rentrent pendant ce mois. La campagne s'est allongée pour les islandais; elle atteint 7 mois, puis 8 mois en 1871. En 1872, le mois de décembre voit revenir quelques goélettes et trois autres ne désarmeront qu'en janvier 1873.

A partir de 1874, la moyenne est de 7-8 mois pour la presque totalité des navires (une seule campagne de 9 mois en 1874). Mais, l'année suivante, beaucoup de goélettes accusent une campagne de 9 mois. C'est en 1880 que les désarmements auront lieu en août-septembre-octobre pour toutes les unités de la flottille paimpolaise. La campagne-type dure donc de février à septembre, soit

7 mois, et il est probable que dans les campagnes de 9, 10 et 11 mois l'Administration de la marine fait entrer le voyage d'hiver.

12. — LA PRODUCTION DE LA CAMPAGNE.

Au bout de cette demi-année, quelle est la production du navire ?

La pêche individuelle du marin est consignée dans le journal de pêche, par semaine, quinzaine et par mois, avant d'établir le total de la campagne.

Elle varie d'un individu à l'autre, suivant les capacités professionnelles de chacun, la rapidité de son travail, sa façon d'appâter ses hameçons... et aussi sa « chance ». Ce dernier facteur intervient cependant moins qu'on ne le pense, car il y a des pêcheurs qualifiés de « bons pêcheurs » qui réussissent, à chaque campagne, une pêche supérieure à celle de leurs camarades. La « chance » est plutôt collective, en ce sens qu'elle tient à l'expérience du capitaine qui « sait trouver de la morue » et conduire sa goélette sur les bancs abondants. Flair, expérience ou chance ?...

La pêche moyenne individuelle peut s'établir ainsi. Elle est exceptionnelle à 4.000 morues et plus, très bonne à 3.000, moyenne à 2.000, bonne à 1.500, médiocre au-dessous de 1.500.

Par suite du mode d'engagement, il n'est pas possible de retrouver dans les premières années du temps d'Islande les pêches individuelles de l'équipage.

En 1879, voici le classement des marins de deux navires appartenant au même armement :

La Marie		La Louise	
	Morues		Morues
1 <sup>er</sup> Rabin Yves.....	2.836	1 <sup>er</sup> Kermarec.....	2.984
2 <sup>e</sup> Gagne Joseph.....	2.533	2 <sup>e</sup> Corbin.....	2.496
3 <sup>e</sup> Beseon Jean.....	2.385	3 <sup>e</sup> Quervaroc M. A.....	2.485
4 <sup>e</sup> Goascongne Jean.....	2.235	4 <sup>e</sup> Lidou J.-L.....	2.455
5 <sup>e</sup> Le Cavourin Guil.....	2.113	5 <sup>e</sup> Paronthoen.....	2.411
6 <sup>e</sup> Guyomard Yves.....	2.055	6 <sup>e</sup> Cadic J.-L.....	2.382
7 <sup>e</sup> Le Blais Alain.....	1.882	7 <sup>e</sup> David François.....	2.275

La Marie		La Louise	
	Morues		Morues
8 <sup>e</sup> Le Corre Yves.....	1.774	8 <sup>e</sup> Boule'h Jean.....	2.132
9 <sup>e</sup> Rousseau François..	1.772	9 <sup>e</sup> Blais.....	2.130
10 <sup>e</sup> Guillou François....	1.735	10 <sup>e</sup> Rousseau François..	2.127
11 <sup>e</sup> Le cap. Rabin J.-M.	1.576	11 <sup>e</sup> Le Mic.....	1.971
12 <sup>e</sup> Julou Jacques.....	1.548	12 <sup>e</sup> L'Hoveder.....	1.851
13 <sup>e</sup> Pierre Pierre.....	1.511	13 <sup>e</sup> Colenne Pierre.....	1.843
14 <sup>e</sup> Le Jean Joseph.....	1.399	14 <sup>e</sup> Batoche.....	1.817
15 <sup>e</sup> Mahé François.....	1.231	15 <sup>e</sup> Calvez.....	1.811
16 <sup>e</sup> Le Pivert François..	1.224	16 <sup>e</sup> Gac.....	1.782
17 <sup>e</sup> Ollivier Yves.....	1.223	17 <sup>e</sup> Janvier.....	1.705
18 <sup>e</sup> Coret François.....	1.201	18 <sup>e</sup> Le Pen.....	1.666
19 <sup>e</sup> Corbin Guillaume...	640	19 <sup>e</sup> Quervaroc.....	1.353
20 <sup>e</sup> Le mousse.....	218	20 <sup>e</sup> Prigent.....	1.155

L'année suivante, à bord du même navire la Louise, dont la pêche est de 57.351 morues, tous les marins ont plus de 2.000 unités et le mousse lui-même atteint le chiffre de 1.247. Voici les meilleurs pêcheurs :

1 <sup>er</sup> .....	3.716	5 <sup>e</sup> .....	3.117
2 <sup>e</sup> .....	3.545	6 <sup>e</sup> .....	3.113
3 <sup>e</sup> .....	3.259	7 <sup>e</sup> .....	3.020
4 <sup>e</sup> .....	3.176	8 <sup>e</sup> .....	2.904

A cette campagne, la Marguerite rapporte aussi une cargaison de 48.295 poissons et les meilleurs pêcheurs ont sensiblement le même nombre de poissons que ceux de la Louise, soit 3.544, 3.230, 3.021.

En 1882, à bord de la Gauloise, où l'engagement s'effectue à la morue, les pêches s'échelonnent ainsi : second : 2.516; lieutenants : 2.313, 2.040; matelots : 1.996, 1.918, 1.700 à 1.500.

En 1883, pour une pêche globale de 40.210 morues, les meilleurs pêcheurs en ont capturé 2.609, 2.506, 2.361, 2.285, 2.225, 2.147.

1885. La Marie, les lieutenants : 2.794 et 2.716 morues; les marins : 2.616, 1.994, 1.774, 1.748, 1.696; les autres de 1.700 à 1.600.

1890. Laborieuse, second : 3.300 morues; lieutenants : 2.800, 2.300; matelots : 3.003, 2.701, 2.238, 2.536. Tous, sauf quatre, dont les deux novices et le mousse, dépassent 2.200 morues.

1895. Korrigane, second : 3.069 morues; lieutenants : 3.083, 2.885; marins : 3.232, 3.471, 2.967, 2.662, 2.574; tous ont plus de 2.000.

A la campagne de 1897, sur la *Primevère*, pour un chargement de 56.980 morues, les pêcheurs se suivent de très près au classement : 3.663, 3.422, 3.378, 3.251, 3.174, 3.079, 3.020, les autres chiffres s'échelonnent entre 2.900 et 2.500, seul le saleur n'atteint pas 2.000 morues.

1900. *Bettina*, second : 3.310; lieutenants : 3.196, 3.124; marins : 2.826, 2.485, 2.539, 2.800, 2.367, 2.105; les trois qui sont au-dessous de 2.000 ont 1.937, 1.926, 1.739.

En 1905, les pêches varient pour l'*Alcyon*, par exemple, de 2.400 à 1.200. Cette campagne n'est pas très brillante puisque la goélette n'a qu'une pêche de 36.242.

En 1908, à bord du *Gardenia*, la pêche est de 54.523, et les captures individuelles se chiffrent à 2.700, 2.000. Un seul pêcheur a 3.421 et trois autres : 1.988, 1.682, 1.672.

En 1911, à la très belle campagne d'*Alcyon* (83.056 morues), on enregistre des pêches individuelles de 3.000-3.500 morues pour tous les hommes, sauf le novice qui a cependant capturé 2.724 morues.

4 hommes dépassent 4.000, dont le lieutenant, 4.658.

1913, sur le *Courlis*, deux hommes dépassent 3.000 morues et les captures de leurs camarades s'échelonnent entre 2.700 et 2.000.

A la campagne exceptionnelle d'*Anémone* en 1916 (94.484 morues) les captures individuelles sont particulièrement élevées : les pêcheurs ont à leur actif : 4.909, 4.794, 4.286, 4.190, 3.635, les chiffres des autres pêcheurs varient entre 3.000 et 4.000 morues.

En 1922, à bord de la *Sainte-Anne* qui a effectué une pêche de 81.403 morues, le classement des hommes enregistre aussi des pêches individuelles très élevées : 4.748 morues, 4.359. Tous les autres pêcheurs ont près de 4.000, un seul n'atteint pas 2.000; le novice a pris 2.621 poissons.

*Goëlo*, en 1924 : 2.637 morues, 2.544, 2.481, 2.422, 2.270, 1.994, 1.931, les autres pêcheurs ont de 1.700 à 1.500 morues.

*Saint-Antoine*, en 1926 : 3.726, 3.369, 3.073, 2.886, puis entre 2.700 et 2.200.

*Violette*, en 1928 : 4.015 morues, 3.886, 3.458, 3.091, 3.041, 2.583, 2.549.

*Butterfly*, en 1930 : 6.827, 6.470, 5.762, 5.219, 4.810, 4.733, 4.704, 4.713, 4.580, 3.970, presque tous les pêcheurs dépassent 3.000-3.500.

A bord de la *Pascale* le second a pêché 7.310 morues.

En 1932, un marin, à l'arrière de la *Glycine*, a totalisé 3.900 morues, tandis que ceux de l'avant n'en ont que 3.000. L'année

suivante, ce pêcheur augmente encore sa production jusqu'à 4.500, alors que celle de ses camarades tombe à 2.500, 2.800.

En 1932 également, sur *Violette*, la production individuelle est en moyenne de 3.000 morues, cinq pêcheurs dépassent 4.000, deux enregistrent 5.507 et 5.132, un seul atteint 6.377.

En 1933 et 1934, le rendement tombe à 3.000, 2.500.

La production individuelle a donc progressé. Encore faut-il pour les chiffres de la guerre tenir compte du repeuplement des fonds. La méthode paimpolaise n'ayant pas évolué pendant le temps d'Islande, il faut attribuer à la motorisation des goélettes l'augmentation de la pêche dans l'après-guerre<sup>44</sup>.

#### PRODUCTION DE LA GOÉLETTE.

Les Paimpolais prétendaient qu'en règle générale la première pêche était meilleure que la seconde, que février, mars et avril sont les mois les plus favorables. Mais là encore que d'aléas ! Il est impossible d'établir des moyennes et tel bateau qui pêche plus de 11.000 morues au mois de mars n'en pêche plus que 5.000 en avril<sup>45</sup>.

Par contre, voici le tableau de pêche de *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle* pour sa campagne de 1910 :

2 <sup>e</sup> quinzaine de février.....	4.199 morues.
1 <sup>re</sup> — de mars.....	3.467 —
2 <sup>e</sup> — de mars.....	4.097 —
1 <sup>re</sup> — d'avril.....	6.645 —
2 <sup>e</sup> — d'avril.....	10.998 —
Mois de mai.....	8.242 —
1 <sup>re</sup> quinzaine de juin.....	15.912 <sup>46</sup> —
2 <sup>e</sup> — de juin.....	8.574 —
1 <sup>re</sup> — de juillet.....	6.096 —
2 <sup>e</sup> — de juillet.....	8.980 —

Cette goélette a réalisé sa production maximum dans la 1<sup>re</sup> quinzaine de juin qui atteint presque la pêche totale de février, mars et la première quinzaine d'avril.

<sup>44</sup> Ces chiffres des islandais n'ont aucun rapport avec les cargaisons des terre-neuves beaucoup plus considérables. Vers 1924, par exemple, le trois-mâts *Esmine* de Paimpol, pour une pêche de 210.014 morues, établit par deux (donc pour deux hommes) des captures allant de 20.265 morues à 29.000. En 1926, sur l'*Alcyon*, pour 106.436 morues, les 21 hommes d'équipage ont réalisés des pêches individuelles de 17.000 à 12.000 morues. On voit, par ces chiffres, combien le doris permettait d'augmenter la production.

<sup>45</sup> Lettre de capitaine, 12 mai 1906.  
<sup>46</sup> En cette quinzaine, chaque marin a pêché en moyenne plus de 600 morues. La plus faible capture est de 133.

En 1910, l'*Eole* fera ses meilleures pêches en avril : 11.305 morues, et en juillet, 10.271, tandis que ses prises de juin ne totaliseront que 4.755 morues, soit la capture la plus faible, sauf février et août évidemment, où la pêche n'occupe qu'une semaine.

Les produits de la première pêche, bien que très variables, sont généralement de l'ordre de 20.000 à 30.000 morues.

En 1900, les chasseurs rapportent une moyenne de 20 à 22.000 morues pour les bateaux les plus heureux <sup>47</sup>.

En 1901, cette moyenne atteint 30.000, alors qu'en 1906 elle ne sera que de 15 à 17.000 morues par goélette.

Les chiffres des navires sont sensiblement les mêmes, étant donné que leur rendement dépend de leur méthode, leur tonnage, etc..., facteurs à peu près identiques pour toute la flottille <sup>48</sup>.

Qu'on en juge par la première pêche de 1909 qui fut particulièrement brillante :

	Morues	Kilogrammes	Poids moy. de la morue	Faux poissons
<i>Fleur d'Ajenc</i> .....	22.208	54.615	2.459	206
<i>Notre-Dame-de-Bonne- Nouvelle</i> .....	22.424	51.052 + 82	2.270	
<i>Silène</i> .....	22.084	51.822	2.347	700
<i>Cyclamen</i> .....	23.849	55.774	2.338	1.421
<i>Gardenia</i> .....	28.439	64.257 + 120	2.269	1.391
<i>Jeanne</i> .....	23.194	55.827	2.407	
<i>Mouette</i> .....	21.994	49.720	2.260	
<i>Glaneuse</i> .....	23.028	51.300	2.230	
<i>Bettina</i> .....	21.984	49.014	2.229	206
<i>Marjolaine</i> .....	20.420	45.252	2.216	186
<i>Bretonne</i> .....	24.734	57.647	2.230	
<i>Renée</i> .....	25.033	59.035	2.358	90
<i>Riquette</i> .....	25.039	57.034 + 128	2.280	425
<i>Babette</i> .....	20.534	46.852	2.285	902
<i>Verveine</i> .....	22.247	51.603	2.322	
<i>Alcyon</i> .....	27.047	62.406 + 132	2.311	
<i>Françoise</i> .....	27.074	63.334 + 113	2.345	

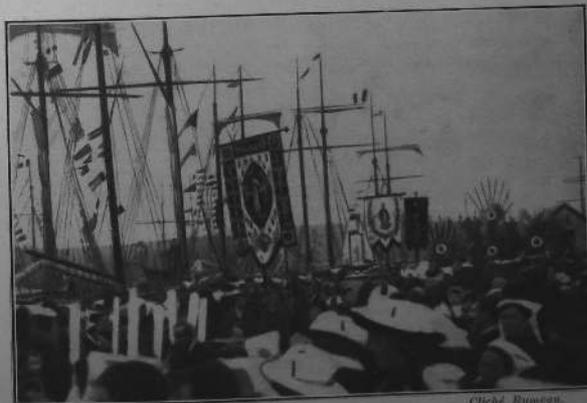
47. Chiffres de la douane, 1901.

48. Il est hasardeux cependant de généraliser ce principe, car, en 1898 les trois navires d'un même armateur donnent les chiffres suivants : *Primevère* : 23.674 morues ; *Marguerite* : 9.810 ; *Annie* : 14.260.



Cliché Runeson.

FIG. 23. — ON PRÉPARE LE DÉPART



Cliché Runeson.

FIG. 24. — PARDON DES ISLANDAIS

	Morues	Kilogrammes	Poids moy. de la morue	Faux poissons
				kg
<i>Glameur</i> .....	21.372	49.432	2.313	1.285
<i>Paulette</i> .....	22.530	55.894	2.459	1.665
<i>Active</i> .....	20.053	45.650	2.276	595
<i>Paquerette</i> .....	20.035	49.775	2.484	913
<i>Vigilante</i> .....	19.504	48.220	2.472	2.313
<i>Eole</i> .....	27.791	62.829	2.260	227
<i>Saint-Yves</i> .....	27.562	63.777	2.314	398
<i>Anna</i> .....	24.020	56.223 + 81	2.342	
<i>Liberté</i> .....	24.000	55.569 + 49	2.335	
<i>Brise</i> .....	28.026	66.997	2.390	
<i>Rafale</i> .....	29.966	69.467	2.318	
<i>Vague</i> .....	15.221	38.322 + 80	2.517	118

La guerre, en réduisant la navigation, ne permit pas aux goélettes de rapporter leurs premières pêches. Lorsque interviendra la législation islandaise de 1922, la suppression des voyages de chasseurs les empêchera d'effectuer leur campagne en deux parties comme autrefois. Elles durent venir livrer elles-mêmes leurs captures de février à mai. C'était là une perte de temps fort précieux, « rattrapé » en partie plus tard, quand les navires se motoriseront. En 1932, par exemple, la *Glycine* produit dans sa demi-campagne 67.000 morues.

La première pêche qui dure moins longtemps que la deuxième enregistre de toute évidence une production inférieure.

La deuxième pêche peut atteindre 50.000 morues, bien qu'en moyenne les goélettes rapportaient des prises de l'ordre de 35.000, 40.000.

La production totale de chaque navire pour une campagne de deux pêches s'élève donc à 25.000, 30.000, 40.000 pour une mauvaise année, à 50.000, 55.000 pour une année normale, à 60.000, 70.000 pour les très bonnes années, à 80.000 et au-dessus dans les campagnes exceptionnelles. En 1911, par exemple, l'*Alcyon* rapporte 83.056 morues et la douane établit que la capture moyenne des goélettes est de 76.000 morues par bateau (45.000 en première pêche, 31.000 en seconde).

À la fin de la campagne, le capitaine enregistre sur son journal de pêche jusque là détaillé par homme et par quinzaine, puis par mois, la production totale de la goélette.

La pêche du premier islandais, l'*Occasion*, en 1852, comptait 11.500 morues en première pêche (36 lasts 75 et, en comptant les huiles et les langues, 38 lasts 29). Sa deuxième pêche de 18.677 morues portait à 30.177 poissons le rendement total.

En 1855, l'*Argus* ne produit que 16.660 morues = 22 lasts 792 (24 lasts 567 en comptant huiles et langues).

La cargaison étant évaluée par lasts, il demeure impossible de savoir la quantité de morues rapportées dans les premières années du temps d'Islande.

1871. *Islandaise* : 31 lasts 16; *Marie-Joséphine* : 22 lasts 935.

1875. *Anna-Fanny* : 39 lasts 50; *Champenoise* : 52 lasts 15.

1880. *Alice* : 46 lasts 780.

1882. *Favorite* : 46 lasts 12.

1885. *Marie* : 35 lasts 476.

Pour prendre dans la réalité la production de la goélette paimpolaise, on peut suivre, campagne par campagne, les variations des pêches d'un navire bien déterminé.

Année	1 <sup>re</sup> pêche	2 <sup>e</sup> pêche	Production totale	Observations
<i>La Marguerite</i> , 110 tonneaux, 20 hommes d'équipage.				
1880			27.363	Une seule pêche.
1881			51.342	— —
1882			28.257	— —
1883	12.095	25.606	37.701	
1884	9.960	15.490	25.450	
1885			39.830	— —
1886	9.810	35.777	45.587	
1887	15.299	35.260	50.559	
1888	8.643	33.613	43.253	
1889			50.896	— —
1890	23.303	41.743	33.807	
1891	10.504	46.648	57.152	
<i>Primevère</i> , 127 tonneaux.				
1892	20.135	36.420	56.555	
1893	19.136	38.741	57.877	
1894	19.777	43.226	63.003	
1895	20.010	44.173	64.183	
1896	14.044	42.745	56.789	
1897	16.309	36.196	52.505	
1898	20.084	38.280	58.364	
1899	25.260	37.754	63.014	

Année	1 <sup>re</sup> pêche	2 <sup>e</sup> pêche	Production Totale	Observations
1900	20.584	49.080	69.664	
1901	14.489	40.223	54.712	
1902	21.028	43.872	64.900	
1903	16.132	39.301	55.433	
<i>Gardenia</i> , 173 tonneaux, 22 hommes d'équipage.				
1905	14.220	22.931	37.151	
1906	14.249	23.309	37.558	
1907	19.208	26.133	45.341	
1909	20.346	34.427	54.773	
1910	27.929	32.786	60.715	
<i>Courlis</i> , 134 tx 13, 29 hommes.				
1912			58.450	
1913	19.587	22.457	42.044	
1914			44.721	
<i>Glycine</i> , 134 tx 08, 26 hommes.				
1915			70.108	(l'autre islandais est au last).
<i>Anémone</i> , 128 tx 01, 27 hommes.				
1916			94.484	On remarque pendant la guerre l'augmentation de la pêche, grâce au repeuplement des fonds.
<i>Sainte-Anne</i> , 136 tx 39, 27-28 hommes.				
1917			66.701	
1918			83.316	
1919			100.843	
1920			61.464	
1921			59.013	

En 1922, la pêche est excellente et *Sainte-Anne* rapporte 81.408 morues; *Anémone* 85.481; *Saint-Antoine* 66.247; *Glycine* 81.650.

	Année	1 <sup>re</sup> pêche	2 <sup>e</sup> pêche	Totaux
<i>Goélo</i> (moteur).....	1924	18.000	30.000	48.000
— — — — —	1925	14.000	40.000	54.000
— — — — —	1926	30.000	32.000	62.000
— — — — —	1927	25.000	53.000	78.000
— — — — —	1928	39.000	41.000	80.000
— — — — —	1930	41.000	34.000	75.000
<i>Butterfly</i> (moteur).....	1931	48.000	78.000	126.000
— — — — —	1932	45.000	64.000	109.000
— — — — —	1933	34.000	40.000	74.000
— — — — —	1934	28.000	39.600	65.600
<i>Glycine</i> (moteur).....	1935	10.000	30.000	40.000

En plus de la morue, la goélette produit des huiles. Là encore le rendement est très variable et, s'il est vrai qu'en moyenne la campagne, avant 1900, rapporte de 15 à 20 barriques d'huile, il arrive que les goélettes dépassent largement ce total<sup>49</sup>, 63 barriques en 1885 pour la *Marguerite*, par exemple. La moyenne s'établit à 30, 40, 50 barriques avant la guerre. Cette production dépend beaucoup d'ailleurs des prix pratiqués. Quant aux rogues, chaque goélette fournit un rendement de 500, 1.000, 3.000, 4.000 kilogrammes.

Y a-t-il eu augmentation de la production ?

Malgré la diversité des chiffres fournis plus haut, il convient de remarquer que la production de la goélette augmente sensiblement. Cette élévation du rendement est due en partie au tonnage des goélettes qui devient progressivement plus grand.

L'équipage, d'autre part, au lieu de 18, 20 hommes, se compose de 22, puis 24 et 27 hommes.

Dès 1880, les navires de 160 tonneaux et 22 pêcheurs effectuaient des pêches de 1.800, 2.000 quintaux, ce qui représente plus de quatre tonnes par homme.

Plus tard, les goélettes, avec 27 hommes, produisent 3.000 et 4.000 quintaux, soit un peu moins de 7 tonnes par homme. La motorisation, à partir de 1925-1926, permettra d'élever encore la production.

49. En 1858 déjà, la *Thétis* rapporte 5.375 kilogrammes d'huile.

C'est ainsi qu'en 1933, par exemple, une pêche totale de 64.200 morues sera considérée comme déficitaire (alors qu'autrefois ce chiffre eût constitué une très belle pêche), pour une goélette qui, l'année précédente, en première pêche, a rapporté 67.000 morues.

En conclusion, la goélette paimpolaise, à partir de 1895, atteint une production évaluée en moyenne à 60.000 morues ou 100, 150 tonnes de poissons ou encore 3.500, 4.000, 5.000 quintaux. Sa pêche maxima peut être estimée à 80.000, 90.000 morues, bien qu'on cite encore la pêche du *Saint-Antoine* de 100.001 morues dans l'après-guerre, et celle de *Sainte-Anne*, 100.843, en 1919.

PRODUCTION TOTALE DES BATEAUX PAIMPOLAIS.

La production totale de Paimpol est difficile à établir, étant donné que chasseurs et goélettes allaient livrer leur pêche dans les ports du golfe ou de la Manche. Grâce aux déclarations de retour<sup>50</sup>, on peut toutefois relever quelques chiffres.

Cette production varie entre 1 et 3 millions de morues, généralement de l'ordre de 2 millions, 2 millions 500.000. Lorsque le chiffre est inférieur à 2 millions, cela tient, soit au désarmement, soit aux mauvaises pêches.

1879.....	2.777.000 morues.
1886.....	2.184.150 morues,
	88.350 flétans,
	47.090 kilogrammes d'issues,
	496.200 kilogrammes d'huile,
	101.101 kilogrammes de rogues.
1893.....	3.457.100 morues.
	146.185 flétans,
	459.928 kilogrammes d'huile,
	108.500 kilogrammes de rogues,
	101.750 kilogrammes issues.
1896.....	2.795.525 morues.
1897.....	2.733.896 —

50. Les statistiques de pêche étant égarées à l'inscription maritime (ou détruites depuis juin 1940), nous ne pouvons que reproduire les chiffres fournis par cette administration en 1936, lors de notre premier mémoire devant l'Université catholique de Lille. Nous avons recueilli en outre, quelques chiffres au bureau de la Douane à Paimpol; mais il convient de remarquer que les armements qu'elle mentionne ne concordent pas toujours avec ceux de l'inscription maritime (cf. tome II, Bonne ne concordent pas toujours avec ceux de l'inscription maritime (cf. tome II, p. 414 et suiv.), d'autant plus qu'à la Douane on ne tenait compte, parait-il, que des navires ayant effectivement « fait leur retour » sur Paimpol, avant d'aller livrer leur pêche à Bordeaux, La Rochelle, etc..

1898.....	2.104.858	morues.
1899.....	2.275.343	—
1900.....	2.370.194	—
1901.....	2.438.346	—
1902.....	2.279.296	—
1903.....	1.774.805	—
1904.....	2.398.667	—
1905.....	2.000.000	—

Ces chiffres, pris dans la période où Paimpol était à son apogée, 1895-1905, montrent par eux-mêmes la modestie de la production de la flottille. Dans la période de 1910 à 1935, les campagnes de la guerre sont en proportion les plus fructueuses, étant donné le petit nombre de goélettes armées.

1911<sup>51</sup>. — 1.520.000 morues (production islandaise seulement).

1912. — 1.800.000 —

1913. — 3.414.412 —

1914. — 2.266.248 —

1915. — 1.207.656 —

1916. — 1.412.216 —

1917. — 731.993 morues représentant 16.650 kg de morues.

1918. — 627.704 — soit : 12.450 kg de morues,  
7.200 kg d'issues,  
1.370 kg de fletans,  
6.047 kg de rogues.

1919. — 1.015.072 morues.

1920. — 1.702.259 —

1930. — 2.929.123 — = 237.000 kg d'Islande + 273.000 kg de Terre-Neuve, Groenland.

1931. — 884.319 —

1932. — 1.216.966 —

1933. — 814.264 —

1934. — 248.045<sup>52</sup> —

1935. — 60.885 —

51. A partir de 1911, il y a des terre-neuvas en plus des goélettes islandaises.  
52. Ce chiffre de l'inscription maritime nous semble quelque peu exagéré. La production moyenne pour les deux bateaux armés serait supérieure à 124.000 morues ? Il est vrai qu'ils sont dotés d'un moteur.

13. — LA LIVRAISON DE LA MORUE. — LES « CHASSEURS » ET LA VENTE.

Le poisson, que les goélettes ont capturé en Islande, sera livré sur le marché par le chasseur, puis par la goélette elle-même.

Le chasseur assurera le transport de la première pêche, tandis que la goélette rentrera avec les produits de la seconde.

Le trafic des chasseurs s'institua dès les premières années du temps d'Islande, parce que les navires pêcheurs avaient besoin de ravitaillement au cours de leur campagne, puisque leur tonnage, fort médiocre à cette époque, ne leur permettait pas d'embarquer les vivres et le sel suffisants.

Après le décret de 1863 accordant la liberté des dates de départ, les Paimpolais, dès 1864, arment leurs goélettes en février et même en janvier; la campagne s'allonge par conséquent et exige encore davantage l'envoi de chasseurs.

En retour, le ravitailleur rapporte les morues que le pêcheur a pu lui livrer. Les armateurs s'aperçoivent que leurs cargaisons, excellentes déjà de présentation et de qualité, parviennent sur le marché avant les apports de Terre-Neuve. Ce trafic, malgré la dépense d'affrètement d'un second navire, se révèle dès lors lucratif.

Les chasseurs, conformément à leur rôle, étaient des navires légers et rapides, car il fallait gagner le plus possible de temps; on leur accordera dans ce but des primes selon la durée plus ou moins réduite du voyage. Ainsi trouve-t-on mention de tonnages très faibles pour les chasseurs qui furent pendant longtemps des longres ou des sloops de cabotage<sup>53</sup>, comme par exemple :

En 1850, *Etoile-de-la-Mer*, 33 tonneaux.

— 1853, *Fleur-des-Mers*, 41 tx 29.

— 1886, *Notre-Dame-de-Perros*, 21 tx 86.

— 1890, *Surcouf*, 68 tonneaux.

Peu à peu les chasseurs augmentent cependant leur tonnage de façon à charger dans leur cale plusieurs pêches : 1897, *Saint-Joseph*, 90 tonneaux, puis, suivant l'évolution du tonnage de la goélette, les chasseurs se spécialisèrent dans ces transports de morues et devinrent des goélettes de 200 tonneaux comme le *Prim* et le *Walkyrie*. Il arrive même que des goélettes de pêche fassent le trafic de

53. Les chasseurs ne sont pas nécessairement de Paimpol. On en trouve de Saint-Brieuc, Tréguier, Lannion, Morlaix, Nantes.

chasseurs. Ces chasseurs-pêcheurs effectuaient une première pêche et rapportaient leur production avec celle d'autres navires. A certaines années, des navires chasseurs en première pêche repartent comme pêcheurs à la deuxième partie de la campagne.

CHARTÉ-PARTIE DES CHASSEURS.

L'armateur du chasseur ou le capitaine du navire indiqué s'engage vis-à-vis de l'armateur des navires-pêcheurs.

Généralement le navire vient à Paimpol embarquer les vivres et le sel à destination de la goélette. Il part à date fixée par l'armateur, en avril ordinairement, et se rend dans une baie d'Islande, spécifiée d'avance en accord avec le capitaine de la goélette de pêche. Il doit y mouiller à la date convenue et y séjourner un laps de temps déterminé. Il prendra alors les cargaisons désignées : une, deux, trois et même quatre. La plupart du temps, une clause stipulait que, si les navires qui devaient livrer au chasseur n'arrivaient pas, ce dernier prendrait le chargement d'un autre navire au même taux de fret et au profit de l'affréteur.

Après livraison en baie, il devra faire route sur le port que lui indique sa charte-partie.

Là, après « l'heureuse arrivée », le capitaine touche l'argent de son fret.

Selon les chartes-parties, l'équipage du chasseur a ou n'a pas le droit de pêcher<sup>54</sup>.

« Pour garantie pleine et entière exécution des articles précédents, l'armateur du chasseur engage son navire avec ses agrès, apparaux et fret d'icelui, ainsi que ses biens présents et à venir. » L'affréteur, de son côté, « engage le chargement et pareillement ses biens »<sup>55</sup>.

L'EXPÉDITION DU CHASSEUR.

L'équipage du chasseur, au nombre de 6, 7 hommes, embarque la pêche de la goélette, lorsque celle-ci l'a rencontré dans les baies islandaises. La charte-partie précise généralement que le chargement doit se faire en un nombre de jours bien déterminé, 8 ou 10 jours, appelés « jours de planches ». On comprend maintenant le handicap

54. Dans le premier cas, l'équipage du chasseur sera plus élevé.  
55. Charte-partie du *Maria*, 4 février 1881.

porté à la pêche d'Islande par la loi du 21 avril 1922 interdisant ce séjour dans les eaux territoriales.

Après avoir livré sel, vivres, courrier à la goélette de pêche et effectué son chargement de morues, le chasseur met à la voile pour rejoindre le port de livraison que lui indiquent ses connaissements.

Il arrive parfois que la goélette attende son chasseur en vain. Ce sont alors des lettres véhémentes des capitaines comme celle-ci du 28 mai 1919 adressée à l'armateur :

« Je perds au moins 20 tonneaux de morues à 100 francs le quintal, un total de 40.000 francs. Ce n'est pas possible qu'avec un peu de bonne volonté vous n'aurez pas pu m'envoyer à temps un chasseur ! »

On armait en moyenne un chasseur pour deux navires.

1906

CHASSEURS	PÊCHEURS
<i>Aubépine</i>	pour <i>René, Elisabeth, Silène.</i>
<i>Aurélié</i>	— <i>Liberté, Anna.</i>
<i>Aurore</i>	— <i>Iduna, Lilja.</i>
<i>Anne-Yvonne</i>	— <i>Berthe, Madeleine.</i>
<i>Enchanteresse</i>	— <i>Louis, Glaneuse.</i>
<i>Espiègle</i>	— <i>Marivonnie, Jolie-Brise.</i>
<i>Hélène</i>	— <i>Brétonne, Paimpolaise, Berceuse.</i>
<i>Jeanne</i>	— <i>Rafale, Brise, Vague.</i>
<i>Kernoa</i>	— <i>Sans-Gêne, Thérèse, Juliette.</i>
<i>Korrigane</i>	— <i>Henriette, Sept-Frères, Jeanne.</i>
<i>La Bruyère</i>	— <i>Marceline, Maia, Hygie.</i>
<i>Louise</i>	— <i>Marjolaine, Alfred-de-Courcy, Pâquerette, Anémone.</i>
<i>Marie-Anne</i>	— <i>Françoise, Bettina.</i>
<i>Mauve</i>	— <i>Marie-Magdeleine, Germaine, Walkyrie.</i>
<i>Mélusine</i>	— <i>Aurore, François.</i>
<i>Météore</i>	— <i>Tante-Cine, Juliette.</i>
<i>Mutine</i>	— <i>Pierrette, Fleur-de-Genêt.</i>
<i>Ramier</i>	— <i>Gardénia, Cyclamen.</i>
<i>Souvenir</i>	— <i>Riquette, Alcyon.</i>
<i>Walkyrie</i>	— <i>Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle, Aristide-Marie-Anne, Fleur-d'Ajonc.</i>

Il va sans dire que le chiffre de morues rapportées par le chasseur dépendra du rendement de la pêche d'abord, et ensuite du nombre de cargaisons qu'il aura prises, et il ne faut pas croire que le chargement d'un chasseur correspond uniformément à la première pêche d'un navire-pêcheur.

Voici quelques chargements de chasseurs :

1871. — Sloop *Maria*, 14.000 morues + 13 barriques d'huile + 4 tonnes de langues.  
 1886. — *Alix*, 17.009; un autre, 23.422.  
 1897. — *Cette*, 34.000 morues :  $\left\{ \begin{array}{l} 14.000 \text{ de l'Anaïs,} \\ 20.000 \text{ de Paimpolaise pour La} \\ \text{Rochelle.} \end{array} \right.$   
 1902. — *Mouette*, 66.870 morues.  
 1903. — *Louise*, 45.156 morues pour trois pêches de *Marthe, Mauve et Germaine*.  
*Saint-Etienne*, 51.560 morues pour deux pêches : *Vague et Pierre-Loti*.  
 1912. — *Aubépine*, 56.653 morues :  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Sainte-Anne, 26.160.} \\ \text{Notre-Dame-de-Bonne-Nou-} \\ \text{velle, 30.240.} \end{array} \right.$   
 1914. — *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle*, 73.000 morues + 2.500 faux-poissons, Bordeaux.

L'armateur du chasseur, qui est aussi généralement le capitaine, ne touche l'argent de son fret qu'après avoir opéré la livraison. Cette somme est de l'ordre de 2.000 à 3.000 francs.

1878. — 3.000 francs, *Saint-Joseph*.  
 1883. — 2.800 francs, *Prosperité*.  
 2.500 francs, *Fleur-des-Mers*.  
 1886. — 2.224 fr. 50, *Alix*.  
 1890. — 3.500 francs.  
 1906. — 900 francs + 25 francs gratifications, *Eugénie*.  
 1909. — 4.300 francs, *Amiral-Lafont*.

Si le capitaine n'est pas l'armateur du chasseur, il recevra, en plus de son salaire calculé au mois et au fret comme au long cours et au cabotage, une gratification appréciable pour l'époque si l'on en juge par les promesses suivantes faites à un capitaine de chasseur.

En 1881, 150 francs s'il fait sa traversée de retour en 11 jours.

140	—	—	—	12	—
130	—	—	—	13	—

120 francs s'il fait sa traversée de retour en 14 jours.
100 — — — — — 15 —

Après ce délai, le capitaine n'aura droit à aucune gratification. Il touche aussi une gratification s'il prend la cargaison de plusieurs navires (50 francs par navire en 1909).

Le chasseur, en mai-juin, et la goélette, en septembre, viennent donc livrer les produits des islandais dans les ports désignés par l'armateur<sup>56</sup>.

Ce dernier, sollicité depuis le mois de décembre ou janvier, donc avant même le départ de ses navires, a déjà vendu sa première et sa deuxième pêche à un acheteur par l'intermédiaire du consignataire.

On saisit par là les opérations hasardeuses auxquelles se livraient vendeurs et débiteurs, s'entendant sur le prix de la morue qui, à la même époque, loin de se douter de ces problématiques calculs, rôdait en toute liberté dans les eaux glacées du Nord-Atlantique.

Ces traites, tirées gratuitement sur les pêches futures, joueront de bien mauvais tours, plus souvent d'ailleurs aux armateurs qu'aux acheteurs de morues.

En 1905, par exemple, dès janvier les acheteurs de Bordeaux offrent<sup>57</sup> : 40 francs pour le premier chargement par quintal; 39 francs pour le deuxième; 38 francs pour les autres, alors qu'en fait les prix tomberont à 31 fr. 50.

Ce jeu des prix sera d'ailleurs faussé par la pêche à Terre-Neuve ou en Norvège. Dans les correspondances d'armateurs et de consignataires, la menace de la production norvégienne ou terre-neuvienne influencera quelquefois la loi de l'offre et de la demande.

Les armateurs paimpolais manifestent alors leur mécontentement de toutes ces incidences.

« Je crois, écrit l'un d'eux, le 17 août 1888, que nos négociants qui ont, sans motif sérieux, joué à la baisse en mai et juin, vont faire des folies pour les deuxièmes pêches. Il vaudrait beaucoup mieux, pour eux et pour nous, s'en tenir *toujours*<sup>58</sup> à des prix qui permettraient à chacun de se retrouver. »

56. Dans ces ports la morue livrée par le navire sous le nom de « morue verte » subira différents traitements : lavage, séchage, repaquage, etc., avant d'être livrée aux consommateurs.

57. Correspondance d'armateur, 6 janvier 1905.

58. Souligné dans le texte.

Les navires paimpolais livrent leur cargaison « sur ordres » à Bordeaux surtout, qui, avant l'industrialisation de La Rochelle et de Fécamp, sera le marché le plus important en France depuis le moyen âge à cause de son climat favorable au séchage. D'autres ports cependant voient venir des goélettes : Nantes, Granville, Saint-Malo, puis Fécamp, Rouen, La Rochelle.

Grâce à sa qualité, la morue paimpolaise qui, en outre, parvenait dès le mois de mai en France, bénéficiait de cette primeur et de ces avantages. Son quintal atteint les prix les plus élevés.

La morue paimpolaise, par exemple, avoue un acheteur de Bordeaux<sup>59</sup>, n'a jamais l'odeur « puante de la morue du banc ». En juin 1903, la morue du banc se vend à Bordeaux 26 francs, quand la morue paimpolaise y atteint 33 francs, 31 francs, 30 fr. 75, 30 francs<sup>60</sup>.

Au port de vente, la cargaison sera pesée afin d'être évaluée en quintaux de 55 kilogrammes. Pour la présentation, on distinguera la morue plate, ronde<sup>61</sup>, les faux poissons et rebuts.

Au point de vue de la qualité, les marchands répartiront le chargement en morue excellente (les langues seront payées à ce taux), en poisson « frais » et « gros frais » selon l'état de conservation, en « doux » et « gros doux » suivant les défauts de la salaison<sup>62</sup>.

Subissent une dépréciation les morues « brisées » sur le rebord du parc ou « gaffées », c'est-à-dire crevées, quand le pêcheur, n'ayant pas bien amorcé son poisson, l'a percé d'un coup de gaffe pour le ramener plus sûrement à bord.

La distinction pourra s'effectuer encore au poids : gros, moyen et petit poisson. La morue peut atteindre 2, 5, 10 kilogrammes. Lorsque la moyenne du chargement atteint 2 ou 3 kilogrammes, la production est très belle; ainsi, un capitaine qui a débarqué « 32.741 morues pesant 62.800 kilogrammes », reçoit les félicitations de son armateur pour le « poids magnifique » qu'il a réalisé<sup>63</sup>. Il est établi que pour obtenir en moyenne un kilogramme de morue salée, il faut 3 kilogrammes de poisson frais.

59. Lettre du 19 septembre 1888.

60. Lettre d'un consignataire à un armateur paimpolais, 3 juin 1903.

61. Paimpol ne fut pas aussi fidèle que Dunkerque à la morue ronde, pourtant plus lourde parce que, après avoir été vidée de ses entrailles, elle a été boursée de sel.

62. On a vu (p. 258) l'importance de la salaison et la crainte du « rouge », maladie microbienne qui attaque le poisson trop peu salé.

63. Lettre d'armateur, 19 septembre 1888.

La livraison s'opère en 5, 8 jours, quelquefois davantage, car, comme l'écrivait un consignataire de Bordeaux : « Vos Bretons sont d'une lenteur désespérante »<sup>64</sup>. Ils parvenaient en une journée à 20 pesées, soit 5.500 kilogrammes, la pesée étant de 275 kilogrammes.

Les contestations ne manqueront pas pendant la livraison au sujet de la qualité du poisson.

C'est ici que l'on se rend compte de l'importance du saleur.

En 1888, par exemple, toute une pile de morues à bord de la *Marguerite* sera qualifiée « doux »; le capitaine devra avouer au consignataire que, pendant la maladie du saleur, c'est lui-même qui a salé la pile dépréciée.

Et le capitaine voit avec tristesse s'entasser le « rebut » qu'il doit ressaler matin et soir avec son équipage. Tout en tempêtant contre « la crapule de trieur », il devra, malgré sa colère, « plier les cornes » en avouant qu'« il y a de quoi devenir fou »<sup>65</sup>.

« Il y a un chaland le long du bord, écrit-il, venant de la *Marie-Berthe*, qui a de la morue bien plus douce que la mienne et qui passe comme de la bonne morue. Depuis, je suis à livrer de la morue de première pêche qui est bien belle. Le moindre de tache ou d'avoir été croché par la gaffe, on les flanque toutes au rebut. » Le même capitaine accuse son consignataire de se désintéresser du chargement.

En fait, le consignataire<sup>66</sup> donnera à l'armateur paimpolais toutes explications nécessaires. A son tour, il n'épargne pas le capitaine. Le poisson est du gros doux et il y a même « des morues qui n'ont pas un grain de sel, qui sont toutes tachées de sang et qui, sans puer comme les morues du banc, puisqu'elles n'ont jamais cette odeur, sentent néanmoins le fraichin très fort.

» Ces morues, qu'on laisse sur le pont pendant quelques instants, gonflent et deviennent toutes mouillées. En sécherie, il est absolument impossible de les sécher et c'est du poisson qui est réellement du gros doux. Votre capitaine le sait du reste très bien, malgré ce qu'il a pu vous télégraphier, puisqu'il m'a expliqué que c'étaient des morues qu'il avait salées lui-même avec un homme qu'il a embarqué en Islande.

» Croyez bien que si l'on n'avait écarté que des fraîches ou même gros frais, je n'aurais pas laissé faire, mais ce matin même

64. Lettre du 25 septembre 1888.

65. Lettres du capitaine des 19 et 21 septembre 1888.

66. Lettre du 19 septembre 1888.

j'en ai montré au capitaine, dont la chair s'en va en lambeaux en la frottant avec le doigt et qu'on ne peut pas livrer; ce n'est pas possible.

» Vos capitaines de Paimpol feraient bien mieux de vous dire franchement l'état de leur marchandise au lieu de ne jamais vouloir avouer qu'ils se sont trompés. Ici ils reconnaissent que c'est bien du doux non livrable, puis ils vous écrivent que c'est de la jolie marchandise qui est intacte. C'est absurde. Nous allons ressaler tout ce qui est mauvais et j'en tirerai le meilleur parti. »

Au total 30 pesées de 275 kilogrammes = 8.250 kilogrammes de cette cargaison seront traitées comme rebut, soit un pourcentage exceptionnellement élevé de poisson médiocre<sup>67</sup>.

Il est vrai, d'autre part, que le consignataire écrira à l'armateur cette phrase typique : « On ne fait pas avec les acheteurs ce qu'on veut et vous devez savoir par expérience<sup>68</sup> que nos négociants bordelais n'entendent pas facilement raison ».

Dix ans plus tard, un autre capitaine de la même maison se trouvera en butte aux exigences des marchands<sup>69</sup>.

« Ils ont commencé par le sel : tout c'était le même sel ou trop de sel ou trop de saumure... secouer la morue et même la taper... cela m'a tout à fait emporté malgré que, me retenant tant soit peu, craignant la baisse.

» Le soir, ayant reçu votre dépêche et voyant le résultat, je m'étais décidé à les faire cesser. »

Mais ayant aperçu des navires en vue, venant de Saint-Pierre, il a « régalé la bouille » aux trieurs afin de se débarrasser de sa cargaison.

Finalement « tout a été bien, mais avec beaucoup de patience et de soumission ».

Le consignataire devra lui-même recommander aux trieurs d'agir « correctement » et d'obéir aux ordres du capitaine. A la livraison, la pêche risque donc de se voir dépréciée. A la campagne de 1879, par exemple, sur 27.363 morues rapportées par la *Marguerite* 13.007 seulement atteindront le prix de 46 francs les 110 kilogrammes; 4.562 qualifiées « léger doux » seront vendues 42 francs; 8.892 qualifiées « doux », 40 francs; 902 rebuts et faux-poissons.

On saisit par là la perte brutale que subit une cargaison plus ou moins bien conservée.

67 Correspondance d'armateur, 25 septembre 1888.

68. Ce même armateur, en effet, à la suite de décourageantes contestations avec les marchands de la place de Bordeaux, cessera tout armement à partir de 1911.

69. Lettre du 1<sup>er</sup> juin 1897.

Par contre, en 1912, sur une pêche de 10.178 morues, un consignataire ne relève que 226 morues de rebut et 99 seulement sur une autre pêche de 10.285. « Fort peut de chose », écrit-il<sup>70</sup>.

Il faut cependant avouer que les difficultés de livraison sur la place de Bordeaux sont telles que les armateurs de grande pêche en 1922<sup>71</sup> envisageront la constitution d'une « coopérative pour la préparation des rebuts » qui seraient revendus à l'étranger « comme morues de deuxième qualité », étant donné « qu'il apprécie la manière dont les morues sont traitées en France ».

Malgré la puissance de leur Comité, les armateurs craignent cependant de se « heurter à l'opposition de tous les consignataires de Bordeaux qui représentent une force considérable »<sup>72</sup>.

Aussi suggèrent-ils de constituer une commission de deux experts pour juger les contestations qui pourraient surgir de la mise au rebut des morues. Cette question a, d'ailleurs, été soulevée bien souvent sans pouvoir aboutir. « Le trieur, en effet, payé par l'acheteur, peut être tenté, suivant les circonstances, de se montrer plus ou moins difficile et augmenter dans des proportions considérables les quantités de rebuts. »

L'année suivante, se constitue une commission pour « mettre fin aux abus qui ont pu être constatés par les armateurs et les négociants eux-mêmes »<sup>73</sup>.

Elle se compose de 9 membres désignés par le Syndicat du commerce de la morue. Aussi les armateurs demandent-ils à y être représentés.

On voit donc que les réclamations des pauvres capitaines d'Islande n'étaient pas dénuées de fondement lorsque le plus puissant organisme des armateurs français éprouve de telles difficultés.

Les Paimpolais avaient d'ailleurs essayé de se défendre collectivement contre les exigences draconiennes de Bordeaux. « Nous avons appris que les armateurs de Paimpol se sont constitués en syndicat pour résister aux prétentions des Bordelais », écrit à un armateur de Paimpol, le 4 juin 1897, un consignataire de Nantes.

Mais dans les autres ports, si l'on en croit leurs lettres indignées, les capitaines rencontrent les mêmes procédés qu'à Bordeaux.

70. Correspondance d'armateur, 28 août 1912.

71. Réunion de la sous-section de grande pêche, 9 novembre 1922.

72. Réunion de la sous-section de grande pêche, 7 décembre 1922.

73. Réunion de la sous-section de grande pêche, 9 mars 1923.

L'un d'eux écrit de La Rochelle, le 13 septembre 1905, qu'il a « mal au cœur de voir sa morue, si bien préparée, sortir du bord avec 2 fr. 50 de rabais par quintal ». Sa morue cependant est « blanche comme neige et c'est comme de la morue sortant d'une sècherie ».

Le consignataire semble, d'après la correspondance du capitaine, d'une mauvaise foi insigne. « Il avait donné le mot d'ordre de mettre tout de côté puisqu'il n'avait préparé ni voiture, ni wagon » pour le déchargement de ce navire.

Un autre écrit, le 3 septembre 1908, toujours de La Rochelle : « Les négociants sont très stricts sur le poisson, ils le trouvaient toujours trop salé ou trop peu, ou trop humide, car c'est du rabais qu'ils veulent ». Dès le 9 septembre, en effet, le capitaine a affaire aux trieurs « très exigeants » et avoue qu'il est très regrettable « d'être venu dans ce port, car les autres, il est certain, n'auront pas eu autant d'ennuis à ce sujet ».

Le lendemain, un autre capitaine, devant la morue mise au rebut, affirme à son armateur « que ce n'est pas très agréable de livrer à La Rochelle, cela fait pitié. J'ai beau me mettre en colère et me disputer, c'est comme s'il (l'acheteur) ne m'entendait pas. Je vois que c'est de même pour tous les navires. Ceux de M. Dufilhol ont travaillé une demi-journée en trois jours ».

Outre le poisson, les navires livrent les huiles de foies. L'huile de drache est celle où le foie a pourri entièrement, et l'huile consommable celle qui a déjà subi un transvasement sur le bateau, avant la disparition complète des foies.

Ces huiles se vendent à Bordeaux ou dans d'autres ports, indépendamment parfois de la livraison de la morue. L'huile de foie de morue connaît des usages divers. Elle est vendue aux pharmacies, tanneries, chamoiseries, ganteries. L'huile de drache peut servir comme engrais à l'agriculture; elle entre même dans l'alimentation du bétail.

En 1859, M. Rabuan expédiait sur Le Havre par le navire les *Quatre-Sœurs* quatre fûts d'huile vendus 792 fr. 30. Les prix baisseront ensuite jusqu'à la guerre. Il en sera question dans le budget de l'armateur de même que des rogues.

Les rogues, ou œufs de morue, seront destinés à l'armement de la petite pêche, spécialement à la pêche sardinière. Ces rogues sont entonnés dans des fûtailles au fur et à mesure de la pêche, puis

légèrement préparées avant livraison aux pêcheurs. Dans l'après-guerre, les morutiers se désintéresseront de ce produit devant la concurrence des Norvégiens et le Gouvernement devra instituer de nouveaux barèmes de primes pour les encourager, sans grand succès d'ailleurs, les chalutiers eux-mêmes refusant de perdre du temps à traiter ce sous-produit.

Après la livraison de la morue, la goélette allait prendre un chargement de sel et de vins dans les ports espagnols ou portugais en prévision de la campagne suivante.

14. — DÉBARQUEMENT DE LA MORUE A PAIMPOL.  
CONSOMMATION RÉGIONALE.

L'armateur livrait ainsi les produits de ses navires dans d'autres ports parce qu'en les débarquant à Paimpol il n'aurait pas pu assurer leur écoulement vers les centres de consommation ou de vente. Il faut cependant remarquer qu'une petite quantité de la pêche était débarquée dans le port d'armement, si l'on en juge par les chiffres de la douane :

1886. —	41.855 kg.		
1887. —	4.530 kg.		
1890. —	1.348 kg.		
1891. —	960 kg.		
1893. —	1.280 kg de morues,		
	58.203 kg de flétans,		
	10.278 kg d'issues,		
	940 litres d'huile,		
	18.206 kg de rogues.		
1901. —	136.269 kg.		
1902. —	159.700 kg.		
1905. —	3.449 kg (Saint-Pierre) + 155.403 kg (Islande).		
1907. —	245.766 kg.		
1908. —	271.751 kg.		
1909. —	327.291 kg.		
1910. —	282.497 kg (Islande) + 3.290 kg (Terre-Neuve).		
1911. —	240.580 —	+ 19.582 —	—
1912. —	170.955 —	+ 35.789 —	—
1913. —	175.735 —	+ 17.265 —	—
1914. —	205.019 —	+ 27.615 —	—
1915. —	16.468 —	+ 4.743 —	—

1916.	—	20.660 kg (Islande)	+	5.770 kg (Terre-Neuve).	
1917.	—	17.100 —	—	0 —	—
1918.	—	27.067 —	—	0 —	—
1919.	—	33.225 —	—	+ 2.920 —	—
1920.	—	108.156 —	—	+ 13.285 —	—
1921.	—	129.920 —	—	+ 11.200 —	—

Ces chiffres, comme on le voit, n'ont aucune proportion avec la production globale de la flottille. Ils représentent tout simplement les provisions de bord, c'est-à-dire la part des pêcheurs et les quintaux que l'armateur a réservés pour sa clientèle <sup>74</sup>.

Chaque navire livrera ainsi à Paimpol, 30, 50, 100 quintaux qui permettront de ravitailler la région, dont la consommation était autrefois appréciable.

Les populations rurales (et même les gens aisés) se contentaient jadis d'une nourriture moins recherchée et d'un niveau de vie moins élevé qu'actuellement. La morue apparaissait alors comme un régal, dit-on.

Dans la campagne bretonne, on mange maintenant beaucoup plus de viande qu'autrefois, beaucoup plus de poisson frais ou de conserve, mais beaucoup moins de poisson salé, de bouillie et de crêpes. Toutes les petites villes (Guingamp, Lamballe, Quintin, Tréguier, etc...), les jours de foire, offraient de la morue rissolée frite, etc...

La morue était aussi en honneur dans la Bretagne intérieure. Ainsi la morue de Paimpol se consommait à Merdrignac, Loudéac, Belle-Isle-en-Terre, etc...

Il faut se rappeler, en effet, que les régions éloignées de la côte n'avaient pas de poisson frais <sup>75</sup>.

Actuellement, la morue reste encore au menu pendant le carême, le vendredi saint surtout.

Paimpol fournissait au surplus de la morue à l'intérieur de la France. Les armateurs avaient des représentants dans certaines villes : Paris, Grenoble, Tours...

<sup>74</sup> L'armateur ne garde pas cette morue comme bon lui semble. Etant comprise dans la production totale du navire, elle intervient dans l'établissement des salaires de l'équipage et par conséquent l'armateur la paye au cours du marché.  
<sup>75</sup> En souvenir de cette époque où le pays intérieur manquait de poisson frais, il existe encore dans le diocèse de Saint-Brieuc une tradition... Le vicaire qui va le jeudi saint à la cathédrale prendre les salutes Hailles doit rapporter du poisson frais. Ce poisson est servi le vendredi saint aux confrères qui viennent chercher les salutes Hailles pour leur paroisse respective.

En 1935, le seul client éloigné était Douarnenez.

Mais on remarque, en compulsant les statistiques de la douane, qu'à partir de 1923-1924 les produits de pêche débarqués à Paimpol sont plus considérables.

Désormais, en effet, la voie normale ayant été prolongée, Paimpol peut devenir port de débarquement pour les pêcheurs. Mais c'est surtout l'ouverture de deux ateliers de transformation et de traitement du poisson qui a déterminé cette évolution.

Année	Islande	Terre-Neuve	Greenland
	kilogrammes	kilogrammes	kilogrammes
1922	166.602	23.667	
1923	109.809	115.293	
1924	437.907	419.785	
1925	223.708	316.776	
1926	136.438		431.546
1927	534.560		10.825
1928	73.684		109.193
1929	305.915		14.516
1930	237.000		273.000
1931	560.224 kilogrammes sans distinction de provenance.		
1932	1.076.522		
1933	605.480		
1934	212.225		
1935	65.950		

Malgré la voie normale et la présence de ces ateliers, les Paimpolais, en 1933 par exemple, destineront leurs cargaisons à d'autres ports.

*Sapho* et *Violette* livrent à des caboteurs, *Cénacle* et *Edouard-Francis* pour Gravelines; *Reine-Marguerite* va débarquer à Boulogne; seule la *Glycine* livre à Paimpol à destination de Bordeaux.

Il est vrai que, par suite de la surproduction, les armateurs cherchaient à vendre au plus vite. Hélas ! quelques-uns durent entreposer en frigorifiques... et subir une dépréciation massive de leur morue.

Des maisons paimpolaises enfin achetaient aux goélettes de l'huile de foies et la revendaient à des clients de l'intérieur. Il y eut même deux tentatives de raffinage d'huile qui ne connurent aucun succès.

La campagne d'Islande s'achève...

Au lendemain de la fête de Madame La Vierge, la goélette, toute joyeuse, dégageant sa mâture des froides brumes de l'Atlantique septentrional, a mis le cap sur la France. Etrave au sud, elle a ensuite couru grand largue vers la métropole bordelaise pour réaliser en bel argent les peines de ses islandais... puis elle est descendue se réchauffer au soleil d'Espagne ou du Portugal.

Maintenant... elle remonte au nord, l'œil du timonier rivé sur le gros compas de cuivre.

Elle se hâte vers le tendre nid qu'elle a quitté dans l'hiver pluvieux de février.

Elle sent la Bretagne enveloppée dans sa douceur marine et toute chaude encore des chaleurs de l'été.

Voici la blanche colonne des Héaux, voici la rose Bréhat, voici la verte Saint-Rion..., voici enfin les eaux sans ride du bassin. Et, comme replie ses ailes l'oiseau fatigué d'un long voyage, la goélette, caressée par les rayons du dernier soleil, cargue lentement ses voiles dans la tiédeur de l'automne paimpolais.

## CHAPITRE V

### L'ENTREPRISE : LES ARMATEURS

#### 1. — MODES D'ARMEMENT.

L'étude de l'expédition d'Islande a permis de considérer de l'extérieur la marche de l'exploitation. Il convient maintenant de pénétrer au cœur de l'entreprise.

Avant la pêche d'Islande en 1852, les maisons d'armement, très nettement spécialisées, ne représentaient plus que deux ou trois familles : les Chapelain, les Duval, les Allenou.

Ces armateurs demeurèrent fidèles jusqu'en 1863 à la pêche de Terre-Neuve, bien que les résultats obtenus en Islande les aient peu à peu attirés vers la nouvelle industrie.

Dès 1856-1857, M. Morand suscita une sorte de renouvellement de la classe des armateurs ou plus exactement il y introduisit une catégorie d'individus qui ne s'occupaient pas auparavant de pêche à la morue.

L'armement paimpolais posséda ainsi, de 1852 à 1935, une charpente interne constituée par les grands armateurs, que le vocabulaire local désigne encore au pluriel : les Rabuan, les Méléart, les Allenou, les Duval, les Goaster, les Pesant, les Ruellan, les Savin, les Giequel, les Buhot-Launay, les Duffilhol, les Gonidec et plus près de nous les Jézéquel, les Guyader, les Dauphin, les Pouhaer, les Bertho, les Fricc, les Merdy.

Ce sont dès lors les armateurs qui assument les responsabilités. Ils tiennent entre leurs mains toute l'activité économique de Paimpol, étant donné surtout la modestie des autres activités de la ville. Ils sont les « notables » avec les patrons des grandes exploitations liées à l'armement : les Laboureur, les Bonne (constructions navales), les Dosmann, les Communié (forges), les Gléyo, les Rivoallan (voilerie), d'autant plus que ces dernières entreprises ont parfois armé des

navires pour Islande. Dans la petite cité, ils sont les dirigeants et leur influence se fera sentir dans tous les domaines : développement de la pêche, équipement du port et de la ville, agrandissement de la commune.

Leurs opinions sociales, politiques<sup>1</sup> et même religieuses (plutôt « cléricales » dans le sens de l'époque qui mêlait assez facilement, paraît-il, politique et religion), avaient leur répercussion dans le minuscule Paimpol et au delà.

Il va sans dire que ces maisons d'armement n'avaient pas une importance uniforme. L'entreprise comprendra, au fur et à mesure des disponibilités et de la situation des finances familiales, 2, 3, 4, 5, 6, 7 navires islandais.

En 1872, par exemple, M. Le Goaster arme 7 goélettes dont la célèbre *Léopoldine*, capitaine Floury, du *Pêcheur d'Islande* de Loti.

En 1907, M. Francisque Giequel possède lui aussi 7 navires, M<sup>me</sup> Buhot-Launay, 6, les Guyader 5, les Dufilhol 5, les Jézéquel 5.

Autour de ces maisons d'armement gravitent d'autres armateurs plus modestes et plus nombreux qui ne peuvent expédier en Islande qu'une goélette ou deux.

Quelle que soit l'importance de la maison, l'entreprise demeure strictement familiale<sup>2</sup> et représente bien souvent, sinon la totalité de son avoir, du moins une grosse partie de sa fortune. Elle déborde même sur plusieurs branches alliées de la famille, dont les intérêts se trouvent resserrés par un commun intérêt.

La fortune familiale est issue de revenus meubles ou immeubles, ou encore du négoce<sup>3</sup>. S'il existait, en effet, à Paimpol des armateurs qui ne faisaient que de l'armement, considérant comme une déchéance toute autre occupation, quelques-uns au contraire dirigeaient de

1. On retrouve dans la correspondance privée d'anciens armateurs de nombreux appels du Comité conservateur des Côtes-du-Nord, en vue de soutenir les candidatures du parti et les journaux régionaux de cette nuance : *Indépendance bretonne*, *Électeur des Côtes-du-Nord*. Leur appui est également sollicité par l'*Action Française* « dans le but de réveiller et de fortifier l'opposition monarchique en faisant appel aux traditions royalistes, religieuses et patriotiques du pays » (Lettre du 25 août 1907). Il n'est pas hasardeux de prétendre qu'à ces « conservateurs » s'opposaient les armateurs « républicains », surtout si l'on se rappelle l'âpreté des luttes partisans dans le pays paimpolais aux solides « convictions républicaines ». M. Armez, député pendant de longues années, était une sorte de dictateur dans le canton et ses partisans s'appelaient avec fierté les « Arméziens » !

2. « La Société d'armements à la grande pêche et de cabotage de Gravelines » n'intéressa pas au premier chef les armateurs paimpolais en corps.  
3. Parmi les armateurs qui expédièrent des navires à Terre-Neuve à partir de 1815, et dont les descendants s'engagèrent dans la pêche d'Islande, se trouvaient des acquéreurs de biens nationaux : Corouge-Bernaux, Druel, Bézou. Le père de Louis Morand acheta, entre autres, en 1797, l'abbaye de Beauport, sans certains bâtiments, que se réserva la commune de Kécity. Vers 1845, elle devint la propriété de la famille Pominaki qui, en 1859, y ajouta la portion cédée par Kécity. (Cf. *l'Abbaye de Beauport*, par J. MORVAN.)

pair leurs armements et différents commerces urbains ou industries, comme les Laboureur (C. N.), Lefèvre-Rigot (voilerie), Jézéquel-Heurtel (engins de pêche), Duval du Chesnay, Pouhaer (vins et spiritueux), etc... Les frères Le Gonidec, l'un capitaine, l'autre agrienteur, constituèrent peut-être l'armement le plus florissant de Paimpol. D'autres, armant au cabotage ou s'occupant d'activités moins maritimes encore, tentèrent également l'aventure.

Il se rencontrera même dans la caste des armateurs, des femmes dirigeant l'exploitation d'une façon prépondérante du vivant de leur mari ou en assurant la continuation à sa mort : dès 1857, M<sup>me</sup> Perrin ; en 1861, M<sup>me</sup> Rivoallan ; en 1870, M<sup>me</sup> Guillou, M<sup>me</sup> Le Blais ; en 1882, M<sup>me</sup> Méléart, M<sup>me</sup> Buhot-Launay qui arme en 1883 une flottille de 7 goélettes ! A cette campagne d'ailleurs 11 navires appartiennent à des armatrices. Dans la suite du temps d'Islande, d'autres Paimpolaises n'hésiteront pas à expédier des navires : M<sup>me</sup> Duval du Chesnay, M<sup>me</sup> Le Guyader...

Très rarement se retrouve à la pêche d'Islande l'entreprise élémentaire de petite pêche, bornage, petit cabotage, où le bateau familial est propriété du père qui en est en même temps le capitaine<sup>4</sup>. Il y a cependant les exemples de *Champenoise*, en 1870, capitaine et armateur M. Ollivier ; de la *Notre-Dame-des-Victoires*, en 1873, capitaine et armateur M. Le Griguer. L'entreprise était trop considérable pour permettre à l'armateur de commander son navire (ou ses navires, quand il en possède plusieurs) et d'assurer en même temps l'administration de sa maison, l'écoulement de sa pêche (vente, livraison, comptabilité, armement, désarmement, etc...).

Grâce aux bons résultats des campagnes d'Islande, la classe des armateurs s'étendra jusqu'aux couches sociales plus obscures et moins riches.

Des capitaines devinrent-ils armateurs ? Cette ascension, très possible peut-être, ne fut probablement pas fréquente. Il convient de citer pourtant le capitaine Druel, que Morand fit venir de Dunkerque pour apprendre aux Paimpolais la technique islandaise. En 1866, il commande la *Félix-Rosalie* de M. Duval et, en 1868, il est armateur de *Jeune-Alexandre*, précédemment propriété de M. Le Gonidec.

Le capitaine peut toutefois, sans être unique propriétaire du bâtiment, participer aux frais de l'exploitation et s'associer à l'armateur. Ainsi en 1879, le capitaine de la *Marie* a une part de 4.000 francs

4. Au grand cabotage, cette formule a existé jusqu'à ces dernières années.

dans un armement ; le déficit de la campagne s'élevant à 6.392 fr. 95, il doit verser à son armateur la somme de 598 fr. 02, alors que, en 1878, il avait reçu 41 fr. 78 « pour sa part de bénéfice ». En règle générale, les dépenses d'armement sont trop considérables et les gains d'équipage trop modestes, pour que les capitaines, encore moins les pêcheurs, aient pu s'associer couramment à leurs armateurs.

Les ressources des grandes maisons d'armement n'étant pas illimitées, l'association des capitaines et marins n'étant pas en usage, il faudra, pour accroître la flottille, chercher de l'argent dans d'autres bourses. Il est clair, en effet, que si les armateurs de premier plan possèdent 3, 4, 5, parfois 6, 7 goélettes, ils ne constituent pas tout l'armement paimpolais qui comprend 40, 50, 60, 70 bâtiments. La caste des armateurs, selon la méthode préconisée par Morand, reconnaîtra la nécessité de mettre en commun les disponibilités des Paimpolais quelle que soit leur situation sociale.

Peu à peu d'ailleurs, les goélettes ont augmenté leur tonnage, leur équipage, leurs frais d'équipement, d'armement et de désarmement. Aussi, afin de partager les dépenses et les risques, les armateurs, qui ne pouvaient assurer le débours indispensable pour armer 1 ou 2 navires de plus que ne leur permettait leur propre fortune, instituèrent-ils le système de la copropriété. Le bateau appartenait effectivement à 2, 3, 4 propriétaires.

En 1859, par exemple, un acte passé devant huissier à Paimpol et signé du 1<sup>er</sup> mars cite le cas de deux frères Caous « copropriétaires du navire le *Pierre* par portion ». Deux armateurs de Paimpol, M. Laboureur et M. Rabuan, assurent tous les débours de l'expédition, sans cependant détenir la moindre parcelle de propriété dans ce bâtiment. Ce mode d'entreprise demeurera en vigueur ; par un contrat du 12 septembre 1904, par exemple, deux Paimpolais font construire par moitié une goélette. Pour éviter toute prodigalité superflue, à cause de la modicité de leurs fortunes respectives, ils décident que « l'argent sera pris chez un notaire de préférence que chez un banquier, de façon à réduire les frais d'emprunt ». Dès la première expédition de ce bateau en Islande, intervient un second contrat, déterminant les conditions d'exploitation. Comme pour la construction, tous les frais sont répartis par moitié. Aucune partie n'a le droit de céder sa part sans se concerter préalablement avec l'autre copropriétaire. En cas de décès, la copropriété pourra être maintenue par les héritiers.

Pour le fonctionnement de l'entreprise on spécifie que la situation financière sera établie au 15 novembre de chaque année. Les recettes comprendront le montant net des produits de pêche, des primes, etc..., dont seront déduits dans le chapitre des dépenses le total des frais de désarmement (gages de l'équipage, gratifications, voyage de livraison) et tous les frais d'armement de la campagne suivante. Les bénéfices, les pertes se partagent par moitié : toute contestation sera soumise à deux arbitres et, en cas de désaccord, à un troisième qui réglera le différend. La copropriété, sans être toujours aussi formelle, constituera un mode familial, parfois interfamilial d'entreprise, bien qu'il soit hasardeux dans ce domaine de généraliser ou de restreindre et surtout de prononcer de rigoureuses affirmations définitives. Il est en outre une forme d'entreprise très répandue à Paimpol au temps d'Islande : l'association ou plutôt le coarmement par participations. Sans doute, la ville jouit à cette époque d'une réputation de richesse, surtout lorsqu'on la compare aux agglomérations voisines, aux villettes de la région. Mais les fortunes de ces deux milliers de Paimpolais ne sont pas indéfinies ; celles qui sont les plus considérables, assez nombreuses il est vrai, ne bénéficient nullement d'une stabilité à toute épreuve, la pêche lointaine comportant de tels aléas ! Il est donc indispensable d'étendre sur la communauté les dépenses de toute la flottille. A cette nécessité s'ajoute aussi le désir de puiser au pactole islandais. C'est ainsi qu'au fur et à mesure que les mises de fonds deviendront plus importantes, des gens de moyenne condition, des bourgeois d'une modeste aisance, des commerçants enrichis, des artisans heureux dans leur affaires, *participeront* à l'armement d'Islande. Ils financeront la construction, mais plus souvent l'équipement du navire. Ailleurs on achète des terres, des immeubles, des biens au soleil... A Paimpol, épargnants, rentiers, artisans, négociants, engageaient dans l'armement des sommes élevées ou non, au lieu de les enfouir dans le traditionnel bas de laine ou de les confier à la banque. Les Paimpolais achetaient ou armaient des bâtiments et prenaient de cette façon une sorte d'hypothèque sur la mer d'Islande.

C'est pourquoi l'entreprise représente sinon des parts de propriété, du moins des participations, dans son armement. Si le bateau a été construit à frais communs, chacun apporte encore son concours financier dans la mesure de ses disponibilités. Il y aura alors autour d'un armateur dirigeant plus spécialement l'exploitation, 2, 4, 6, 8, 10 associés qui se partageront les frais et les bénéfices en proportion

de leurs versements. Parfois même dans les entreprises les plus importantes, celui qui passe pour l'armateur n'est en réalité que le capitaine d'armement, les navires appartenant à de très nombreux associés. Tel fut le cas, dit-on, de M<sup>me</sup> Buhot-Launay, M. F. Gicquel, qui armèrent chacun jusqu'à 7 bâtiments.

Aussi était-il courant d'entendre parler à Paimpol de « 1, 2 ou 3 parts dans une goélette » ou encore d'une « part de x francs dans telle ou telle goélette »<sup>5</sup>.

A en juger par la comptabilité d'une maison, ces participations étaient très diverses. A la campagne de 1879, le bénéfice d'un navire, 9.582 fr. 75, est partagé entre les 4 associés qui touchent respectivement : 4.131 fr. 05, 3.115 fr. 25; 1.869 fr. 15, 467 fr. 30.

En 1883, les pertes de 329 fr. 15 se répartissent entre les participants : 157 fr. 95, 123 fr. 05, 32 fr. 10 et 16 fr. 05.

Cette association dure jusqu'en 1891. En 1892, deux membres se retirent laissant leurs deux collègues construire une goélette neuve en 1893 et maintenir leur union jusqu'en 1905.

Pendant la guerre, comme on l'a vu précédemment, le Gouvernement, pour permettre le départ à la grande pêche, exigera la constitution de groupements de 3 navires. C'était une solution éminemment sociale que cette mise en commun des navires et capitaux. Il fut même admis que les goélettes perdues depuis le début de la guerre pouvaient faire partie des groupements. Elles prolongeaient ainsi leur existence et permettaient à leurs armateurs de continuer leurs entreprises en les faisant entrer dans l'exploitation de tel ou tel collègue, moyennant évidemment une participation proportionnelle aux frais de l'entreprise commune<sup>6</sup>.

5. La prudence avait incité les gros armateurs eux-mêmes à entremêler parfois leurs capitaux en vertu de l'adage « qu'il ne faut pas mettre tous les œufs dans le même panier ». Un armateur, par exemple, peut à lui seul armer une goélette. Pour partager les risques, il répartit son capital entre son navire et ceux d'autres armateurs. Ceux-ci agissent de même à son égard. On a vu quelquefois des armateurs qui, au lieu d'armer un bateau, participaient à l'armement de plusieurs goélettes.

6. Pour illustrer ce mode d'association, nous transcrivons ci-dessous le texte de l'accord intervenu entre MM. Lefèvre-Rigot et Verry-Carfantian pour la campagne de 1914 (cf. p. 194).

« Entre les sous-signalés il est convenu ce qui suit :  
» M. Lefèvre-Rigot arme son navire *Yvonne* pour la pêche d'Islande en 1914 et, pour former le groupement exigé de 3 navires, M. G. Verry-Carfantian apporte les droits de ses navires *Actise* et *Paquette*. Les bases de cette collaboration sont arrêtées ainsi qu'il suit :

» 1. — M. Lefèvre-Rigot apporte *Yvonne*, coque et appareils, prête à partir pour l'Islande, estimée 45.000 francs et qui reste la propriété intégrale de l'armateur.  
» 2. — L'armement de *Yvonne*, suivant compte à remettre par M. Lefèvre-Rigot, sera établi comme suit :

» 2/3 à la charge de G. Verry-Carfantian;  
» 1/3 à la charge de M. Lefèvre-Rigot.

» 3. — En cas de perte du navire *Yvonne*, l'indemnité due par les assureurs sur le corps appartiendra entièrement à M. Lefèvre-Rigot.

» Par contre, l'assurance de l'armement reviendra à chacun suivant ses apports.

Pendant la même période et jusqu'en 1921 pour certaines maisons d'armement, les circonstances obligèrent les armateurs à demander à l'équipage sa participation aux frais, notamment pour l'achat des sels. Mais ces associations dues aux événements cessèrent dès que les conditions d'exploitation redevenaient normales. Dans l'après-guerre, l'entreprise se heurte à des difficultés de plus en plus grandes. Aussi a-t-elle constamment besoin d'associés ou plutôt de « bailleurs de fonds ». Il existe alors entre ces coarmateurs une société légalement constituée, dont chaque membre couvre les emprunts, les dépenses de la goélette et acquiert des droits aux bénéfices dans la mesure de ses versements.

Mais, à la lumière des faits et des chiffres, on est amené à reconnaître une disproportion entre l'importance de la flottille et, d'autre part, la presque insignifiance de la ville et surtout les seules ressources de quelques grands armateurs. Il a donc fallu lier les fortunes pour construire, équiper, entretenir et développer l'armada de navires morutiers.

Sur le plan économique paimpolais, armateurs, commerçants, artisans, épargnants et bourgeois, tous se sont entr'aïdés. Il s'est alors institué une cité de coarmateurs comprenant les armateurs individuels, les copropriétaires, les associés et ceux qui participent d'une manière ou de l'autre à l'entreprise. En même temps qu'elle s'enracinait dans toutes les fortunes paimpolaises, la pêche d'Islande s'éten- dait dans toutes les classes sociales de l'agglomération. L'industrie maîtresse faisait ainsi de la petite ville un « groupement de travail ». Par cette association organique et par l'union effective des armateurs

» 4. — En cas d'avaries laissées par l'assurance à la charge de l'armateur, elles seront supportées dans la proportion des apports des parties contractantes, mais M. G. Verry-Carfantian n'entend dans aucune réduction de la valeur de *Yvonne* par suite de dépréciation.

» 5. — La commission sera de 3 % sur les frais d'armement et de désarmement à supporter par chacun selon ses apports.

» 6. — Il sera prélevé un intérêt de 5 % sur la valeur d'*Yvonne* de 45.000 francs à supporter par les parties, suivant leurs apports, et une somme de 2.000 francs sera versée à M. Lefèvre-Rigot seul pour la dépréciation d'*Yvonne*.

» 7. — Le montant de l'armement après désarmement d'*Yvonne* sera remboursé à chacun dans la proportion de ses apports.

» M. Lefèvre-Rigot devra tenir compte de tous les objets utilisables à bord au retour de la pêche. Après désarmement et tous prélèvements prévus, le reliquat constituant le bénéfice sera partagé entre les participants conformément à leurs apports.

» Pour tout ce qui n'est pas prévu par la présente, les intéressés s'en remettent aux usages de la place. En cas de contestation, ils s'en remettent à un arbitrage dont la sentence émanera de 2 armateurs, ceux-ci choisissant un troisième arbitre pour les départager s'il y a lieu et, à défaut, en le faisant nommer par le Président du Tribunal de commerce de Paimpol.

» En cas de contestation, les intéressés renoncent à recourir aux voies judiciaires.

» Pour la vente des produits de pêche, morues et autres, elle sera effectuée par les soins des parties; la préférence, à prix égal, sera donnée à M. G. Verry-Carfantian et la livraison en sera faite sans frais.

» Paimpol, le 19 janvier 1914.

dans le cadre géographique et corporatif, les différents milieux de la population s'intégraient dans l'entreprise. Dès lors, Paimpol se constitue en une collectivité de métier par le lien de parenté professionnelle.

Par elle-même, l'entreprise d'Islande, répartie sur l'ensemble des habitants, se trouve déjà dotée d'une armature résistante. Pour accroître encore sa solidité, les armateurs l'entoureront d'installations, d'institutions strictement paimpolaises, et en favoriseront les industries connexes très importantes pour ce petit port : constructions navales, forges de marine, voileries, etc...

Paimpol devient une organisation de la pêche d'Islande, qui, par le déroulement du jeu des exploitations, exigera de la part des armateurs au delà de leur union accidentelle pour telle ou telle œuvre d'intérêt général, une unité profonde dans le cadre de la profession.

## 2. — INSTITUTIONS AUTOUR DE L'ARMEMENT.

### a) *Syndicat des armateurs.*

Les Paimpolais se constituèrent très tôt en syndicat. Cet organisme eut pour rôle de déterminer collectivement les détails pratiques de l'expédition d'Islande : fixation des modalités d'engagement, du montant des salaires, de la date de départ, des effectifs de l'équipage, etc.

Il promulguera entre autres le Contrat du 21 août 1905 (Cf. t. II, p. 68) déterminant le statut des engagements, qui peut, à très juste titre, être considéré comme la charte paimpolaise de l'entreprise d'Islande.

Les décisions du Syndicat étaient sans appel et il pouvait appliquer des sanctions à tout membre qui aurait contrevenu au règlement.

### b) *La Mutuelle d'assurances maritimes.*

Dès 1898, le Syndicat cédera son local à une nouvelle institution qui l'a désormais dépassé : la Mutuelle d'assurances maritimes de Paimpol<sup>7</sup>.

Travaillant en économie presque exclusivement paimpolaise, les armateurs se sont efforcés d'accentuer encore leur autonomie par la formation de cette Société.

7. A l'époque de la pêche de Terre-Neuve, les Paimpolais étaient en relations suivies avec Esables, « siège d'une Société d'assurance mutuelle pour les navires qui font la navigation de Terre-Neuve », ils en faisaient probablement partie, car c'est le principal argument exposé pour obtenir « un courrier suppléant » dans cette direction, les armateurs étant jusqu'alors obligés de confier leur courrier à « un commissionnaire dispendieux et souvent infidèle ». Délib. C. M., 10 mai 1888.

Leur intention de s'assurer se doublait de la volonté de retenir dans la profession et la cité l'argent produit par les primes et, par le fait même, d'en empêcher l'évasion vers des Compagnies d'assurances.

La société fut fondée le 8 février 1893, par acte passé en l'étude de M<sup>e</sup> Bertho, notaire, lors de l'Assemblée générale qui réunissait les armateurs : Y. Buhot-Launay, Duval du Chesnay, J. Gicquel, Le Hégarat, Joubert, Le Goaster, Le Gall, Chapelain-Varat, Le Rochais, Le Garrec, Périn, Pouhaer, Noël, Savin, F. Gicquel, Veuve Duval.

Le nombre des navires étant supérieur à 20, la société est déclarée constituée et le Conseil d'administration, aussitôt formé, choisit M. J. Gicquel et M. Y. Le Goaster, en qualité de directeur et de secrétaire.

La société a pour objet la garantie des risques de la pêche d'Islande et du voyage de sel destiné à la campagne suivante.

L'adhésion d'un armateur le met dans l'obligation d'assurer à la Mutuelle tous ses navires, présents et à venir, sauf s'il s'agit de bateaux âgés de plus de 20 ans.

La société est fondée pour une période de 5 campagnes et doit au moins compter 20 navires d'une valeur de 500.000 francs. Elle ne reçoit que des armateurs de Paimpol<sup>8</sup>.

Ceux du quartier qui demanderaient leur admission ne pourraient faire partie de la société qu'après avoir obtenu au scrutin secret la majorité de tous les membres composant la Mutuelle. Toutefois les anciens membres, qui voudraient y rentrer à nouveau, seront admis de plein droit sans être soumis au vote.

Les décisions de la majorité sont obligatoires pour tous.

Les navires ne pourront être retirés de la société qu'en cas de vente à un armateur non membre ou s'ils cessent leurs armements pour Islande.

Contre les risques, la Mutuelle assure les corps, agrès, appareils, armements des bateaux, et les produits de pêche.

Aucune réclamation pour avaries ne pourra cependant être exercée par l'assuré si l'importance des dommages n'atteint pas le chiffre minimum de 7.000 francs. Cette réserve ne s'appliquera pas aux cas d'incendie, d'abordage, d'échouage ou de dématage d'un ou des bas mâts.

8. A l'Assemblée générale du 25 novembre 1899, les armateurs rejetèrent la demande d'admission de M. Le Pomellec, de Binic.

La société assure toutes pertes et dommages causés par la tempête : naufrage, échouement, abordage, relâche, jet, feu, pillage, capture de pirates, baraterie de patron ou d'équipage, recours des tiers pour abordage, si ce recours est justifié.

Par contre, ne sont pas à la charge de la société tous autres risques tels que : guerre, arrêt du prince, commerce clandestin, frais de quarantaine.

Chaque sociétaire devra remettre, le 1<sup>er</sup> janvier, au directeur de la société, un état indiquant les sommes qu'il désire faire assurer sur corps et armement de chacun de ses navires. La somme assurée ne pourra être supérieure à celle qui, d'après le tarif suivant, se rapporte à la catégorie dont fait partie le navire assuré.

En 1893, une décision porte que l'armement ne devra pas dépasser 20.000 francs. Par la suite, ce taux se modifiera et augmentera avec la hausse des prix.

Voici donc le barème adopté par les mutualistes paimpolais pour l'évaluation des navires suivant la jauge brute :

De 100 à 110 tonneaux		De 110 à 120 tonneaux	
	francs		francs
Jusqu'à 2 ans.....	45.000	Jusqu'à 2 ans.....	48.000
— 4 —.....	40.000	— 4 —.....	44.000
— 6 —.....	37.000	— 6 —.....	40.000
— 8 —.....	33.000	— 8 —.....	36.000
— 10 —.....	30.000	— 10 —.....	32.000
— 12 —.....	26.000	— 12 —.....	28.000
— 14 —.....	23.000	— 14 —.....	25.000
— 16 —.....	20.000	— 16 —.....	21.000
— 18 —.....	17.000	— 18 —.....	18.000
— 20 —.....	14.000	— 20 —.....	15.000

De 120 à 130 tonneaux		De 130 tonneaux et au-dessus	
	francs		francs
Jusqu'à 2 ans.....	52.000	Jusqu'à 2 ans.....	54.000
— 4 —.....	47.000	— 4 —.....	49.000
— 6 —.....	43.000	— 6 —.....	45.000
— 8 —.....	39.000	— 8 —.....	41.000
— 10 —.....	34.000	— 10 —.....	36.000
— 12 —.....	30.000	— 12 —.....	32.000
— 14 —.....	26.000	— 14 —.....	28.000
— 16 —.....	23.000	— 16 —.....	25.000
— 18 —.....	19.000	— 18 —.....	21.000
— 20 —.....	16.000	— 20 —.....	18.000

Pour les navires ne rentrant pas dans les catégories ci-dessus, l'armateur proposera le chiffre d'évaluation de son bâtiment au Conseil d'administration qui, dans le cas où ce chiffre se trouverait trop élevé, désignera un expert amiable pour s'entendre avec celui de l'armateur; en cas de désaccord, un tiers expert sera nommé par les deux premiers pour les départager et, à défaut d'accord entre eux, on fera appel au juge de paix comme arbitre. Les frais de l'expertise incomberont à la partie qui aura tort.

Les navires assurés par la Mutuelle devront être libres de tous privilèges et hypothèques. Il ne pourra plus être consenti, pendant la durée des risques, aucun privilège sur tout ou partie du navire ou de l'armement. Toutefois, le sociétaire, qui désirera contracter un emprunt hypothécaire sur son bâtiment, en avisera le Directeur par écrit et en indiquera le chiffre. Le Conseil d'administration décidera s'il y a lieu d'autoriser l'emprunt et dans la mesure que comportera la sauvegarde des intérêts de la société.

Le tarif des primes d'assurances applicables aux bateaux sera celui des polices de Paris, en vigueur pour la campagne de 1892, soit :

Age du navire	Taux de l'assurance	Age du navire	Taux de l'assurance
Moins de 4 ans.....	4 1/2 %	De 13 à 15 ans.....	5 1/4 %
De 4 à 8 ans.....	4 3/4 %	De plus de 15 ans..	5 1/2 %
De 9 à 12 ans.....	5 %	Jusqu'à 20 ans.....	5 3/4 %

A ce tarif, il y aura lieu d'ajouter 1/2 % de relèvement du port d'armement au port de vente; 3/4 % pour voyage du port de vente au port d'armement; 1 % si dans ce voyage le navire touche Cadix ou Lisbonne pour prendre du sel.

Le texte des polices est adopté en ce qui n'est pas contraire au présent et en y ajoutant faculté d'escale dans un des ports de l'océan au retour d'Islande.

La société est administrée par un Conseil composé de 5 membres, élus pour 5 ans, à la majorité absolue des voix au scrutin secret. Ce Conseil d'administration est renouvelable chaque année par cinquième, en Assemblée générale. Celle-ci désigne au sort l'administrateur sortant, toujours rééligible; elle nomme également le commissaire, à la majorité absolue des voix et au scrutin secret.

Le Conseil élit en son sein un directeur et un secrétaire. Il choisit en dehors des sociétaires un trésorier comptable et fixe l'indemnité à lui allouer.

Le Conseil d'administration pourra délibérer quand il sera réuni au nombre de 3 membres, mais seulement en cas d'urgence ou s'il s'agit d'un objet de faible intérêt. Si l'un des membres est intéressé dans la délibération, il ne prendra pas part au vote et au cas de partage des quatre voix restantes, celle du Directeur sera prépondérante.

Le Conseil d'administration a pour mission la gérance des intérêts de la Société. Il peut déléguer partie de ses pouvoirs au Directeur et la signature des actes concernant les assurances au Directeur et au secrétaire réunis. Le Conseil peut faire réassurer, au mieux des intérêts communs, tout navire de la société ou tout chargement qui donnerait des inquiétudes et en général tous risques qui sembleraient trop considérables.

Les décisions du Conseil d'administration seront prises à la majorité des voix et au scrutin secret.

C'est l'Assemblée générale qui fixe, chaque année, la date de départ et de la prise en charge des risques.

Tout navire faisant partie de la société devra avoir à son bord, pendant le séjour en rade, au moins 2 hommes pour parer à toute éventualité.

En cas de sinistre, l'armateur sera remboursé du montant de sa perte, dans les quatre mois qui suivront la remise des pièces officielles. Toutefois, ce remboursement ne pourra jamais être effectué antérieurement à la rentrée définitive au port d'armement du dernier navire assuré.

Si le sinistre se produit pendant la campagne d'Islande proprement dite, le montant de la prime entière, y compris le 1/2 % de relèvement, servira de base pour établir la part proportionnelle de chaque navire dans le règlement.

Pour les sinistres ayant lieu pendant le voyage de retour au port d'armement, soit que le navire revienne directement, soit qu'il touche Cadix, Lisbonne, ou Saint-Martin pour y prendre du sel, le règlement se fera proportionnellement à la totalité des primes dues pour tout le voyage, depuis le départ pour Islande.



FIG. 25. — L'ISLANDE

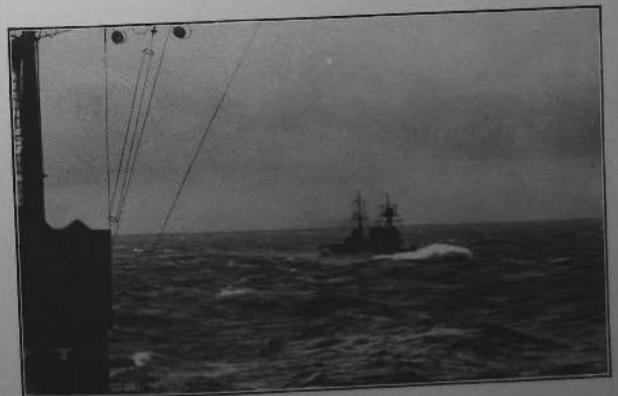


FIG. 26. — Le cuirassé anglais « Hood », dans la mer d'Islande, novembre 1939. Service photographique de l'escadre de l'Atlantique.

Lorsque les primes de l'année courante n'atteindront pas le montant des sinistres, la répartition pour les nouveaux navires se fera en prenant pour base la prime due par eux pour l'exercice courant.

Au cas de vente d'un navire mutualiste à un autre armateur associé, la prime versée par le premier armateur reste acquise au fond de réserve et si un nouveau navire vient remplacer le premier, sa part contributive au sinistre, dépassant le fonds de réserve, sera prélevée proportionnellement à la prime due par ce nouveau navire pour l'exercice courant.

Le Conseil d'administration devra se procurer les fonds nécessaires au règlement des sinistres par l'emprunt le plus avantageux aux intérêts de la Société.

Le fonds de la Mutuelle destiné à payer les sinistres variera selon les pertes enregistrées pendant la campagne. En effet, la Mutuelle peut se trouver en face de trois situations :

1. — La somme des sinistres à payer est égale au fonds d'assurance. Dans ce cas, la société n'enregistre ni bénéfice ni perte. Sa caisse momentanément vidée sera remplie à nouveau par la campagne suivante.

2. — La somme des sinistres à couvrir est supérieure au capital de la société, ce qui ne se vérifie que dans les années de pire malchance. Dans ce cas, les armateurs perdent, car ils doivent à la caisse de la Mutuelle, au prorata de leurs primes déjà payées, un supplément de prime jusqu'à concurrence des sinistres éprouvés par les membres de la société. Si les sinistres sont nombreux, chaque sociétaire peut être amené à doubler la prime qu'il avait versée.

3. — Enfin, les débours sont inférieurs aux sommes à payer. Il restera alors dans la caisse une certaine somme réservée pour les mauvaises années, qui permettra d'augmenter le capital ou d'effectuer des remboursements partiels.

La société, qui fonctionna en fait de 1893 jusqu'à la guerre, obtint d'excellents résultats et les armateurs, comme on le verra plus loin, ne perdirent de l'argent qu'en 1905 où le nombre des naufrages s'éleva au chiffre exceptionnel de 6.

La Société se constituant sans capital réalisé créa, au titre des navires assurés, des billets à ordre ou effets négociables, émis le 28 février 1893, et payables le 31 décembre de la même année. Cette expression « sans capital réalisé » s'applique au « fonds de réserve »

destiné à être placé en valeurs garanties par l'Etat, conformément à l'article 19 des statuts. Le capital social de la Mutuelle est représenté par la valeur totale des navires armés (corps et armements).

Après avoir ainsi, à l'aide des statuts de la Mutuelle, déterminé les conditions de son fonctionnement, il convient de voir comment cette institution paimpolaise assura les maisons d'armement contre le mauvais sort.

Le 24 février 1893, la société cherche à contracter une réassurance des primes sur les places de Paris et Le Havre, mais les pourparlers étant trop lents, les Paimpolais s'adressent à Bordeaux qui offre des avantages très certains. Les mutualistes demeurent pourtant dans l'expectative. Pour trancher la question, il intervient un scrutin qui en dit long sur la confiance qu'ils plaçaient dans leurs ressources personnelles. Au dépouillement, en effet, 2 voix demandent une réassurance mitigée, tandis que 13 préfèrent que la Mutuelle garde la charge de tous les risques.

Lors de l'Assemblée générale du 11 décembre 1893, le rapport du commissaire de surveillance, M. F. Giequel, sur le premier exercice de la société, exprime la satisfaction des armateurs devant les résultats obtenus. Il rend d'abord hommage aux collègues qui ont dirigé la Mutuelle pendant cette période d'organisation : « Si habitués que nous soyons, écrit-il, aux fréquents exemples de désintéressement pour le bien commun, nous devons le constater une fois de plus sans que cette mise en lumière puisse suppléer aux témoignages de nos remerciements à l'adresse de ceux qui ont consacré leur temps et leurs soins à la gestion de nos intérêts privés ». Il rappelle ensuite les intentions des armateurs lorsqu'ils décidèrent la création d'un organisme qui, tout en sauvegardant les intérêts privés, réalisait pour l'entreprise collective une plus grande facilité d'épanouissement. « Nous recueillons aujourd'hui, continue-t-il, le fruit d'une œuvre qui, imposée à nos volontés par de tyranniques prétentions<sup>9</sup> plutôt que par la conception courageusement réfléchie de nos intérêts, sera le germe d'unions plus fécondes encore. A la dispersion, à l'émiettement de nos forces, il est temps de faire succéder le groupement des intérêts, la cohésion de vues et, alors que partout l'esprit, s'affranchissant des mots, fait à cent ans d'intervalle renaître la puissance de l'Association, nous ne saurions, devant les questions d'intérêt général ou privé, rester impuissants faute d'entente, con-

9. Ces prétentions furent formulées par les Compagnies d'assurances qui demandaient aux voiliers islandais des primes abusivement élevées.

fidents réciproques mais individuels de nos inefficaces doléances. L'association qui nous trouverait toujours préparés pour la solution de problèmes qui touchent à notre industrie, toujours unis pour résister soit à des attaques injustifiées, soit à des prétentions exagérées qui en compromettant la prospérité de l'armement porteraient atteinte à celle du pays, cette association produirait des avantages dont la preuve concluante ressort de l'essai que nous venons de tenter. »

Ce texte du commissaire de surveillance peut s'illustrer de chiffres plus arides que sa prose, mais qui prouvent par eux-mêmes que la Mutuelle atteint immédiatement un intérêt pratique. Pour la campagne de 1893, les armateurs de la Mutuelle ont couvert près de 3 millions de risques (2.926.000 francs) et sont restés leurs propres assureurs pour cette somme « énorme ». Ils ont expédié 30 navires sur l'Islande<sup>10</sup>, « trouvant ainsi dans l'union et l'entente le fertile esprit d'entreprise qui conduit aux heureuses audaces auxquelles la fortune sourit toujours »<sup>11</sup>.

Dès le 1<sup>er</sup> mars, le montant des primes avait atteint 93.046 fr. 91 et, n'ayant enregistré aucun sinistre, la société détient un fonds de réserve de 101.060 francs.

En 1894, trois nouveaux membres s'inscrivirent, cependant que le Directeur est autorisé à ouvrir à la Banque de France un compte courant d'avances de 81.000 francs.

La chance de 1893 ne se renouvela point et, dès l'année suivante, deux navires, *Gauloise* et *Hélène*, subissaient des avaries. A cette campagne, les risques couverts sont de 3.434.000 francs et les primes de 118.137 fr. 50.

Les règlements d'avaries ne représentent que des débours minimes auprès de ces sommes : *Gauloise*, 7.094 fr. 85; *Hélène*, 880 fr. 75, ou un total de 7.975 fr. 60.

Le fonds de réserve de l'année précédente, intérêts compris, se monte à 103.843 francs et s'accroîtra encore des primes de 1894 pour s'élever à 214.004 fr. 90. « Somme respectable », dit le rapporteur à l'Assemblée générale du 22 décembre qui rappelle que « la fortune sourit toujours aux grandes audaces ». La société compte maintenant 17 armateurs paimpolais.

Lorsque, en 1895, Paimpol arma sa plus imposante flottille islandaise, la Mutuelle assura 3.500.000 francs de risques. Le montant

10. On compte, en 1893, 62 armements islandais à Paimpol et 1 terre-neuve.  
11. Arch. de la Mutuelle.

des primes dues au 31 décembre représente 122.332 fr. 50. Mais la perte de *Caroline* provoque une dépense de 62.000 francs; les avaries de *L'Étincelle* s'élèvent à 2.128 fr. 25, tandis que la Mutuelle verse 300 francs d'honoraires au consul français en Islande chargé des intérêts paimpolais. Malgré cette dépense totale de 64.428 fr. 25, la situation financière est « très prospère » et le fonds de réserve reçoit un nouvel apport de 57.904 fr. 25.

A l'Assemblée générale de décembre 1895, les armateurs, après avoir pris connaissance de la comptabilité, se préoccupent de régler le départ des goélettes qui, n'étant pas possible le 1<sup>er</sup> mars, aura lieu du 14 au 18 février pour la mise en rade : à partir du 19 au matin, les islandais pourront lever l'ancre.

En 1896, 32 navires d'une valeur de 3.143.000 francs ont été assurés. Les primes atteignent 107.965 francs. Il reste à ajouter au fonds de réserve une somme « assez ronde » de 107.665 francs, qui donnera, avec les arrérages d'intérêts, un total de 115.955 francs pour l'exercice de 1896.

Au bout de 4 années, le fonds de réserve constitue un capital de près de 400.000 francs et M. Savin ironise : « C'est à en faire rêver tout haut les chers collègues qui ont dédaigné de faire partie de notre assurance mutuelle<sup>12</sup> ».

Les risques couverts, en 1897, marquent une réduction par rapport aux campagnes précédentes par suite de la diminution des armements après 1895. La goélette *Violette* s'étant perdue en Islande, la Mutuelle doit verser à son armateur 48.000 francs. Le fonds de réserve donnera une somme nette de 465.074 fr. 95; et les armateurs célèbrent les bienfaits de leur institution. « Cette superbe somme, dit le commissaire de surveillance, serait passée dans les poches des assureurs, si nous n'avions eu la sagesse de constituer notre assurance mutuelle il y a 5 ans. Il est bien inutile que je fasse ici son éloge; les nombreux billets de mille que vous allez encaisser seront bien plus éloquentes que tout ce que je pourrais dire à ce sujet<sup>13</sup>. »

La société ayant été dissoute à la séance du 3 novembre, le Directeur réalise les titres s'élevant à 11.179 francs en rente de 3 %<sup>14</sup> et fait rentrer les sommes (capital et intérêts) appartenant à la société;

12. Assemblée générale, 21 décembre 1896.  
13. Assemblée générale du 27 novembre 1897.  
14. Séance du 3 novembre 1897.

on procède ensuite à la liquidation de la Mutuelle par la répartition du fonds de réserve.

Chaque armateur reçoit ainsi une somme proportionnelle à ses versements pendant la période quinquennale écoulée :

Y. Buhot-Launay . . . . .	56.347 fr.	Le Goaster . . . . .	24.847 fr. 65
F. Gicquel . . . . .	41.996 fr.	Le Hégarat . . . . .	21.043 fr. 95
Romand <sup>15</sup> . . . . .	6.728 fr. 80	Le Gall . . . . .	11.192 fr. 60
Pouhaer . . . . .	26.933 fr. 45	Le Garree . . . . .	16.920 fr. 15
Bertho . . . . .	18.729 fr. 85	Fresneau <sup>16</sup> . . . . .	14.210 fr. 15
Du Chesnay . . . . .	14.824 fr. 25	J. Gicquel . . . . .	27.052 fr. 15
Le Rochais . . . . .	19.008 fr. 10	Veuve Duval . . . . .	14.566 fr. 75
Savin . . . . .	22.273 fr. 20	Noël . . . . .	9.355 fr.
Joubert . . . . .	27.852 fr. 85	Perrin . . . . .	15.337 fr. 05
Chapelain-Varat . . . . .	15.595 fr. 90	Le Guyader <sup>16</sup> . . . . .	5.787 fr. 60

Les armateurs perçoivent ainsi une somme de 410.152 fr. 45, c'est-à-dire le fonds de réserve des années précédentes, sauf évidemment les sommes versées pour sinistres, etc.

Pour saisir l'avantage de la Mutuelle, on peut relever, par exemple, dans une comptabilité qu'un navire touche de la Mutuelle la somme de 13.891 fr. 10, quand le bénéfice de sa campagne de 1897 ne dépasse pas 2.281 fr. 20 !

Encouragés par des résultats aussi heureux, les sociétaires renouvellent leur association, dès le 16 décembre 1897, et y admettent 6 nouveaux membres.

Les risques assurés, en 1898, sont de 3.623.000 francs et les primes de 128.892 fr. 50. Malgré un naufrage et des avaries à un bateau, le fonds de réserve reçoit le « gros chiffre » de 119.188 fr. 15.

En 1899, la Mutuelle assure 36 bâtiments (3.517.000 francs) et les primes vont s'élever à 122.172 fr. 50, dont il faut déduire la commission de 300 francs au consul de Reykjavik et 460 francs pour frais de bureau, location du local de réunion, etc., soit une somme nette de 121.711 fr. 50.

L'année suivante, les risques couverts atteignent toujours près de 3 millions et demi (3.411.000 francs) et la société n'ayant à déplorer aucun sinistre, il reste en caisse la somme de 134.351 fr. 50 pour la campagne de 1900.

15. Ces armateurs étaient entrés à la Mutuelle en 1894.

L'expédition de 1901 par contre produisit une perte totale de 96.089 fr. 65 par suite de plusieurs naufrages. Les risques atteignaient 3.829.000 francs. Les armateurs ne purent ajouter au fonds de réserve que 39.102 fr. 85.

Prévue pour 5 ans, la Mutuelle est dissoute à la réunion générale du 20 novembre 1902, et les armateurs reçoivent des sommes très variables, dont la plus élevée revient à M. Dufilhol : 40.571 fr. 30. Au total, le fonds de réserve distribue à 20 armateurs la somme de 265.966 fr. 60.

Le succès est donc moins grandiose que dans la période 1893-1897. Il est vrai que dans ces 5 années les avaries, naufrages et frais divers se sont élevés à 151.634 fr. 85. Il ne faut pas oublier que cette période de 1896 à 1902 fut très pénible pour les Paimpolais qui désarmèrent beaucoup de navires, comme on l'a vu dans l'historique.

Reconstituée le 5 janvier 1903, la Mutuelle encaisse un excédent de 26.189 fr. 90 (137.527 fr. 50 de recettes contre 111.337 francs de dépenses), après avoir remboursé les pertes de 2 goélettes. Le montant des opérations s'est élevé pour 1903 à près de 5 millions et demi. Bien que 2 nouveaux sinistres soient enregistrés en 1904, l'Association verse à son fonds de réserve 63.855 francs, après avoir couvert 5.396.000 francs de risques et payé aux armateurs sinistrés 145.486 francs.

Quoique les naufrages de cette époque frappent durement la flottille, la Mutuelle se trouve dans une situation financière florissante. Mais voici 1905 ! Cette campagne fut « absolument désastreuse » pour la caisse commune. Le règlement des sinistres excéda le montant des primes à encaisser et le Directeur dut réaliser les titres, soit 177 bons du Trésor = 88.500 francs.

6 naufrages ou abordages portent les dépenses de la Mutuelle à 424.487 fr. 85, soit, pour l'exercice 1905, un déficit de 221.532 fr. 85, l'encaisse au 31 décembre n'étant que de 202.955 francs. L'assurance de 50 goélettes (corps et armement) représentait 3.779.000 francs et les primes 194.075 fr. 50.

Devant cette catastrophe, la Mutuelle autorisa les armateurs à assurer auprès d'autres compagnies une somme maxima de 10.000 fr.

En décembre 1906, le commissaire avoue qu'il « ne lui est pas encore possible d'arrêter le résultat définitif de la campagne 1905 ». L'année 1906 elle-même « n'a pas été très heureuse ». L'excédent

de recettes ne dépasse pas en effet 2.040 fr. 54, les dépenses ayant atteint 192.647 fr. 96.

En 1907, la Société assure 44 navires sur corps et armement d'une valeur de 3.211.000 francs. Les recettes dépassent les dépenses de 47.223 fr. 14. Désormais le fonds de réserve, au lieu d'être constitué par les excédents de recettes, sera composé d'un versement fixe de 1.000 francs.

Par les chiffres ci-dessus, il est facile de remarquer que la période quinquennale de 1902 à 1907 a été particulièrement sombre pour les sociétaires. Et pourtant, si les bénéfices ont été moindres pour chaque membre, c'est grâce à la garantie effective de tous que la flottille paimpolaise a pu réparer les brèches provoquées dans ses rangs par l'impitoyable mer d'Islande. C'est pourquoi, sans se décourager, les Paimpolais, qui y trouvaient sans nul doute des avantages, reconstituent la Mutuelle pour une nouvelle période de 5 ans <sup>18</sup>.

En décembre 1907, un état de la Mutuelle fait connaître, par maison d'armement, la somme à verser par suite du règlement provisoire de 1905-1906 et du règlement des frais généraux de 1902 à 1907. Il désigne 24 armateurs dont les plus importants :

M <sup>me</sup> Buhot-Launay qui doit verser pour 6 navires.	10.614 fr. 65
M. F. Gicquel qui doit verser pour 7 navires.	13.792 fr. 90
M. Le Guyader qui doit verser pour 6 navires.	10.815 fr. 60

Les autres armateurs sont redevables de sommes variant entre 2 et 9.000 francs.

En 1908, le reliquat, réparti entre 38 navires ayant fait partie de la Mutuelle à cette campagne, donne à chacun la somme de 1 fr. 218 ! Les sinistres en effet ont atteint le chiffre de 234.000 francs, soit 79.000 pour *Françoise* ; 84.000 pour *Ariane* ; 71.000 pour *Marie-Magdeleine*.

En 1909, les primes de 28 navires atteignent encore 114.874 fr. 50, contre 116.650 fr. 10 en 1908.

L'armement d'Islande périclité et en 1910 la Mutuelle n'assure plus que 145.000 francs de frais de rapatriement, un capital de 1.213.000 francs sur corps et 870.000 sur armement, soit un total de 2.228.000 francs pour 29 goélettes. Les primes sont désormais fixées à 5.000 francs par bâtiment, au lieu de 2.000 ou 3.000 comme auparavant.

<sup>18</sup> Le registre des délibérations s'arrête à 1907.

La flotille s'amenuise toujours dans les années d'avant guerre et en 1915 la Mutuelle ne garantira plus que 20 goélettes d'une valeur de 1.844.000 francs. Les primes atteignent 96.720 francs.

La Mutuelle disparut avec la guerre, à cause des risques trop grands et surtout par suite de la réduction des armements. L'Etat, d'ailleurs, prit à sa charge l'assurance des navires. Dans l'après-guerre, bien que les dangers aient disparu, les frais sont trop élevés pour que les quelques armateurs qui s'obstinent, puissent penser à s'assurer mutuellement.

Après cet aperçu sur l'historique et l'état des finances de la société mutuelle des armateurs de 1893 à la guerre, il est intéressant de voir dans le détail comment elle apporta une aide aux entreprises qui, par fortune de mer, voyaient leurs goélettes disparaître ou subir de graves avaries.

En cas de dommage, l'armateur, après avoir pris connaissance du rapport du capitaine et après expertise, informe de l'événement la Mutuelle qui lui remet le montant des réparations. Pour un naufrage, le mode de paiement est similaire, la valeur estimée du navire servant de base au règlement. De 1893 à 1907, les archives de la société ne révèlent pas qu'une seule contestation se soit élevée entre les membres.

Par contre, l'association devra à plusieurs reprises prendre directement en mains les intérêts de l'un ou l'autre des armateurs. C'est surtout en cas d'abordage par navires étrangers que les règlements s'avèrent difficiles.

En 1898, par exemple, M. Buhot-Launay réclame à un navire anglais le *Clan-Sutherland*, une somme de 75.000 francs pour l'abordage de l'*Armoricaine*. Après complément d'information, l'armateur a l'intention de demander 85.000 francs, la Mutuelle figurant dans cette somme pour 65.000 francs, valeur sur corps et armement de la goélette perdue. A la réunion de la Commission administrative du 5 avril 1898, une communication de M. Buhot-Launay apprend aux membres de la Commission que ce dernier a, en fait, réclamé 89.000 francs, soit :

Valeur assurée (corps et armement) . . .	65.000 francs.
Perte sur la campagne de pêche . . . . .	15.000 francs.
Perte subie par l'équipage . . . . .	5.000 francs.
Prime d'assurance . . . . .	4.000 francs.

Mais les assureurs britanniques, MM. Cayser, Irvin and Co, de Glasgow, écrivent : « Nous n'admettons pas que notre steamer soit en faute et nous repoussons toute responsabilité de sa part ». Ils offrent cependant 1.500 livres, soit 37.500 francs.

A l'Assemblée générale du 10 juillet 1898, il se présente trois solutions pour terminer cette affaire, de l'avis des sociétaires :

1. — Procéder judiciairement. Mais les prudents Paimpolais demeurent sceptiques sur l'issue d'un procès en Angleterre, qui serait d'ailleurs « trop dispendieux ».

2. — La seconde combinaison consisterait à séparer les demandes d'indemnité (la Mutuelle, M. Buhot-Launay, l'équipage) et, tout en restant « moralement unis, à adresser séparément les demandes ». Mais les assureurs anglais semblent vouloir traiter avec les assureurs de l'*Armoricaine* et ne veulent surtout pas s'exposer, une fois un chiffre accepté, à des réclamations ultérieures.

3. — Reste une troisième solution par laquelle la société ferait une demande collective d'indemnité; quelle qu'elle soit, celle-ci se partagerait, une fois perçue, entre la Mutuelle, M. Buhot et l'équipage, au prorata des sommes réclamées par chacun.

Après entente avec le commissaire de l'Inscription maritime et l'armateur intéressé, les chiffres des réclamations sont ainsi arrêtés :

Mutuelle . . . . .	65.000 francs.	} 75.000 francs.
M. Buhot-Launay . . . . .	8.000 francs.	
Equipage . . . . .	2.000 francs.	

Ces indemnités acquises, les intéressés s'engagent vis-à-vis de la Mutuelle agissant pour le compte commun, à ne faire aucune réclamation ultérieure ni à elle, ni aux armateurs du *Clan-Sutherland*.

Un échange de vues a lieu entre quelques sociétaires et M. Buhot-Launay sur le chiffre de 8.000 francs pour la somme qu'il réclame. Mais il maintient ce chiffre.

Désormais, c'est l'Assemblée tout entière qui va décider en lieu et place de l'armateur seul. Après mise aux voix, la troisième combinaison est adoptée et le Directeur est chargé de l'affaire.

Devant la décision des assureurs anglais de déférer le débat aux tribunaux plutôt que de verser les 75.000 francs, M. Buhot-Launay consent à réduire à 5.000 francs son indemnité sur avis du Directeur

qui lui a fait observer que « la campagne d'Islande, qui s'annonçait comme belle au début <sup>17</sup>, sera, par le fait, très médiocre d'après les renseignements, et que les privilégiés n'auront que de maigres bénéfices ».

Après discussion des armateurs pour évaluer la nouvelle somme à réclamer, 75.000 francs, 60.000 francs, 65.000 francs ? le chiffre de 70.000 est adopté. Il s'ensuit des essais répétés de transactions et d'arrangements et enfin, le 24 août 1898, les assureurs anglais adressent aux mutualistes paimpolais un chèque de 62.500 francs.

Conformément aux dispositions de la réunion du 17 juillet précédent, cette somme se répartit comme suit :

Mutuelle.....	56.423 fr. 65	(perte de 8.576 francs, le navire étant assuré 65.000 francs.)
M. Buhot.....	4.340 fr. 25	(il recevra en plus de la Mutuelle la valeur assurée de son navire, 65.000 francs.)
Equipage.....	1.736 fr. 10.	

Ce succès est un véritable triomphe pour les mutualistes paimpolais qui ne manquent pas de le souligner ! A l'Assemblée générale du 12 décembre suivant, M. Savin, commissaire de surveillance, célébrera ce « beau résultat diplomatique » de la société. « Nous avons eu les craintes les plus sérieuses, dit-il, de voir ce sinistre rester complètement à la charge de la Mutuelle, étant donné la mauvaise réputation de nos voisins d'Outre-Manche; mais grâce au tact, à l'habileté et à la fermeté de notre Conseil d'administration, nos bons amis les Anglais ont eu eux aussi leur petit *Fachoda*, et c'est la mort dans l'âme qu'ils se sont enfin décidés à faire évacuer 56.423 fr. 65 de leur portefeuille. »

Ce petit couplet héroïque termina cette affaire caractéristique qui permet de mesurer la force de la Mutuelle de Paimpol : à 8.576 francs près, les assureurs anglais ont réglé la totalité du naufrage.

Une vue d'ensemble, du moins pendant les 15 premières années de ses quelque 20 ans d'existence, permet d'estimer à sa juste valeur l'aide apportée à l'armement par cette institution locale.

<sup>17</sup> L'Armoricaire avait été perdu pendant son voyage aller. Partie de Paimpol le 24 février, elle avait été abordée le 26, à 25 milles à l'ouest des Sorlingues.

		Sommes versées par la Mutuelle
		francs
1894	Echouage de <i>Gauloise</i> .....	7.094 85
	Abordage de <i>Hélène</i> .....	880 75
1895	Démâtage d' <i>Etincelle</i> (grand mât)....	2.128 25
	Perte corps et biens de <i>Caroline</i> .....	62.000 »
1897	Perte corps et biens de <i>Violette</i> .....	48.000 »
1898	Abordage de <i>Armoricaire</i> . Perdu.....	cf. ci-dessus débours effectif de la Mutuelle 8.576 25
	Avaries réciproques de <i>Jeanne</i> et <i>Perce-Neige</i> .....	828 »
1901	Naufrage de <i>Brune</i> .....	56.000 »
	Naufrage de <i>Marie</i> .....	39.628 »
1902	Naufrage de <i>Gabrielle</i> .....	62.700 »
	Naufrage de <i>Goëlo</i> .....	73.788 90
	Naufrage de <i>Cygne</i> .....	65.974 85
1903	Naufrage de <i>Marthe</i> .....	53.000 »
	Naufrage de <i>Alice</i> (corps et biens)....	57.000 »
	Avaries de <i>Bouton-d'Or</i> .....	669 60
1904	Perte de <i>Bouton-d'Or</i> (abordage).....	79.000 » <sup>(18)</sup>
	Perte présumée corps et biens de <i>Jolie-Brise</i> .....	66.000 »
1905	Naufrages de <i>Marie-Louise</i> .....	
	<i>Morgane</i> .....	424.000 »
	<i>Mouette</i> .....	
	<i>Pierre-Lot</i> .....	
	<i>Sirène</i> .....	
	<i>Pervenche</i> .....	
1906	Avaries de <i>Tante-Cino</i> .....	4.769 »
	Abordage de <i>Brise</i> .....	200 »
	Assistance prêtée par Paimpolaise à <i>Marivonnie</i> . Cette assistance est évaluée d'après le nombre de morues que la Paimpolaise aurait approxi- mativement pêchées pendant les jours consacrés à cette assistance. Au total, avec la gratification à l'équipage pour ce « geste d'humani- té ».....	1.691 74
1907	Perte de Paimpolaise.....	62.000 »
	Perte de <i>Etoile-d'Arvor</i> .....	58.000 »
	Avaries de <i>Gotte</i> .....	3.229 77
1908 <sup>(19)</sup>	Naufrage de <i>François</i> .....	79.000 »
	Naufrage de <i>Ariane</i> .....	84.000 »
	Naufrage de <i>Marie-Magdeleine</i> .....	71.000 »
1910 <sup>(20)</sup>	Perte de <i>Hygie</i> .....	71.000 »
	Avaries de <i>Mouette</i> .....	24.812 95

<sup>18</sup> Les assureurs de l'abordage versèrent à la Mutuelle la somme de 23.741 fr. 25.  
<sup>19</sup> En cette année la Mutuelle gagne un procès en faveur de l'armateur du *Melo*, naufragé en 1907 par le *Sala*, de Sieringue.  
<sup>20</sup> A cette campagne, la *Vague* a été abordée par le chalutier *Emilie-Marie*. La Mutuelle intente un procès aux armateurs du vapeur et profondément établi une provision de 12.000 francs dans le cas où elle perdrait ce procès.

Cet aperçu suffit à lui seul pour prouver que l'aide apportée par la Mutuelle à l'entreprise paimpolaise est d'un bien précieux secours dans les naufrages et avaries des goélettes. « Il est évident, déclare, le 12 décembre 1898, M. Savin, que le ciel est avec la Mutuelle pour sauver l'armement paimpolais qui, depuis plusieurs années, est en butte à toutes les tracasseries, à tous les ennuis et à toutes les injustices qui, augmentant chaque année, auraient déjà fait disparaître la majorité des armateurs, si la Mutuelle n'avait été là pour retarder un peu le moment fatal. »

Pour résumer par des chiffres l'aide de la Mutuelle et montrer en même temps son importance financière dans un port comme Paimpol, voici un tableau récapitulatif :

Année	Valeur des navires sur corps	Valeur des armements	Risques couverts	Opérations financières de la Société
	francs	francs	francs	francs
1893	1.164.000	598.000	2.926.000	3.832.413 24
1894	1.380.000	698.000	3.434.000	4.531.554 45
1895	1.442.000	737.000	3.500.000	4.810.233 30
1896	1.281.000	635.000	3.143.000	4.180.588 95
1897	1.208.000	600.000	2.943.000	4.486.691 40
1898	1.484.000	740.000	3.623.000	4.974.035 10
1899	1.427.000	718.000	3.517.000	4.671.459 10
1900	1.558.000	780.000	3.411.000	5.104.905 60
1901	1.552.000	780.000	3.829.000	5.197.456 90
1902	1.584.000	991.000		6.248.994 95
1903	1.527.000	913.000		5.412.284 75
1904	1.963.000	1.090.000	5.396.000	7.172.416 05
1905	2.304.000	1.475.000	5.810.639	9.333.087 95
1906	2.206.000	1.125.000	5.755.000	7.914.186 13
1907	1.921.000	1.290.000	5.324.000	
1908	1.730.000	1.140.000	4.412.000	
1909	1.231.000	840.000	3.447.000	
1910	1.213.000	870.000	3.206.000	

Le nombre des sociétaires conduira la Mutuelle à devenir presque un comité d'organisation de l'entreprise. Par la force des choses, ses membres chercheront les meilleures conditions de développement de l'armement d'Islande. Elle déterminera des dispositions relevant jusque là du syndicat. Sans s'arrêter exclusivement à des calculs de primes et de tantièmes, les associés fixeront la date de départ pour Islande, détermineront les Paimpolais à employer le sel de Ré lors

de la peste de 1899 au Portugal, exclurent de leurs armements un capitaine qui a failli à son devoir; avant le départ, ils évaluent déjà, pour établir le montant des primes, la valeur du mille de morues, des faux poissons, des huiles, rogues, etc... En 1903, lorsque les Pouvoirs publics auront établi que le rapatriement des marins naufragés incombe aux armateurs, les membres de la Mutuelle couvriront ce nouveau risque par une assurance collective.

On comprend fort bien l'importance d'un corps de métier aussi solidement constitué. Bon gré, mal gré, ses décisions seront acceptées par l'armement tout entier.

Son prestige lui vient, de toute évidence, des bénéfices réalisés, de l'avantage de se faire représenter en Islande par le consul de Reykjavik, mais surtout de cette garantie commune que constituait l'union des plus grosses maisons d'armement<sup>21</sup> de Paimpol.

c) Les primes à la grande pêche.

Au delà de cette protection purement locale, les armateurs paimpolais bénéficiaient avec leurs collègues des encouragements accordés par le Gouvernement à l'industrie morutière sous forme directe, comme les primes.

Les débuts de la pêche d'Islande à Paimpol coïncidaient précisément avec l'application de la loi du 18-22 juillet 1851. Ce texte, comme les multiples lois et ordonnances qui l'ont précédé<sup>22</sup>, distingue deux sortes de primes :

Les primes d'armement et les primes sur les produits de pêche. Les premières sont accordées à l'armateur, au départ du navire et calculées par homme d'équipage; les secondes sont payées en proportion des produits exportés à l'étranger.

1° La prime à l'armement est fixée à 50 francs par homme d'équipage. En vertu de l'article 3 de la loi de 1851, elle n'est accordée qu'une fois par campagne, alors même que le bâtiment aurait accompli plusieurs voyages dans la même saison; cette mesure empêchait de faire compter deux fois les hommes embarqués.

21. Les armateurs paimpolais feront également partie du Comité central des armateurs de France, fondé le 13 janvier 1905.  
22. Dans son rapport au XIX<sup>e</sup> Congrès national des Pêches et Industries maritimes, M. Laurens-Castelot a étudié très longuement la législation protectrice de la grande pêche française depuis Henri IV. Cf. Circ. n° 1426, du 24 novembre 1851, du Comité central des armateurs de France.

Pour toucher la prime d'armement l'équipage doit être composé d'inscrits maritimes définitifs ou d'inscrits provisoires âgés de 25 ans<sup>23</sup>.

Avant de percevoir la prime convenue, l'armateur doit remplir des obligations déterminées : nationalité française de son entreprise, livraison en France de sa production. Son navire est tenu de rester en pêche pendant une durée fixée par un minimum de présence sur les bancs<sup>24</sup> : il lui est interdit de rapporter du poisson non capturé par des nationaux et enfin il est exigé du navire des garanties d'hygiène et de sécurité.

La législation est particulièrement sévère pour les infractions à la « nationalité » de l'armement et de la cargaison.

L'article 2 de la loi impose aux navires qui se livrent à la pêche sans sécherie l'obligation de rapporter en France leurs produits, bien qu'il leur soit toutefois permis de les faire ramener par des « chasseurs ».

2° *Les primes sur les produits de pêche*, les plus appréciables sans aucun doute, étaient fixées par la loi de 1851 qui prévoyait :

20 francs par quintal de morue expédiée aux Antilles, sur la côte d'Afrique, dans les pays baignés par l'Atlantique occidental et au delà des Caps, en provenance des lieux de pêche ou des entrepôts.

16 francs, si le quintal de morue en provenance de ports français est expédié aux Antilles, côte d'Afrique, pays baignés par l'Atlantique occidental et au delà des Caps.

16 francs, si le quintal est expédié à l'étranger (sauf Algérie et Italie) en provenance des lieux de pêche ou de France.

12 francs, si le quintal est expédié en Algérie ou en Italie.

Comme on le voit, la plus importante de ces primes, la prime à l'exportation (20 fr.), ne concerne que les morues sèches, qui seules peuvent s'exporter et profitent surtout à la pêche avec sécherie.

Ce taux de 20 francs s'appliquait à la morue de Terre-Neuve séchée avant son expédition à l'étranger, tandis que le poisson d'Islande, rapporté « en vert » des lieux de pêche, en vue de son séchage

23. La loi du 28 juillet 1866 abaisse à 22 ans cette limite d'âge.

24. Le navire de pêche doit entreprendre son expédition avant le 1<sup>er</sup> juillet. Le minimum est de 20 jours pour les bâtiments de 60 tonneaux et au-dessous, de 40 jours au-dessus de 60 tonneaux.

en France (faute de sécheries en Islande), ne bénéficiait que du taux de 16 francs.

Dans la suite, d'autres textes interviendront pour régler des points secondaires de cette législation<sup>25</sup>, car la protection de la pêche lointaine (et en même temps l'extension de nos exportations par le moyen de primes) fut un élément très ferme (jusqu'en 1926) de la politique maritime française.

La loi du 26 février 1911 relèvera le taux des primes et apportera quelques modifications dans les dispositions d'application<sup>26</sup>.

Ces primes devaient être diminuées de 10 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1917, jusqu'au 31 décembre 1921, et de 10 % sur le taux réduit de cette seconde période, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1922, jusqu'au 31 décembre 1926, date d'expiration de la loi sur les primes.

Sensiblement abaissé en valeur absolue, le taux des primes le fut surtout en valeur relative par suite de la dévalorisation du franc, à tel point que ce système de protection devint presque inefficace sinon dérisoire (12 francs papier quand la morue se vendait, en 1926, 230 francs le quintal métrique), comme on le verra dans l'étude de la ruine de Paimpol (tome II, p. 243).

Aussi les armateurs ne manquèrent-ils pas de s'alarmer quand ils virent que la protection ne jouait plus en faveur de leur exportation et qu'en même temps la morue étrangère envahissait jusqu'à notre marché.

La loi du 12 avril 1932<sup>27</sup> rétablira la prime à l'exportation à l'exclusion de toute autre prime d'encouragement. Elle stipulait que pendant une période de 9 ans, qui prendra fin le 31 décembre 1940, une prime sera accordée aux produits français de grande pêche exportés soit directement des lieux de pêche, soit de France, soit des îles Saint-Pierre et Miquelon, à destination des pays étrangers, des colonies françaises, des pays de protectorat et des territoires sous mandat.

Toutefois, la prime allouée pour les expéditions dans les colonies françaises, les pays de protectorat et les territoires sous mandat, où

25. La loi de 1851 fut prorogée et modifiée par les textes législatifs des 28 juillet 1866, 3 août 1870, 15 décembre 1880, 21 juillet 1890, 22 décembre 1900. (Cf. Circ. du Comité central, n° 248, du 2 février 1905.)

26. Circ. du Comité central, n° 856, du 12 septembre 1913, n° 887, du 5 mars 1914. Corr. 4 février 1916-31 mars 1917.

27. J. O. 12 avril 1932, p. 4035. Décret du 19 mai 1932 déterminent les conditions d'application de la loi. Arrêté du 20 mai 1932 énonce les conditions d'allocation des primes pour le poisson ayant subi une préparation en France. Circulaire (D) du 18 juin 1932. Bulletin des Douanes, 23 juin 1932, n° 25, p. 133.

les droits de douane sur les morues de pêche étrangère sont supérieurs à 50 francs par quintal métrique, sera réduite de 1 franc pour chaque franc de douane au-dessus de 50 francs.

Pour les expéditions primées à destination de l'étranger, l'importation ne pourra avoir lieu que dans les places où il existe un consul ou un agent consulaire de France et dans les places désignées par décret.

Le taux de la prime visée à l'article 1 est fixé à 80 francs par quintal métrique (les 16 francs or de 1911 représentent 80 francs au cours de 1926). Si la moyenne annuelle des exportations primées, pendant les trois premières années, est supérieure à 200.000 quintaux métriques, le taux de la prime pourra, par décret rendu sur proposition du ministre de la Marine marchande, des Travaux publics et des Finances, être diminué de telle sorte que, pendant la deuxième période de trois années, le paiement de ces primes ne nécessite pas une dépense annuelle supérieure à 16 millions de francs. A l'expiration de cette seconde période de trois ans, le taux de la prime pourra, dans le même but et dans les mêmes conditions, être révisé.

Les produits visés à l'article 1 sont : la morue franche ou cabillaud, l'églefin ou ânon, la julienne ou lingue, la morue charbonnière ou lieu noir, quel que soit le mode de préparation de ces poissons.

Le transport des produits de pêche chargés aux lieux de pêche doit être effectué, soit par les navires pêcheurs, soit par tous autres navires français. Lorsque l'exportation hors de France se fait par mer, le transport des produits doit être assuré par navires français. La prime n'est acquise que pour les produits qui parvenus à destination sont reconnus propres à l'alimentation.

Mais cette loi de 1932 ne devait pas sauver l'armement paimpolais qui n'en bénéficia guère<sup>28</sup>. Dans 3 ans la dernière goélette paimpolaise renoncera à l'Islande !

Il existait encore d'autres primes pour production de rogues et d'huiles ou draches<sup>29</sup>.

3° Le système des primes est un encouragement direct à la grande pêche. Mais on doit signaler encore des encouragements indirects tels que certaines immunités : exemption des droits de douane sur

<sup>28</sup> Non plus que de la loi Tasso de 1924 portant encouragement à l'armement libre. D'ailleurs, le crédit de 15 millions voté en 1932 sera réduit de 10 % par les décrets-lois.

<sup>29</sup> Ces primes étaient déjà instituées au début du 13<sup>e</sup> siècle. Arrêté du 18 mars 1851.



*Clément Fortin*

FIG. 27. — SEPTEMBRE.

Les goélettes sont de retour et les quais connaissent une grande animation.

les produits de pêche française, sur les sels destinés à la pêche de la morue, immunité relative au tabac, et enfin certaines facilités accordées aux armateurs au sujet de leur personnel et notamment la faculté de confier un navire de grande pêche à un maître au cabotage ou à des patrons pêcheurs<sup>30</sup>.

Grâce à cette législation, l'entreprise paimpolaise se trouvait entourée d'un système de protection dont elle bénéficia pleinement dans la plus grande partie du temps d'Islande, soit de 1852 à 1914.

### 3. — LE BUDGET DE L'ARMATEUR

Après avoir examiné la profession, il est indispensable d'entrer dans son intimité même la plus secrète. L'étude de l'entreprise demeurerait, en effet, incomplète si, après avoir décrit son organisation interne et les institutions qui l'étaient, il fallait se contenter de ces données. Le cœur de l'entreprise, comme on le devine, est son *budget*. Or, pour en avoir une connaissance exacte, il ne suffit pas de produire les chiffres très approximatifs fournis par la tradition orale ou la généralisation des statistiques.

Grâce à la confiance des anciens armateurs, nous avons pu compiler leur comptabilité et en extraire des renseignements d'une précision rigoureuse. A l'aide de ces « archives commerciales », si l'on peut ainsi parler, la situation financière de l'entreprise se dévoile sous nos yeux. Il n'est pas de documents plus sincères que les factures, les notes, les comptes de commerçants, de fournisseurs, etc. C'est par ces pièces que se reconstitue le budget d'un armateur<sup>31</sup>, parce qu'elles livrent le détail de l'exploitation et permettent d'en suivre l'évolution.

Ces longues séries de chiffres sont empruntées aux campagnes successives d'un même navire. Bien qu'il n'y ait de « science que du général », il est facile, dans le cas présent, de conclure que tous les armements se ressemblaient et que la physionomie de l'un reflète assez parfaitement celle des autres<sup>32</sup>.

#### a) *Les dépenses.*

Au premier plan des dépenses de l'armateur, se trouve l'achat ou la construction du navire de pêche.

30. Cette question sera étudiée au tome II, ch. 1, p. 4.

31. Nous avons réussi à consulter quelques pièces appartenant à la première génération d'armateurs islandais : 1855-1856-1856-1859. Mais il nous a été impossible, malgré nos recherches, de combler la lacune de 1869 à 1876-1877.

32. Il s'agit strictement de l'entreprise d'Islande sans tenir compte des ressources ou dépenses d'une goélette de pêche affectée temporairement au cabotage. Les goélettes se spécialisent très vite dans l'industrie maritime.

La goélette devient un capital-navire, dont la valeur représente une bonne partie sinon la totalité de la fortune de l'armateur. C'est par ses bénéfices que ce dernier amortira la dépréciation rapide du bâtiment islandais, quoique sa comptabilité n'en fasse pas toujours mention. Etant donné que les prix des goélettes ne cesseront de croître pendant le temps d'Islande, il est nécessaire de noter des *prix de construction* à différentes époques :

1878....	46.538 fr. 40	1908....	57.000 francs
1892....	49.924 fr. 55	1911....	65.000 francs
1905....	53.119 fr. 75	1921....	470.000 fr. <sup>33</sup>

Ces chiffres donnent la valeur brute du navire « nu », c'est-à-dire au sortir du chantier de construction.

Lorsqu'il assurera sa goélette « sur corps », l'armateur estimera à très juste titre que la valeur matérielle de son bâtiment dépassera ce débours initial. C'est pourquoi on voit s'élever les sommes assurées au seul titre du bateau, sommes qui aux yeux de l'armateur représentent le capital engagé :

65.000 fr. en 1895	150.000 fr. en 1922
80.000 fr. en 1912	500.000 fr. en 1927
130.000 fr. en 1919	

A partir de 1925-1926, quelques navires paimpolais auront acquis par leur motorisation une plus-value qui en augmentera la valeur<sup>34</sup>.

Une fois qu'il est en possession de sa goélette, l'armateur ouvre la colonne des dépenses pour la campagne d'Islande. Il établit sa comptabilité annuelle selon le principe suivant : la recette produite par la campagne doit assurer le *désarmement* du navire, salaires de l'équipage, voyage d'hiver, frais pendant campagne, frais de livraison, puis l'*armement* de la campagne suivante.

En conséquence, la comptabilité part du retour du bateau en septembre pour s'arrêter en février quand, après son ultime dépense, le bâtiment quitte le port<sup>35</sup>.

En 1858, l'armement d'une goélette de 80 tonneaux, la *Thétis*<sup>36</sup>, montée par 11 hommes, atteint 8.893 fr. 28 et en 1859, 8.954 fr. 51.

33. Il s'agit, il est vrai, d'un trois-mâts de pêche.

34. En 1926, un moteur Renault coûtera à un armateur : 54.600 francs.

35. Il est fort possible que toutes les maisons n'aient pas adopté ce procédé, que nous avons retrouvé à plusieurs reprises. Mais il n'en demeure pas moins qu'en vertu de la similitude des armements, il ne pouvait exister de grandes différences entre les budgets, quelle que fût la manière de tenir la comptabilité. De toute évidence, il ne s'agit pas du budget global d'une maison d'armement, mais des dépenses et recettes d'un seul navire.

36. Les dossiers de ces deux années ne semblent pas absolument complets, bien qu'ils contiennent cependant les principales dépenses : salaires, sel, voilerie, chantiers, larges et avitaillement.

A sa première campagne, la *Marguerite*, bateau neuf sortant des chantiers, dépense pour son armement 14.982 fr. 60, en 1878-1879.

L'année suivante, ses dépenses sont de 30.330 fr. 15, dont : 15.941 fr. 95 pour le désarmement, 14.388 fr. 20 pour l'armement.

	Désarmement	Armement	Total
	francs	francs	francs
1880-1881	19.001 90	16.329 15	35.331 05
1881-1882	14.789 75	16.053 70	30.843 45
1882-1883	17.851 95	15.562 70	33.414 65
1883-1884	12.778 85	18.088 40	30.867 25
1884-1885	15.468 70	19.566 05	35.034 75
1885-1886	21.551 »	17.195 20	38.746 20
1886-1887	13.873 75	13.565 95	27.439 70
1887-1888	20.947 40	17.005 85	37.953 25
1888-1889	21.661 30	18.107 80	39.769 10
1889-1890	21.038 90	18.484 45	39.523 35
1890-1891	20.152 65	18.121 50	38.274 15
1891-1892	22.595 30	20.135 25	42.730 55
1892-1893	20.289 55		

L'armateur construit, en 1892-1893, une nouvelle goélette. Ses frais d'armement atteignent 17.705 fr. 45.

	Désarmement	Armement	Total
	francs	francs	francs
1893-1894	26.566 70	22.427 70	42.994 40
1894-1895	24.253 10	22.356 90	46.610 »
1895-1896	23.994 90	22.596 60	46.591 50
1896-1897	19.795 35	20.926 55	40.721 90
1897-1898	16.239 30	22.275 50	38.514 80
1898-1899	23.000 15	23.022 »	46.022 15
1899-1900	25.442 90	25.079 65	50.522 55
1900-1901	21.945 45	24.352 45	46.297 90
1901-1902	23.932 45	25.950 40	49.882 85
1902-1903	23.418 05		

Vente de la goélette 38.000 francs.

En 1904-1905, le même armateur fait construire un nouveau navire dont l'armement lui revient à 27.693 fr. 10.

	Désarmement	Armement	Total
	francs	francs	francs
1905-1906	31.025 45	23.105 80 <sup>(37)</sup>	54.131 25
1906-1907	27.450 »	30.910 05	58.360 05
1907-1908	26.014 75	31.885 42	57.900 17
1908-1909	25.867 35	28.793 30	54.660 65
1909-1910	26.279 70	28.402 85	54.682 55

En 1911, un autre armateur établit à 40.650 fr. 26 ses dépenses pour une campagne. Mais il n'y comprend pas, comme le précédent, le salaire de retour de son équipage<sup>38</sup> et ne mentionne dans ce chapitre que les sommes gratuites versées aux pêcheurs, c'est-à-dire le denier à Dieu et les gratifications.

En conséquence, ses chiffres représentent exactement les dépenses qu'il effectue « de sa poche ».

1912....	42.902 fr. 55
1913....	43.315 fr. 03
1914....	41.930 fr. 72
1915....	74.549 fr. 73
1916....	109.416 fr. 05.. — A partir de cette campagne, l'armateur détaille sa comptabilité, mais laisse toujours à part le salaire de l'équipage.
1917....	139.428 fr. 07
1919....	151.353 fr. 56. — L'équipage a participé aux dépenses pour une somme de 60.723 fr. 35, ce qui porte les frais de campagne à 212.076 fr. 91. (Cette somme sera remboursée à l'équipage, avant même d'établir le revenu net de la pêche en vue de la répartition des fruits de l'expédition d'Islande. C'est en somme un emprunt que l'armateur a effectué auprès de ses hommes.)

37. Le 18 décembre 1908, à l'Assemblée générale de la Mutuelle, les armateurs prévoient que le chiffre de l'armement devrait dépasser la somme arrêtée en 1905 qui était de 25.000 francs. Par les chiffres ci-dessus on voit que l'armement se fixe aux environs de 30.000 francs. Cette hausse s'est produite « en raison de la démolition du contrat signé par les armateurs, en 1905, pour les engagements des hommes ».

38. On verra dans la rémunération de l'équipage que le « salaire de retour » n'appartient pas à l'armateur et qu'en toute rigueur cet argent ne devrait pas entrer dans sa comptabilité.

	Dépenses de l'armateur	Frais assurés par l'équipage	Total des dépenses
	francs	francs	francs
1920	146.825 78	108.283 38	255.109 16
1921	159.591 67	85.233 10	244.824 77
1922	149.020 35	65.750 02	214.770 37

Comme on le voit sans peine, les chiffres de dépenses ont subi une hausse vertigineuse depuis 1914, hausse qui va encore s'accroître.

Un armateur qui comprend dans ses dépenses le salaire intégral de l'équipage les récapitule comme suit :

1926....	609.243 fr. 40	(Il s'agit d'un trois-mâts islandais, achat compris).
1927....	998.605 fr. 93	(y compris versements aux associés du fait de la disparition du navire).
1929....	470.804 fr. 75	(il s'agit d'une goélette motorisée qui s'équipe pour la première fois à destination de l'Islande).
1930....	449.520 fr. 10	
1931....	457.614 fr. 50	
1932....	340.201 fr. 90	
1933....	230.859 fr. 50	
1934....	230.886 fr. 75	

La dépense de construction s'est donc accrue des dépenses de l'équipement et de l'armement de la goélette.

En conclusion, lorsque, au mois de février, la goélette franchit les passes de Paimpol, l'armateur confie à la mer un capital considérable et Dieu sait si l'Islande sera dure pour la flottille paimpolaise !

Au départ, une goélette (y compris construction ou achat + l'armement) représente donc une fortune appréciable :

61.521 francs en 1878
67.630 francs en 1893
80.812 fr. 85 en 1905
253.000 francs en 1919.
571.764 fr. 51 en 1920.
609.243 francs en 1926.

Le montant global des frais de campagne se fractionne en divers chapitres qui, malgré leur aridité et surtout la diversité des dépenses, permettent de connaître les linéaments du budget.

Il va sans dire que l'armateur cherchera d'abord à garantir par des assurances son frêle capital flottant. Il assurera ainsi son navire sur corps et armement, et enfin ses produits de pêche. Cette précaution lui vaudra une dépense supplémentaire.

Les primes atteignent :

1878....	2.316 fr. 90	1917....	30.741 fr. 20
1879....	2.940 fr. 60	1918....	66.042 fr. 95
1883....	3.656 fr. 40	1919....	19.227 fr. 70
1894....	3.910 fr. 75	1920....	28.832 fr. 65
1895....	4.010 fr. 65	1921....	15.494 fr. 85
1905....	9.325 fr. 80 <sup>39</sup>	1922....	21.261 fr. 30
1911....	6.493 fr. 50	1923....	32 587 fr.
1913....	6.503 fr. 55	1924....	22.583 fr. 53
1915....	15.624 fr.	1926....	57.163 fr. 80
1916....	21.316 fr. 75	1930....	45.686 fr. 95

#### AVITAILLEMENT DU NAVIRE.

*Sel.* — L'avitaillement du navire pêcheur est l'une des dépenses les plus considérables, étant donné l'importance des vivres nécessaires et des autres denrées qu'emporte la goélette. Partant en Islande pour 6-7 mois, elle a besoin de sel pour la bonne conservation de la morue en quantité très large et surtout d'excellente qualité. En principe, il faut à peu près un kilo de sel par kilo de poisson à saler.

Le navire quitte Paimpol, avec en cales de 130 à 150 tonnes de sel. Ce stock ne lui suffisant pas, il faudra lui en expédier par le chasseur ou quelque ravitailleur.

L'approvisionnement en sel sera une très lourde charge pour l'armateur en même temps que l'une des plus variables, puisqu'il se procurera tantôt du sel français, tantôt du sel portugais, ou espagnol. L'achat de ce sel s'augmentera toujours du prix du transport, très différent s'il s'agit de transport maritime ou ferroviaire, s'il s'agit encore du sel venant de Nantes ou de Marseille ou de Lisbonne.

En 1857, des factures de sel mentionnent que la tonne du Croisic est à 35 francs. Les deux années suivantes, une goélette paimpolaise embarque pour 2.194 fr. 34 et 2.174 fr. 20 de sel.

39. Il s'agit d'une goélette neuve.

En 1879	95 tonnes de sel	coûtent	2.795 fr. 85
— 1880	86 — — —		1.021 fr. 65
— 1881	137 — — —		1.713 fr. 10
— 1884	105 — — —		3.051 fr. 85
— 1887	121 — — —		3.074 fr. 75
— 1889	141 — — —		3.415 fr. 30
— 1892	130 — — —		2.999 fr. 70
— 1895	153 — — —		3.431 fr. 70
— 1899	140 — — —		3.520 fr. 25
— 1904	140 — — —		3.290 fr.
— 1908	140 — — —		2.635 fr. 15

1910. — La tonne sel vaut 18 fr. 40, 18 fr. 65 à Paimpol. Une facture de Lisbonne donne 8 fr. 50 la tonne, soit 2.167 fr. 50 un chargement. Le fret du navire transporteur s'élève à 2.553 fr. 45 et la prime d'assurance de ce chargement est estimée 5.000 francs à 39 fr. 90.

1912. 140 tonnes. 2.800 francs. Le sel vaut 17 francs sous vergues à Lisbonne. Avec le fret (10 fr. 50), l'assurance 0 fr. 35, le manquant 0 fr. 35, le péage 0 fr. 50, la tonne revient à Paimpol à 28 fr. 70. La maison Leborgne en offre à 26 fr. 50 sous vergues à Paimpol.

1913. 140 tonnes.	3.500 francs.
1914. 140 —	3.250 francs.
1915. 140 —	4.200 francs.
1916. 160 —	7.316 fr. 60
1917. 135 —	10.800 francs.

De 80 francs en 1917, la tonne de sel monte à 225 francs en 1919. Ces prix ne semblent nullement diminuer puisque, en 1920, 190 tonnes de sel de Lisbonne reviennent à 28.624 fr. 20.

1926. 145 t. 631 = 26.563 fr. 65 + 1.165 francs pour les entreposer.

1928. Un fret sel de Lisbonne-Saint-Pierre par caboteur, 28.834 fr. et la tonne est évaluée à 200 francs.

1929. Coût du sel + fret + assurance.....	29.000 francs.
1930. Factures de sel.....	32.299 fr. 65
1931. Sel (fret compris, 13.150 fr.).....	34.570 francs.
1932. Sel .....	41.652 fr. 40

En 1934, la tonne de sel est estimée 100 francs, ce qui suppose pour une goélette une dépense de 13.000 à 15.000 francs de sel, fret, etc., non compris.

La valeur matérielle du navire partant pour Islande comprend encore les dépenses « d'équipement », fournitures, engins de pêche, voiles, cordages, etc., sans oublier les travaux et réparations effectués à bord pendant l'hivernage par les constructions navales, les voileries, les forges, les poulgeries (cf. Industries connexes, tome II, p. 93). Pour mémoire seulement, il est d'ores et déjà possible de noter, par exemple, que les factures de voilerie acquittées par l'armateur atteindront des chiffres très élevés surtout à partir de la guerre :

2.000-3.000 francs de 1878 à 1914;  
5.000 francs en 1918;  
10.890 fr. 50 en 1919;  
21.139 fr. 45 en 1921;  
25.485 fr. 40 en 1929.

Les notes des chantiers ne sont pas moindres : 20.000; 30.000 fr. après la guerre (38.624 fr. 60 en 1926).

Lorsque les goélettes se moderniseront en 1925-1926, il faudra que l'armateur achète le moteur, le fasse placer, et assure le combustible, le salaire du personnel spécialisé.

Outre les dépenses qui concernent le matériel de l'entreprise, l'armateur devra pourvoir à la subsistance de ses équipages pendant 6-7 mois de l'année. Sans doute, le poisson pêché sera utilisé au menu quotidien de la goélette. Mais avant de quitter les bassins de Paimpol, elle a embarqué dans ses flanes les vivres nécessaires à 22-25-27 hommes fournissant un rude travail, peu délicats du palais peut-être, mais désireux d'une nourriture substantielle, et doués d'un appétit robuste, comme bien on l'imagine.

Pour ces provisions, les comptabilités font voir que les notes les plus élevées sont celles de la boisson et des biscuits, mais le total de tous les vivres : biscuits, pain, viande fraîche, lard, graisse normande, conserves, œufs, légumes, choux cuits salés, alcools, cidre, vin, etc., constituent un ensemble impressionnant et obligent l'armateur à d'innombrables dépenses.

Il serait fastidieux de relever par année chacune de ces dépenses et elles feraient double emploi avec les entreprises connexes de ravitaillement (cf. tome II, p. 150).

La boisson de table représente, en 1879, une dépense de 856 fr. 15, puis de 1.330 fr. 55 en 1890. En 1914, le vin embarqué à bord d'une goélette est estimé 1.800 francs, 3.250 francs en 1915, tandis que 26 barriques de cidre valent 3.900 francs en 1916.

En 1917, 24 barriques de vin, 4.800 francs.

En 1918, on compte que les vivres de l'équipage reviennent à 21.670 francs. Deux ans plus tard, la seule facture d'épicerie et vins, 18.505 fr. 45, 14.103 fr. 85 en 1922.

En 1927, le vin à lui seul, 11.889 fr. 55.

Les biscuits qui remplacent le pain dans l'alimentation de l'équipage sont de l'ordre de 3.000, 4.000, 4.500 kilogrammes par campagne.

1879.....	1.448 fr. 30	1919.....	6.400 francs
1890.....	1.483 fr. 85	1921.....	9.310 francs
1900.....	1.148 fr. 90	1927.....	12.350 francs
1915.....	2.000 fr.	1929.....	11.520 francs
1916.....	2.730 fr.	1931.....	11.127 francs

Comme on peut le remarquer, les factures montent pendant et surtout après la guerre. Avant 1900 par exemple, les provisions en graisse et viande salée (lard) dépassaient à peine 500 francs. Dès 1915, ces denrées atteignent 1.516 fr. 20 et 2.850 francs en 1917, pour arriver en 1920 à 9.090 francs et à plus de 15.000 francs en 1930.

Dans les dépenses de l'armateur la rémunération de l'équipage tient une des plus larges parts.

Il est d'abord des sommes d'argent qui sont versées aux pêcheurs à TITRE GRATUIT sans espoir de récupération : telles sont le denier à Dieu et les gratifications.

Le denier pour un équipage tout entier est variable avec les époques :

1879.....	764 francs	1901.....	4.595 francs
1884.....	865 —	1902.....	5.965 —
1885.....	950 —	1905.....	10.630 —
1892.....	2.035 —	1907.....	9.860 —
1893.....	2.505 —	1908.....	10.975 —
1894.....	4.518 —	1912.....	14.606 —
1895.....	4.680 —	1913.....	13.025 —
1896.....	3.785 —	1914.....	14.625 —
1900.....	5.320 —	1915.....	16.292 —

1916....	17.790 francs	1927....	65.930 francs
1919....	20.115 —	1929....	50.990 —
1920....	26.170 —	1930....	67.100 —
1921....	34.086 —	1931....	56.200 —
1922....	30.730 —	1932....	60.465 —
1923....	31.720 —	1933....	24.300 —
1926....	65.506 —	1934....	30.175 —

Les gratifications représentent des sommes peu élevées. D'après certaines comptabilités, elles sont comprises dans le denier. De 500 fr., en 1917, pour tout un équipage, elles n'atteignent que 1.050 francs en 1922. Par contre, les gratifications des capitaines, qui seront étudiées plus loin (t. II, p. 12) constituent des sommes considérables (plus de 14.000 en 1919). Il existait aussi des gratifications en nature.

A strictement parler, l'armateur pour rétribuer son équipage ne débourse que le denier et les gratifications auxquelles il convient d'ajouter l'argent distribué de-ci de-là lors des engagements pour décider l'islandais...

L'armateur consent encore avant et pendant la campagne des avances à ses hommes. Il les recouvrera au retour de la pêche, mais néanmoins les armateurs comprennent ces sommes dans leur comptabilité. Ils doivent, en effet, disposer de ces fonds et les risquer sans garantie aucune, car, en cas de pêche déficitaire, il était par trop odieux d'obliger les marins à des remboursements, après 6 mois d'Islande ! En cas de naufrage, l'espoir de rentrer dans ses avances s'envolait...

L'Inscription maritime enregistre ces sommes sous le nom caractéristique de « avances perdues ». Si elles ne sont pas à priori perdues, elles sont en tout cas fort « risquées »<sup>40</sup>.

En 1852, l'équipage du premier navire islandais l'*Occasion* percevait à ce titre d'« avances perdues » la somme de 845 francs. En 1857, elle est tombée à 500-600 francs.

1860. — Moyenne, 900-1.000 francs, certains équipages touchent 1.100-1.200 francs.

1863. — Les 16 hommes de l'*Auguste* et de *Marie* percevoient 1.460 francs, tandis que les autres bateaux ne dépassent pas 800-900 francs.

40. Comme on le verra plus loin (t. II, p. 76), nous admettons une distinction très nette entre les avances perdues et le denier à Dieu, que l'on a confondus parfois.

1866. — La *Surprise* a reçu 1.860 francs, 12 autres navires touchent plus de 1.000 francs et les 31 autres islandais des sommes variant entre 600 et 900 francs.

Nous relevons ensuite dans une comptabilité d'armateur les avances suivantes :

	Avances perdues	Avances sur le voyage	
1879 .....	1.840 francs	2.180 francs	
1880 .....	1.600 —	2.280 —	
1881 .....	1.530 —	2.280 —	
1882 .....	1.460 —	2.390 —	
1883 .....	1.360 —	2.530 —	
1884 .....	1.495 —	2.410 —	
1885 .....	1.815 —	2.465 —	
1886 .....	1.825 —	2.335 —	
1887 .....	Les avances perdues disparaissent, par suite de l'adoption de l'engagement au tiers.	3.860 —	
1890....	4.500 francs	1906....	7.350 francs
1893....	4.610 —	1912....	7.513 fr. 50
1897....	4.620 —	1914....	7.820 fr. 35
1898....	4.860 —	1915....	8.255 fr. 70
1899....	5.330 —	1916....	8.520 francs
1905....	5.300 —	1917....	13.667 fr. 75

Dans l'après-guerre les avances accordées aux équipages suivront la hausse générale :

1922....	27.179 fr. 21	1931....	62.662 fr. 60
1923....	17.074 francs	1932....	54.770 francs
1926....	41.009 fr. 30	1933....	52.850 francs
1927....	32.430 francs	1934....	29.547 francs
1930....	47.800 francs		

Enfin, comme on l'a déjà vu, certaines comptabilités font état des salaires de retour qui reviennent aux marins après établissement du compte de pêche. A proprement parler, surtout dans l'engagement au tiers à partir de 1886, l'armateur ne débourse en aucune façon cet argent qui revient de droit à l'équipage selon le rendement de la production<sup>41</sup>.

41. Cf. Salaires de retour, tome II, p. 79.

L'armateur verse en outre pour ses navires et ses équipages des cotisations à la Caisse des Invalides, de Prévoyance, de Secours d'Islande. Comptées comme « avancées », ces sommes feront, du moins en partie, retour à l'armateur lors du règlement de fin de campagne.

En 1860, le versement à la Caisse des Invalides est de l'ordre de 15 francs; 25 francs; 35 francs pour les islandais, quand pour les bateaux de Terre-Neuve il dépasse 300 francs.

Dès 1879, la taxe des islandais atteindra elle aussi 300 et 400 francs. Mais ces chiffres paraissent dérisoires auprès de ceux de l'après-guerre : en 1925 la *Sainte-Anne* verse à l'Inscription maritime 10.185 fr. 16 (6.629 fr. 89 pour les Invalides + 3.546 fr. 77 Prévoyance). Le *Goëlo* atteindra même 12.885 fr. 69 et en 1930 un islandais paiera 16.758 fr. 80.

En 1929, un armateur comptera dans ses dépenses 19.972 fr. 50 au titre des Invalides et de la Caisse d'Islande.

#### FRAIS DE CHASSEUR

L'armateur, après avoir expédié en Islande son navire, devra se préoccuper d'affréter un chasseur pour aller prendre sur les lieux de pêche les produits de la goélette et la ravitailler en sels, vivres, etc. Ce système n'ayant guère existé à partir de 1914, l'expédition du chasseur obligeait auparavant à des dépenses appréciables auxquelles s'ajoutaient les frais de chargement de vivres, etc., et l'assurance du chargement et des excédents de pêche<sup>42</sup>.

En 1877, le *Minerve* a un fret de 1.200 francs.

En 1903, le *Ramier* assuré pour la somme de 37.500 francs touche un fret de 3.800 francs.

En 1912, le chasseur *Aubépine* qui doit ramener les pêches de *Sainte-Anne* et de *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle* est assuré pour la somme de 112.000 francs et son fret est de 5.000 francs.

#### VOYAGE D'HIVER OU DE LIVRAISON

A son retour d'Islande, la goélette accomplit un voyage pour livrer sa morue.

Le navire vient jusqu'à Paimpol pour y débarquer son équipage ou bien il fait route directement sur le port de vente : Bordeaux,

<sup>42</sup> Pour la pêche rapportée par le chasseur, l'équipage participe jusqu'en 1906 à l'assurance des produits en excédent sur la pêche assurée dans le fret du chasseur. Assemblée générale de la Mutuelle du 19 décembre 1906.

Fécamp, Nantes, La Rochelle. Dans ce cas, l'équipage est rapatrié aux frais de l'armateur.

En 1858, le voyage d'hiver de la *Thétis* à Caen revient à 1.743 fr. 32 pour le salaire des 11 hommes d'équipage et à 1.282 fr. en 1859.

Le taux des salaires n'ayant pas diminué, mais l'équipage étant moins nombreux ou le voyage plus rapide, on trouve en 1880 un salaire d'équipage de 745 fr. 90, tandis que les frais de livraison s'élèvent à 2.911 fr. 20.

En 1890.	1.554 fr. 20	(frais de livraison et salaires).	
En 1900.	1.277 fr. 15	—	Granville
En 1910.	1.382 fr. 40	—	Saint-Servan
En 1915.	6.770 fr. 45	—	Paimpol-Bordeaux-Lisbonne
En 1916.	8.574 fr. 72	—	Bordeaux
En 1917.	28.519 fr. 57	—	Bordeaux
En 1919.	24.901 fr. 01	—	La Rochelle.

En 1929, une comptabilité révèle que les dépenses du capitaine pendant la livraison se montent à 10.166 fr. 55 + 1.310 francs de surveillance.

Il convient toutefois de remarquer que les dépenses du chasseur et du voyage d'hiver n'incombent pas entièrement à l'armateur. Ces dépenses, du moins dans l'engagement au tiers, seront considérées comme frais communs entre armateurs + navire + équipage et seront défalquées du produit brut de la vente de la morue.

Malgré ce luxe de détails, cette analyse du chapitre des dépenses demeure bien incomplète. Les comptabilités contiennent d'autres frais moins importants qui, additionnés sur de grandes pages et scrupuleusement notés, gonflent peu à peu le budget de la goélette : courtage, pilotage, administrations, réparations, fournitures, fonds de bord, frais en Islande, cotisations, impôts, etc.

Encore convient-il d'observer qu'il ne s'agit jusqu'ici que de dépenses normales auxquelles s'attend l'armateur. Mais les avaries, la malchance... se soldent bien souvent par des sommes imposantes. Ainsi une avarie de gouvernail, en 1934, coûte à une goélette la bagatelle de 45.571 fr. 55 !

#### b) Les recettes.

##### VENTE DE LA MORUE

Quelque impressionnant que soit le total des dépenses engagées dans son entreprise, l'armateur, ne disposant que de sa goélette

comme moyen de production, doit demander à cet instrument de travail de couvrir les frais de son exploitation et de rapporter du bénéfice, comme il est légitime.

Dans l'entreprise paimpolaise qui, bien que prospère, demeure fragile, le navire doit gagner, car « s'il mange de l'argent », il est temps de carguer ses voiles.

En définitive, c'est avec sa pêche que la goélette pourra payer et dès lors il n'est pas surprenant de retrouver dans les correspondances d'armateurs la préoccupation primordiale du nombre des morues pêchées. D'un autre côté, on les voit en relations dès le mois de novembre, décembre, janvier, avec les acheteurs, afin de réaliser le prix le plus rémunérateur dont dépendra la balance du budget.

Le marché se résume pour eux dans le prix du quintal de morue. La morue paimpolaise fera prime sur le marché de Bordeaux, surtout à cause de sa préparation et aussi parce que, grâce aux chasseurs, les premiers arrivages sont livrés très tôt sur la place, dès les mois de mai-juin. Mais la qualité de leur marchandise ne dispense pas les Paimpolais de nombreuses tractations avec leurs éventuels acheteurs.

En règle générale, quand le cours de la morue est normal, il existe une différence notable entre les prix des premières et des secondes pêches. On remarquera dans le tableau ci-après la stabilité des prix jusqu'en 1914, puis après la guerre, la montée et la chute de la valeur du quintal.

D'ores et déjà, nous faisons remarquer qu'il n'est pas question de prix moyens, mais de prix effectivement payés à des armateurs paimpolais, pour leur quintal habituel de 55 kilogrammes.

En 1857, M. Morand vend 14 francs le quintal de 50 kilogrammes.

L'année suivante, M. Rabuan atteint des prix de 23 francs, 22 francs, 21 francs, 19 francs, tandis que le cours nominal à La Rochelle est de 18 francs.

Voici ensuite des prix relevés dans des comptabilités paimpolaises de 1871 à 1935, soit pendant la plus grande partie du temps d'Islande.

	Premières pêches.	Secondes pêches
1871....	28 francs.	26 fr., 22 francs.
1878....	31 fr. 50	
1879....	32 fr. 50	23 fr., 21, 20 fr.

1880....	27 fr.	18 fr. 50, 18 fr.
1881....	26 fr.	24 fr. 50
1882....	36 fr.50	
1883....	37 fr.	32 fr.
1884....	15 fr	
1885....	20 fr. 50, 15 fr.	25 fr., 26 fr.
1886....	12 fr., 11 fr.	15 fr., 16, 17, 18, 14 fr. 50
1887....	30 fr.	27 fr.
1888....	28 fr.	
1889....	20 fr. 35	26 fr., 28 fr. 25
1890....	25 fr.	21 fr.
1891....	28 fr., 30 fr.	32 fr., 27 fr. 50
1892....	24 fr., 25 fr.	25 fr. 50
1893....	27 fr., 26 fr., 24 fr.	25 fr. 50
1894....	25 fr. 25, 25 fr.	24 fr. 50
1895....	30 fr.	24 fr. 30
1896....	24 fr.	20 fr. 60
1897....	24 fr. 50	22 fr. 62, 19 fr. 75
1898....	26 fr. 77	24 fr. 50
1899....	29 fr. 45	25 fr. 75
1900....	27 fr. 75	26 fr. 50
1901....	30 fr.	25 fr.
1902....	30 fr. 20	27 fr.
1903....	33, 32 fr. 50, 32 fr., 31, 30 fr.	27 fr. 75, 27, 26, 23 fr.
1904....	38 fr. 50, 38, 35 fr. 75	
1905....	40 fr. 10, 38 fr.	34 fr. 47, 31 fr. 50
1906....	40 fr. 50, 36, 35 fr. 50	37 fr., 36 fr., 35 fr.
1907....	36 fr. 50	35 fr. 50, 34 fr. 50
1908....	37 fr., 34, 31 fr.	32 fr., 31, 29 fr.
1909....	32 fr.	25 fr.
1910....	33 fr. 10, 33 fr.	31 fr., 28 fr. 50, 28, 27 fr. 50, 26, 25 fr. 75
1911....	36 fr., 35, 34 fr.	35 fr., 31, 30 fr.
1912....	27 fr., 26, 36 fr.	36 fr., 35, 27, 24 fr.
1913....	36 fr., 35 fr.	35 fr., 36 fr. 50.
1914....	45 fr. 38, 36, 35 fr.	38 fr. 50, 38, 36, 35 fr.

A partir de la guerre, le trafic des chasseurs est contrarié et il est difficile, sinon impossible, de faire la distinction entre les pro-

mières et les secondes pêches. D'ailleurs, d'après les chiffres de livraison, il s'agit très souvent de la pêche totale.

1915....	80 francs.
1916....	120, 110, 100 francs.
1917....	120, 110, faux poisson, 60 francs.
1918....	115 francs.
1919....	125, 120 francs.
1920....	80 francs.
1921....	78 fr. 50, 80, 90, 95 francs. Le cours a monté en novembre.
1922....	91, 90 fr. 25, 90, 85, 80 fr. 50, 65 francs en premières pêches. 91 francs en secondes pêches. Rebut : 72 francs.
1923	140 francs dans la première quinzaine de juin. 130 francs dans la deuxième quinzaine de juin, puis 93 fr., 90 fr., et 75 francs.

	Premières pêches	Deuxièmes pêches
1924.	185, 152. Rebut : 129 fr. Anons: 114 fr.	184, 152, 150 fr.
1925.	185, 175, 170, 150, 100 fr.	180, 175, 150 fr.
1926.	175, 160, 150, 140, 135, 132 fr.	185, 182 fr. 50, 175 fr.
1927.	165, 160, 148 fr.	185, 165, 160 fr.
1929.	230, 225 fr.	220, 215 fr. <sup>43</sup>
1930.	170, 160, 150 fr.	185, 170, 165, 150 fr.
1931.	140, 130 francs pour cargaison totale.	
1932.	112, 82, 60 francs pour cargaisons totales.	
1933.	95, 85, 80 fr.	110, 90, 70 fr.
1934.	95, 75, 70, 60 fr.	135, 115, 80, 60 fr.
1935.	95 francs le gros poisson depuis 2 kilogrammes. 75 francs le moyen poisson de 1 à 2 kilogrammes. 50 francs le petit poisson au-dessous de 1 kilogramme <sup>44</sup> .	

<sup>43</sup> Prix fort élevés qui font penser qu'il s'agit peut-être des 110 kilogrammes, bien que cet armateur établisse toujours ses prix au quintal de 55 kilogrammes.

<sup>44</sup> Pour mémoire voici les prix de la morue taxée en l'hiver 1940 U. O., 23 décembre) :  
Grand poisson..... 446 francs le quintal de 55 kilogrammes.  
Moyen poisson..... 385 — — — — —  
Petit poisson..... 329 — — — — —  
Faux poisson..... 266 — — — — —  
En ces temps de restriction, la rare morue rapportée par quelques voiliers retrouvés le faveur du public, mais à quels prix ! surtout quand on compare avec les taux de 1935.

Avant la guerre, la différence entre les prix du quintal de première ou de deuxième pêche laisse déjà entrevoir que les sommes acquises par la goélette subiront des variations selon qu'il s'agira de la livraison en mai-juin ou en septembre.

En 1909, par exemple, une première pêche de 27.929 morues vaut 36.743 francs (32 francs le quintal), tandis que la deuxième plus considérable cependant, 32.786 morues, ne réalisera que 25.143 fr. 20 (25 francs le quintal). Parfois la deuxième pêche se vend plus cher que la première. Mais c'est surtout l'abondance de la deuxième pêche qui lui donnera une supériorité sur la première.

	Première pêche	Deuxième pêche
1881....	12.793 fr. 90	20.685 fr. 70
1890....	10.276 fr. 35	32.613 fr. 90
1895....	20.502 fr. 65	38.077 fr. 75
1900....	15.494 fr. 87	33.570 fr. 13
1905....	26.678 fr. 75	28.849 fr. 82
1908....	26.881 fr. 30	31.606 fr. 65
1910....	28.012 fr. 50	24.237 fr. 30
1912....	29.802 fr. 80	34.572 fr. 65
1914....	19.988 fr. 00	32.303 fr. 65
1916....	69.376 fr. 95	156.227 fr. 65
1926....	74.921 fr. 80	185.577 fr. 60 + 15.204 fr. de flétans.

Ces sommes sont produites par la vente de la morue seule et du faux poisson. Les recettes de l'armateur sont donc formées, au premier chef, par la valeur globale de la pêche elle-même, abstraction faite des succédanés (langues, rogues, huiles).

RECETTES réalisées par la vente de la morue et du faux poisson, rapportés par une goélette après une campagne d'Islande (première + 2<sup>e</sup> pêche).

1880....	30.904 francs	1907....	69.186 francs
1881....	38.479 fr. 60	1909....	62.721 fr. 20
1885....	43.963 fr. 20	1910....	52.249 fr. 80
1890....	42.890 fr. 25	1912....	64.375 fr. 45
1895....	58.580 fr. 40	1913....	75.773 fr. 74
1900....	49.065 fr. 00	1914....	52.291 fr. 65
1903....	44.718 fr. 75	1916....	260.522 francs
1905....	55.528 fr. 57		

Les comptabilités étant moins détaillées à partir de 1917, il nous a été impossible de faire la distinction entre le produit de la vente du poisson et le produit de la vente des succédanés (huiles, rogues, langues). Aussi est-on dans l'obligation de donner la somme rapportée par la pêche entière et les succédanés.

1917.	261.419 fr. 51	(245.58 fr.75-257.775 fr. 85).
1919.	472.528 fr. 55.	
1920.	430.687 fr. 55.	
1921.	257.039 fr. 53.	
1922.	294.725 fr. 28.	
1923.	184.171 fr. 10.	
1926.	417.554 fr. 70 <sup>45</sup> .	

En 1929, la vente du poisson en net (c'est-à-dire déduction faite des frais de livraison) est de :

1929...	500.890 fr. 20	1932...	269.585 fr. 75
1930...	421.906 fr. 70	1933...	164.054 fr. 50
1931...	500.467 fr. 85	1934...	87.885 fr. 60

Outre cette source principale de recettes que constitue la vente du poisson (morues et faux poissons), l'entreprise pouvait escompter quelques recettes accessoires, qui proviendront de la vente des succédanés de la pêche : langues, huiles, rogues.

#### LANGUES

Les langues se vendent au même prix que la morue de première qualité et parfois elle réalise même de meilleures cotations<sup>46</sup>.

En 1876, un navire rapporte 3 barriques de langues qui, vendues à 50 francs l'une, rapportent à l'armateur 150 francs.

En 1878, le même armateur vent 14 quintaux à 31 fr. 50,	441 fr.
1890	1.052 kilogrammes à 52 francs les 110 kilogrammes, 497 fr. 30
1895	1.247 kilogrammes à 43 fr. 65 les 110 kilogrammes, 551 fr. 50
1900	1.015 kilogrammes à 53 francs les 110 kilogrammes, 489 fr. 05

Le prix des langues s'élèvera ensuite :

45. En 1926, un terre-neuve a produit par la vente de sa morue et de son faux poisson 463.321 fr. 80, alors qu'en 1924 il avait rapporté en brut 724.128 francs et en net 691.667 francs.

46. Les langues étaient très recherchées et se servaient comme un aliment de choix. Malgré cette faveur, la marchandise ne fut pas toujours estimée à sa juste valeur. En 1898 par exemple, à Bordeaux, les acheteurs persistaient à ne pas dépasser 20 francs. « C'est incroyable comme les affaires changent, écrit l'un d'entre eux à un Paimpolais; autrefois, on s'arrachait les langues de vos islandais et aujourd'hui, cela ne se vend plus. » Corr. d'armateur, 30 août 1898.

68 fr. 94 en 1905, 76 francs en 1914, 240 francs en 1917, 300 en 1926, 225 en 1932 et 135 francs en 1934.

En moyenne, la goélette produit de 1.000 à 1.200, 1.500 kilogrammes de langues. L'apport des langues n'est pas considérable dans le budget de l'armateur; en 1917, 1.320 kilogrammes produisent 2.880 francs.

#### LES ROGUES

Les rogues, ou œufs de la morue, servent d'appât aux pêcheurs côtiers, surtout aux sardiniens. Ce produit secondaire rapporte à l'armateur des sommes plus importantes que les langues, à certaines années :

1878	608 kilogrammes à 18 fr. les 100 kilogrammes.	109 fr. 05
1879	444 — — — 21 — — —	93 fr. 20
1880	1.650 — — — — — — —	298 fr. 45
1889	2.608 — — — 25 — — —	629 fr. 20
1895	2.686 — — — 15 — — —	402 fr. 90
1900	2.035 — — — 31 — — —	630 fr. 85
1905	3.230 — — — 60 — — —	1.938 fr.
1908	4.083 kg 100 — 28 — — —	1.143 fr. 25
1910	4.947 kilogrammes à 60 — — —	2.968 fr. 20
1911	7.657 kg 500 — 45 — — —	3.445 fr. 87
1912	4.072 kilogrammes à 30 — — —	1.221 fr. 70
1913	52 fûts	2.833 fr. 37
1914	4.376 kilogrammes à 35 — — —	1.456 fr. 25
1916	— — — — — — —	5.006 fr. 72
1917	2.437 kg 250 — 200 — — —	4.874 fr. 50
1922	3.899 kilogrammes à 100 — — —	3.899 fr.
1926	— 200, 250, 150 francs.....	4.318 fr. 30
1927	.....	14.771 fr. 90
1929	.....	6.785 fr.
1932	3.496 kilogrammes à 25 fr. les 100 kilogrammes.	790 fr.
1934	13 fûts à 60 francs le fût.....	780 fr.

Les prix de ces dernières années suffisent amplement à démontrer l'inutilité de la préparation des rogues françaises à bord de nos voiliers (les chalutiers ont abandonné cette production depuis 1923), les rogues norvégiennes étant employées par nos pêcheurs.

HUILES DE FOIES DE MORUES

Les huiles se vendent généralement à la barrique de 200 kilogrammes. Le rendement d'une goélette de pêche peut atteindre 30 et 40 barriques en moyenne.

En 1857, le *Pierre*, à son retour d'Islande, livre à Paimpol 15 barriques d'huile à 90 francs pièce et 3 autres à Bordeaux à 80 francs.

En 1859, M. Rabuan assure auprès de M. Morand une cargaison d'huile de foie sur le navire les *Quatre-Sœurs* à destination du Havre; ce chargement est estimé 3.600 francs.

Au lendemain de la guerre de 1870, l'huile atteint à Paimpol des prix très élevés pour l'époque :

160 francs les 200 litres pour l'huile brune; quant à l'huile blanche, elle est estimée à 6 francs le litre.

Les huiles représentent pour l'armateur des sommes inégales suivant la production, la quantité, la qualité et le prix de la barrique. La livraison s'est effectuée parfois à Paimpol qui possédait plusieurs maisons de vente et même une raffinerie vers 1905, mais plus souvent dans un autre port, qui peut ne pas être celui de la vente de la morue.

Bien souvent, l'armateur n'inscrit à son budget que le revenu net des huiles, c'est-à-dire après déduction des frais de commission, courtage, transport, etc...

En 1876, la barrique se vend 80 francs et 65 francs en 1878.

1880	39 barriques..	à 53 francs.	2.067 francs.
1881	19 barr. 1/4	— 70 —	1.348 fr. 80
1885	63 barr. 48/100	à 55 —	3.491 fr. 50
1890	32 barr. 43/100	à 45 —	1.459 fr. 65
1895	26 —	— 42 —	1.092 francs.
1897	17 barr. 1/2	— 41 —	717 fr. 50
1900	37 barr. 1/2	— 41 —	1.537 fr. 50 huile ordinaire.
	3 barr.	— 140 —	420 fr. 00 huile épurée.
1905	35 —	— 41 —	1.435 fr.
1910	47 —	— 40 —	1.880 fr.
1913	35 —	— 42 —	1.370 fr.
1914	29 —	— 35 —	954 fr. 90
1916	1 —	— 1 —	6.209 fr.

1917	45 fûts.....	à 190 francs.	8.550 fr.	bonne qualité.
	1 —		142 fr. 50	moins bonne qualité.
	2 —	avariés	190 fr.	
			8.882 fr. 50	
1922	34 barriques	à 100 et 90 francs.....	3.060 francs.	
1926	275 francs	la barrique.....	3.500 francs.	
		Une autre goélette vend 400 francs les 100 kilogrammes.		
1929	Des huiles dont le compte est compris avec celui des langues produisent.....		6.472 fr. 70.	
	Une autre partie de l'huile se vend.....		3.750 francs	
	et enfin une barrique est livrée à un commerçant paimpolais pour la somme de 1.000 (Mille francs).			
1930	Huiles.....	8.222 fr. 25	1933 Huiles.....	1.761 francs
1931	— .....	3.473 fr. 75	1934 — .....	513 francs
1932	— .....	3.788 fr. 35		

Les revenus produits par les huiles accusent donc une décroissance fort nette qui provient de ce que les goélettes rapportent beaucoup moins d'huile qu'autrefois, car il ne semble pas que les prix se soient avilis à l'extrême.

S'il est vrai, en effet, qu'en 1928 une barrique se vend 1.000 francs, en 1932 elle se vend encore 420 francs, et 600 francs en 1934.

PRIMES.

Pour achever l'examen des sources de revenus, il faut mentionner les primes qui, enregistrées consciencieusement, n'occupent pas une grande place dans le budget. Qu'on s'en rende compte par ces chiffres extraits des cahiers de comptabilité.

	Primes d'armement	Primes sur les rogues	Primes sur les saisoins
	francs	francs	francs
1879	1.078 65	149 10	23 90
1885	1.094 50	389 80	36 45
1890	1.144 50	747 80	24 80
1895	1.144 50	706 60	26 45

	Primes d'armement	Primes sur les rogues	Primes sur les salaisons
	francs	francs	francs
1900	1.194 50	407 »	25 05
1905	1.300 »	883 40	27 15
1910	1.300 »	646 »	34 »
1913	1.300 »	691 35	39 »
1914	1.300 »	670 »	40 »
1915	1.249 40	639 15	38 20
1916	1.299 40	669 65	36 40
1917	989 50	189 »	329 02
1922	630 »	473 72	
1923	1.011 50	568 35	
1926	546 75	371 80	

A partir de 1926, il n'est plus question de ces primes dans les comptabilités, la législation protectrice étant venue à expiration (cf. *supra*).

SELS DE COUSSIN.

Il existe enfin une dernière source de recettes, bien peu considérable elle aussi : la vente du sel de coussin, ou sel qui a servi à saler la morue en cale. Il peut en rester 20, 25, 50 tonnes et parfois jusqu'à 80 tonnes pour certains bateaux, alors que d'autres n'en rapportent que 8 ou 10 tonnes.

De 5 francs la tonne en 1890, le sel de coussin se vend 21 francs en 1900, 70 francs en 1918, 50 francs en 1922, etc...<sup>47</sup>. Ce sel pollué ne produira jamais de grandes ressources vu son bas prix et sa petite quantité :

210 fr. 70 en 1882	365 fr. 65 en 1900
213 francs en 1890	624 francs en 1910

A la guerre, pourtant sa valeur augmente :

1915..... 1.267 fr. 20	1930..... 1.449 francs
1916..... 3.900 francs	1931..... 3.168 fr. 95
1917..... 1.872 —	1932..... 942 francs
1922..... 837 fr. 50	1933..... 4.557 —
1926..... 1.713 —	1934..... 4.100 —
1929..... 2.304 —	

47. Le J. O. du 28 décembre 1940 évalue 340 francs la tonne !

Après avoir fait mention des sommes négligeables produites par la vente des vieux flins et des vieilles voiles, dont certains cahiers d'armateurs portent le prix, il semble que l'on a examiné aussi scrupuleusement que possible et en même temps avec une rigueur de chiffres arides, les recettes d'une entreprise islandaise.

Nous n'avons tenu compte dans ce chapitre, ni de la fortune personnelle de l'armateur, ni des versements de ses associés, ni des emprunts qu'il pourrait avoir contractés pour exploiter son navire ; nous voulions, en effet, montrer comment, en dehors de toutes ces solutions artificielles qui faussent la physionomie de l'entreprise, une goélette travaille, dépense et gagne de l'argent. C'est un aspect particulier de la poétique goélette des rêveurs... ! C'était l'aspect *réel* sous lequel la regardaient les Paimpolais...

c) Le bilan.

Il reste maintenant pour obtenir la situation financière de l'entreprise à établir la balance en confrontant les dépenses et les recettes afin d'aboutir au calcul du bénéfice ou du déficit de l'armateur.

En 1879, un Paimpolais, après avoir construit, équipé et armé sa goélette pour une somme de 61.521 francs, compte non tenu de l'amortissement, rédige comme suit le bilan de ses campagnes :

Année	Dépenses de l'armateur	Recettes nettes encaissées effectivement par l'armateur	Bénéfice de l'armateur <sup>48</sup>	Déficit de l'armateur
	francs	francs	francs	francs
1879-1880	30.330 15	20.747 40 <sup>49</sup>		9.582 75
1880-1881	35.331 05	35.387 40	56 35	
1881-1882	30.843 45	36.484 20	5.640 75	
1882-1883	33.414 65	47.090 »	13.655 35	
1883-1884	30.867 25	30.538 10		329 15
1884-1885	35.034 75	32.330 65		2.704 75
1885-1886	38.746 20	50.444 10	11.697 90	
1886-1887	27.439 70	26.948 10		491 60
1887-1888	37.953 25	59.079 70	21.126 45	
1888-1889	39.769 10	54.241 25	14.472 15	
1889-1890	39.523 35	55.703 40	16.180 05	
1890-1891	38.274 15	47.983 80	9.709 65	
1891-1892	42.730 55	58.036 75	15.306 20	
1892-1893	24.524 05 <sup>50</sup>	60.049 65	35.525 60 <sup>50</sup>	

48. Nous précisons bien qu'il s'agit de *bénéfices personnels de l'armateur* et non du bénéfice total de l'expédition. Pour obtenir ce bénéfice total, c'est-à-dire l'argent net de frais rapporté par une campagne, il faut ajouter les salaires de l'équipage, au bénéfice de l'armateur à partir de 1886.

49. A cette campagne, les trois navires de ce même armateur lui produisent un montant net de 88.152 francs.

50. L'armateur ne répare pas son navire, d'où ses dépenses sont réduites au seul désarmement, tandis que le bénéfice passe à un chiffre insolite.

L'armateur vend sa goélette pour 16.000 francs. Il achète une nouvelle unité : 49.924 francs + armement 17.705 fr. 45, soit donc un débours initial de 67.630 francs.

Année	Dépenses de l'armateur	Recettes nettes encaissées effectivement par l'armateur	Bénéfice de l'armateur	Déficit de l'armateur
	francs	francs	francs	
1893-1894	42.994 40	62.858 55	13.864 15	
1894-1895	46.610 »	57.498 45	10.888 45	
1895-1896	46.591 50	55.593 05	9.001 55	
1896-1897	40.721 90	45.219 30	4.497 40	
1897-1898	38.514 80	40.796 »	16.172 20 <sup>51</sup>	
1898-1899	46.022 15	54.643 35	8.621 55	
1899-1900	50.522 35	63.034 10	12.511 55	
1900-1901	46.297 90	55.630 85	9.332 95	
1901-1902	49.882 85	61.071 05	11.188 20	
1902-1903	23.418 05	58.020 30	34.602 25	

L'armateur vendant à nouveau son navire, il reste en caisse le bénéfice de la campagne précédente..... 34.602 fr. 25  
le prix de vente de sa goélette..... 38.000 francs  
la part du fonds de réserve de la Mutuelle..... 11.439 fr. 55  
soit un capital de 84.041 fr. 80.

Fondé dans ce navire pour une part de 61.630 francs sur un capital de 67.630 francs, cet armateur reçoit 76.585 fr. 80. Son collègue associé pour une part de 6.000 francs perçoit de ce capital la somme de 7.456 francs.

En 1904, l'armateur construit à Paimpol une nouvelle goélette qui lui revient à 53.119 fr. 75 + armement 27.693 fr. 10, donc une mise de fonds de 80.812 fr. 85.

Année	Dépenses de l'armateur	Recettes nettes encaissées effectivement par l'armateur	Bénéfice de l'armateur	Déficit
	francs	francs	francs	francs
1905-1906	54.131 25	62.937 05	8.805 80	
1906-1907	58.360 05	66.810 65	8.450 60	
1907-1908	57.900 17	69.030 65	11.130 48	
1908-1909	54.660 65	63.773 35	9.112 70	

51. Dont 13.331 fr. 10 de la Société Mutuelle d'assurances. En fait, le bénéfice de la campagne elle-même n'est donc que de 2.251 fr. 10.

Année	Dépenses de l'armateur	Recettes nettes encaissées effectivement par l'armateur	Bénéfice de l'armateur	Déficit
	francs	francs	francs	francs
1909-1910	54.682 55	70.673 20	15.990 65	
1910-1911	40.650 »	62.398 02	21.747 76	
1911-1912	42.902 55	53.262 40	10.359 85	
1912-1913	43.315 05	41.944 16		1.370 67
1913-1914	41.930 72	54.244 »	12.313 28	
1914-1915	74.549 75	99.827 75	25.278 02	
1915-1916	109.416 05	176.607 31	67.186 26	
1916-1917	192.645 25	225.246 75	32.601 50	
1918-1919	151.353 56	275.745 89	124.392 33	
1919-1920	146.825 78	217.124 47	70.298 69	
1920-1921	159.591 67	116.527 12		43.064 55
1921-1922	145.520 35	154.473 88	8.953 53	
1922-1923	211.326 »	192.074 45		19.251 55
1925-1926	609.243 40	592.428 20 <sup>52</sup>		16.815 20
1926-1927	998.605 93	1.022.191 65 <sup>53</sup>	23.585 72	
1928-1929	470.804 75	521.201 90	50.397 15	
1929-1930	449.520 10	431.577 95		17.942 50 <sup>54</sup>
1930-1931	457.614 50	507.110 55	49.496 05	(4.446 10) <sup>55</sup>
1931-1932	340.201 90	274.480 10		65.721 80
1932-1933	230.859 50	170.547 50		60.312 » <sup>56</sup>
1933-1934	230.886 75	111.746 30		119.140 45

Si l'étude détaillée des différents chapitres de dépenses et de recettes ne donne qu'un aperçu fragmentaire de la comptabilité de l'armateur islandais, la balance qu'il établit à la dernière page de son cahier de comptes fournit une vue d'ensemble de son budget, en même temps qu'elle synthétise la situation financière de l'entreprise.

A travers ces chiffres on voit s'élever, campagne après campagne, les fortunes paimpolaises du temps d'Islande. Les armateurs formeront ainsi un petit patronat bourgeois, très riche si l'on compare sa situation à celle des autres exploitations locales et régionales. La

52. L'armateur comprend dans ses recettes les versements de ses associés, soit 299.399 fr. 95. La pêche elle-même n'a produit avec les reques, huiles, primes, sel de consein, etc., que 293.028 fr. 25.

53. Prêts, emprunts, règlement d'assurance sont compris dans cette somme pour un total de 849.732 fr. 25.

54. A ce déficit s'ajoute l'amortissement que l'armateur estime à 18.000, ce qui porte la perte à 35.942 fr. 15.

55. Mais en fin de campagne, l'armateur déduit de ce bénéfice les pertes de la campagne précédente et l'amortissement (18.000 fr.) et il soldé son budget par une perte de 4.446 fr. 10.

56. Plus l'amortissement (18.000) soit 83.731 fr. 80 pour 1932 et 78.312 pour 1933.

lignée des armateurs constituait alors l'ossature de la petite cité qui serait demeurée bien insignifiante sans la pêche d'Islande.

Mais lorsque l'entreprise livre ses secrets, en l'occurrence les chiffres abondants cités plus haut, il n'est pas besoin de longs commentaires pour constater que les heureux bénéficiaires de jadis ont fait place, à partir de 1929 surtout, à des déficits de plus en plus énormes.

La guerre en détruisant les goélettes avait éliminé la plupart des armateurs islandais en les privant de leur instrument de travail. Les quelques Paimpolais qui reprirent les voyages d'Islande virent monter sans cesse les prix des fournitures et les frais d'exploitation, tandis que la valeur de la morue retombait à des prix relativement moindres que ceux de 1914-1918 et même d'avant-guerre. Dans ces conditions, l'entreprise se trouvait condamnée à disparaître d'un monde qui ne lui accordait pas la juste rémunération de son pénible travail et lui refusait jusqu'au droit de vivre. Et, l'un après l'autre, en ces 20 dernières années du temps d'Islande (1915-1935), les armateurs paimpolais fermèrent leurs livres de comptabilité<sup>57</sup>.

57. Les causes de la disparition de la pêche d'Islande seront étudiées plus loin (cf. tome II, ch. III, p. 204).

FIN DU TOME PREMIER

## TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE.....	VII
PRÉFACE DE M. LE DOYEN DUTHOIT.....	XI
AVANT-PROPOS.....	XV
CHAPITRE PREMIER	
DU PENPOUL ARMORICAIN A LA PREMIÈRE GOÉLETTE ISLANDAISE.....	1
CHAPITRE II	
L'ISLANDE. CHIFFRES ET FAITS. — DES DÉBUTS A L'APOGÉE DE LA PÊCHE D'ISLANDE.....	93
CHAPITRE III	
DE L'APOGÉE A LA DERNIÈRE GOÉLETTE ISLANDAISE (1895- 1935).....	163
CHAPITRE IV	
L'ENTREPRISE D'ISLANDE. LE NAVIRE ET SA CAMPAGNE DE PÊCHE	
1. — Le navire.....	235
2. — Le pardon des islandais.....	241
3. — Les préparatifs de départ.....	242
4. — La date de départ.....	243
5. — La traversée Paimpol-Islande.....	247
6. — L'Islande.....	248
7. — La morue et ses migrations.....	251
8. — La technique paimpolaise de pêche. Autres méthodes.....	255
9. — La vie à bord de la goélette.....	263
10. — La journée de travail.....	263
11. — Première et seconde pêches.....	264
12. — La production de la campagne.....	268
13. — La livraison de la morue : les « chasseurs » et la vente.....	279
14. — Débarquement de la morue à Paimpol. Consommation régio- nale.....	280

CHAPITRE V

L'ENTREPRISE D'ISLANDE. LES ARMATEURS

1. — Modes d'armement.....	293
2. — Institutions autour de l'armement :	
a) Syndicat des armateurs.....	300
b) Mutuelle d'Assurances maritimes.....	300
c) Les primes à la grande pêche.....	317
3. — Le budget de l'armateur.....	321
a) Les dépenses.....	321
b) Les recettes.....	333
c) Le bilan.....	343

