

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 II

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 II

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;

587 exemplaires numérotés de 51 à suivre.

N° 77

CHAPITRE PREMIER

L'ENTREPRISE : L'ÉQUIPAGE

1. — LA PLACE DE L'ÉQUIPAGE DANS L'ENTREPRISE.

Si importante que soit sa place dans l'entreprise d'Islande, l'armateur ne résume pas cependant sa totalité.

Il en est la tête, mais l'équipage en sera le bras. Cette comparaison, malgré son extrême banalité, n'en exprime pas moins avec justesse le rôle des différentes parties qui assurent le fonctionnement organique de l'entreprise, comme le jeu vivant d'un même corps.

L'armateur, en effet, n'emploie pas ses marins comme l'industriel ses ouvriers.

Il existe entre armateur et pêcheurs d'Islande une association de fait, engendrée d'abord par le contrat d'engagement, la connaissance, l'estime et la confiance mutuelle. Mais elle est encore plus profonde. Elle réside dans la nature même de l'entreprise, aux termes de laquelle un armateur fournit à des marins un navire équipé et le leur confie dans le but de partager avec lui les fruits de la production.

Il s'agit ainsi d'une union très étroite entre les partenaires d'où découlera une commune identité d'intérêt¹.

C'est le mode de rémunération, ou plutôt la façon de faire participer l'équipage aux résultats de l'exploitation, qui éclaire la nature de cette association entre l'armateur et les hommes embarqués sur sa goélette.

La goélette produit pour l'armateur et pour l'équipage. La pêche appartient à l'un et à l'autre.

Sauf dans le salaire fixe « à forfait », qui fut très rarement adopté, le produit de la pêche servira de base à la rétribution de l'équipage, quel que soit le mode d'engagement : à la morne, au last, au tiers. C'est le rendement qui déterminera le gain des hommes et non pas une échelle de salaires fixée par la profession.

1. Cette identité d'intérêt permettra pendant les campagnes de la guerre la participation de l'équipage aux frais d'armement. Sans cette participation, les armateurs menacèrent de désarmer les navires. Ce ne fut là, toutefois, qu'une mesure momentanée due aux circonstances.

L'engagement *au tiers*, pratiqué pendant la plus grande partie du temps d'Islande, fut la formule la plus heureuse qui illustrât la situation du pêcheur dans l'entreprise. Dans ce système salarial, l'armateur déduit du produit brut de la vente les frais de livraison et obtient ainsi le *revenu net*. Le partage de ce revenu attribue à chacun des associés une part strictement égale :

- 1/3 au navire considéré dans l'entreprise maritime comme une personne,
- 1/3 à l'armateur,
- 1/3 à l'équipage².

Le revenu net est donc devenu un capital commun, produit par la pêche de la goélette et sur lequel chacun des trois a des droits égaux.

L'armateur touchera en fait 2 tiers (le sien et celui du navire). Mais quels qu'aient été ses frais d'armement, ils n'affecteront pas le tiers de l'équipage et ils n'entreront nullement en ligne de compte pour l'établissement des trois participations aux résultats de l'expédition d'Islande.

D'un autre côté d'ailleurs, les dépenses (habillement, sac, équipement, etc.), que l'équipage a effectuées lui aussi n'amoindriront pas le tiers qui revient à l'armateur, non plus que celui qui revient au bateau. Le déficit ou le profit de l'un ne touche en rien le tiers de l'autre³.

A partir du moment où le *revenu net* a été établi et divisé en trois parts, chaque comptabilité redevient autonome. C'est alors que chacun peut parler de *bénéfices* ou de *déficits* . En confrontant le montant de ses frais d'armement avec les 2 tiers reçus, l'armateur pourra conclure à un bénéfice personnel ou à une perte. (C'est sur ces tiers qu'il remboursera ses coarmateurs ou ses bailleurs de fonds.) L'équipage pourrait théoriquement effectuer le même calcul en additionnant les frais individuels de chacun et en comparant la somme obtenue au tiers qui lui est versé⁴.

Seule la production de la pêche peut influencer sur le *revenu net*, plus élevé évidemment dans les bonnes années, moins brillant dans

2. Tous les chiffres de cette comptabilité devront obligatoirement être communiqués au marin dans son décompte individuel.

3. Ce mode de comptabilité est vrai à tel point que certains armateurs ne font pas allusion dans leur budget au tiers de l'équipage, ni aux salaires de retour.

4. C'est sur ce futur tiers de l'équipage que l'armateur lui accordera les avances avant et pendant la campagne et avec ce tiers les marins rembourseront ou devront rembourser ces sommes « empruntées ». Le surplus constitue les salaires de retour. Si les avances ont dépassé le tiers, l'équipage ne touche aucun salaire de retour et doit en principe rendre la différence en se procurant de l'argent d'une manière quelconque.

les campagnes déficitaires par suite de pêche médiocre ou de bas prix de la morue, ou encore de frais de livraison trop élevés. La rémunération globale des trois fractions se relèvera ou s'abaissera selon les résultats, heureux ou malheureux, de l'exploitation.

En dernière analyse, l'équipage n'est donc pas un groupe quelconque de salariés, mais un associé de l'armateur. Sa fonction s'intègre dans la plus profonde réalité de l'entreprise et s'enracine dans ses éléments constitutifs. Il réalise pour lui, au même titre que pour son armateur, la fin de l'expédition d'Islande : *le gain*.

A l'aide de ces explications, on comprendra qu'il ne s'agit pas ici de la métaphore communément admise du marin associé à l'armateur parce qu'il navigue sur son navire ; il est bien question d'une organisation fonctionnelle qui anime l'entreprise d'Islande et en articule les membres.

Après avoir établi dès maintenant grâce au principe de la rémunération, qui révèle l'unité entre l'armateur et ses pêcheurs, la situation de ces derniers dans la maison d'armement, il convient d'examiner l'équipage en lui-même⁵.

2. — LE CAPITAINE, MAÎTRE APRÈS DIEU. FONCTIONS ET SALAIRE.

Placé à la tête de l'équipage de la goélette islandaise, le capitaine en est le maître incontesté.

Situé entre l'armateur et les marins, le commandant ne joue pas le simple rôle d'exécutant. Il est le conseiller et le collaborateur de l'armateur, en même temps que le technicien de l'entreprise, car il endosse la responsabilité du navire et de la pêche. Malgré son importance, le capitaine, sauf en des cas isolés, n'est pourtant pas associé financièrement à son employeur.

Dès le mois de septembre, c'est-à-dire au retour du navire, le capitaine s'engage pour la campagne suivante ; bien souvent il est d'ailleurs attitré dans une Maison pour plusieurs campagnes ou pour une durée indéterminée. Le contrat et les conditions d'engagement sont rédigés en bonne et due forme sur papier timbré⁶.

5. Quitte à étudier plus loin les salaires.

6. En voici un exemple :

« Les soussignés, réunis à la date du dix-neuf septembre mil neuf cent cinq, chez M. Pouhaër, dans le but de contracter un engagement pour le commandement de la goélette *Alegon* pendant la campagne 1906, ont arrêté ce qui suit :

> Le capitaine Chapelain Joseph, s'engage à commander le susdit navire et, d'autre part, l'armateur s'engage à lui faire les conditions suivantes qu'il déclare accepter :

> Il recevra, en dehors de sa part de pêche :

Pour faire son choix d'un capitaine, l'armateur se fonde sur la bonne renommée professionnelle et les antécédents de métier des sujets qui s'offrent à lui, plus que sur leurs connaissances théoriques ou leurs diplômes. Il arrive ainsi qu'un maître de pêche au courant de la pêche d'Islande soit préféré à un capitaine au long cours nanti de son brevet. On requiert surtout des conditions de capacité tant pour la sécurité de l'équipage et du navire que pour la pêche elle-même.

A des époques antérieures, les conditions de capacité furent plus rigoureuses. Suivant l'ordonnance de 1681, les navires morutiers ne pouvaient être commandés que par des capitaines au long cours. Des objections s'élevèrent, les armateurs ne trouvant pas des capitaines au long cours en nombre suffisant.

Ils prétendaient en outre, à fort juste titre, que le succès de l'expédition sur les banes, c'est-à-dire le rendement, ne dépend pas de la navigation, mais de la façon de conduire la pêche.

Or, il était avéré que si les maîtres au cabotage ne possédaient pas toute la science de la navigation, ils étaient en général expérimentés et susceptibles de faire une meilleure pêche qu'un commandant capable d'accomplir une navigation rationnelle et rigoureuse. Cette législation enfin imposait bien souvent à l'armateur les frais d'un capitaine au long cours pour la conduite du navire et l'embarquement d'un marin qui puisse diriger avec compétence les opérations de pêche.

Une décision ministérielle du 18 décembre 1828 autorisa l'emploi de maîtres au cabotage quand les capitaines au long cours manqueraient ou refuseraient de commander des bateaux de pêche lointaine. Ces conditions furent supprimées par la loi du 21 juin 1836, qui, confirmant la décision de 1828, autorisa les maîtres au cabotage à commander les navires pêcheurs en Islande et à Terre-Neuve bien que ces expéditions relèvent en droit du long cours.

La loi du 22 juillet 1851 sur les primes à la grande pêche maintiendra ces dispositions et réglemeta la situation du capitaine en Islande. Une loi du 22 avril 1832 avait accordé un encouragement spécial à la pêche d'Islande par l'article 11 ainsi conçu :

> 1) Une somme de mille francs, s'il atteint le poids de cent tonnes de morues.

> 2) Quinze cent francs au lieu de mille, s'il atteint cent dix tonnes.

> 3) Deux mille deux cents francs au lieu de quinze cents, s'il atteint cent vingt tonnes et cinq cents de plus à cent trente tonnes.

> En foi de quoi les contractants ont signé. >

« Tout marin, qui aura fait 5 voyages dont les deux derniers en qualité d'officier à la pêche à la morue, sur les côtes d'Islande, sera admissible au commandement d'un navire expédié pour cette même pêche ».

La loi du 22 juillet 1851 (art. 11) reproduira le texte en y ajoutant « s'il justifie des connaissances suffisantes pour la sécurité de la navigation ». Cette condition supplémentaire fut le résultat d'un compromis dû aux circonstances suivantes. La loi de 1832, qui faisait échec au privilège général des capitaines au long cours et au privilège spécial des maîtres au cabotage, avait provoqué des protestations. Devant ces réclamations, le Gouvernement établit un projet qui, supprimant l'article 11 de la loi de 1832, assimilait la pêche en Islande à celle de Terre-Neuve, c'est-à-dire exigeait le brevet de *maître au cabotage*. La Chambre de commerce de Dunkerque, alors presque le seul port français armant pour Islande, réclama, en faisant remarquer que, sur 120 bateaux armés, 15 au plus étaient commandés par des maîtres au cabotage, ceux-ci ne cherchant pas de commandement pour Islande. C'est alors que le législateur, en 1851, ajouta la condition mentionnée ci-dessus. Les patrons pêcheurs devaient déjà, en vertu d'un arrêté ministériel, subir un examen, dont les conditions furent réglées par l'article 1 du décret du 15 janvier 1852, puis modifiées par le décret du 19 juillet 1892.

En résumé, pour commander en Islande, il faut être ou capitaine au long cours ou maître au cabotage d'après la loi de 1836, ou maître de pêche, c'est-à-dire avoir obtenu un brevet de capacité selon le principe posé par les lois de 1832 et 1851 et dans les conditions prévues par le décret de 1892.

Son quartier d'inscription maritime lui assurant un large recrutement de marins et officiers, la ville de Paimpol fut dotée d'une école d'hydrographie, qui deviendra plus tard l'Ecole Nationale de Navigation. L'une des premières de France, sans exagération, l'école de Paimpol peut se vanter d'avoir formé un nombre considérable d'officiers de la Marine marchande française (de 22 à 33 % du nombre total des capitaines au long cours⁷).

Au temps d'Islande, les marins « candidats » au grade de capitaine de goélette purent ainsi sans difficulté s'inscrire « au cours »⁸

7. C'est la proportion que donnait, en 1923, M. Renaud, directeur, dans son discours lors de l'inauguration des bâtiments actuels de l'école.

8. Cette terminologie est encore en usage de nos jours. L'école prépare à tous les grades de la Marine marchande pour le pont : capitaines au long cours, capitaines de la Marine marchande, etc. Elle possède aussi des cours de mécaniciens et de radiotélégraphistes.

et en suivre l'enseignement avant de subir l'examen de maître au cabotage.

Les goélettes paimpolaises furent commandées la plupart du temps par des maîtres au cabotage qu'on appelait capitaines au cabotage. Les simples maîtres de pêche furent très rares⁹. Avant de sortir de l'école, le « candidat » avait déjà une place de capitaine assurée. C'est ainsi que l'on a vu, maîtres à bord après Dieu, des commandants très jeunes (aucune condition d'âge n'étant exigée), mais qui comptaient déjà plusieurs campagnes d'Islande¹⁰.

Jeunes ou plus anciens, ils formaient au pays de Paimpol une catégorie sociale distincte des équipages : les *capitaines d'Islande*, les *chefs des goélettes*.

Pendant l'hiver, et surtout durant toute la période d'armement, le capitaine surveille les réparations et les préparatifs de la campagne avec un soin scrupuleux et une fierté non dissimulée. On connaît l'amour-propre naturel d'un commandant qui, par souci de sa réputation et celle de son armateur, tient à commander « la plus belle goélette », le bateau « le plus rapide », le « meilleur marcheur ». Pour un marin d'ailleurs, c'est son propre navire qui est toujours celui qui possède le plus de qualités. Sa personnalité se prolonge jusqu'à l'intime du navire... où plutôt la goélette est une personne vivante à laquelle il a lié la moitié de son année.

Quant à la production, qui dira toutes les ambitions des capitaines paimpolais, désireux par orgueil professionnel de rapporter au pays « la plus belle pêche de la campagne » ?

Mais avant de monter à bord de « son » navire pour le départ, le capitaine, en accord avec l'armateur, a choisi et engagé ses hommes. Il a cherché les meilleurs... Il les avait même retenus, parfois depuis la campagne précédente.

Pour juger des qualités manœuvrières et de la valeur de « marin » des capitaines, il suffit de rappeler que la mer d'Islande est l'une des plus dures du globe. Or, les Paimpolais y ont mené des voiliers de moins de 50 tonneaux de jauge¹¹.

9. En 1909, le stationnaire constatait que c'était la règle générale sur les lieux de pêche. On relevait à cette campagne 7 voiliers sous les ordres de capitaines de la Marine marchande et 1 seul commandé par un capitaine au long cours. *Revue maritime*, 1910.

10. Le commandant LACROIX, dans *Les derniers Cap Horniers*, p. 55, cite le capitaine Morfaucen, né le 27 juillet 1870, mousse à 13 ans, sur une goélette saint-pierraise. 5 ans après, il est second sur un navire semblable et, sans brevet, il commande au banc à 21 ans.

11. On raconte encore que des capitaines d'Islande ne réussirent pas à trouver l'île lointaine ! On cite, en effet, 4 commandants victimes d'une pareille mésaventure ! Mais, pour l'honneur des « capitaines d'Islande », il faut rectifier cette tradition erronée... du moins en partie. Il s'agissait de capitaines de « chasseurs » et non de goélettes de pêche.

Bien que par la suite le tonnage des goélettes ait augmenté, il faut admettre qu'elles n'étaient dans ces parages brumeux et tourmentés que de simples coquilles de noix.

Le néerologe (cf. p. 48) des goélettes perdues suffit à le prouver.

Il est même permis de faire remarquer que le capitaine ne doit pas seulement parer à un coup de temps, toujours possible pour un navire en mer, mais qu'il doit pêcher, travailler et vivre pendant 6-7 mois en Islande sur son bâtiment de 25 ou 30 mètres de longueur.

C'est donc durant toute la campagne que les capitaines feront preuve de leurs capacités de métier. Aussi, alors que la mer élimine parfois si brutalement les incapables, certains d'entre eux jouissaient-ils d'une réputation extraordinaire devant les armateurs et surtout les équipages, les uns et les autres leur accordant admiration et confiance¹².

Ils seront aidés dans leur tâche par un second et deux lieutenants, qui forment l'état-major de la goélette et commandent, de concert avec le capitaine, les bordées de pêcheurs. Le saleur et, plus tard, le mécanicien sur les bateaux motorisés, jouiront d'avantages particuliers qui les placeront dans une situation différente de celle des simples marins et les feront assimiler « aux officiers ».

Lorsque la goélette est parvenue en Islande, c'est le capitaine qui décide des lieux de pêche. Il se fie aux rapports de ses collègues, quand il a occasion de leur parler de bord à bord, ou dans les baies au moment des transbordements et du ravitaillement. Il fait appel en général à ses connaissances personnelles fort empiriques sur les mœurs de la morue, sur ses migrations, etc. Chacun possède ainsi des renseignements, vrais ou faux, reçus des anciens ou acquis par l'expérience. La plupart du temps, c'est la routine qui guide le chef de la goélette ; de 1852 à 1935, les capitaines paimpolais n'ont pas apporté de grandes nouveautés dans l'exploitation de la pêche islandaise.

12. Dans un petit opuscule édité à Guingamp, M. l'abbé Hellyet, recteur de Tréméven, fait raconter par un marin de sa paroisse sa campagne de 1906, à bord de la *Jeanne*, « armateur F. Le Guyader, capitaine Boscher ». Le narrateur porte sur ce dernier un jugement enthousiaste, « Les 27 et 28 mars, nous restons en cape ; la mer devient houleuse. Dans la journée du 28 mars, nous essayons une tempête épouvantable. Dès le matin, c'est un coup de mer qui arrive sur le pont et emporte ce qui s'y trouve sur bâbord. En un clin d'œil, tout est charivré dans la cale. Les marins couchés sont réveillés en sursaut et arrivent tout effarés sur le pont croyant que le navire allait sombrer. Il est en danger, en effet, nous faisons la manœuvre nu-pieds et en caleçon seulement. Le capitaine ne perd pas courage, il a l'œil partout, il commande lui-même la manœuvre, il fait hisser le petit foc et finalement nous évitons le danger, grâce à notre capitaine. C'est un brave, le capitaine de la *Jeanne* ! Il a vu la mort près de lui plusieurs fois ! L'an dernier, son navire la *Mouette* fut coupé en deux par un navire anglais. Ce fut lui le dernier à bord. Vive notre capitaine ! Bravo M. Boscher ! »

A la longue, ils parviendront à une connaissance pratique de l'Islande, et en 1931, le commandant de la station navale de la Manche, de la mer du Nord et d'Islande, écrira ¹³ :

« J'ai pu constater à plusieurs reprises combien les capitaines de voiliers français connaissent bien les côtes et les fonds d'Islande. De l'avis des Islandais eux-mêmes, ils sont les plus expérimentés à ce point de vue parmi tous les pêcheurs qui fréquentent ces parages. Cette connaissance approfondie des régions de pêche explique que ces bateaux y puissent opérer avec les instruments de navigation sommaires dont ils disposent : un compas, un loch plus ou moins douteux, un sextant, souvent pas de montre... ». Grâce à cette expérience, et malgré le hasard ou la fortune capricieuse de la mer, certains capitaines réussissaient toujours de belles cargaisons, tandis que d'autres étaient moins heureux.

Chef incontesté à bord, le capitaine contrôle son équipage, l'encourage au travail (durement parfois, dit-on), dirige la pêche, la préparation de la morue, assure le ravitaillement dans l'île et gère les fonds de bord que lui a confiés l'armateur au départ ¹⁴.

Peu tendre à l'égard de ses hommes (la pêche d'Islande n'était pas un métier de faibles, même pour les mousses), il est chargé de veiller cependant à la nourriture de son équipage et de lui rendre les mois d'Islande moins pénibles pour sa santé. Dans sa cabine, il possède le coffre à médicaments; à l'occasion, il deviendra infirmier, médecin, chirurgien dans les cas extraordinaires, bien qu'il fasse venir le docteur, lorsque le permettent les circonstances.

A la campagne de 1899 par exemple, G. Maigat, capitaine de la *Pervenche*, établissant le total de ses dépenses, notera... dans un vocabulaire peu médical :

Arracher une dent par un médecin.....	2 fr.
Arrangement de la jambe de Guézou.....	10 fr.
Consultation d'un médecin pour Kermarec...	2 fr.
Visite d'un médecin.....	3 fr.
Pharmacie	7 fr. 15.

Le capitaine maintient ainsi le physique de ses hommes par des soins plus ou moins éclairés... Il utilisera aussi dans le même but l'alcool doté, aux yeux des islandais, d'un magique pouvoir vivifi-

¹³. Rapport de croisière, mai 1931. Circ. du Comité central des armateurs de France, n° 1438, 28 juin 1932.

¹⁴. Les fonds de bord sont, à vrai dire, peu importants, même dans les dernières années (2.000 fr. en 1930).

icateur ! Mais le meilleur remède, comme le remarqueront bien souvent les stationnaires, que puisse appliquer le capitaine, c'est une « belle pêche ». Il y a en proportion plus de malades sur un bateau dont le rendement est défectueux.

C'est la pêche qui sera le premier souci du capitaine. Il insérera, sur un cahier à cet usage, la production de chaque homme par jour, par semaine, par quinzaine et par mois.

Aumônier à bord, le capitaine lit la prière, le dimanche, ou la fait lire par quelque « lettré », tandis qu'il préside lui-même l'étrange cérémonie. Il fait encore brûler un cierge béni devant la statuette de la Vierge placée dans le poste. Ce rite est accompli les jours de tempête, à certaines fêtes, ou quand la morue « ne donne pas ». Lorsque par malheur il se produit un décès, le capitaine récite devant l'équipage assemblé les dernières prières avant l'immersion du cadavre, si le transfert au cimetière n'est pas possible.

Malgré ces multiples attributions, dont certaines peu absorbantes, le capitaine n'oublie pas que c'est la préoccupation de la pêche qui doit dominer. Là-bas au pays de Paimpol, l'armateur attend des nouvelles de la goélette avec une impatience qui se devine aisément. Le capitaine s'est engagé à le tenir au courant à toute occasion qui peut se présenter: chasseur, stationnaires de la Marine nationale, navire hôpital...

Il fournit ainsi à l'armateur tous les éléments nécessaires : nombre, taille, poids de la morue, afin que la vente puisse s'effectuer au meilleur prix et sur une quantité approximativement établie.

Au mois d'août, le capitaine fait relever les lignes et vire de bord pour rentrer en France. S'il n'a pas l'ordre de rejoindre, « de prime abord », le port de livraison, il fait une courte escale à Paimpol pour y débarquer son équipage de pêche (dans le cas contraire, il devra se charger du rapatriement des marins). Il ne garde à bord que 6 ou 7 matelots pour entreprendre son voyage dans les ports de Bordeaux, La Rochelle, ou encore Nantes, Fécamp, Granville, etc.

C'est le capitaine, avec l'aide d'un consignataire désigné par l'armateur, qui livre la pêche de son bâtiment. Il représente sa maison d'armement, la renseigne par lettres et télégrammes et tient la place de l'armateur bien souvent. Le capitaine de la *Marguerite*, par exemple, par lettre du 27 août 1888, se plaint d'être obligé de vendre les langues, sans l'avis de son armateur qui ne lui donne pas d'ordres.

Il supplée et raconte ses démarches en vue du placement de sa marchandise au prix le plus lucratif.

« J'ai demandé des renseignements dans quelques épiceries, écrit-il. On m'a dit que l'on en achetait à 0 fr. 17, la livre; on m'a dit chez un marchand de morues que le prix du quintal ne pouvait dépasser 20 francs, mais je vous fais remarquer que ce monsieur ne me proposait même pas 20 francs; il m'a bien dit que je devais m'adresser à ceux qui avaient acheté la morue, pour traiter pour les langues. »

Les armateurs s'en remettent entièrement à leurs capitaines dans d'autres circonstances : avaries, escales, chargement du fret-retour, etc.

La correspondance entre eux est généralement empreinte de la plus grande cordialité. Dans cette atmosphère de mutuelle confiance, les lettres ont un ton « familial » très prononcé.

Le capitaine termine toujours en « présentant un bonjour » de sa part à la femme de l'armateur et en lui disant « d'embrasser ses enfants pour lui ». Il « blague » parfois; en 1919 par exemple, à l'occasion du mariage d'un fils d'armateur, un capitaine offre d'expédier à la jeune mariée des plumes d'eider à condition de recevoir pour sa « part de noce une bouteille de liqueur » !

Le capitaine n'est pas un simple employé, ou un contremaître dans la maison d'armement. Il fait un peu partie de la famille et il le prouve en défendant les intérêts de sa « maison ». Dans les opérations de vente, il se trouve bien souvent en conflit avec les transitaires, les marchands de morues, puis les experts quand, dans une contestation, n'intervient pas un arrangement amiable. Mais c'est surtout aux scrupules exagérés des trieurs que se heurte le dévouement du capitaine pour son armateur et son équipage (sans perdre de vue son intérêt personnel). Les acheteurs, en effet, pour abaisser le prix d'une cargaison, cherchent à en déprécier la valeur et la qualité par un triage trop méticuleux. Le capitaine, de son côté, défend sa production en prouvant aux trieurs que la morue est de bonne qualité, que la marge de rebut est trop grande, etc... De ces contestations sortiront des discussions, des arrêts de livraison, des expertises où le capitaine, s'il n'a pas un langage châtié, fait montre de volonté, de savoir-faire et surtout d'intérêt pour l'entreprise qu'il défend : « Quel crapule de trieur que l'on m'a donné cette année ! La moitié au rebut ce soir ! » écrit l'un d'eux, en

septembre 1888. Les réclamations du capitaine ne demeureront pas toujours vaines, comme en témoigne cette lettre du 19 juin 1897, où un consignataire fait part à l'armateur que « les observations faites par le capitaine ont été écoutées par les trieurs ». On a d'ailleurs vu plus haut les ennuis auxquels donnait lieu la livraison de la morue (tome I, p. 285).

Entièrement dévoués à la maison d'armement, les capitaines craignent de lui porter préjudice. En 1883, l'un d'eux écrit à son ancien armateur, de Newport, le 3 novembre :

« Je vous dis que j'ai commencé un nouveau métier : le cabotage, puisque j'étais forcé de vous quitter. Je vous faisais tort et moi je naviguais pour rien... Je quitte votre maison avec regret et je suis votre dévoué ancien serviteur... »

Ce capitaine n'avait produit dans sa campagne de 1883 que 27.796 fr. 80, alors que les deux autres goélettes du même armateur avaient rapporté respectivement 39.037 fr. 90 et 43.813 fr. 50.

Ce dévouement ne se confond pourtant pas avec la servilité et un capitaine d'Islande qui n'a cure des nuances, ni des délicatesses épistolaires, n'hésite pas à demander à son armateur pourquoi il est « si terrible » à son égard (dans le sens de « dur », peut-être même « injuste »). Il rappelle qu'il navigue depuis l'âge de 8 ans, qu'il en est à sa 18^e campagne d'Islande et il accuse son armateur de laisser son navire dans un dénûment coupable à tel point que « les hommes y courent des risques inadmissibles. J'expose à bord de votre navire plus que votre argent, continue-t-il; j'y suis moi-même pour le présent et l'avenir de ma jeune famille. »

Avec de tels hommes qui n'avaient peur ni de la vérité, ni de leurs responsabilités, les armateurs pouvaient garder confiance.

Il ne faut pas croire toutefois que ces contacts fréquents entre armateurs et capitaines fussent toujours sans contestation aucune... Non ! Tous n'étaient pas de la même trempe ! Chacun avait ses défauts. Les armateurs reprocheront à certains capitaines un goût trop prononcé pour l'eau-de-vie. D'autres seront trop insouciants... dit-on. Nous n'avons trouvé trace de ces carences qu'une seule fois. A la campagne de 1894, le capitaine de la *Gauloise* avait échoué sa goélette en baie de Vapna-Fjord. Il débarqua son équipage et lui alloua pour le retour en France « ainsi qu'à lui-même des salaires absolument fantastiques, soit 981 fr. 34. Le commissaire de l'Administration de la marine, où « la devise est « *Tout pour*

le marin, quoi qu'il advienne », obligea la Mutuelle d'assurances à verser ces salaires. Pour démontrer « aux capitaines rapaces et peu soucieux des intérêts dont ils sont chargés, qu'ils sont bien décidés à se défendre, les armateurs proposent de refuser tout embarquement à ce capitaine jusqu'à remboursement de la somme injustement acquise »¹⁵.

En règle générale, malgré leurs défauts, s'ils n'avaient guère de culture, ils savaient conduire une goélette, pêcher de la morue et ils avaient du caractère. C'est ce dernier trait qui domine dans l'appréciation que les Paimpolais portent encore sur la lignée des « capitaines d'Islande ».

Faute de comptabilité plus détaillée, il est quasi impossible d'établir leurs salaires exacts et de traduire en chiffres leur importance dans l'entreprise.

L'armateur garde, en effet, le secret de cette rémunération, afin que les sommes versées ne soient pas grevées des droits perçus par la Caisse des Invalides de la marine; c'est pourquoi les comptes de pêche ne feront état, la plupart du temps, que des avances et des salaires de retour du capitaine.

Plus élevé que celui des simples pêcheurs, le salaire des capitaines renforçait encore leur situation professionnelle aux yeux de l'équipage.

Payés au mois, au last, à la morue, à la part¹⁶, ils touchent denier à Dieu, avances, salaires de retour, et gratifications. Celles-ci sont parfois très considérables et dépassent les autres éléments du salaire annuel :

- 1899. 1.000-1.100 francs de gratification à 100 et 110 tonneaux de morue.
- 1905. 1.500-2.200 francs à 110 et 120 tonneaux.
- 1913. 2.500 francs-gratification effectivement versés à un capitaine.
- 1915. 2.500 francs.
- 1917. 3.125 francs.

Après la guerre, les gratifications monteront à des taux extravagants et d'ailleurs irréguliers. Les armateurs ne manqueront pas de se plaindre des exigences des capitaines.

15. Assemblée générale de la Mutuelle, 22 décembre 1894.
16. On étudiera plus loin ces modes d'engagement.

1919....	14.332 francs	1929....	10.000 francs
1920....	4.032 —	1930....	7.736 fr. 06
1922....	13.696 fr. 75	1931....	10.000 francs
1925....	5.300 francs	1932....	9.000 —
1928....	4.150 —		

En plus de ces gratifications, qui dépendaient de la valeur professionnelle du capitaine et de la générosité de l'armateur ou plus souvent des exigences du capitaine, ce dernier touchait un salaire convenu avant le départ de la goélette.

Voici à ce sujet quelques salaires annuels dans la période de 1852 à 1900, selon les termes des engagements de l'époque.

Année	Navire	Pourcentage au last	Avances perdues	Sommes acquises au retour	Total
		francs	francs	francs	francs
1852	<i>Occasion</i>	40	110	1.569 89	1.679 89
1855	<i>Argus</i>	34	110	835 38	945 38
1857	<i>Jeune-Louise</i> ..	30	100	148 80	248 80
1858	<i>Thétis</i>				732 »
1860	<i>Voltigeur</i>				1.430 fr. 56. L'engagement s'est fait à la part. 3 parts au capitaine = 903 51 et 2 % de la vente = 527 05. Il n'est pas fait mention d'avances.
1865	<i>Indépendant</i> ...	30	100	440 26	540 26
1871	<i>Industrie</i>	40	100	626 92	726 92
1875	<i>Anna-Fanny</i> ..	48	200	1.580 »	1.780 fr. (+ 190 fr. 67 pour voy. livraison.)
1875	<i>Champenoise</i> ..	50			2.607 fr. 50. Les salaires de 1875 sont élevés par suite du pourcentage par last et de la production : <i>Anna-Fanny</i> = 39150 <i>Champenoise</i> : 52115
1880	<i>Alice</i>	45	400	2.105 »	2.505 fr. Prod. : 46 lots 78.
1882	<i>Favorite</i>	40	300	1.844 80	2.144 80
1885	<i>Marie</i>	50	300	1.773 80	2.073 80

Comme on le voit, le tableau ci-dessus ne donne que quelques éléments du salaire du capitaine. Il y manque le *denier* et les *gratifications*. Il convient en plus de remarquer qu'il s'agit du *seul gain de la campagne*, abstraction faite des journées employées à préparer le navire avant le départ, et du voyage d'hiver. Il n'est donc question que de l'argent gagné pendant une expédition de pêche.

A partir de 1886, les armateurs pratiquent en règle générale l'engagement au tiers, pour la rémunération de l'équipage, capitaine compris.

En 1890, à bord de la *Laborieuse*, le salaire du capitaine s'élève à 1.464 fr. 45, dont 300 francs d'avances et 1.164 fr. 45 de retour.

1895. *Korrigane*. Avances, 500 fr. Salaire de retour, 1.910 fr. 46, soit 2.410 fr. 46 + voyage d'hiver, 152 fr.

1900. *Bettina*. Salaires de retour, 1.872 fr. 89. Avances, ?.

En 1905, un capitaine touche 500 francs d'avances, 600 francs de *denier à Dieu* et l'armateur lui a promis une gratification de 1.000 à 2.200 francs selon sa production, en plus de sa part de pêche.

1906. Avances, 1.000 francs.

1907. 3.500 francs pour toute la campagne.

Avant la guerre, vers 1910-1911, le salaire global d'un capitaine est de 3.500-4.000 francs pour une pêche moyenne de 55.000-60.000 morues. Dans certaines entreprises où les goélettes rapportent 70.000-80.000 morues, le salaire atteint 5.000 et 6.000 francs.

Le capitaine tire des joues, du faux poisson et des langues, une somme approximative de 700 francs.

A la campagne de 1911, un commandant reçoit :

700 francs d'avances à la revue de départ, 2.802 fr. 47 de salaires de retour 3.502 fr. 47.

Ce salaire serait complet s'il n'y manquait le *denier* et la gratification.

A cette époque, les avances sont de l'ordre de 700 francs et les gratifications de 2.500-3.000 francs.

Pendant la guerre, la rémunération des capitaines enregistre une hausse très légitime, à cause des risques courus et aussi des excellentes campagnes.

1916. 1.385 francs d'avances + 7.044 francs au retour + *denier* ? + gratification ?

1917. 500 francs d'avances + 13.642 fr. 98 au retour + *denier* ? + gratification ?

La même année, une autre maison verse à son capitaine, à titre de gratification, 3.125 francs.

Il semble qu'après la guerre ce furent les gratifications qui devinrent l'élément principal du salaire des capitaines.

Nous avons relevé en 1922 qu'une campagne d'Islande a rapporté à l'un d'eux :

- 4.000 francs de gratifications,
- 500 francs pour son engagement,
- 4.500 francs *denier à Dieu*,
- 1.000 francs d'avances au départ,
- 9.696 fr. 75 de gratification sur la pêche,

soit donc 19.696 fr. 75, compte non tenu du salaire de retour.

Les armateurs prétendent que, dans la suite, les salaires atteignirent 25 et même 27.000 francs. Voici quelques chiffres relevés dans les comptabilités.

Année	Avances	Retours	Gratification	Total	Observations
	francs	francs	francs	francs	
1924	10.004	7.208 12	2.000	19.212 12	+ <i>Denier</i> = ? y compris voyage de livraison = 540 fr., mais montant du <i>denier</i> , inconnu.
1925	1.000	14.018 75	5.300	20.858 75	
1926	2.000	10.124 »	?	12.124 »	+ <i>Denier</i> = ?

A la même campagne, le capitaine d'un terre-neuva touche : 1.880 francs d'avances au départ + 7.000 francs d'avances pendant la campagne + 19.525 fr. 38 au retour. La somme brute acquise était de 30.260 fr. 24 (+ *denier* et gratification). En net, ce capitaine percevait 28.405 fr. 38.

En 1928, un capitaine islandais reçoit 2.000 francs d'avances ; 12.960 fr. 12 de retour ; 4.150 francs de gratification, soit 19.110 fr. 12 (+ le *denier*). Le voyage d'hiver lui rapporte 800 francs, à raison de 1.000 francs par mois.

Comme on l'a déjà vu, la gratification en 1929-1931, se maintient entre 7.000 et 10.000 francs.

En 1930, un capitaine reçoit : gratification, 7.736 fr. 06 ; retour, 14.800 fr. 20, soit 22.536 fr. 26, sans tenir compte des avances et du denier à Dieu.

Puis les salaires baissèrent. La gratification tombe à 9.000 francs en 1932, 2.000 francs en 1933.

Les avances, de 5.000 francs encore en 1931, subissent la même chute et, en 1933, un capitaine a gagné dans sa campagne qui fut, il est vrai, particulièrement désastreuse : 3.000 francs d'avances ; 5.223 fr. 08 de retour = 8.223 fr. 08 + denier ? + gratification ? Son voyage d'hiver lui rapporte 300 fr. 80.

A la même campagne, un autre, qui a touché 5.000 francs avant et pendant la campagne, se trouve redevable à son armateur de la somme de 10 fr. 90.

A la dernière campagne enfin, en 1935, un des derniers capitaines d'Islande a perçu 2.000 francs d'avances et 6.848 francs de retour.

Le salaire du second et des deux lieutenants sera sensiblement plus élevé que celui des hommes. Dans l'engagement au last leur pourcentage est supérieur, et dans l'engagement au tiers, ils reçoivent une fraction de part du revenu net de la campagne.

En général, 0 part 30 pour le second, 0 part 10 pour chaque lieutenant¹⁷.

3. — LES ISLANDAIS.

Lorsque Paimpol évoque le temps d'Islande, les islandais disparus revivent dans sa mémoire. Et les islandais ne sont pas des Yann Gaos¹⁸, dans leur sauvage timidité et leur réserve bretonne, portant

17. Comme leur salaire est plus voisin de celui des simples pêcheurs, il sera mentionné en regard des sommes acquises par les membres de l'équipage.

18. Le nom du héros de Loti n'est pas Gaos, mais Caous, que l'écrivain a francisé (le Breton prononce Coous ou Caous en rendant la lettre a légèrement sourde). Ce nom est très répandu à Ploubazianec et tout particulièrement dans l'agglomération de Pors-Even; il s'y compte de nos jours 16 ou 17 Jean Caous ou même plus. C'est pour cette raison que le vocabulaire généalogique local désigne les individus tantôt par un surnom accolé au nom de famille, tantôt par un rappel de la filiation paternelle ou maternelle : Jean Caous Gato (c'est-à-dire fils de Catherine), Jean Caous Milord, Jean Caous Bacchus, Jean Caous Cambronne, Jean Caous Nanan, Jean Caous Chique ou Bureau de Tabac, Jean Caous Chipil, Jean Caous Isté, Jean Caous Pipi Du (fils de Pierre surnommé le « noir »), Jean Caous Cancan, Jean Caous Cocci (elle parce qu'il est petit), etc., etc.

Jean Caous, le pêcheur d'Islande, immortalisé par Pierre Loti, ne s'appelait d'ailleurs pas ainsi, mais portait le nom de Guillaume Floury (nom très répandu également à Ploubazianec). Il était fils de Jean-Marie Floury et de Marie-Yvonne Floury. Pour le distinguer de ses homonymes, comme pour les Caous, on l'appelait Laun Yann Vras (Guillaume le fils du Grand Jean) ou plus brièvement Yann Vras; il avait hérité du surnom de son père, tout en perdant son propre prénom. Loti lui-même nous donne la raison de cette modification patronymique : la ressemblance entre le père et le fils; « Yann a un vieux père tout pareil à lui. Même stature

dans leur cœur un indéfectible amour à la mer d'Islande, la monstrueuse fiancée de l'Atlantique septentrional, dont les appels se faisaient entendre jusqu'à la côte armoricaine, quand dans les tempêtes d'hiver hurlait le vent du Nord.

La poésie de Loti a voilé d'un halo de brume la vie du pêcheur d'Islande et bercé d'harmonieuses phrases mélancoliques les souffrances, les nostalgies, les duretés de son métier.

Les couplets sentimentaux sur la vie du pêcheur de morne sont généralement odieux; la réalité est bien différente de ce que prétend la littérature, et aussi plus brutale.

a) Recrutement.

La géographie impose sans doute, à une région, à une population, une vocation, c'est-à-dire une spécialisation dans le travail commun, mais il reste à prouver qu'il existe une vocation maritime individuelle, un appel de la mer, surtout pour les islandais paimpolais. Le marin peut aimer la mer comme le paysan sa terre... par une préférence pour ce genre de métier, par une sorte d'attirance bien souvent inconsciente. Pour le pêcheur d'Islande, il ne s'agit pas,

de géant, même regard » (*Journal intime*. Vendredi 12 déc. 1884. *Petite Illustration*, 29 sept. 1928).

Il mourut non pas en Islande, comme le veut le roman, mais en baie de Paimpol et dans les circonstances suivantes.

La station de Pors-Even venait, en 1899, de recevoir un canot de sauvetage. Dans les premiers jours de juillet, le bateau devait sortir pour un exercice de chavirage qui consistait à lui faire effectuer un tour complet sur lui-même. Date fut prise entre le patron, l'équipage et l'administrateur de l'inscription maritime de Paimpol pour l'après-midi du dimanche 2 juillet. M. Pierre Le Marrec, maître actuel de Ploubazianec, témoin oculaire, nous a affirmé que de nombreux spectateurs assistaient à la sortie du canot.

Yann, membre de l'équipage, prétend la tradition, avait tenu sur les fonts baptismaux son frère Jacques-Marie Floury (encore vivant) le jour même, après la grand-messe dominicale. Selon la coutume, il aurait trop abondamment honoré la naissance du nouveau Floury qui entraît dans le tribu.

En fait, l'acte de baptême, daté du 1^{er} juillet, porte que le parrain fut Jean Le Roy. L'enfant ayant été baptisé le jour de sa naissance, le samedi 1^{er}, il est fort probable que le repas de famille ait été reporté au lendemain dimanche... Yann en sortit dans un état d'euphorie que partageaient d'autres matelots de l'équipage, qui de leur côté avaient consommé force libations en cette après-midi de juillet, dans les cabarets de Pors-Even en attendant l'heure d'embarquer. C'est pourquoi le patron du canot de sauvetage, nommé Calvez, hésita à tenter la sortie et surtout l'exercice de chavirage, manœuvre très délicate. Quoi qu'il en soit, il appareilla.

Lorsque s'amorça la rotation du bateau, la voilure qui était « bordée » ralentit le mouvement; le canot pirouetta plus lentement qu'il n'était prévu; 2 ou 3 hommes, dont Yann, placés au bordage extrême, sautèrent à l'eau pour accélérer le chavirage. Quelques secondes plus tard, le bateau se retrouvait d'aplomb et le père de Jean Caous Gato, par exemple, qui s'était accroché au banc transversal, n'avait même pas été mouillé. Yann par contre avait été probablement frappé de congestion. Repêché aussitôt, il fut ramené à terre sans connaissance et transporté chez Marie Catherine Caous (Cato Vihan, Petite Catherine). L'administrateur de la Marine, qui de terre devait surveiller l'exercice, fit étendre Yann sur une barrique et tenta de le ramener selon les méthodes de l'époque. Ce fut peine perdue. Yann mourut, soit chez Cato Vihan, soit chez lui « dans son lit », comme le prétendent certains. Le *Registre paroissial*, au n° 39, fixe au 2 juillet, donc au dimanche, sa date de décès, à l'âge de 40 ans. Son inhumation eut lieu le lundi 3, en présence de Sylvestre Caous et d'Olivier Henry.

Un autre personnage de Loti, Sylvestre Moan, était aussi de Ploubazianec, où il est mort récemment. Il servit Loti à Madagascar, en qualité d'ordonnance. Il s'appelait également Floury.

semble-t-il, de goût de la mer, de vocation, mais de nécessité. Les islandais, il est certain, ne quittaient pas leurs foyers pour aller passer 6 ou 7 mois là-bas par amour pur de la mer. Ils embarquaient tout simplement pour gagner leur vie, pour apporter du pain à leur famille qui croissait à chaque retour de campagne.

Il s'ensuit une accoutumance, une fierté d'être islandais, d'appartenir à ces géants qui défilent la mer d'Islande et menaient au loin une vie de courage quotidien au milieu des peines et des dangers innombrables.

Le pénible travail, la gêne mutuelle dans un espace trop restreint, les accidents, les maladies, les abordages, les tempêtes, les angoisses, la longue séparation de la femme et des enfants, l'insécurité perpétuelle du marin sur mer, tout ce terrible lot de souffrances était accepté pendant 20 et 30 campagnes avec une froide résignation teintée de fatalisme parce que « cela » était inhérent à la vie elle-même de l'islandais.

Ils sourient encore, les vieux islandais, lorsqu'on leur parle de l'amour des grands larges, de l'aventure, et surtout du mystérieux pacte nuptial conclu entre Yann Gaos de Pors-Even et la mer d'Islande.

L'islandais obéit, encore une fois, à une nécessité et non pas à un appel. Tout le reste n'est que clichés de littérature propres à fausser l'imagination de jeunes, qui renoncent au métier de la mer, dès qu'ils « y ont goûté », c'est-à-dire dès qu'ils ont fait l'expérience du métier et qu'ils en ont évalué les difficultés, les dangers, et les âpretés.

Quant aux islandais, les « départs » rappellent encore des marins trompant leurs appréhensions par des paris, des défis, des chants et de nombreuses bolées de cidre dans les auberges enfumées par les pipes, au sol gras de crachats de chiques.

Ils partaient vers l'Islande parce qu'il le fallait, parce que le gain était meilleur qu'à terre, comme on le verra. Ils étaient islandais afin de nourrir femme et enfants, afin de diminuer la misère de la table familiale. Pendant toute la campagne, la pêche sera leur unique préoccupation et quand, un jour de septembre, ils posent le pied sur les quais de Paimpol, ils s'empressent, dans la joie du retour, de publier le nombre de morues empilées dans la cale de la goélette. De ce chiffre dépend le pain d'une année...

S'il est élevé, qu'importe que l'islandais soit épuisé et sale ! Ses mains brûlées par le sel, rougies et ravinées par les lignes, blessées, écorchées par les hameçons, n'ont pas travaillé en vain. Hélas ! si la pêche est mauvaise ou si la morue se vend mal, la déception ravive les inutiles souffrances d'Islande.

« Race de marins, répandue au pays de Paimpol et de Tréguier », écrit Loti, les islandais n'étaient pas, à proprement parler, sauf à de très rares exceptions, des habitants de la ville. C'est dans le quartier maritime que les armateurs puisent leurs équipages.

Dans le canton, Ploubazlanec, à la dense population maritime de Perros-Hamon, Pors-Even, l'Arcouest, Loguivy, nettement différenciée de la population rurale, offre des ressources abondantes pour le recrutement des pêcheurs dans ce double milieu. En 1906, la *Jeanne*, à la suite de son capitaine, compte 12 marins de Ploubazlanec sur 24. A lui seul, le Mur des disparus du cimetière donnera déjà pour la paroisse un fort contingent des « perdus en Islande ».

Plouézec était aussi paroisse d'islandais, en vertu, comme Ploubazlanec, de sa forte population et de son grand nombre de pêcheurs côtiers.

Ces deux agglomérations possédaient, outre les hommes d'équipage, des capitaines d'Islande et de cabotage.

Puis viennent les contingents de Kerity, Plounez, Plourivo, Bréhat, Kerfot.

Dans le pays de Tréguier, fourmirent aussi des islandais : Pleumeur-Gautier, Pleubian, Lanmodez, puis plus loin dans « les terres », Lanleff, Trémeven, Pludual, Lannebert, Plouec, Pléhédel, etc.

Puis au sud, les goélettes paimpolaises feront appel aux hommes de Plouha, Etables, Saint-Quay-Portrieux.

Ce recrutement géographique ainsi délimité ne suffit pas à montrer la provenance des islandais. Il existait, en effet, un recrutement social. Les islandais comptent dans leurs rangs des marins de profession, petits pêcheurs, langoustiers, borneurs, qui mettent leur sac sur la goélette pour la campagne, parce qu'ils sont en surnombre sur la barque du père, ou parce qu'ils espèrent un meilleur salaire à la pêche à la morue.

Ce même phénomène se produira dans les couches terriennes de la population agricole. Les témoignages concordent pour affirmer, si étrange que soit la chose, que les marins de profession ne repré-

sentaient pas toute la catégorie des islandais, qu'ils n'en constituaient peut-être même pas l'élément dominant.

Les salaires des islandais étant plus élevés que ceux des paysans, ou des artisans, Paimpol devint un centre de travail qui appela une main-d'œuvre extra-paimpolaise : ouvriers agricoles, petits artisans, employés d'artisans de l'arrière-pays se feront islandais avec les pêcheurs professionnels. Il va se joindre à eux d'autres ruraux, des terriens de destinée, dirait-on. Comme tout à l'heure le père qui voit un fils ou deux en surplus dans l'équipage de sa barque de pêche, l'envoi en Islande, l'agriculteur, même possédant, qui ne peut trouver du travail dans son exploitation à tous ses garçons¹⁹ en fait de purs marins et non des plus mauvais, par une vocation forcée.

Bien qu'il n'ait pas eu l'intention probable de noter ce phénomène, Botrel, dans *La Paimpolaise*, le décrit très exactement lorsqu'il chante le Breton « quittant ses genêts et ses landes », c'est-à-dire sa terre « pour aller aux pêches d'Islande ».

Au retour de campagne, l'islandais reprendra pendant l'hiver ses occupations antérieures; ceux qui étaient ouvriers agricoles, par exemple, retrouvent place assurée chez le paysan. Ils la gardent même pendant de longues années avec cette seule différence qu'au lieu d'être des « sédentaires », ils sont, par suite de ce nomadisme maritime, des travailleurs régulièrement absents la moitié de l'année (février à septembre).

Ceux qui sont petits propriétaires s'occupent de leur lopin de terre. Les autres islandais reprennent leur barque de pêche, leur établi d'artisan, leur emploi dans les maisons de commerce à Paimpol; d'autres enfin, calfats, charpentiers, voiliers, manœuvres, s'embarqueront dans les chantiers, les voileries, etc.

Les islandais possèdent donc deux métiers fort dissemblables.

Il va sans dire qu'à bord de la même goélette, embarqueront autant que possible les pêcheurs de la même paroisse; ainsi se regroupe dans la confrérie du métier la communauté naturelle des familles²⁰. Sur une goélette, en 1906, par exemple, l'équipage de 24 hommes se composera de 12 marins de Ploubazlanec et 12 autres de Tréméven, soit la totalité des islandais de cette dernière commune.

19. Et les familles nombreuses ne manquent pas dans la campagne bretonne à cette époque.

20. Ce phénomène psychologique se remarque dans toutes les branches de l'activité maritime. Est-ce un trait caractéristique des Bretons ou de tous les marins ?

En 1910, sur l'*Hygie*, Plouézec perdra 18 hommes (équipage 25). Deux ans plus tard, Ploubazlanec portera le deuil de 16 de ses islandais disparus sur *Françoise* (équipage 24 hommes).

Quant à l'âge des pêcheurs, il est bien difficile d'établir une moyenne. Ce sont généralement des hommes de 18 à 40 ans. Une goélette de 1906 est commandée par un capitaine de 36 ans. Le second et le saleur ont 38 ans. Tous les autres sont plus jeunes : entre 18 et 32 ans. Le mousse a 14 ans²¹ et se trouve au dernier degré de l'échelle sociale à bord, après le novice ou « apprenti pêcheur » de 16 à 18 ans. Malgré leur jeunesse, ils devaient vivre la vie terrible d'Islande. Au mousse incombait la charge de la cuisine de l'équipage. Il lui fallait en outre boëtter les lignes, travailler la morue, et pêcher dans ses moments de loisir... Sa situation, peu enviable, est pourtant préférable à celle des « graviers », qui portaient de Paimpol et surtout de Saint-Malo pour Saint-Pierre et Miquelon; leur travail consistait à manipuler et à étendre la morue sur les « graves » ou cailloux du rivage, jusqu'au moment où elle atteint le degré de séchage requis pour sa vente²².

21. L'embarquement des mousses sera réglementé par la loi du 17 avril 1907, art. 30, qui l'interdira à ceux qui n'auront pas 15 ans révolus, au moment du départ pour l'Islande ou Terre-Neuve. Une circulaire du 31 décembre 1913 prévoit certaines dérogations, aux conditions suivantes :

1) Atteindre la quinzième année avant la fin de la campagne;

2) Être muni d'un certificat médical attestant l'aptitude du sujet à supporter les fatigues de la campagne;

3) Être assuré de la présence à bord d'un parent proche, père, frère, oncle pouvant veiller sur le mousse.

En 1923, par circulaire du 9 mars, le sous-secrétaire d'Etat à la marine, devant les difficultés croissantes du recrutement des mousses qui, ayant achevé leurs études, choisissent un autre métier dans l'attente du droit d'embarquer, décida qu'il suffirait aux mousses de satisfaire, soit à la première et à la deuxième condition, soit à la deuxième et à la troisième. Ces dérogations avaient pour but d'arrêter « la désaffection croissante des jeunes marins pour le métier de pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande ».

22. Un gravier, qui embarqua à Paimpol en 1888, nous a décrit ce travail du séchage de la morue à Saint-Pierre.

Le travail commence à 6 heures du matin et dure jusqu'à 11 heures du soir.

La morue, salée à bord, est débarquée, lavée, brossée à l'eau de mer, étendue sur les graves; il faut la ramasser tous les soirs pour l'étendre à nouveau le lendemain matin. Elle sèche en 8-10 jours. Une fois sèche, elle est empaquetée dans des tonneaux ou « boucauds ». Autres occupations : débarquement du sel et entreposage en magasin par brouette de 100 kilos. Le gravier travaille généralement pieds nus et torse presque nu. Il n'a ni dimanche, ni fêtes. « Nourriture de chiens » : au déjeuner du matin, thé sucré avec de la mélasse; à tous les repas, têtes de morues. Pour tout abri, ils ont des « chauffauds » ou barraques en planches.

Salaires : 5 francs de dentier à Dieu + 100-150 francs pour la campagne de mars à novembre, + 20 francs au retour + 100-120 francs reçus comme avances au départ; soit un salaire moyen de 250 francs.

Pour calculer son gain net, le gravier doit déduire de cette somme son équipement : un chandail de laine, deux ou trois pantalons, deux ou trois paires de sabots de bois.

La vie des graviers se résume dans le sinistre surnom breton donné à cette expédition; on l'appelait « Kampagn al taou » ou « Campagne des poux », c'est-à-dire l'extrême misère. On note pourtant qu'il embarquait clandestinement à bord des transports de graviers, d'autres enfants. On les appelait, même en breton, des « trouvés ».

Ces sécheurs de morues se recrutaient surtout dans les Côtes-du-Nord et leurs effectifs étaient de 500 à 600.

Les sécheries artificielles ont remplacé fort heureusement cette main-d'œuvre.

Les paroisses de la côte et de l'intérieur fournissaient ainsi tous les ans leur contingent de petits bonshommes de 16, 17, 18 ans, qui partaient du printemps à l'hiver chaque année.

b) *Nombre.*

Les membres de l'équipage de la goélette n'ont pas représenté un chiffre uniforme pendant toute la période du temps d'Islande.

Tandis que les terre-neuvas paimpolais embarquaient plus de 50 hommes, les premiers islandais n'étaient que 15 sur l'*Occasion* en 1852, 16 sur l'*Argus* en 1853.

Dès 1856, le *Napoléon-I^{er}* possède 20 hommes d'équipage, 24 en 1857; tous les autres bateaux sont montés par un effectif de 12, 14, 16, 18 marins. Ces moyennes se maintiennent jusqu'en 1867, sauf à de très rares exceptions : le *Huron* 26 hommes, *Monte-Cristo* 28 en 1858, *Clémentine* 8, *Indépendant* 6, en 1860. A partir de 1868, les équipages de 20 marins sont nombreux et ne descendent guère au-dessous de 15-16 (sauf le *Saint-Joseph* 5, la *Sainte-Marie* 6, *Louise-Clémentine* 7). Dès 1872, presque toutes les goélettes comptent 20-22 hommes et, à partir de 1876, aucun navire de pêche n'a un équipage inférieur à 20 hommes.

La goélette islandaise gardera cet effectif de 22-25 hommes pendant la plus grande partie du temps d'Islande; plus tard, certaines unités atteindront 26 et 27 hommes.

Cette évolution est facilement compréhensible; elle est dépendante de l'augmentation du tonnage; celui-ci s'accrut graduellement et les goélettes de 90, 100, 120, 180 tonneaux éliminèrent assez rapidement les sloops, bisquines, lougres qui ne pouvaient évidemment pas embarquer un nombre de pêcheurs comparable à celui des goélettes, ni même des dundees (18-20 hommes).

Il faut encore remarquer que les faibles équipages de 5, 6, 7 hommes sur certains bateaux indiquent qu'il s'agirait plutôt de chasseurs que de navires de pêche à proprement parler, bien qu'ils se soient livrés parfois à la pêche, du mois d'avril au mois de juin.

Aux jours de revue, et lors des départs, les Paimpolais voyaient déferler dans les rues cette foule d'islandais. A leur seul nom, les mémoires remplissent encore de groupes bruyants les rues et les quais de Paimpol devenue depuis leur disparition, « Paimpol la Morte ».

Voici, d'après les documents de l'Inscription maritime et de la douane, l'évolution du chiffre des islandais²³.

1852.....	15	1903.....	962
1853.....	23	1904.....	1.201
1854.....	47	1905.....	1.504
1856.....	63	1906.....	1.455
1857.....	191	1908.....	1.229
1858.....	514	1909.....	945
1860.....	337	1910.....	950
1862.....	448	1911.....	517 islandais.
1863.....	563		201 terre-neuvas ²⁶ .
1864.....	709 ²⁴		102 sur les chasseurs.
1869.....	1.009		893 islandais + terre-neuvas.
1872.....	901		
1877.....	835 ²⁵	1912.....	
1878.....	999		
1879.....	1.040		
1880.....	1.001	1913.....	908
1882.....	811	1914.....	836
1883.....	891	1915.....	213
1884.....	899	1916.....	245
1886.....	961	1917.....	114
1887.....	480	1918.....	102
1891.....	888	1919.....	211
1893.....	1.136	1920.....	274
1896.....	1.214	1930.....	185
1897.....	1.117	1931.....	169
1898.....	973	1932.....	222
1899.....	870	1933.....	201
1900.....	919	1934.....	52
1901.....	990	1935.....	52
1902.....	1.019	1936.....	0

23. La pêche à Terre-Neuve n'ayant disparu qu'en 1863, il faut ajouter aux islandais les terre-neuvas : 162 en 1854; 230 en 1857; 165 en 1861; 112 en 1863.

24. Les armements plus nombreux en 1863, de 5 unités, ne mentionnent pas les effectifs.

25. A partir de 1877-1878, les archives de la douane enregistrent le chiffre annuel des marins. Mais elles maintiennent la distinction entre chasseurs et pêcheurs. En outre, le total des armements ne coïncide pas toujours avec celui de l'inscription maritime qui semble, en l'occurrence, plus qualifiée pour établir le chiffre des marins.

26. A partir de 1911, la pêche à Terre-Neuve proprement dite reprend à Paimpol. Cf. *Tableaux récapitulatifs*, p. 414.

c) *L'âme de l'islandais.*

Peu habitué aux usages de la vie sociale, passant la moitié de son année dans l'isolement, l'islandais est certainement un être fruste. A ce trait de caractère s'ajoute la réserve du Breton peu expansif, qui cache sous les voiles de la pudeur l'intimité de son cœur et garde pour lui seul le domaine de son âme. Pour dévoiler sa vie intérieure, il faudra encore démêler son spirituel, sa pratique religieuse, son attitude morale, familiale et enfin son état d'esprit.

L'islandais n'est pas un matérialiste incrédule, malgré les préoccupations absorbantes et tyranniques de la pêche. Il n'est pas non plus un sceptique, comme le veut Loti... « Il venait de finir ses cinq années de service à l'Etat, ce Yann ! Et c'est là, comme matelot canonnière de la flotte, qu'il avait appris à parler le français et à tenir des propos sceptiques. Alors il commença de narrer ses noces dernières qui, paraît-il, avaient duré 15 jours. » Le scepticisme de l'islandais, que le romancier veut mettre en relief, est moins intellectuel que moral. En tout cas, fils d'un pasteur protestant, Loti, qui a perdu toute croyance religieuse, semble peu qualifié pour traiter de la foi des marins bretons²⁷.

Pour se rendre compte des valeurs spirituelles que contenait l'âme des islandais, il suffit de rappeler leur recrutement. Ils venaient en grande partie des paroisses de l'intérieur, plus chrétiennes encore que celles du littoral. Très unies à l'époque, elles ignoraient les dissensions religieuses, politiques, scolaires, qui diviseront plus tard tant de communes bretonnes.

La structure spirituelle de l'islandais est par conséquent constituée par les certitudes, les principes reçus au catéchisme paroissial, à l'école (s'il y est allé), dans sa famille et dans son village. Il part

27. De tous les témoignages recueillis auprès d'anciens islandais, de leurs épouses et de leurs contemporains, il ressort que l'analyse psychologique de Loti dans *Pêcheur d'Islande* n'est pas conforme à la réalité et ne permet pas de porter une appréciation générale en concluant que tous les islandais ressemblaient au grand Yann. Ils se seraient plutôt rapprochés du timide et pur Sylvestre. Le grand Yann n'est qu'un reflet de Loti ou plutôt Yann c'est Loti pêcheur d'Islande, exprimant sa philosophie désolée et nihiliste, mais non pas les idées courantes dans le milieu des islandais. On sait, en effet, que Loti est le principal héros de ses romans. C'est lui qu'on retrouve toujours derrière la fiction des personnages. Au sujet de son livre *Mon frère Yves*, M^{me} Viaud, sa mère, écrivait à Loti, le 27 septembre 1883, ces mots dénués d'artifice : « Ce que je cherche avant tout... ce que je désire découvrir dans tes livres... c'est un indice de ton retour à la vraie foi... Je crois l'apercevoir, cet indice, dans ce qu'au moins tu ne fais plus étalage de ton incrédule comme autrefois... » Le 13 juillet précédent, M^{me} B. Les Childe écrit à Loti qu'elle a supprimé du même ouvrage une phrase dans laquelle l'auteur n'a pas pris la peine de se dissimuler... « La voici, cette phrase, dit-elle : Quand Yves songe, dans le danger, au cimetière de son pays « à la sépulture qu'il rêve », vous ajoutez : « Mais moi, hélas ! je n'ai même pas de soi préféré et le lieu ne m'importe plus ». Je n'aime pas que vous disiez cela au public, Loti. Il ne vous connaît pas et appelle cela une pose... Ce n'est pas votre histoire que vous racontez, ni celle de vos sentiments... c'est celle d'Yves et vous l'affaiblissez en comparant au méaucolle à la vôtre qui est de tout autre nature. » (Cf. *Journal intime de Loti*, *Petite Illustration*, n° 22, sept. 1928.)

dans la vie avec cet ensemble de vérités que personne autour de lui ne songe à discuter, ni à mettre en doute, ni à rejeter. Dès l'âge de 10-11 ans, son instruction et sa formation sont achevées. Lorsqu'il embarque comme mousse, puis comme novice, enfin comme matelot, l'islandais emporte avec lui toutes ces conceptions admises dans son milieu, renforcées encore par l'hérédité, par un « habituelisme » atavique érigé en système personnel et pratique. Christianisme de milieu ? Christianisme d'habitudes collectives ? Oui, bien plus qu'un christianisme purement individuel... Il est indéniable, en effet, que les convictions bretonnes à cette époque sont liées à des habitudes, à une manière donnée de concevoir la vie. Néanmoins cette façon de vivre n'est pas une routine sans sève et sans foi, mais au contraire une ambiance chrétienne dans laquelle se déroule l'existence courante, continuellement imbibée de christianisme effectif.

Aussi a-t-on vu sombrer chez le Breton ces croyances traditionnelles, que depuis son enfance il tenait pour inébranlables, lorsque les habitudes, le mode de vie ont changé autour de lui²⁸.

Mais l'islandais ne sortira de ces habitudes que lors de son service militaire, épreuve dont Yann reviendra sceptique, mais que Sylvestre, par exemple, subira, semble-t-il, sans « dépréciation » morale, spirituelle ou religieuse.

Il est non moins certain qu'un marin est bien différent chez lui et à bord de son navire. Mais qu'on n'oublie pas que, pour l'islandais, la communauté paroissiale s'est reformée sur la goélette; il vivra avec ses compatriotes, amis et parents, qui lui ressemblent en tous points...

Au retour de la campagne, et ceci a une importance capitale, l'islandais n'a été absent que pendant 6 mois. A partir de septembre, il retrouve, en rentrant chez lui, toutes les traditions morales, toutes les coutumes religieuses de sa famille et de son milieu. Il se remet de lui-même dans son cadre de vie, dans les habitudes de son groupement naturel (famille, village, profession, paroisse)²⁹.

28. On peut constater la même évolution de nos jours dans la marine de commerce ou de l'Etat. Dans la marine militaire, il est particulièrement pénible de voir sur un groupe de Bretons l'action dissolvante de « Parisiens » parlant français, blagueurs, incroyants et généralement sans aucune conduite morale.

29. Les conditions de vie de l'islandais sont donc fort dissemblables de celles du marin de commerce ou du pêcheur industrialisé, qui bourlinguent toute l'année ou peu s'en faut.

Dans son cahier de paroisse, M. Guennou, recteur de Ploubazlanec, s'élevait déjà en 1852-1860, contre les grands ports de commerce comme Le Havre, « ces espèces de Sodome » où ses paroissiens perdent, avec leurs habitudes, toute conduite morale. Les jeunes gens, ajoute-t-il, deviennent, pendant leur navigation au commerce ou à la pêche, impies, libertins, irrogants. Il est rare néanmoins, reconnaît-il, que par un reste de foi, ils manquent de se confesser et d'assister aux offices divins; et, une fois mariés, ils se comportent généralement bien. »

En général, surtout dans la période qui précéda la grande guerre, on peut affirmer que, malgré ses paillardises, ses misères, parfois ses superstitions, l'islandais, sous ses airs primitifs, n'est ni un sceptique, ni un incroyant, ni un païen mécréant.

Si l'on en croit, par exemple, la correspondance du R. P. Yves Hamon³⁰, aumônier des islandais, la foi des pêcheurs demeurait vivante, même sous les vices, et si l'on pense que ces hommes passaient la moitié de leur année dans la solitude, presque sans secours spirituels, sans leurs habitudes qui les eussent aidés, on admettra qu'ils avaient grand mérite et qu'ils témoignaient en même temps d'un christianisme vivant et toujours latent.

Logique avec ses croyances, l'islandais devra les mettre en pratique au milieu des exigences du bord où la pêche commande, d'une façon inexorable, l'emploi du temps. Une fois en Islande, il n'oublie pas cependant les traditions familiales ni les usages paroissiaux.

Sa vie religieuse sera toutefois réduite à un minimum que ne permet pas de dépasser la nature même de l'expédition qu'il accomplit. Si l'on peut parler de piété de l'islandais, pour comprendre dans ce mot un ensemble de gestes et de pratiques religieuses, il ne faut pas se figurer le pêcheur comme un bigot ou un mystique ! Loin de là ! Nous voulons tout simplement noter que dans sa vie professionnelle il demeure une place, si petite soit-elle, pour l'expression collective ou personnelle de ses sentiments religieux spontanés.

Plongés dans une existence brutale, les islandais, au dire de la tradition, proféraient des jurons et des blasphèmes que l'on peut qualifier d'« énormes ».

Sans doute, quand la pêche ne donnera pas, il leur arrivera de pointer leurs couteaux vers le ciel, d'apostropher avec une colère peu respectueuse la statue en faïence de la Vierge. Il se raconte que certains capitaines tournaient la statuette vers la muraille pour lui manifester leur mécontentement ou même la trempaient au bout d'une ligne dans la mer stérile, convaincus de l'efficacité surnaturelle sinon magique de cet acte.

Volonté de forcer le ciel à leur accorder bonne pêche ? Blasphème ? Superstition ?

30. Le R. P. Yves Hamon (1864-1925), né à Pleumeur-Gautier, à quelques kilomètres de Paimpol, fut aumônier des islandais de 1895 à 1913. Il jouissait parmi les pêcheurs d'une popularité dont les anciens sont encore les témoins. Nul mieux que lui n'a pu entrer dans l'âme des islandais, car, connaissant le breton, étant leur compatriote, il était considéré comme l'un des leurs ou plutôt comme leur bon et paternel « recteur » d'Islande.



Cliché Forty.

FIG. 28. — PHOTOGRAPHIE DU GRAND YANN
Loti esquissa lui-même des « portraits de Yann » (coll. S. Viaud Loti). Cf. *Les grands écrivains de France illustrés* (p. 1812), par ABRV, CROUZET, BERNÈS, LÉGER, 1940. Paris, H. Didier, 4 et 6, r. de la Sorbonne. — Toulouse, E. Privat, 14, r. des Arts.

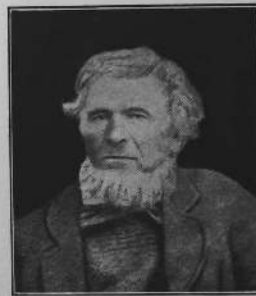


FIG. 29. — A GAUCHE, LE PÈRE DE YANN. À DROITE, SA MÈRE ET CATO VIHAN (cf. tome II, pp. 16 et 17 en note).

Photographies appartenant à M^{me} J. Lidou, de Perros-Hamon, nièce de Yann.

Superstition encore que leur peur d'un départ un vendredi ou un 13 ? Superstition aussi que leur répugnance pour ce dernier chiffre ? Pour permettre de reconnaître les goélettes, en effet, on procédait avant le départ au numérotage des navires en peignant à l'avant la lettre « P » suivi d'un numéro d'ordre. Or, très souvent, le 13 est remplacé par un « 12 bis » ou plus simplement on passe de 12 à 14 ! En tout cas, si superstition il y a, elle est bien insignifiante et elle incombe autant aux armateurs qu'aux équipages !

Il y eut bien d'autres misères très probablement. Mais ces déficiences ne permettent pas de conclure, par un jugement définitif, à l'impiété de l'islandais.

Avant le départ, les islandais assistaient à Paimpol à la fête religieuse, qui était leur Pardon, avec fierté et sans respect humain³¹. Comme celle de tous les marins, leur dévotion s'adresse plus facilement, semble-t-il, à la Vierge « Patronne des Matelots » (Cant. de Notre-Dame de Bonne-Nouvelle).

Dans le mois de janvier ou de février, l'armateur a fait célébrer une messe à l'autel de Notre-Dame, dans l'église paroissiale. A la fin de la cérémonie, l'équipage ou les équipages, si l'armateur possède plusieurs navires, chantent avec le prêtre l'*Ave Maris Stella*. Cette « messe d'équipage » se maintiendra jusqu'aux dernières années du temps d'Islande.

Comme à leur foyer, les marins retrouvaient à bord la statuette de la Vierge placée dans « la chambre » à la place d'honneur. En doublant la pointe de la Trinité, et non pas en quittant le bassin, comme le prétend le dernier film du *Pêcheur d'Islande*, il était d'usage de chanter l'*Ave Maris Stella*.

En Islande, le dimanche était marqué comme au pays par l'assistance à la « messe ». Etrange messe en vérité ! Le capitaine réunissait l'équipage et lui lisait quelques formules de prières dans un paroissien qui fait partie de l'équipement du navire au même titre que la statuette du poste.

Dans *Pâques d'Islande*, Anatole Le Braz a romancé cette coutume ; mais il ne faut pas croire pour autant qu'il s'agisse d'une pure fiction. Les islandais affirment que cet usage existait, mais qu'il n'était pas généralisé sur toutes les goélettes ; en tout cas, lorsque

31. « Dans un siècle d'athéisme officiel et de scepticisme pratique vous avez fait un acte de foi public et solennel. » Discours de M. l'abbé Morelle. Pardon des islandais du 13 février 1898.
« Les marins du pays ont une grande dévotion à Notre-Dame de Perros. » Cah. par. Ploubazlanec, 1641.

la morue donnait, la pêche n'était pas interrompue. Si le capitaine « n'officiait » pas lui-même, il présidait la cérémonie et faisait lire les prières par le « sacristain », le lettré du bord qui, autrefois enfant de chœur, se rappelait encore quelques bribes de latin et savait chanter le *Magnificat*.

Le dimanche et les jours de fête ou encore lorsque « le temps est à la tempête », que la pêche ne donne pas, etc., le capitaine fait brûler devant la Vierge les cierges bénits, toujours prévus dans l'armement du navire, même en ces dernières années.

Pour sauvegarder le précepte de l'abstinence du vendredi, le tableau d'avitaillement adopté par les armateurs paimpolais en 1879 spécifie que le capitaine peut servir à l'équipage poisson, fromage, légumes, en quantité équivalente de la ration de viande.

Voilà quelques traits de la piété et de l'attitude religieuse collective des islandais³². On peut y rattacher les cérémonies des funérailles en Islande.

Lorsque l'un ou l'autre trépassait, ses compagnons se rappelaient le respect que tout Breton professe pour les morts, « an Anaon ». S'il n'était pas possible d'enterrer le cadavre, on récitait, avant l'immersion, les prières des funérailles comme au pays de Bretagne.

Si par contre la goélette, sans trop nuire à la pêche, pouvait toucher terre, l'équipage organisait lui-même la liturgie dans la chapelle catholique, abandonnée depuis le passage des premiers aumôniers, à Faskrudfjord, en 1860.

Pauvre pratique religieuse, combien rudimentaire, dira-t-on³³ ! Mais, avant de reprocher aux islandais leur paganisme de mécréants et leur impiété sceptique, que l'on pense au meilleur chrétien placé dans de telles conditions de vie, pendant 6 mois au moins de son année ! Or, il est certain que, si le pêcheur d'Islande participait à ces gestes traditionnels et collectifs, il émane également des actes religieux de sa dévotion personnelle.

La législation diocésaine laisse entendre que de nombreux pêcheurs de morues s'acquittaient du précepte pascal. C'est pour cette raison et pour leur permettre de faire leurs Pâques, qu'elle prévoit l'ouverture du temps des Pâques, dès le mois de janvier pour les marins de grande pêche. Les recteurs organisaient « les pâques des islandais » (*Pask an islandeed*). Une retraite précédait la communion

des hommes fixée au dimanche qui portait le nom de « Fête des Marins », comme actuellement encore à Quimper-Guézennec. A Plouézec, cette solennité se célèbre le 2 février ; à Kerfot, M. l'abbé Nicol vient de la rétablir au premier dimanche de février, sa date traditionnelle.

Entre les campagnes, d'octobre à février-mars, le Père Yves les visitait dans leurs familles, leur prêchait des réollections et des missions. Il vint à plusieurs reprises à Paimpol.

Grâce à l'organisation religieuse des Œuvres de Mer en Islande, sur demande du vicaire apostolique du Danemark³⁴ qui voulait un aumônier breton à l'hôpital de Faskrudfjord, le Père Yves put apporter aux islandais quelques améliorations au point de vue religieux. Le Foyer du Marin, fondé par l'aumônier, devenait la Maison des islandais lorsque les goélettes mouillaient en baie pour le ravitaillement ou le transbordement de la morue sur le chasseur. Les hommes arrivaient « par petits groupes à la maison de famille trouver le Père, recevoir ses conseils, réclamer ses services pour les secours de la religion. Que d'âmes découragées peuvent ainsi être remontées et remises dans le chemin du devoir ! L'on comprendra que nous ne pouvons insister davantage sur ce point³⁵. » Quand l'occasion se présentait, il visitait les goélettes, y célébrait la messe, et c'est ainsi qu'en 1902 une vingtaine de navires paimpolais regurent les secours religieux.

Avant l'apparition des Œuvres de Mer, le ministre protestant de Faskrudfjord, après avoir décrit les funérailles religieuses organisées par les islandais, ajoute qu'il a été ému bien souvent par le recueillement de ces hommes. Il a vu « ces bons marins se rendre par groupes à la pauvre chapelle, y faire leurs dévotions, y allumer des cierges, et organiser des cérémonies entre eux sans prêtres. Aussi ne comprenait-il pas que des catholiques eussent pu les laisser ainsi dépourvus de tout secours religieux »³⁶.

Cet hommage d'un pasteur protestant suffit à prouver que la foi de nos islandais se manifestait même au loin, dès que la pêche donnait quelque répit.

Il est encore d'autres expressions de cette foi du pêcheur d'Islande : les vœux et les promesses.

Les marins faisaient des vœux à la Vierge et venaient s'en acquitter dans les sanctuaires de Notre-Dame de Paimpol, Notre-

32. Du moins jusqu'à la venue en Islande des aumôniers des Œuvres de Mer.

33. L'armement moderne des châtiers (grande pêche et pêche hauturière) ne permettra même pas ce minimum aux pêcheurs.

34. Cf. tome I, p. 250. L'Islande dépend jusqu'en 1923 du Vicariat apostolique du Danemark. Elle devient Préfecture apostolique en 1923 et Vicariat apostolique en 1929.

35. Rapport du R. P. Yves Hamon, 1902.

36. Vie du R. P. Yves Hamon.

Dame du Gavel en Plouézec, Notre-Dame de Kerfot, Notre-Dame de Perros en Ploubazlanec³⁷.

Une femme d'islandais nous a raconté un vœu de son mari en 1908. Sauvé d'un naufrage, il rentra à Paimpol au mois d'avril et accomplit immédiatement sa promesse qui consistait à monter jusqu'à Lanvignec pour y réciter 20 pater et 20 ave, avant d'embrasser sa femme et ses enfants. Il était 11 heures du soir lorsqu'il frappa à son logis à Kerdinan; il appela sa femme et lui fit part de son obligation. Tous deux s'en allèrent jusqu'au sanctuaire aussitôt. La chapelle étant fermée à cette heure tardive, ils récitèrent les prières convenues sur la pierre du seuil, à genoux, et s'embrassèrent seulement après avoir réglé cette dette de reconnaissance envers la Vierge.

Il y eut sans nul doute d'autres exemples et de toutes sortes. Il existe encore dans toutes les églises et chapelles du pays paimpolais des preuves nombreuses des vœux faits en Islande³⁸. Ce sont les ex-voto, navires miniatures, bateaux peints, tissés en laine, dessinés avec des perles, etc., infimes témoignages de l'islandais fidèle à sa parole. Ils portent dans leurs voiles poussiéreuses et leurs gréments tombants le souvenir d'une angoisse où le plus païen des islandais se tournait vers la Vierge et dans son for intime demandait aide et protection. Piété intéressée ? Oui, sans doute, mais, par cet acte, l'islandais a pris parti à l'heure sérieuse, décisive peut-être. Au lieu d'accepter la fatalité aveugle, il choisit et se réclame de sa croyance chrétienne.

Loti avoue lui-même que la statuette de la Vierge de la goélette la *Marie* avait dû écouter plus d'une ardente prière, à des heures d'angoisse.

On peut ajouter encore à l'analyse de la vie religieuse de l'islandais des détails comme ces initiales inscrites au sommet des feuillets d'engagement « J. M. J.-S. A. D. P. P. N. » que signait le marin, en 1899, dans une entreprise paimpolaise³⁹.

Quant à la réception des sacrements, elle se limitait évidemment aux Pâques avant le départ et peut-être à quelques communions

37. Cf. dans Cah. de par. de Ploubazlanec l'émouvant pèlerinage des terre-neuvas de *Ville-du-Havre*, perdue en 1841. Alignés deux par deux, pieds nus, ils allèrent à la chapelle de Perros au chant des litanies, avant d'embrasser leurs parents. Selon une tradition, les marins « en vœu » venaient porter la statue de la Vierge à la procession du Pardon, le mardi de Pâques. Cette date ne permet pas à l'islandais ce geste pieux, sauf s'il est rentré très tôt par suite de naufrage ou s'il a renoncé à prendre part à la campagne.

38. Un vitrail de l'église de Paimpol représente des marins sur une épave « dans les mers démontées de l'Islande » suppliant la Vierge.

39. Ces initiales se traduisaient « Jésus Marie Joseph-Saint Antoine de Padoue, priez pour nous ».

lorsque les navires-hôpitaux entreprirent de rendre visite aux islandais.

« Les marins, dit le rapport des aumôniers en 1901, sont venus assez régulièrement à la messe quand l'occasion s'est présentée et à plusieurs reprises j'ai eu des groupes de 8 à 12 jeunes gens à la Sainte Table. Durant toute la semaine passée à Faskrudfjord, M. l'abbé Hamon et moi avons eu la consolation d'administrer les sacrements de pénitence et d'eucharistie à beaucoup de marins, de mousses surtout. »

Comme à une procession de Fête-Dieu en Bretagne, les islandais rendaient hommage à la présence eucharistique sur les lieux de pêche grâce au navire-hôpital des Œuvres de Mer.

« Plusieurs fois, écrit un aumônier, après avoir remarqué des navires très loin au large, nous nous dirigeons vers eux, car ils avaient mis leurs pavillons; arrivés près d'eux, nous leur demandons s'ils ont besoin de nous. — « Merci, nous est-il répondu, tout va bien à bord; on a hissé le pavillon en l'honneur du Saint-Sacrement qui est porté sur le *Saint-Pierre*. Cette parole toute naturelle n'est-elle pas superbe en la circonstance ? »

Au sujet des graviers et des équipages des goélettes saint-pierraises qu'il accompagna en 1895 sur le *Britannia*, le Père Yves raconte qu'il s'agit d'un abord facile. Sur 1.207 hommes que compte le transport, 1.000 à peu près assistent à la prière du soir en commun. La plupart sont profondément chrétiens; le Père a réussi à donner leurs Pâques à quelques-uns qui ne les avaient pas faites depuis 8 ans (il considère ce laps de temps comme un record).

D'autres, qui avaient rempli le précepte chez eux, ont voulu refaire leurs pâques « seulement pour caréner et radouber le vaisseau de leur conscience et débrouiller leurs lignes, comme ils disent ».

Issus du même pays, du même milieu, les islandais leur ressemblaient très certainement.

A la mort, lorsque l'un ou l'autre s'en allait « dans les jardins enchantés très loin de l'autre côté de la terre », comme l'écrivit Loti dans sa formule païenne, les islandais regrettaient l'absence du prêtre, car en Bretagne, si l'on a vécu un peu en marge, on tient toutefois à bien mourir.

Un pasteur, qui fréquentait les islandais et les visitait à l'hôpital de Faskrudfjord, avant la venue des aumôniers catholiques, affirme que les marins « réclamaient un prêtre, avec larmes pour l'amour de Dieu » et refusaient avec énergie l'assistance du culte protestant.

Dans son rapport de 1901, le Père Yves portera ce témoignage sur la mort d'un islandais : « Nous avons porté à sa dernière demeure, au cimetière de Reikjavik, le second de la *P...*, de Paimpol, décédé à l'hôpital catholique, le 21 mars. Ce brave marin, père de 7 enfants, a fait une fin très chrétienne après avoir reçu les sacrements avec des dispositions admirables. »

L'année suivante, à l'occasion des funérailles du lieutenant de la *Surprise*, de Paimpol, l'aumônier écrivit que l'existence d'un cimetière français et catholique était une consolation pour les Bretons. « Désormais, disait l'un d'eux, les larmes aux yeux, il ne sera plus aussi triste de mourir en Islande ⁴⁰. »

Il est donc permis d'affirmer que l'islandais continue à « pratiquer sa religion » dans la mesure où ses obligations de métier ne l'en empêchent pas. Les islandais regrettaient leur impiété forcée et, « bons chrétiens pour la plupart, ils déploraient leur triste situation » ⁴¹.

A différentes reprises, on les voit s'efforcer de suppléer l'absence du prêtre, dont ils sentent le besoin. La religion est chose naturelle et normale dans leur vie. Pour eux Dieu n'est ni un inconnu, ni un absent lointain.

On qualifiera cette piété comme l'on voudra : foi fruste, religiosité primitive, croyances élémentaires ? peut-être, mais foi réelle tout de même, qui résiste pendant 20 et 30 campagnes d'Islande.

A notre époque d'indifférence religieuse, le R. P. Lebrét, qui connaît bien l'âme du marin et ne se laisse pas tromper par les apparences, après ses minutieuses enquêtes sur toutes les côtes françaises, a pu rendre cet hommage aux marins de la grande pêche : « En Bretagne nord, on peut compter comme pratiquants 60 % pour les hommes et 90 % pour les femmes. Les marins les plus pratiquants sont ceux qui font la grande pêche et ceux du nord-Finistère ⁴². Dans l'un et l'autre cas, il y a, pendant l'hiver, vie familiale et paroissiale et la plupart des marins pratiquent quand ils sont chez eux ⁴³. »

Dans ce monde fermé aux influences extérieures que formait la classe des pêcheurs paimpolais, venus de leur paroisse chrétienne et y retournant tous les ans, les islandais gardaient donc leur foi et les principes spirituels reçus dans l'enfance.

d) *Le cœur de l'islandais.*

Le cœur du marin est un sanctuaire où ne pénètre jamais personne. Habitué à la solitude, au silence même, le marin apparaît au terrien comme un être taciturne et renfermé. De fait, il n'aime pas étaler ses sentiments. Ce serait faiblesse, à son avis, et il se pique d'avoir une âme fortement trempée. Il ne lui arrive de se confier que rarement, dans des moments de tristesse ou de découragement. Plus réservé encore que ses autres frères de la grande famille des marins, le Breton met son point d'honneur à garder inviolée cette intimité qui constitue sa richesse intérieure. Ce seul trésor qu'il emporte avec lui est son domaine exclusif et d'une appartenance totale, la seule « chose » qui lui reste à bord du mouvant navire au milieu de la mer changeante. Tel était aussi l'islandais, dont la goélette devenait la maison durant la moitié de l'année.

Pendant qu'il travaille dans la brume et les embruns, il peut évoquer longuement son « chez lui » où règne la femme, épouse et mère, gardienne du foyer et chef de la petite société familiale, de février à septembre. Les enfants y sont nombreux, 3, 4, 5, 7 et plus parfois. En 1926, par exemple, lors de la distribution des revenus du legs Pierson, la mairie de Paimpol établit la liste des islandais les plus méritants et les plus dignes d'intérêt :

1. — Pierre Even, de Plouézec, père de 11 enfants.
2. — Yves Sevenou, de Ploubazlanec, père de 6 enfants.
3. — Auguste Goanvic, de Kéridy, père de 5 enfants.
4. — Jean Even, de Plouézec, père de 9 enfants.
5. — François Le Floch, de Kéridy, père de 6 enfants.
6. — Henri Mortellec, de Kéridy, père de 4 enfants.
7. — François Guillermic, de Kéridy, père de 5 enfants.

A travers la correspondance des islandais, on sent l'amour profond du pêcheur pour ses enfants. Dès qu'ils seront en âge et s'il en a la possibilité, c'est avec lui ou un parent qu'ils embarqueront comme mousses.

Adolescents, puis jeunes hommes, ils aideront le père à « boucler le budget » et comme lui, au retour de chaque campagne, ils remettront à la mère leurs salaires d'Islande. Voilà dans sa texture, fort simple, la famille du pêcheur d'Islande où l'épouse est davantage chef que l'homme.

Ainsi se forgeait, sur la côte paimpolaise et à l'intérieur, une aristocratie des mères qui, en l'absence de leur mari, savaient com-

40. On y comptait déjà, en 1902, 26 tombes, dont 30 de pêcheurs bretons.

41. *Vie du Père Yves Hamon*, p. 31.

42. Les goémoniers surtout.

43. Rapport au 3^e Congrès d'Apostolat maritime, Saint-Brieuc, 1931.

mander, gérer le bien de la maison, s'occuper de l'instruction et de la formation des enfants; elles trouvaient encore le temps d'aller travailler au dehors pour accroître les ressources familiales.

Femme et enfants sont la préoccupation constante de l'islandais. Son foyer est la raison d'être de son métier, le but de ses efforts et la justification simplement héroïque de toutes ses souffrances. C'est pour les siens qu'il travaille et meurt parfois en Islande.

L'absence, dit-on, grandit l'affection véritable. Au déchirement du départ succédait une intensification des sentiments de l'islandais et, au retour, prétend l'expression populaire, « c'était comme un mariage renouvelé ». Privé de son foyer pendant de longs mois, il en a la dévotion, comme tous les bons marins.

Les rares lettres d'islandais révèlent gauchement la fraîcheur d'âme de ces grands enfants. Avant leur mariage ils professent pour leur mère une affection filiale touchante et sous des dehors de primitifs ils cachent des sentiments d'une délicatesse insoupçonnée.

« Chère mère, écrit l'un d'eux, le 6 mai 1909, je vous écris ces peu de mots pour vous donner de mes nouvelles qui sont très bonnes pour le moment, désirant que ma présente vous trouve de même. Chère mère, j'ai reçu votre lettre par le *Saint-François* le jour que je vous avais écrit et l'autre que j'avais eue le jour du Pardon de Perros et qui m'a fait grand plaisir en vous sachant tous en bonne santé ainsi que toute la famille. »

Comme la pêche a été bonne, il conseille à sa mère de demander des avances à l'armateur et termine par ces mots :

« Je finis ma lettre sans finir de vous aimer. Votre fils qui vous aime toujours. »

Ces dernières expressions ne sont sans doute pas du cru de l'islandais. C'est une formule stéréotypée que reproduisaient invariablement d'autres camarades. Sa vogue ne témoignait-elle pas de sa correspondance à la réalité ? Il ressort en tout cas de cette missive que le pêcheur, tout dévoué à sa mère, pense à l'aider dans ses soucis financiers.

Un autre annonce encore à sa mère avec joie que la pêche a été excellente. (Dans le vocabulaire islandais une belle campagne se traduit par ces mots : « Nous sommes riches ».)

« Nous sommes un des plus riches qui a été ici, écrit-il pendant son séjour en baie; nous avons 34.000 morues. Ainsi, chère mère,

vous pourrez aller chercher quelques sous si vous en avez besoin parce que je crois que j'ai de l'argent de gagné. Presque tous les navires sont riches cette année. Il y a aussi l'*Yvonne* qui est entrée hier matin; il n'est pas bien riche, il n'a que 18.000. J'ai encore hâte d'arriver à la maison pour avoir 20 sous d'avec vous pour aller voir Marie-Louise et le petit Amédée. » Il compte même rapporter à à ce dernier un cheval mécanique. Pauvres souvenirs de la maison évoqués en Islande !

Un autre trait de l'esprit de famille se retrouve dans la lettre suivante adressée par un islandais à son frère.

« Bien cher frère, voulant prouver mon affection pour toi, je mets à l'œuvre pour t'écrire cette lettre pour te donner de mes nouvelles qui sont à merveille pour le moment et je désire que ma lettre te trouve de même pour ma plus grande joie et satisfaction. J'ai appris par la lettre de ma mère que tu devais rentrer en permission pour 2 mois. Je désire de tout mon cœur que tu les passes avec grand plaisir, c'est ce que je te souhaite. » Ne s'attendant pas au retour de son frère, il a laissé la bicyclette de ce dernier en fort mauvais état, le craint-il du moins. « J'ai fait du mauvais sang pour ça, pardonne-moi si elle est dérangée ! J'avais dit à ma mère de l'arranger. Je ne sais pas si elle l'a fait. Laisse-la sur mon compte. » Après cet incident regrettable, il continue :

« Bien cher aimé frère, tu seras bien aimable d'embrasser toute ma famille pour moi ainsi que toi-même (!). »

Comme les précédents, cet islandais pensera au budget familial : « La pêche va très bien, nous avons 37.000. Nous sommes le plus riche de Païmpol. Cher bien-aimé frère, tu diras à ma mère de ne pas se priver d'argent si elle en a besoin, car j'en ai de gagné. Tu lui diras de ne pas se priver, cher frère, pendant que tu seras à la maison », et la lettre se termine par d'innombrables bonjours et l'assurance de l'affection du « frère dévoué qui t'aime et t'aimera toujours ».

Nous n'avons pu retrouver qu'une seule lettre d'un islandais à sa femme⁴⁴.

⁴⁴ Son style et son orthographe étant encore plus fantaisistes que dans les lettres précédentes, nous nous permettons de corriger, tout en respectant la tournure générale des phrases.

« Islande, 11 mai 1910. Très chère épouse et enfants.

» Je vous fais savoir que je suis en bonne santé pour le moment et je désire que vous seriez de même ainsi que toute la famille. Très chère épouse et enfants, je vous fais savoir que je suis en baie depuis le 5 et nous avons livré 25.000 morues et je t'assure que nous avons eu de la misère... depuis que nous sommes partis nous avions eu à faire. Je ne sais pas comment que les pauvres goélettes ont pu réussir. Malheureusement, ils n'ont pas fait tous : la *Glanceuse* de Binic et l'*Hygie* de Paimpol.

» Enfin, chère épouse et enfants, je suis pressé et fatigué, mais le chasseur part demain et je vous donne de mes nouvelles. Armand et Alexis me prient de vous faire leurs compliments, ils se portent très bien; Armand se débrouille comme un vieux marin. Chère épouse, tu me dis de venir à la maison pour le mois de juillet. Non, chère épouse, malheureusement et pourtant nous sommes le plus riche. Chère épouse, écris-moi à Bakafjord, Vatnafjord, et Nortfjord tous les 15 jours si tu veux, aux bons soins du docteur Le Marchand. Ne te gêne pas toujours, car j'ai gagné encore quelques sous. Chère épouse, j'ai reçu tes lettres par Le Marchand et par le *Saint-François* aujourd'hui même et tu me dis que tout va bien. Dieu merci ! Chère épouse, aujourd'hui le 11 mai et je pense à toi et à le pauvre petit bébé que tu dois mettre au monde un de ces jours.

» Enfin je ne vois plus rien à te dire... Je t'écrirai encore par le paquebot et écris-moi à Bakafjord et quand tu m'écriras dis-moi les nouvelles. Au revoir et bonjour de ceux qui sont ici et embrasse mes petits pour moi. »

C'est là une bien belle lettre en vérité sous la plume d'un islandais qui, s'il ignore les nuances de style, ne méconnaît pas les délicatesses de cœur. Il est fatigué, mais il faut rester en Islande pour gagner encore un peu plus de pain à la famille qui va s'augmenter. Avec une tendresse touchante, il pense à son épouse en ces jours de mai... il lui demande de lui écrire tous les 15 jours pour prolonger sa présence jusqu'à la lointaine Islande. Et quel amour paternel dans cet impératif « embrasse mes petits pour moi » !

Et pourtant le terrien croit assez facilement que le foyer du marin, celui de l'islandais en l'occurrence, régulièrement disloqué pendant la moitié de l'année, n'est pas un foyer solide. C'est là une erreur de sa part, car il ne sait pas la résistance morale dont font preuve sur les côtes, et l'époux et l'épouse, malgré la distance et l'absence.

Sans doute les exigences du métier de marin en font un état quelque peu anticonjugal et antifamilial, bien qu'il ne faille pas confondre, encore une fois, le pêcheur et le marin du long cours ou du cabotage. Le marin de commerce, que le film et le roman ont présenté⁴⁵ en général comme un dévoyé, ne revoit sa famille qu'à des intervalles très espacés. Il connaît en outre les escales lointaines...

L'islandais, au contraire, s'il est absent pendant la pêche, retrouve son foyer et s'y retrempe pendant l'autre moitié de l'année.

Lorsqu'il est loin du pays et de l'épouse, le pêcheur ne rencontre guère de tentations. L'Islande n'est pas Tahiti⁴⁶ ! Ce n'est pas une île de plaisirs ! La goélette d'ailleurs n'y aborde que rarement et, pendant ces courts séjours le marin continue son travail, ses occupations : réparations, ravitaillement, transbordement, soins de propreté, lavage du linge, etc...

Outre le temps, il lui manquait l'argent. Vivant avec des compatriotes, connu de tous ses camarades, ayant à bord bien souvent un parent par affinité ou par alliance, il n'aurait pas osé manquer à la fidélité et oublier l'épouse du pays paimpolais. Loti lui-même exprime ce respect de Yann pour Gaud parce qu'il escompte en faire son épouse et la timidité paralyse devant la petite Paimpolaise celui qui avait remporté dans les ports du golfe des succès féminins dont rougit le chaste Sylvestre. Au pardon des islandais en 1898, M. l'abbé Morelle évoque dans son discours cette fidélité conjugale : « Sur cette terre bretonne, dit-il, terre classique de fidélité, quand on s'est donné, on ne se reprend pas. « Les absents ont toujours tort. » « Loin des yeux loin du cœur », nous ne connaissons pas ces adages décevants. Perdus dans les mers lointaines, votre âme est en paix parce qu'elle sait que la foi jurée garde le foyer. »

De son côté, en effet, la femme de l'islandais demeure fidèle au mari qui travaille là-bas au milieu des dangers et des souffrances acquiescés pour elle et ses enfants, et uniquement pour eux⁴⁷. C'est

45. C'est bien à tort que le marin quel qu'il soit a été dépeint sous les traits d'un débauché, écrit Larrouy (*Le Marin*, p. 118) : « Ne croyez pas, dit-il, à ce que l'on raconte du marin indolent. Quelques-uns peut-être... Ils sont marqués du doigt par leurs camarades. Mais les autres, l'immense majorité, conservent intact ce trésor admirable, ce cœur qui voyage... qui se refuse à toute faute... »

46. Malgré une certaine liberté des mœurs islandaises. Cf. *En Islande*, p. 116.
47. Il ne reste à Paimpol aucun souvenir de « Gaud Le Merveil » l'épouse de *Pêcheur d'Islande*. D'après son *Journal intime*, Loti a mis en scène dans son roman une jeune fille de Finislande (de Pers-Evén très probablement), qui ne lui était pas indifférente, comme on va le voir. « Remarquablement belle, d'une beauté antique, sculpturale, avec de grands yeux désolés », elle avait « charmé » Loti lors d'une visite qu'elle fit à son frère matelot sur la *Sarcophilis*. L'écrivain résolut de l'épouser et vint demander sa main. « Je pensais mon entreprise facile, dit-il, — et j'étais un peu excusable ayant réussi tant de fois en me donnant moins de

avec impatience que, seule au foyer depuis février, elle attend des nouvelles de la goélette, rapportées par les premiers chasseurs en mai et juin. On voyait à cette époque les femmes d'islandais s'aborder familièrement en prononçant la formule rituelle au pays de Paimpol, au temps d'Islande : « Bet' zo kelo ? », c'est-à-dire : « a-t-on eu des nouvelles » en sous-entendant « du bateau de votre mari ? »

La tradition et les contemporains sont unanimes à affirmer que le foyer du marin d'Islande était assuré d'une robuste solidité interne, malgré la séparation annuelle, tout en reconnaissant qu'il y eut quelquefois des misères provenant du mari ou de la femme⁴⁸. La famille de l'islandais était semblable aux inébranlables familles bretonnes de cette époque. S'il est vrai que Loti a parlé de la légèreté des Paimpolaises, il est non moins certain que Paimpol et les paroisses d'islandais ne comptaient pas autrefois le nombre aujourd'hui impressionnant de foyers disloqués et irréguliers.

e) Esprit de l'islandais.

Bien que sa vie fût particulièrement dure, l'islandais gardait en général bon esprit comme en témoignent les lettres de capitaines.

L'autorité de l'armateur et du commandant de la goélette, chef de l'expédition, demeura entière et indisentée pendant la belle époque du temps d'Islande, c'est-à-dire, jusqu'en 1914-1918.

Les revendications étaient très rares, puisque le pêcheur en s'engageant connaissait les conditions de son contrat. Au retour, son décompte individuel lui communiquait tous les chiffres du revenu

peine, — mais j'échouais devant une noblesse de sentiment, un dédain que je n'avais pas soupçonné. Alors je compris cruellement combien j'étais misérable et au-dessous d'elle. » Loti à cette époque (21 décembre 1882) est officier de marine et écrivain déjà en renom. Pour « cette fille du peuple » il devait représenter plus qu'« un beau parti ». « Le père et le frère ne savaient que répondre » à la demande en mariage de Loti... « Mais elle, elle disait non, sans colère à présent... elle était déjà fiancée à un islandais et elle disait non... elle avait donné sa parole et tenait trop à son fiancé ».

Deux ans plus tard (décembre 1884), Loti, qui rentre du Tonkin, n'a pas oublié la jeune fille de Pors-Even. Hélas ! Gaud n'est pas venue au rendez-vous qu'il lui avait fixé à Saint-Brieuc et pour cause ! Elle est mariée, « le noir remords est entré dans son âme naïve et fière, peut-être aussi de l'amour pour son mari ». Elle écrit à Loti une « pauvre petite lettre de remords, presque froide et dure ». Sans se décourager, Loti revient à Pors-Even pour une suprême tentative. En vain ! « elle s'est dérobée même à un baiser d'adieu demandé par grâce ». Il revient à la charge le surlendemain (13 décembre) et demande encore son baiser d'adieu. « Alors, dit-il, elle me tend les bras, avec un sourire triste de reproche et de pardon : « Tiens, je t'embrasse, oui, et je t'aime peut-être, mais à la condition que tu ne reviennes plus ». Loti ne pouvait rendre meilleur hommage à la fidélité des islandaises que d'avouer ce refus réitéré et finalement la façon énergique dont il fut éconduit par une simple fille de pêcheur. C'est précisément à cette époque qu'il écrivait *Au large* qui s'intitula *Pêcheur d'Islande*.

48. Les écoles dans les ports de livraison, ou en Espagne et Portugal, étaient plus dangereuses pour la fidélité conjugale que le séjour de 6 mois en Islande. (Circ. Comité central des armateurs de France, n° 1143, 27 mars 1921).

de la vente (recettes et dépenses) et déterminait la part strictement due aux termes de son accord avec l'armateur.

Ces dispositions d'esprit n'excluent point la possibilité de heurts entre l'armateur ou le capitaine et les membres de l'équipage.

A l'engagement, l'islandais posait ses exigences, faisait semblant de refuser de signer tant que ses avances, son denier à Dieu ou sa gratification n'avaient pas été relevés. (Il voulait aussi satisfaire son amour-propre, en se prouvant à lui-même et à son entourage que le capitaine tenait beaucoup à sa présence à son bord, ou encore que l'armateur avait absolument besoin de lui parce qu'il était un bon pêcheur.)

De temps en temps, on retrouve dans les budgets d'armements des sommes versées à la maréchaussée pour avoir ramené un marin qui voulait manquer le départ après avoir touché ses avances et signé son engagement.

L'équipage fera parfois des observations sur l'état du navire, sur son trop grand âge...

En 1901-1902, les islandais demanderont et obtiendront un relèvement de leurs salaires. Cette revendication était fort « justifiée », note la douane, d'autant plus que les naufrages de 1901 avaient un peu effrayé les courageux islandais.

En mer, le capitaine aura maille à partir avec les paresseux et les ivrognes, bien qu'en pêche l'islandais soit un travailleur à toute épreuve, soucieux de son salaire et de sa réputation.

« Les hommes de mon équipage sont doux et tranquilles », écrit, en mai 1883, un capitaine. Quelques années auparavant l'équipage d'une goélette de la même maison s'était pourtant mutiné à Saint-Martin-de-Ré au retour d'Islande⁴⁹. Il « était en pleine révolte » surtout parce que le capitaine étant tombé malade depuis le début de la campagne, la pêche était plutôt médiocre. On réussit à faire repartir ces « révoltés » en leur accordant l'objet de leurs revendications, à savoir « des vivres frais et de la paille pour garnir leurs couchettes ». Le commissaire de la marine fit avancer 10 francs par homme pour couvrir les dépenses effectuées à terre pendant 48 heures de probable beuverie. On voit par là que la « pleine révolte » n'avait pas de causes bien graves.

49. Lettre du 13 septembre 1879.

L'évolution de l'esprit des islandais était très difficile à cause du recrutement et par suite de la vie commune menée en Islande. Jusqu'après la guerre, on peut dire qu'il demeura sans grand changement, tant ces hommes se ressemblaient et tant leurs préoccupations étaient identiques. On ne pouvait se figurer l'arrivée d'un « étranger » dans ce métier qui était bien un milieu fermé. La place de délégué syndical socialiste sur une goélette n'était sûrement ni enviée, ni enviable...

Après le brassage de la guerre, la mentalité des islandais évoluera. « Les marins se détournent de la pêche »⁵⁰ et « la désaffection croissante des jeunes marins pour le métier de pêcheurs de Terre-Neuve ou d'Islande »⁵¹ correspond chez les islandais « à un certain dégoût du métier »⁵².

Dans cette période, en effet, les pêcheurs peuvent comparer leur existence à celle des compatriotes qui restent au pays. Les misères et les dangers d'Islande forment un bien sombre tableau auprès de la facilité de l'après-guerre, où les salaires sont de plus en plus élevés, où l'agriculture, engagée dans le rendement intensif des primeurs, offre de gros gains et surtout la sécurité. Dans l'entreprise islandaise, par contre, les goélettes se raréfient, la morue se vend mal, les salaires se sont relevés, mais les marins les trouvent encore trop médiocres par rapport au coût de la vie.

L'évolution de l'esprit des islandais s'exprimera par des manifestations collectives : tel équipage refusera de partir parce que le navire, trop âgé, n'était pas en état de navigabilité, tel autre parce que la vaisselle n'avait pas été rétamée, etc. Les exigences des hommes devinrent telles qu'un armateur nous a prétendu qu'au moment des engagements il tenait constamment son revolver sur son bureau !

La politique s'en mêlera et, sous l'action de meneurs communistes, le mécontentement des équipages aboutira, vers 1927-1928, à une grève des islandais... qui ne dut pas être bien terrible vu leur petit nombre à cette époque.

4. — LES CONDITIONS DE VIE A BORD DE LA GOÉLETTE.

Après avoir ainsi étudié autant qu'il est possible la personnalité de l'islandais, nous pouvons maintenant le suivre à bord de la goélette.

50. *Annales de Géographie*, n° 176, 15 mars 1923. *Le Pays de Paimpol*, par Cécile PIRANOR.

51. Circ. du sous-secr. d'Etat à la Marine marchande, 9 mars 1923.

52. Rapport du commandant de Pontevez, 5 novembre 1921.

Lorsqu'il a salué une dernière fois une coiffe blanche sur les quais de Paimpol, le long de l'écluse, l'islandais se plonge dans son isolement.

Désormais, le navire est devenu sa maison et son lieu de travail. Il possède un poste de pêche, un caisson pour ses effets, une couchette et une place à table. C'est tout ce qui lui est personnel.

La vie à bord se déroule avec moins de monotonie qu'on le suppose. Entouré de compatriotes, le pêcheur sent moins sa solitude ; quant à l'ennui, le travail continu se charge bien de le chasser. La pêche, en effet, absorbe toutes les heures du jour et de la nuit. Seuls, le sommeil et les repas viendront interrompre cette tâche de 6 mois. Il faut continuellement appâter des lignes, hisser la morue à bord, la décrocher, et recommencer le même geste (cf. *Technique de la pêche paimpolaise*, tome I, p. 255). Cette vie se passe identiquement la même pour tous, dans l'espace restreint de la goélette.

Et la goélette n'est ni un palace mouvant, ni un paquebot de luxe. En 1913⁵³, le rapport du stationnaire en Islande signale que les locaux des navires bretons sont moins confortables et moins propres que ceux des bateaux flamands.

Le médecin s'élève contre la conception de la « cabane » dans le poste d'équipage. La cabane est en somme le lit-clos de la ferme bretonne transporté avec tous ses inconvénients sur la goélette de Paimpol. Ce réduit, de 1 m. 25 de large et 1 mètre de hauteur, garni d'une paille généralement humide et pourrie, sert de couchette à 2 hommes. Ils y entassent toutes sortes d'objets disparates : cirés, bottes, sabots, bouteilles de cidre, etc.

Comme le lit-clos, la cabane se ferme par des volets pleins à glissières. Les cabanes s'alignent le long des parois du poste, superposées, 2 à 2, de telle sorte que la cabane supérieure a le pont pour plafond et que son plancher sert de plafond à la cabane inférieure. L'air, si parcimonieusement ménagé au poste lui-même, ne pénètre jamais dans ce taudis.

L'eau qui s'accumule entre le pont et le soufflage y entretient une persistante humidité ; elle s'insinue alors dans le poste, surtout à bord des goélettes âgées ou incomplètement calfatées. Il est d'ailleurs impossible d'obtenir une étanchéité parfaite sur des navires en bois. On a vu parfois l'eau passer dans la cabane en si grande abon-

53. Circ. n° 874 du Comité central, 23 décembre 1913.

dance que les occupants devaient établir au moyen de leurs cirés une canalisation pour la recueillir et l'évacuer hors des couchettes.

Avant la guerre de 1914, on note pourtant des améliorations notables dans la construction paimpolaise. La série *Tramontane* atteint le cubage d'air réglementaire; le poste, plus grand, a un nombre plus élevé de couchettes, sans pouvoir donner à tous les marins cependant une couchette individuelle.

Depuis 1902-1903, la *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle* avait adopté dans le poste une large claire-voie pour permettre l'entrée de la lumière; il fallut attendre dix ans pour voir se généraliser cette innovation. Quant aux hublots du pont qui, dans la pensée des constructeurs, devaient assurer l'éclairage du poste, ils sont d'ordinaire au nombre de 2, larges de 3 doigts, à peine longs comme la main et de plus rendus opaques par une épaisse couche de boue sur le pont, de crasse et de noir de fumée en bas.

L'entretien de la goélette n'a pas changé.

« Aussi longtemps qu'il y aura des goélettes bretonnes, et des Bretons pour les armer, ce sera la malpropreté à bord ». « Elle règne là en maîtresse incontestée, presque autant dans le poste arrière que dans le poste avant, aussi bien sur les *Tramontanes* lancées d'hier que sur les vétérans d'Islande. Il est juste de reconnaître de la part des armateurs et constructeurs un réel effort en vue du bien-être des hommes. Les vastes postes bien aérés, suffisamment éclairés, des *Saint-Antoine*, *Tramontane*, etc., sont presque confortables; pourquoi faut-il que la malpropreté native et indéracinable de leurs habitants ait tôt fait de les transformer en de répugnants cloaques ?⁵⁴ »

Hélas ! ce n'est pas toujours de la faute du marin. Il est difficile de garder des mains blanches en Islande.

En 1923, ces conditions de vie sont encore les mêmes qu'autrefois. A cette époque, toute récente pourtant, « le plus confortable, le plus coquet bâtiment de pêche ne sera qu'un charnier au bout de 8 jours tant qu'on n'aura pas changé la mentalité de nos marins; pour eux la propreté la plus élémentaire est un luxe et une preuve de mollesse⁵⁵ ».

La malpropreté des locaux, des convertis, est érigée en système par les pêcheurs d'Islande, constatent en général les stationnaires de la marine de guerre et les observateurs des navires-hôpitaux.

54. Circ. C. C. A. F., n° 874, 22 déc. 1913.
55. Rapport du commandant du *Béguin*. Circ. du Comité central, n° 1234, 1^{er} juin 1924.



FIG. 30. — ACCOMPLISSEMENT DU VŒU
Ce marin offre à Notre-Dame de Perros
un bateau-miniature.



Cliché Jouasse-Poutrel.

FIG. 31. — L'APPEL À LA VIERGE DANS LA TEMPÊTE D'ISLANDE
(Tableau dans la chapelle de Perros-Hamon.)

Mais pourquoi comparer un paquebot, ou même un cargo à un navire morutier ? S'il est vrai que « les pêcheurs, travailleurs et durs au mal, s'imaginent que sur les banes il faut être sales⁵⁶ », il faut, encore une fois, admettre qu'un voilier de grande pêche n'est pas un navire à eau courante et chauffage central.

En ce qui concerne les Paimpolais, ils recevront néanmoins des gratifications pour la présentation de leurs goélettes lors des inspections réglementaires sur les lieux de pêche. En vertu de la loi du 23 décembre 1900, des décrets du Président de la République détermineront, en effet, des mesures relatives à la sécurité et à l'hygiène auxquelles est subordonné le droit à une prime sur les produits de pêche. Dans le palmarès annuel de bonne tenue, établi par le stationnaire en 1910, par exemple, sur 14 islandais français on compte 4 paimpolais dont l'*Anémone* en tête du classement avec 98 points, soit une gratification de 200 francs⁵⁷.

Il est cependant à remarquer que les conditions d'hygiène si effrayantes au dire des médecins et les exigences si terribles de ce métier n'étaient pas préjudiciables à la santé de l'islandais dans la mesure que l'on imaginerait. Avant son départ, il a passé une visite sanitaire, mais les pêcheurs savaient par expérience qu'il était présomptueux d'embarquer pour Islande avec une santé déficiente et « sans une carcasse résistante ». Comme écrivait Le Braz, dans *Pâques d'Islande* : « Un homme qui tousse à Islande est un homme perdu ». La santé des islandais, fortifiée par l'air iodé de la mer et « le vent vierge descendant du pôle », comme dit Loti, malgré une hygiène des plus élémentaires, se maintenait robuste.

Le menu quotidien comportait surtout du poisson; les repas étaient pourtant relevés grâce aux provisions emportées de Paimpol en février, puis au nouveau stock apporté par le chasseur en mai : pain, biscuits, choux salés, conserves, haricots, pommes de terre, lard, viande, etc. Le mousse, un gamin de 12-14 ans, devait apprêter le menu de ces 25 hommes doués d'un appétit en proportion du travail exténuant qu'ils accomplissaient. Quand les vivres ne suffisaient pas, la goélette va se ravitailler dans l'île.

Cette vie fatigante, avec une alimentation peu choisie, n'était donc pas propice à l'amélioration des santé. Malgré la législation en vigueur, même après la guerre, on verra des docteurs et commandants de stationnaires dénoncer la légèreté du contrôle médical

56. Rapport du docteur Charpentier du *Sainte-Jeanne-d'Arc*, 1922.
57. *J. O.*, 14 fév. 1911. Décision ministérielle, 31 déc. 1910.

avant le départ de France : « Les visites médicales, avant le départ, écrit l'un d'eux en 1924, ne semblent pas être toujours faites assez soigneusement; les navires ont dû débarquer, presque dès leur arrivée, des hommes qu'un examen sérieux aurait dû écarter d'emblée de l'embarquement. »

Une fois la goélette en Islande, le contrôle médical devient encore plus difficile. Le capitaine veille sur la santé de ses hommes; sa compétence est si modeste qu'il doit conduire à terre ses malades et ses blessés. Mais s'il juge, par exemple, que la maladie n'a aucune gravité... il ne prend pas cette peine. Or on reste sceptique sur la garantie d'un diagnostic de capitaine d'Islande !

Avant la venue des Œuvres de Mer sur les banes, les pêcheurs étaient examinés par le médecin du stationnaire, qui, nous voulons bien le croire, exécutait avec conscience cette mission d'assistance. En 1883 pourtant, par une lettre du 1^{er} juin, un capitaine écrit à son armateur que son frère a la main malade et il accuse l'insouciance du médecin français : « Il ne l'a presque pas regardé, que dire au commandant en second que c'était un pêcheur, en riant ». C'est là une tournure bretonne pour : « Il ne l'a presque pas examiné et s'est contenté de dire, en riant : « ce n'est qu'un pêcheur ».

De par son métier, l'islandais est exposé à différentes affections. On se rappelle que pour ferrer la morue le pêcheur exécute d'amples mouvements des bras. Ce va-et-vient continu détermine un frottement saccadé des manches du ciré sur les avant-bras et surtout les poignets. Il en résulte une folliculite aiguë, un épaississement plus ou moins prononcé du derme qui s'appelle « fleur d'Islande », puis des bourgeonnements d'un bleu violacé et des fongosités : ce sont des « choux d'Islande », ou, comme disaient les Paimpolais, des « berloques ». Le repos et des enveloppements complets ont raison de ces affections superficielles. Les cicatrices, sans aucune gravité pourtant, persistent pendant de longs mois.

Au premier rang des accidents du métier, se placent les panaris, « monnaie courante chez les pêcheurs de morue »⁵⁸, qui sont dus aux piqûres d'hameçons. Ils se localisent surtout à la main gauche; les abcès de même origine à la paume de la main revêtaient une certaine gravité. Les piqûres d'arêtes, les coupures et écorchures pendant le tranchage du poisson, les gerçures des mains étaient très fréquentes.

58. Rapport du commandant du *Régulus*, 1924.

Le froid intense déterminait chez les congestifs des pneumonies et chez les hommes débilités des pleurésies, maladies graves qui, par négligence, traînaient et aboutissaient à la tuberculose pulmonaire.

En fin de campagne, l'islandais, dont l'appareil digestif est fatigué, souffre d'intolérance gastrique et de scorbut; les dents se déchaussent et l'haleine devient fétide.

Il est temps de goûter à des vivres frais, d'autant plus que la nostalgie, le mal du pays, fait son apparition.

A ces maladies s'ajoutent encore les rhumatismes, conséquence du froid humide, les entorses, les luxations (de l'épaule surtout), les fractures...

Pendant le voyage du retour, se guérissent les fatigues de la vision : conjonctivites, blépharites, provoquées par la lumière constamment réfléchie du soleil qui, pendant l'été islandais, ne quitte pas l'horizon⁵⁹.

Quel était le nombre des cas de maladies pendant la pêche ? Il serait bien impossible d'établir une moyenne, les effectifs étant assez irréguliers.

A la campagne de 1913, le navire-hôpital établit la nomenclature suivante des maladies relevées et traitées :

Les effectifs atteignent cette année 8.409 marins de grande pêche, dont 7.959 sur les voiliers et 450 sur les chalutiers.

Affections les plus nombreuses :

75 traumatismes : plaies,	16 névralgies,
51 avulsions dentaires,	15 lumbagos,
42 panaris,	12 furonculose,
24 rhumatismes,	12 abcès dentaires,
19 gastrites,	10 bérubéri nautique,
16 fatigue générale,	10 blennorrhagies ⁶⁰ .
16 embarras gastriques,	

On relève encore :

Fleur d'Islande, 6,
Aliénation mentale, 3.

59. Ces renseignements émanent de M. le docteur Le Marchand, de Kérity, qui a effectué plusieurs voyages à Islande et Terre-Neuve à bord des navires-hôpitaux.
60. C'est au début de la campagne qu'on rencontre les affections vénériennes et la relâche à Lisbonne est dangereuse à nos équipages à ce point de vue. » Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 1143, 27 mars 1921.

Affections pulmonaires :

Pleurésies	2
Pneumonies	3
Bronchites	60

Affections tuberculeuses :

- 1 laryngite,
- 1 péritonite,
- 5 cas de tuberculose pulmonaire.

Les maladies les plus courantes sont donc de l'ordre stomatologique et pulmonaire (avec les traumatismes des mains). Sans vouloir prétendre que cette nomenclature reproduise jusque dans le détail l'état sanitaire de toute cette population habitant les mers du Nord-Atlantique, il convient de noter que, pour ces effectifs, le nombre des maladies n'est pas extraordinairement élevé.

Dans son rapport de 1924, le commandant du *Régulus* écrira : « Plusieurs goélettes ont été visitées et assistées. La morbidité n'y apparaît pas considérable. »

En 1931, on établit le pourcentage suivant ⁶¹ :

- A bord des chalutiers, pour 100 hommes.... 5,06 malades;
- A bord des voiliers, pour 100 hommes..... 9,20 malades.

La proportion, défavorable pour les voiliers, n'est pas rigoureusement exacte du fait que le navire-hôpital a touché 2 fois tous les voiliers, mais n'a visité qu'une seule fois les chalutiers et seulement 25 sur 35 armés.

Au dire des vieux capitaines, le grand médecin d'Islande était le travail, principe qu'ils ont résumé dans ce diéton : « Tant moins il y a de morues, tant plus il y a de malades ».

Malgré ses servitudes physiques et physiologiques, ce n'était pas le métier qui se révélait comme le plus à craindre des adversaires de la santé des islandais.

C'est l'alcoolisme qui délabrait leurs fortes santés ⁶².

Les provisions de bord comportaient, comme on le verra dans les commerces d'avitaillement (cf. p. 155), une quantité imposante de boissons plus nocives les unes que les autres : une goélette embarque ainsi près de 1.500 litres d'eau-de-vie, de 20 à 25 barriques

61. C. B. de la campagne de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*, 1931.
 62. A Terre-Neuve l'alcoolisme sévira avec plus de violence encore à cause des fréquents séjours au port, à tel point qu'on a pu dire que par suite d'abus, le Barrachois (port de Saint-Pierre) noyait tous les ans plus de marins que le banc lui-même. (*Vie du P. Yves Hamon*, p. 56.)

de vin ou de cidre, du bitter, des liqueurs, etc., abstraction faite des stocks personnels de chaque pêcheur (à l'insu de la douane).

En 1878 déjà une goélette emportait 1.120 litres d'eau-de-vie, 22 barriques de cidre, 6 barriques de vin, 30 litres d'armagnac, du bitter, du vermouth, du rhum, du cognac, etc., pour 22 hommes d'équipage.

Au printemps, le chasseur approvisionnera à nouveau la cave de la goélette. Devant les abus, trop préjudiciables au rendement de la pêche et à la santé des hommes, un arrêté ministériel intervient en 1907; il réduit la ration journalière (16 centilitres en 1879, puis 20 centilitres jusqu'en 1907) à 4 centilitres et interdit la distribution d'eau-de-vie aux jeunes gens de moins de 18 ans.

Le 11 novembre 1910, une délégation d'armateurs entretint le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine de l'arrêté ministériel du 20 juillet sur les rations d'équipage appliqué aux armements de grande pêche. On avait déjà remonté à 5 centilitres la ration quotidienne d'alcool. Les armateurs demandent que le vin soit considéré comme boisson hygiénique et puisse entrer en équivalence avec la ration de café et de thé prévue en supplément lorsque les navires se trouvent sur les lieux de pêche ⁶³.

Aux termes d'une circulaire ministérielle n° 4.279, du 17 avril 1912, il peut être délivré une ration de 5 centilitres de tafia ou eau-de-vie à 42° par homme et par jour, au personnel des navires de pêche, de commerce ou de plaisance, quand ces bâtiments naviguent dans certains parages déterminés ou lorsque la température extérieure prise à 9 heures du matin ne dépasse pas 5° au-dessus de zéro. Une autre circulaire (douanes), 12 octobre 1916, n'apportera aucune modification au texte de 1912 en ce qui concerne les navires de pêche dont la ration reste fixée à 5 centilitres de tafia (42°) par jour et par homme.

Hélas ! ni la réglementation des douanes, ni la législation des pouvoirs publics, ni toutes les croisades anti-alcooliques ne réussiront, en fait, à arrêter les ravages de l'alcoolisme parmi les islandais et les terre-neuvas. La nécessité de l'alcool pour le pêcheur exposé aux rigueurs du climat d'Islande, au froid, à la pluie, était un préjugé trop profondément ancré dans l'opinion populaire des marins. Dans ces conditions de vie, l'alcool sans doute « réchauffait » le corps engourdi; il était un excitant, excellent en soi, mais, comme

63. Réunion du Comité de direction du Comité central des armateurs de France, corr., 12 nov. 1910.

pour bien d'autres choses, le malheur en fut l'abus. Jusqu'à la fin, les islandais gardèrent leur réputation qui en faisait de fervents partisans du boujaron et de l'eau-de-vie. Les ravages de l'alcoolisme furent toutefois atténués, en partie, par la résistance physique de ces hommes « aux carrures terribles », de l'aveu de Loti.

5. — LE TRIBUT A LA MER D'ISLANDE.

Par-dessus toutes ces souffrances et ces misères, planait la perpétuelle menace de la mort qui venait cueillir brutalement goélettes et équipages. Elle venait sous le visage de la tempête, ou bien elle fracassait le navire contre un iceberg quand descendaient du Nord les effroyables blocs de glace. D'une lame traîtresse de la mer, elle enlevait parfois du pont une bordée d'islandais...

La mort était une éventualité toujours proche en Islande ; à chaque campagne s'allongeaient le nécrologe des goélettes et la funèbre liste des victimes de l'Islande cruelle.

Loti avait bien raison de dire : « il faut beaucoup d'enfants à cette race d'islandais » ...ou encore « race de pêcheurs que l'Islande dévore »...

Il n'est que de relire sur le mur des disparus de Ploubazlanec, sous le porche de Perros, mais surtout dans les registres d'état civil, pour voir quel lourd tribut la région paimpolaise a payé à l'Islande ⁶⁴.

- 17 mai 1853. *Occasion*, vers Nordfjord.
- 1859. *Mère-Eve*, corps et biens, 17 hommes.
Saint-Joseph, corps et biens, 6 hommes.
Justine, corps et biens, 8 hommes.
- 1863. *Bonne-Mère*.
Paimpolaise, 18 hommes.
Adolphe, 15 hommes.
- 1864. *Gabrielle*, perdue corps et biens, 12 hommes.
- 1865. *Actif*.
Angélique-Marie.
Renommée.
- 1866. *Nelly*.
Deux-Elisa.

⁶⁴. Cette liste a été composée d'après les renseignements de l'inscription maritime, de la douane, de la Mutuelle, de la mairie, et des registres d'état civil. Il est fort possible qu'elle ne soit pas absolument complète, par suite d'omissions, à l'inscription maritime, des bateaux perdus.

- Tourville*.
- 1867. *Mathilde*, 17 hommes.
Pensée, 21 hommes.
Charles-Delivoys, 17 hommes.
Emma, 14 hommes.
Abeille, 16 hommes.
- 1868. *Charles-Esther*, 18 hommes.
- 1869. *Thérèse*, 22 hommes.
Etoile-d'Espérance, 11 hommes.
Eugénie, 20 hommes.
- 1870. *Paimpolais*, 16 hommes.
Auguste-Marie, 17 hommes.
Indépendant, 17 hommes.
- 1871. *Jean-Bart*, 18 hommes.
- 1872. *Emilie*, 18 hommes.
- 1873. *Notre-Dame-des-Dunes*, 23 hommes.
Fleur-de-la-Mer, 23 hommes.
Marie-Joséphine, 20 hommes.
Léonie-Clémentine, 11 hommes.

Ces quatre premiers navires furent perdus dans la tempête du 6 mars.

- Quatre-Frères*, 12 hommes.
- 1876. *Saint-Pierre*, 19 hommes.
Adélaïde, 23 hommes.
- 1877. *Ernest-et-Maria*, 22 hommes.
Aventurière, 22 hommes.
Léopoldine, 22 hommes (capitaine Floury).

Présumés perdus corps et biens dans la tempête du 9 avril (Inser. Maritime) ⁶⁵.

- 1878. *Sainte-Marie*, 7 hommes.
Jeune-Zélie, 21 hommes (abordage).
Indiana, 23 hommes.
Blonde, 22 hommes.
- 1879. *Etoile-de-la-Mer*, 22 hommes.
Marguerite.
- 1880. *La Marie*, 20 hommes (abordage).
- 1881. *Paimpolais*.
Armoricaine, 22 hommes.

⁶⁵. La plaque commémorative de la *Léopoldine*, la goélette de Pêcheur d'Islande, se trouve sous le porche de la chapelle de Perros-Hamon.

- Volontaire*, 20, hommes.
Saint-Pierre, 18 hommes.
1882. *Louise*, 22 hommes.
Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours, 7 hommes.
1884. *Ludovic*.
1886. *Notre-Dame-de-Lourdes*.
1887. *Catherine, Petite-Jeanne*.
1888. *Astre-des-Mers*.
1891. *La Sardine*.
1892. *Notre-Dame-de-la-Rance*.
Marguerite.
+ 3 ?
- La discussion entre Paimpolais et Dunkerquois au sujet de la date du départ (cf. t. I, p. 243) laisse deviner qu'il s'est produit à Paimpol 5 naufrages en 1892.
1895. *Caroline, Eléonore*.
1896. *Maria*.
1897. *Violette, Pen-Bas*.
1898. *Armoricaine* + 1 goélette.
1899. *Marie-Anne*.
1901. *Brune, Pilote, Marie*.
Ce samedi saint, 6 avril, provoqua un véritable désastre. Avec Paimpol, les autres ports islandais furent endeuillés. 13 goélettes, dont 8 corps et biens, avaient été coulées par le cyclone. Dans le reste de la campagne, il se produira encore 2 naufrages.
1902. *Gabrielle, Goëlo, Cygne*.
1903. *Marthe, Alice* (25 hommes).
1904. *Bouton-d'Or, Jolie-Brise*.
1905. *Marie-Louise, Mouette, Pierre-Loti, Sirène, Pervenche, Morgane*.
1906. *Walkyrie, Henriette, Aristide-Marie-Anne*.
1907. *Ramier, Paimpolaise, Etoile-d'Arvor, Maïa*.
1908. *Ariane, Françoise, Marie-Magdeleine*.
1910. *Hygie, Glaneuse, Babette*.
1911. *Marivonnie, La Vague* + 1 autre goélette.
1912. *Rafate*, coulée par un chalutier danois.

- Aurore*, coulée par un chalutier allemand.
Françoise, Quo Vadis.
1913. *Tourmente*, 26 hommes; *Sainte-Anne; Mouette*, 7 hommes;
Eole, 7 hommes.
1914. *Achille*, 30 hommes.
- La guerre à son tour détruira les bâtiments et si l'équipage pouvait la plupart du temps se sauver, d'autres noms de goélettes s'ajouteront à la liste des bateaux perdus en Islande.
- Dans les dernières années du temps d'Islande, l'armement paimpolais et la population maritime furent durement éprouvés.
1924. *Yvonne*, abordée par un bâtiment férujien.
1927. *Bar-Avel*, disparu corps et biens au Groenland.
1932. Perte du *Brocéliande*, au Groenland.
1933. Le *Lieutenant-Boyan*, perd 5 hommes enlevés par la mer.
1935. Naufrage du *Butterfly* sur les atterrages de l'Irlande.
- Les paroisses d'islandais se souviennent encore de ces hécatombes. Ploubazlanec, par exemple, perdit 20 islandais en 1901, 10 en 1907, dont 8 sur la *Paimpolaise*, 8 en 1909, 21 en 1912, dont 16 sur *Françoise* et 4 sur *Quo-Vadis*, 15 en 1913, 8 sur *Bar Avel* en 1927. Au service funèbre chanté à l'intention des disparus, les familles des victimes venaient des autres paroisses et l'on a vu la nef de l'église (côté droit) à moitié remplie de femmes en mante noire. Au cimetière, en vertu de la piété funéraire bretonne, la famille édifiait une pseudo-tombe et apposait une nouvelle plaque commémorative sur le mur des disparus. C'était au pays natal le souvenir, « le mémoire » de celui qu'avait enseveli la terrible fiancée de Yann Vras de Pors-Even.
- D'autres paroisses connurent les mêmes deuils, peut-être moins nombreux ? Plouézec perdait pourtant, en 1910, 20 hommes dont 18 sur l'*Hygie*, 17 autres en 1913. En 1927, le sinistre du *Bar-Avel*, où 17 Plouézécains trouvèrent la mort, éprouva douloureusement la population, ces hommes étant parents proches ou éloignés.
- Que de larmes elle a fait répandre au pays de Paimpol la mer d'Islande. Abstraction faite des naufrages de la guerre (30 bâtiments dont 17 goélettes islandaises), ce nécrologe établit un bien funèbre bilan ; en 83 ans, plus de 100 navires naufragés et perdus corps et biens. Et avec eux, 2.000 hommes, presque la population de la ville de Paimpol, équipage après équipage, sont entrés dans le cortège des péris en mer.

Quel courage ne fallait-il pas aux islandais pour repartir et affronter à nouveau la mort, comme ceux qui l'année précédente n'étaient pas revenus. La tempête, l'abordage, la brume, les glaces étaient à redouter tous les jours et pendant toute la campagne. La mort n'abdiqua jamais, la mer non plus.

Si par hasard les marins n'étaient pas entraînés au fond par leurs bottes et leur habillement... quel secours pouvaient-ils attendre des canots dans une mer démontée, d'un radeau ou d'une ceinture de sauvetage dans l'eau glacée, aux environs du cercle polaire ?

L'islandais acceptait héroïquement de laisser entrer dans sa vie périlleuse et dure la menace quotidienne de la mort. A Dieu Vat.

6. — AIDE APPORTÉE PAR LES ŒUVRES DE MER.

Cette situation misérable des pêcheurs d'Islande et de Terre-Neuve attirera enfin la sympathie; la charité s'efforcera d'adoucir l'amertume du métier, d'en soulager les souffrances et les privations.

En 1860, les abbés Bernard et Beaudouin avaient essayé de s'établir en Islande pour s'occuper de nos pêcheurs. Ils réussirent à bâtir une chapelle catholique, mais à la mort de l'abbé Beaudouin, en 1876, les marins demeurèrent à nouveau privés de toute aide.

En 1893, M. Bernard Bailly, ancien officier de marine, déclarait : « Il y a, en Islande et à Terre-Neuve, 16.000 pêcheurs qui passent une grande partie de l'année sur l'eau et qui meurent dans leurs barques sans le moindre secours religieux. Les protestants ont commencé de les abreuver de leurs bibles frelatées. Pas un missionnaire catholique ne s'occupe de ces braves gens. »

La marine nationale envoyait bien sur les lieux de pêche un navire de guerre qui stationnait à Terre-Neuve et Islande pour défendre les droits des nationaux, assurer une mission de police et d'assistance médicale.

C'est surtout la très populaire institution des Œuvres de Mer qui vint au secours des morutiers. Sous l'instigation de M. Bailly, elle fut fondée en 1894⁶⁶ par les RR. PP. Augustins de l'Assomp-

66. Les Œuvres de Mer en France suivirent les traces de la « Mission to the deep sea fishermen », œuvre anglaise lancée en 1880 pour lutter contre la démoralisation des pêcheurs anglais de la mer du Nord, démoralisation organisée par les « coppers » hollandais qui vendaient aux marins des boissons, tabac, livres licencieux, etc... L'état moral de ces marins était devenu tel qu'« ils buvaient, vendaient leurs effets d'habillement, leur pêche, le matériel du bord, se querelaient, s'entretenaient, oubliant leurs femmes et leurs enfants à terre. « Mangeons et buvons, demain nous mourrons », telle fut l'effroyable maxime des pauvres diables exilés dans la mer du Nord ».

tion et reconnue d'utilité publique en 1898. Pour se rendre compte du rayonnement de cette œuvre jusque dans les plus hautes sphères de la société française, il suffit de consulter les bulletins annuels qui donnent, en même temps, un aperçu de l'œuvre immense accomplie dans l'année en faveur des pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande. Les Œuvres de Mer avaient pour but de fournir à ces exilés tous les secours dont ils pouvaient avoir besoin. La mission spirituelle du prêtre se double d'une assistance médicale. Les navires-hôpitaux, affrétés par la Société des Œuvres de Mer, grâce à la charité des associés et des armateurs, accomplirent leur campagne comme les pêcheurs jusqu'en 1934.

Les morutiers n'ont pas perdu le souvenir de la joie qui régnait à bord lorsque apparaissait à l'horizon la silhouette du navire-hôpital. Le premier bateau visiteur fut le *Notre-Dame-du-Salut* en 1893-1894 et, dès 1895, le *Saint-Pierre*, premier navire-hôpital suivi du *Saint-Paul*, du *Saint-François-d'Assise*, *Notre-Dame-de-la-Mer*, *Sainte-Jeanne*, *Sainte-Jeanne-d'Arc*.

La société persévéra dans sa volonté de soulager les marins jusqu'à ces dernières années (1934) où pour la première fois le navire-hôpital ne paraîtra pas sur les lieux de pêche à cause des frais trop considérables (461.000 francs l'armement de la *Sainte-Jeanne-d'Arc* en 1933, dont 16.000 francs pour le seul combustible). A elle seule, l'exploitation des navires-hôpitaux a coûté jusqu'en 1914 : 1.759.469 francs, tandis que de 1919 à 1933, elle s'éleva à 7.650.593 francs. En outre, en 1934, les effectifs de la grande pêche ne comptent plus que 2.739 marins au lieu de 10.708 en 1901. Néanmoins à cette campagne et dans les campagnes suivantes, les Œuvres de Mer armèrent un thonier, le *Saint-Yves*, qui continua l'assistance aux morutiers dans la mesure de ses moyens. Les pêcheurs de ces dernières années n'ont pas oublié le populaire P. Yvon, ni l'abbé Kervarec, ancien terre-neuva, leurs aumôniers de 1934 à 1939.

La Société des Œuvres de Mer s'occupait de procurer aux malades quelques adoucissements, tant à bord du navire que dans les hôpitaux à terre. L'hôpital de Faskrudfjord n'était à l'origine qu'une humble cabane d'une dizaine de mètres de long sur 7 mètres de large et ne possédait qu'un rez-de-chaussée et un galetas.

En 1905, un hôpital français y fut inauguré, disposant de 22 lits, répartis dans plusieurs pièces, d'une salle d'opérations bien amé-

nagée, d'un appartement pour le docteur et sa famille et de quelques chambres pour les infirmières.

Trois ans plus tard, 3 autres hôpitaux s'ajoutent à celui de Faskrudfjord; celui de Reykjavik, de Patrifjord et le troisième dans les îles Westmann. Celui de Patrifjord appartient à un médecin islandais qui accepte volontiers de recevoir des malades français ⁶⁷.

Les aumôniers, comme on l'a vu plus haut, apporteront aux morutiers secours religieux et aide morale en même temps qu'ils essaieront d'améliorer le bien-être corporel de ces malheureux. Outre l'assistance aux hommes, il convient de ne pas oublier le travail accompli auprès des enfants qui pratiquaient la pêche d'Islande ⁶⁸.

Les mousses recevaient l'influence bienfaisante de la Maison de famille destinée à leur faire retrouver sous le ciel d'Islande un peu de la douceur du foyer de Bretagne, un souvenir de la bonté maternelle... Si le catéchisme était refermé depuis un an ou deux ans ou plus, l'aumônier leur donnait les avertissements appropriés à leur dur métier.

Pour le seul lieu de pêche d'Islande, le tableau ci-après est assez éloquent par lui-même, pour mériter la reconnaissance des islandais paimpolais à l'endroit des Œuvres de Mer.

	1901	1902	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
										⁶⁸	⁶⁹	⁶⁹
Communications avec navires de pêche.....	203	328	68	218	166	311	380	351	247	1341	1017	962
Malades hospitalisés à bord.....	15	42		7	8	9	32	14	8	25	26	29
Journées d'hôpital.....	352	870		121	60	97	150	106	67	156	277	133
Naufragés recueillis.....			25						1			
Consultations en mer.....	237	203	55	103	89	166	164	187	131	269	241	215
Rapatriés en France.....												6
Dons de médicaments.....	54	73	72	24	23	69	42	105	27	88	159	137
Lettres remises ou reçues.....	483	1950	529	2149	5000	2900	3950	4791	3355	4452	5830	5162

⁶⁷. Plus tard, au Groenland, les marins français seront bien traités par les autorités locales groenlandaises et les matelots seront également reçus dans les hôpitaux danois (Circ. Comité central, 29 avril 1932).

⁶⁸. Auxquels il faut ajouter le petit peuple de mousses terre-neuvas et de gravières saint-pierrais.

⁶⁹. Mer du Nord en plus.

Voici quelques autres chiffres récapitulatifs destinés à établir le magnifique bilan de charité des Œuvres de Mer pour Terre-Neuve et Islande ⁷⁰.

	De 1897 à 1910	En 1930	Total depuis la fondation jusqu'à 1932
Communications avec les navires de pêche.....	9.790	472	22.260
Malades hospitalisés à bord du navire hôpital.....	1.068	46	2.162
Journées d'hôpital.....	16.129	440	29.130
Naufragés recueillis en mer.....	328		
Consultations en mer.....	4.564	287	11.930
Rapatriements en France.....	481		
Dons de médicaments.....	1.969	46	6.373
Lettres reçues ou remises.....	313.182	35.000	1.083.362
Télégrammes transités depuis 1921.....		1.920	19.075

Pour supporter cette charge auprès des marins de la grande pêche, la Société a dépensé, de 1894 à 1933, plus de 10 millions de francs recueillis à travers toute la France et dans tous les milieux sociaux.

La charité paimpolaise s'intéressa également aux familles des islandais disparus.

Dès 1873, où la flottille perd 5 navires et près d'une centaine d'hommes, Paimpol avait secouru les familles éprouvées. Les fonds réunis permettaient de remettre à chaque personne à secourir la somme de 67 fr. 14. Plouha reçoit au total 1.812 fr. 78 à distribuer entre 11 veuves et 22 orphelins. Les naufragés, relativement jeunes, laissent 2, 3, 4, 5 enfants. Au fur et à mesure que se produiront ces sinistres, les Paimpolais ouvriront des souscriptions en faveur des veuves et des orphelins. Ils bénéficieront aussi de dons et legs faits à la municipalité pour leur venir en aide.

⁷⁰. Cf. Bulletins des Œuvres de Mer. Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 1438, 28 Janvier 1932.

Mais ce n'était là en somme qu'un secours dépendant de la pitié qu'inspiraient les familles des islandais perdus.

Paimpol possédait aussi une « Caisse de secours aux marins de la pêche d'Islande » fondée par les armateurs, le 10 juillet 1878⁷¹. Les armateurs fixèrent leur cotisation dès 1879 à 50 francs par navire + 10 francs par maison d'armement. Les versements des pêcheurs se calculaient sur la base de 1 % de leur salaire : en 1900, leur cotisation était de 3 francs par campagne pour les capitaines, 1 fr. 50 pour les seconds, 1 franc pour les matelots et 0 fr. 50 pour le mousse. La Caisse a pour but d'accorder des secours aux familles des marins décédés en Islande et à ceux qui ont contracté des maladies ou des infirmités pendant l'expédition. Pour les marins qui comptent 10 années de présence à la Société, la cause de décès, de l'infirmité ou de la maladie, n'est pas obligatoirement rattachée à la dernière campagne, pourvu toutefois que le décès ou le certificat de maladie soit antérieur au 1^{er} mars de l'année qui suit cette dernière campagne.

Le Conseil d'administration de la Caisse de secours se compose du commissaire de l'Inscription maritime en qualité de président, et de 6 membres, dont 3 capitaines et 3 armateurs. Le trésorier doit être choisi en dehors de la Commission administrative.

Cet organisme paimpolais de secours rendit des services appréciables, malgré la modestie de son barème. En cas de décès :

- D'un capitaine, sa veuve touche 400 fr. ou 200 fr. aux ascendants.
- second, sa veuve touche 240 francs ou 200 fr. —
- matelot, sa veuve touche 200 fr. ou 120 fr. —
- novice ou mousse..... 100 fr. —

La Caisse attribua en outre aux veuves 40 francs par enfant au-dessous de 15 ans. Les orphelins de père et mère reçoivent chacun 80 francs. Elle accorde de plus, chaque année, des renouvellements de secours de 30 à 40 francs aux veuves et aux ascendants des marins morts en Islande. Ces renouvellements atteignent à l'époque un millier de francs.

Les ressources de la Caisse proviennent des revenus des fonds, des cotisations des membres (marins et armateurs).

Les dons, souscriptions, fêtes de charité, augmenteront ses facultés de bienfaisance.

71. Les statuts en furent approuvés par le préfet des Côtes-du-Nord, le 2 avril 1901 seulement, on ne sait pour quelle raison.

Cette institution de protection du pêcheur d'Islande fonctionnera jusqu'à la disparition de la dernière goélette.

Le 1^{er} janvier 1914, Pierre Loti et M^{me} Mounet-Sully fondèrent aussi à Paimpol l'*Œuvre de la Bouchée de pain*, afin de venir en aide aux familles nécessiteuses des islandais.

Ainsi donc, la charité s'efforçait de pallier l'insuffisance du gain de l'islandais et tentait d'adoucir la cruauté de la mer d'Islande⁷².

7. — L'ENGAGEMENT DE L'ISLANDAIS.

A peine la campagne terminée, l'armateur entreprend de recruter son équipage pour la prochaine expédition ou plus généralement charge son capitaine de cette tâche, qui suppose de nombreuses visites et démarches... beaucoup de patience bien souvent, et non moins de doigté pour décider tel ou tel bon pêcheur réticent.

L'armateur a d'ailleurs tout avantage à se laisser guider dans son choix par le capitaine ou du moins à prendre son avis, car seul il connaît la valeur du marin d'après son appréciation personnelle s'il a vu ce dernier à l'ouvrage, ou d'après les rapports de ses collègues dont il fut le subordonné. Le capitaine prendra en considération la valeur professionnelle de l'individu, matérialisée dans les chiffres de ses pêches précédentes. Pour obtenir son engagement, le capitaine fera miroiter à ses yeux le denier à Dieu, les avances, les gratifications, le bon état de la goélette, ses belles pêches... et parfois même ses propres qualités de commandant. Toute cette argumentation sera évidemment arrosée d'innombrables bolées de cidre dans les cafés de Paimpol, ou du village où se trouve domicilié le pêcheur. L'armateur a remis au capitaine à cet effet une somme de 100, 120, 160 francs.

Avant 1880-1882, c'est-à-dire au temps de l'engagement au last, les marins se rendaient tous à Paimpol et allaient se proposer aux armateurs⁷³. De part et d'autre, les conditions d'engagement étaient discutées, mais le contrat n'était signé en fait que 4 ou 5 semaines avant le départ. A ce moment les équipages étaient convoqués au bureau de l'Inscription maritime. L'administrateur lisait à chacun d'eux les clauses convenues au sujet des salaires, des accidents, des maladies, etc... Le commissaire, une fois la lecture terminée, posait la question : « Est-ce ainsi entendu et acceptez-vous ? » Sur réponse affirmative, les islandais signaient ou faisaient une croix sur la feuille.

72. Dans le cadre de l'Inscription maritime, interviendra également la pension du pêcheur, grâce à la Caisse de Prévoyance et des Invalides.

73. La pêche en Islande telle que la pratiquent les Paimpolais, R. DALIBARD.

Ils recevaient alors leurs « avances ». A d'autres campagnes, l'islandais touchait, à ce moment de l'engagement, son denier à Dieu, et un premier appoint de ses avances, puis le reliquat à la revue d'armement, quelques semaines avant le départ, ou encore il percevait ses « avances perdues » à la revue, comme le porte par exemple le projet de rôle de la *Marie-Désirée*, en 1865.

Le recrutement des islandais s'effectuait donc plus facilement puisque les hommes venaient offrir leurs services. La qualité des pêcheurs avait peut-être moins d'importance, la morue étant belle et abondante, et l'engagement au last imposant à tous les mêmes conditions.

Au last, la base du rendement financier de l'entreprise est établie d'après la production totale, mais dans l'engagement à la morue, puis au tiers, l'équipage et l'armateur seront plus intéressés encore à la pêche. Aussi les capitaines s'efforcent-ils de recruter pour leur navire les meilleurs islandais et, dans ce but, ils devront parcourir les paroisses, dès le mois de septembre-octobre.

A l'issue de la grand-messe dominicale, l'armateur fait publier sa présence dans telle ou telle auberge de la localité. Il reçoit les marins l'un après l'autre dans une salle ou une chambre. Là, en secret, tous deux concluent leur accord qui est aussitôt écrit et signé. De son côté, le capitaine recrute d'autres marins où les engage à signer quand l'armateur les recevra... Si le capitaine est seul, il accepte les engagements en lieu et place de son armateur, quitte à en référer à ce dernier si tel individu exige des avances qui dépassent le chiffre autorisé par l'armateur.

Quels sont ceux qui peuvent ainsi s'engager à la pêche d'Islande ? En principe, tous les hommes ont la faculté de faire partie d'un équipage. Ceux qui cependant ne sont pas inscrits maritimes doivent faire une déclaration au bureau de la marine. Après 12 mois de navigation, pendant lesquels ils sont considérés comme « inscrits provisoires », ils deviennent « inscrits définitifs » et peuvent, comme tous les inscrits, gagner leur pension de demi-solde.

Pour en jouir, le marin subit une retenue sur son salaire sous le titre de cotisation versée à la Caisse des Invalides et à celle de Prévoyance.

Aux termes de la loi du 21 juillet 1897, avant de percevoir les annuités de sa pension, l'inscrit maritime devait compter 25⁷⁴ années

74. Une interruption de 3 ans fait rayer l'inscrit maritime de la matricule. Il ne peut plus parvenir à gagner sa pension de demi-solde, en supposant que ses années de navigation déjà effectuées ne soient pas au nombre de 25.

de navigation sur les bateaux de pêche et avoir atteint l'âge de 50 ans. Autrefois, la campagne d'Islande ne durant qu'une partie de l'année, le pêcheur, pour remplir ces conditions et gagner plus vite sa retraite, devait s'inscrire sur un rôle de bateau de pêche ou de bornage, etc., et sortir en mer au moins trois fois par semaine sous le contrôle des agents de la marine, garde-pêches et syndics, de façon que les mois passés à terre soient comptés comme mois de navigation effective. Dès lors, le pêcheur d'Islande se trouvait dans l'obligation d'armer un bateau, à ses frais, ou de contribuer aux dépenses d'un armement. Il se trouvait placé dans l'alternative peu agréable d'employer au bornage, petite pêche, etc., un temps qu'il aurait fort bien utilisé à sa terre, à son métier artisanal, ou de perdre le bénéfice administratif de ses six mois d'Islande.

Aussi la loi du 17 avril 1905 décida-t-elle que la campagne d'Islande, pour les marins de profession et les ruraux devenus islandais, serait uniformément comptée pour une année complète de navigation, dans l'établissement du droit à la pension de demi-solde⁷⁵.

LES MODES D'ENGAGEMENT.

Au temps d'Islande les Paimpolais ont pratiqué plusieurs modes d'engagement à la grande pêche.

Jusqu'en 1880 environ, ce fut l'engagement *au last* comme à la pêche de Terre-Neuve, auquel succéda jusqu'à 1885 l'engagement à la *morue*. A partir de 1886, l'engagement *au tiers net* se généralise.

Rarement se rencontre une quatrième forme de contrat : le salaire mensuel à *forfait*, sauf dans les cas particuliers du saleur et plus tard du mécanicien.

Bien que l'on puisse déterminer les périodes d'application de ces divers modes, il ne faut pas en conclure qu'ils furent rigoureusement adoptés par toutes les maisons d'armement. Alors, par exemple, qu'en 1860 les hommes du *Voltigeur* sont rétribués au tiers, il s'engagera encore des islandais au last en 1915.

75. A la pension s'ajoutaient encore des suppléments : 6 francs, si le titulaire a fait 5 ans de service dans la flotte; 9 francs par mois, en cas d'indémité contractée au service de l'Etat; 2 francs par mois et par enfant légitime de moins de 16 ans. Les veuves de demi-soldiers avaient droit à une pension viagère mensuelle de 16 à 24 francs par mois et à 2 francs par mois pour chaque enfant de moins de 10 ans. Après le décès de la veuve, les enfants mineurs, quel que soit leur nombre, reçoivent une pension égale à celle de leur mère jusqu'à ce que le dernier des orphelins ait atteint l'âge de 21 ans. M. Dalibard cite ces taux qui sont de 1900-1906 environ.

a) *L'engagement au last.*

Comme on l'a vu dans la première campagne de l'*Occasion* en 1852, les islandais furent engagés au last. En 1855, M. Morand détermina comme suit les conditions applicables aux hommes de l'*Argus* :

- « 1) Une « avance perdue » avant départ, acquise par la présence de l'homme à bord;
- » 2) Emoluments fixés suivant l'importance de la pêche par last, lequel est compté pour la morue en vrac à 1.608 kilogrammes, pour celle vendue au débarquement, et augmentée de 2 % pour celle mise en magasin, soit 1.640 kilogrammes pour équivaloir aux déchets. L'huile et les issues comptent suivant l'usage de Dunkerque pour demi-poisson, soit 24 barils d'huile ou issues, pour last, le petit poisson comptant comme issues;
- » 3) Gratification à tant par last sera en outre accordée, mais, comme à Terre-Neuve, ne sera acquise qu'en se rengageant. L'année suivante, tout homme qui préférerait les conditions d'un autre armateur perdra ses droits à cette gratification;
- » 4) Un pourboire en s'engageant;
- » 5) Pour les hommes nouveaux, qui préféreraient un engagement à forfait, l'avance sera payable : 2/3 au départ, 1/3 au retour après deuxième saison finie. Gratification des langues comme les autres, seulement en se rengageant;
- » 6) Pour novices et mousses au-dessous de 18 ans, convention spéciale de ne leur accorder d'eau-de-vie que ce que le capitaine jugera convenable;
- » 7) Pour les hommes ayant préféré un engagement au mois à prix fixe, accordé en plus une gratification de 50 francs (je dis cinquante francs) par mille morues et à répartir comme pour tout l'équipage et suivant les usages du cabotage :
 - 2 1/2 de part au capitaine,
 - 1 1/2 de part au second,
 - 1 part à chaque matelot,
 - 3/4 de part aux novices,
 - 1/2 part au mousse.
- » Et ainsi à solder dans la proportion qui appartiendra à chacun.
- » Pour extrait conforme au livre d'engagement.

» L. Morand, Paimpol, le 26 mai 1855. »

Chaque armateur rédigera ainsi ses conditions avec des particularités et des précisions minutieuses ⁷⁶.

Sauf pour quelques détails, les conditions d'engagement au last ne subirent pas, dans la suite, d'importantes modifications ⁷⁷.

Dans cet engagement, le pêcheur touchait donc un pourcentage par last sur le chargement du navire.

Le last ne semble pas une mesure uniforme. En 1855, sur l'*Argus* il est de 1.640 kilogrammes ou 1.608 kilogrammes; en 1865, il est évalué 2.000 kilogrammes brut et 1.800 en net. En moyenne, à

⁷⁶ Voici à ce sujet le texte d'un engagement en 1865.
 « ARTICLE PREMIER. — L'équipage recevra les avances qui lui seront payées en passant la revue, au bureau de la marine, qui ne seront acquises que par le fait de la présence à bord au départ du navire pour Islande.
 » ART. 2. — Si le navire dans sa traversée de Paimpol à Islande était contraint de relâcher par suite d'avaries ou pour toute autre cause de force majeure, de même que s'il faisait naufrage, l'équipage serait tenu, sans pouvoir exiger de nouvelles avances, de continuer la campagne, soit sur le même navire, soit sur un autre navire que lui procurerait l'armateur et ce au choix de ce dernier et, dans le cas où l'armateur enverrait le même navire, l'équipage devrait sans aucun salaire travailler aux réparations nécessaires; mais dans le cas où le navire serait remplacé, l'armateur aurait à fournir, à titre d'avances remboursables sur les salaires de retour, la somme nécessaire à chacun des marins pour rembourser les effets perdus.
 » ART. 3. — Les marins sont engagés à tant par chaque last de 2.000 kilogrammes brut de la morue qui sera prise à bord de leur navire et livrée au port de vente. S'il se trouvait de la morue viciée ou détériorée, l'équipage subirait une réduction proportionnelle à celle qui serait faite sur la morue.
 » ART. 4. — L'équipage sera payé de ses salaires par les soins de l'armateur à Paimpol, un mois après la vente des produits de la pêche ou la mise en magasin.
 » ART. 5. — L'armateur sera seul chargé des produits de la pêche et ne sera tenu de justifier du poids de la morue que par les moyens ordinaires, c'est-à-dire par la correspondance du consignataire ou de l'acheteur.
 » ART. 6. — Dans le cas où il conviendrait à l'armateur d'affréter un chasseur, il se réserve le droit de transborder la première pêche dans une baie désignée à Islande.
 » ART. 7. — Les issues de morues et les morues gâtées compteront pour demi-poisson.
 » ART. 8. — 16 barriques d'huiles compteront pour un last, mais si ces huiles se trouvaient viciées par suite de mauvaise confection, elles ne compteraient non plus pour l'équipage que dans le rapport de leur prix au prix de l'huile marchande.
 » ART. 9. — Si, au retour de la pêche, le navire faisait escale dans un port de France avant de se rendre au lieu indiqué par l'armateur pour la vente des produits de pêche, de même qu'à l'arrivée au port de vente, le capitaine pourra retenir les hommes qu'il lui conviendra, en leur accordant les salaires au tiers ou, à défaut de fret, au mois, au cours de la place et le reste de l'équipage sera rapatrié aux frais de l'armateur.
 77. — Projet d'engagement de la *Marie* en 1875.
 « 1. — Le last se compose de 2.000 kilogrammes de morues loyales et marchandes et de 18 barriques foies de morue ou rogues. La barrique de rogues est de 250 kilogrammes.
 » 2. — La morue devra être bien tranchée à plat, à « la terre-neuvienne », et non jambonnée; bien énoctée, bien lavée et bien salée, car si, par la faute de l'équipage, la morue subissait une réfraction, l'équipage subirait sur le poids la même réfraction que l'armateur sur le prix.
 » 3. — Les salaires ne seront acquis à l'équipage qu'après l'heureuse arrivée du navire dans un port de France et ils lui seront payés 40 jours après la livraison.
 » 4. — Pour les morues de rebut, langues, émons, collas, juliennes, ils ne seront pas comptés comme demi-poisson, mais ils subiront en perte sur le poids la même proportion que l'armateur sur le prix comparé à celui de la morue loyale et marchande.
 » 5. — Si le navire ne revient pas à son port d'armement avant de livrer ses produits, le capitaine, arrivé au port de vente ou en rade de Saint-Martin, pourra débarquer son équipage. Il retiendra les matelots qui lui conviendront. Ils seront payés de la manière suivante : par mois avec boisson : Capitaine, 120 francs; second, 55 francs; matelots, 40 francs; novice, 25 francs; mousse, 15 francs.
 » 6. — Au cas où les hommes ne se présenteraient pas à bord au jour fixé pour le départ, il leur sera retenu 50 francs sur leur voyage en plus des frais de gen-darme. »

l'époque où les Paimpolais préparaient leur morue en barriques appelées « tonnes », le last comprend 12 barriques de 150 kilogrammes chacune, soit 1.800 kilogrammes ⁷⁸.

Comme le spécifient les contrats précédents, le marin subit des retenues, sur le poisson vicié, détérioré ou mal préparé, etc. En principe, 3 lasts de petites morues ne valaient qu'un last à la vente et dans ce but on distinguait les morues en « grandes queues » ou poisson de belle taille et en « petites queues », celui de taille inférieure. Le triage s'effectuait dans les ateliers de repaillage de l'armateur et il arrivait que si la cargaison rapportée à Paimpol était de 20 lasts ou plus, elle ne comprenait plus que 15 ou 16 lasts de morues loyales et marchandes. Or, ce dernier chiffre servira de base à la rémunération des hommes. Ce mode d'engagement a donc le désavantage de réserver aux islandais des surprises désagréables. En outre, il y résidait une injustice fondamentale à rétribuer tous les hommes sur la même base de salaire, de telle façon qu'un pêcheur médiocre gagnait autant qu'un bon islandais, puisque c'est la production totale du navire qui sert de point de départ pour l'établissement du gain individuel, quel que soit le rendement de chacun. L'armateur essayait bien de tempérer cette injustice en versant aux bons pêcheurs 2 ou 3 francs par last en plus de la somme convenue dans le contrat antérieur à la campagne ⁷⁹.

b) L'engagement à la morue.

A l'engagement au last, succéda en 1880-1882, l'engagement à la morue qui fut pratiqué jusqu'à la campagne de 1885.

Dans ce contrat, le marin reçoit une somme fixe par morue. Les Paimpolais abandonnèrent très rapidement ce système qui les mettait trop souvent à perte ⁸⁰. Si la morue, en effet, se vend mal, ou si elle est petite ⁸¹, la vente n'est pas rémunératrice. Par conséquent

78. Le nombre de morues équivalent de ce poids varie lui-même selon les lieux de provenance. Dans le nord de l'Islande le last est composé de 1.200 morues, de 900 dans l'est, de 700, 800 dans le sud. *Revue des Deux Mondes*, 15 octobre 1875. G. ARAGON.

79. L'engagement au last subsista à Dunkerque et Gravelines plus longtemps qu'à Paimpol. Le 30 octobre 1886 les armateurs du Nord unifièrent le salaire des équipages à bord des navires de 100 tonneaux et au-dessus : second 19 francs par last, lieutenant 16 francs, saleur 16 francs, tonnelier 16 francs, matelot 14 francs, mousse 5 francs. C'était une façon d'accuser encore davantage les inconvénients de l'engagement au last.

80. Binic et le Légué conservèrent plus longtemps l'engagement à la morue.

81. Comme on le voit dans le document suivant, l'islandais subissait toutefois une retenue sur la morue de petite taille :

l'armateur accuse un déficit ou du moins un manque à gagner, tandis qu'il doit verser au marin la somme convenue à l'engagement, sans tenir compte de la valeur effective réalisée par la morue sur le marché.

c) Engagement au tiers.

Après ces deux expériences, les Paimpolais adoptèrent en 1886 un troisième système d'engagement qui demeurera en vigueur jusqu'à la disparition de l'industrie de la pêche d'Islande. C'est l'engagement au tiers, qui présente sur les précédents des avantages appréciables :

Il supprime l'injustice de l'engagement au last en établissant que la production individuelle servira de base à la rémunération de chacun.

Il conserve donc de l'engagement à la morue le principe du rendement de chacun, mais en outre il intéresse le pêcheur à la vente. Ce dernier sera payé suivant le nombre de morues qu'il a capturées, mais aussi suivant le prix que ses morues et celles de tout l'équipage auront réalisé sur le marché.

L'armateur reporte ainsi, en partie du moins, sur l'équipage, les aléas qu'il était seul à supporter auparavant.

Qu'ils le veuillent ou non, les armateurs se voient obligés d'intéresser les marins à la situation de l'entreprise. L'identité de l'intérêt des deux parties ressort bien de l'évolution des conditions d'engagement ⁸². Par sa nature l'entreprise impose d'une façon ou d'une autre que l'équipage ait part aux fruits de l'exploitation. Il semble même que l'armateur, après application des deux premiers modes d'engagement, ait voulu intégrer complètement le pêcheur dans l'entreprise.

Voici, dans sa teneur originale, le premier contrat au tiers qui modifiait les conditions d'engagement dans l'armement paimpolais. Sa lecture suffira, à elle seule, à expliquer le mécanisme de la rémunération dans cette nouvelle formule qu'adoptera Paimpol de 1886 à 1935, donc pendant la plus grande partie du temps d'Islande.

81 suite. « BULLETIN D'ENGAGEMENT

Navire
Campagne de 188.....
Engagé le nommé.....
Demeurant à.....
En qualité de.....
Aux conditions suivantes.....
Par morue prise par lui.....
Avances perdues.....
Denier à Dieu.....
Avances sur le voyage.....

Il sera fait une retenue de 5 % (cinq pour cent) sur la pêche de chaque homme pour les petites morues. Paimpol, le 188.....

82. Nous ne rappelons pas ici ce qui a été dit plus haut au sujet de l'association de fait entre l'armateur et le pêcheur dans le cadre de l'entreprise d'Islande.

« PORT DE PAIMPOL

Les Armateurs soussignés s'engagent à armer leurs navires pour la pêche à Islande, aux conditions suivantes :

Article 1^{er}. — EQUIPAGES.

Chaque navire sera armé d'un équipage maximum de vingt hommes (tout compris).

Article 2. — SALAIRES.

L'équipage recevra comme salaires de la campagne d'Islande le tiers net de la vente.

On entendra par tiers net le tiers de la vente de tous les produits de la pêche, défalcation faite des escomptes, commissions, frais de pesage, frais de débarquement des huiles et des rogues, frais de chasseur (s'il y en a un) et d'une somme de mille francs, valeur agréée, représentant les frais du voyage au port de vente pour la livraison des produits de pêche.

Ce tiers sera divisé en vingt-deux parts et réparti comme suit :

Le capitaine.....	recevra 3 parts	40/100.
Le second.....	— 1 —	30/100.
Le saleur.....	— 1 —	10/100.
Le mousse.....	— 0 —	20/100.
Les 16 pêcheurs.....	— 16	
TOTAL.....	22 parts.	

Le total des 16 parts revenant aux 16 pêcheurs sera partagé entre eux proportionnellement au nombre de morues prises par chacun.

Dans le cas où un homme serait malade pendant la durée de la campagne, on lui comptera pendant sa maladie le nombre de morues qu'il eût pris, s'il avait été bien portant, en tenant compte de ses capacités habituelles et de la fréquence de la morue.

Les deniers à Dieu, avances perdues et gratifications sont supprimés entièrement. L'armateur pourra donner à l'homme au moment de son engagement une somme maxima de cinquante francs et au moment de la revue de départ une autre somme de cent cinquante francs. Ces deux sommes seront des avances sur sa campagne.

Il ne sera plus donné de cotillon aux hommes. Le saleur seul en recevra un.

Pour la campagne d'hiver l'équipage recevra comme salaires, savoir :

Le capitaine.....	120 francs par mois avec boisson.
Le second.....	50 — — —
Les matelots.....	40 — — —
Le novice.....	25 — — —
Le mousse.....	15 — — —

Chaque armateur donnera des ordres à ses capitaines pour tenir la pêche jusqu'au cinq septembre.

Tous les capitaines qui quitteront les lieux de pêche avant cette date seront passibles d'une amende de 500 francs qu'ils paieront à l'armateur.

Les capitaines recevront un tableau des rations à délivrer. Ils devront s'y conformer scrupuleusement, sauf à être rendus responsables du déficit qui se serait produit par leur manque de surveillance.

Un dédit de mille francs sera payé par homme engagé en dehors des conditions ci-dessus énoncées.

Fait à Paimpol, le 12 Août 1886.

Ont signé : Yves LE GOASTER et fils. — Yves LE GOASTER fils. — LE ROCHAIS. — BERTHO. — CORMIER-BELLÉVENT. — NOËL. — LECHAPELAIN-VARAT. — Jules LE CHAPELAIN. — GOURIO. — A. BUHOT-LAUNAY. — Vve RUELLAN. — Vve Louis BUHOT-LAUNAY. — Vve MÉLÉART. — Jules GICQUEL. — LE BLAIS. — H. PASQUIOU. — Vve DUVAL. — SAVIN. »

Voici les opérations qui détermineront le tiers affecté au paiement de l'équipage :

L'armateur établit le revenu brut de la vente des morues, faux poissons, langues, rogues, huiles, puis il en déduit les frais de vente, du voyage de livraison, et du chasseur. Il obtient ainsi le produit net de la campagne de pêche, qui sera divisé en trois tiers : 1 pour l'armateur; 1 pour le navire; 1 pour l'équipage.

L'armateur, il va sans dire, encaisse deux tiers : celui du navire et le sien.

Comment se fera maintenant la répartition du troisième tiers entre les marins pris individuellement ?

Il faut d'abord distinguer trois catégories parmi eux.

- 1° Ceux qui sont payés à la part : capitaine, saleur, mousse;
- 2° Ceux qui sont payés à la part et à la morue : second, lieutenants;
- 3° Ceux qui sont payés à la morue : les simples pêcheurs.

1° Le capitaine, le saleur et le mousse sont considérés comme ne pêchant pas⁸³. Pour établir leur salaire, il faut partir du principe que *le tiers est égal au nombre total des parts*. On additionne donc le nombre de parts de ceux qui sont payés exclusivement à la part, et de ceux qui sont payés à la part et à la morue, et le nombre de ceux payés à la morue dont chacun représente fictivement une part.

Si l'on suppose par exemple que le capitaine reçoit 3 parts 40, le saleur 1 p. 10, le mousse 0 p. 20, le second 0 p. 40, les deux lieutenants 0 p. 20 chacun, et qu'il y a à bord 20 marins (3 officiers et 17 pêcheurs) donc 20 parts fictives, on obtient un total de 25 parts 50 qui, divisant le tiers, donne le montant de la part.

Pour établir ensuite la somme qui revient à ceux qui sont payés à la part, et « à la part et à la morue », il suffira de multiplier ou de diviser selon leur pourcentage⁸⁴.

2° Les officiers payés à la fois à la part et à la morue seront rétribués comme ci-dessus et leur chiffre de morues capturées interviendra dans les mêmes conditions que pour les pêcheurs payés à la morue (cf. 3°).

3° Pour les islandais de cette catégorie, le salaire est proportionné à leur pêche individuelle. Il faudra donc déterminer la somme que leur rapporte l'unité de mesure, en l'occurrence la morue.

On déduit d'abord du tiers de l'équipage l'argent revenant aux marins payés à la part. La somme qui reste sera divisée par le nombre total des morues, calcul qui donne le prix de la morue-unité. Pour obtenir le gain brut du pêcheur, il suffira de multiplier son chiffre individuel de morues par ce prix, appelé dans les comptes de pêche : « Prix de revient de la morue ».

Voilà donc, compliqué sans doute, le procédé qui servait à établir le gain de chaque homme⁸⁵.

83. Ils pêchent cependant quand la morue est abondante et que leurs occupations le leur permettent.

84. R. DALIBARD.

85. Il demeure bien entendu qu'il s'agit ici de la rémunération du pêcheur, au seul titre de sa pêche.

Le feuillet d'engagement que l'islandais a signé avant son départ contient les clauses de son contrat avec les pourcentages bien déterminés⁸⁶.

Ces clauses demeureront les mêmes, sauf quelques précisions⁸⁷.

86. Ci-après un feuillet d'engagement de 1899 :
CONDITIONS GÉNÉRALES DES ENGAGEMENTS

L'équipage recevra comme salaires le tiers net de la vente. On entend par tiers net le tiers de la vente de tous les produits de la pêche, déduction faite des escomptes, commissions, frais de pesage, frais de débarquement des huiles et rogues, frais de chasseur (s'il y en a un), avec l'assurance de sa cargaison et d'une somme de quinze cents francs, valeur agréée, représentant les frais de transport des produits au port de vente.

Ce tiers sera divisé en parts	et réparti comme suit :
Le capitaine.....	recevra 3 parts 40/100
Le second.....	— 0 — 30/100 pour ses fonctions.
Le lieutenant.....	— 0 — 10/100
Le quatrième.....	— 0 — 10/100
Le saleur.....	— 1 — 10/100
Le mousse.....	— 0 — 25/100

Les pêcheurs revenant aux pêcheurs sera partagé entre eux proportionnellement au nombre de morues prises par chacun d'eux. Lorsqu'une gratification est promise, elle n'est due qu'au moment du rengagement dans la même maison.

N°

Navire

Campagne

Engagé le nommé

Demeurant à

Village de

En qualité de

Aux conditions ci-dessus énoncées.

A reçu en s'engageant

Recevra à la revue

Paimpol, le

87. Si l'on en juge par cet engagement qui date de 1905 :
L'équipage recevra comme salaire le tiers net de la vente. On entend par tiers net, le tiers de la vente de tous les produits de la pêche, déduction faite des escomptes, commissions, frais de pesage, courtage, pilotage, frais de débarquement des huiles et rogues, tous les frais de chasseur sans exception, assurance comprise, et d'une somme de quinze cents francs, valeur agréée, c'est-à-dire à forfait, représentant les frais de livraison des produits

Ce tiers sera divisé en parts	et réparti comme suit :
Le capitaine.....	recevra 3 parts 40 0/0.
Le second.....	— 0 — 30 0/0.) pour leurs fonctions spéciales indépendantes de leur part comme tous les autres pêcheurs.
Le 1 ^{er} lieutenant.....	— 0 — 10 0/0.
Le 2 ^e lieutenant.....	— 0 — 10 0/0.
Le saleur.....	— 1 — 10 0/0.
Le mousse.....	— 0 — 20 0/0.

Les pêcheurs revenant aux pêcheurs sera partagé entre eux proportionnellement au nombre de morues loyales et marchandes, c'est-à-dire d'au moins un kilogramme, prises par chacun d'eux, les papillons restant acquis à la masse.

En cas de maladie durant plus de huit jours, les salaires seront réglés ainsi qu'il suit :
Pendant le séjour à bord, il sera compté, chaque jour, au malade le même nombre de morues qu'au marin (à part le novice) qui aura fait la moindre pêche; au novice malade, les deux tiers de ce nombre. Les morues prises par le capitaine, le saleur et le mousse seront jusqu'à concurrence affectées à ces salaires.

Après avoir quitté le bord, le marin rapatrié recevra un salaire fixe de trente francs par mois jusqu'au retour du navire ou à sa guérison, dans la limite de quatre mois. Il sera présumé guéri s'il ne se présente pas à l'armateur dans les huit jours de son retour en France.
Les deux sommes reçues le jour de l'engagement et le jour de la revue de départ sont des avances sur sa campagne.

Le principe du tiers, admis par les Paimpolais, comportait cependant quelques inconvénients. Le nombre des parts, en effet, auxquelles avaient droit les hommes payés à la part pouvait être très variable et changer d'un armateur à l'autre, même d'un navire à l'autre. Il en naissait des jalousies entre capitaines et officiers, entre les armateurs et les hommes. Si le nombre des parts accordées aux officiers était trop élevé, l'équipage se prétendait lésé, et si l'armateur réduisait les parts de ses officiers, ceux-ci le quittaient.

Pour mettre fin à ces stériles discussions, le Syndicat des armateurs de Paimpol, par le contrat du 21 août 1905, dressa un statut destiné à uniformiser les bases et les conditions d'engagement.

Aussi les chiffres qu'indique le feuillet d'engagement ci-après, de 1906, furent-ils adoptés d'une manière définitive par l'ensemble de l'armement paimpolais.

« Syndicat des Armateurs des Navires-Pêcheurs de Paimpol

M^{mes} BUHOT DE LAUNAY, DUVAL DU CHESNAY;

MM. BERTHO frères, BONDUËLLE, L. BUHOT DE LAUNAY, CHAPELAIN-VARAT, DAUPHIN, E. DUFILHOL et fils, FRESNEAU, LE FRIEC, J. GICQUEL, F. GICQUEL, LE GOASTER, LE GONDEC, LE GUYADER, HERLAND, LE HÉGARAT, Y. JÉZÉQUEL, J. LAURENT, LE MERDY, PÉRIN, Y. POUHAER, P. POUHAER, LE ROCHAIS, SAVIN, THIERRY.

CONDITIONS GENERALES DES ENGAGEMENTS

L'équipage recevra comme salaires le tiers net de la vente. On entend par tiers net, le tiers des produits de la pêche, déduction faite des escomptes, commissions, frais de pesage, courtage, pilotage, frais de débarquement des huiles et rogues : tous les frais de chasseur sans exception, assurance comprise, et d'une somme de 1.500 fr., valeur agréée, c'est-à-dire à forfait, représentant les frais de livraison des produits.

Ce tiers sera divisé en parts et réparti comme suit :

Le capitaine.....	recevra 3 parts	40 0/0
Le second.....	»	— 30
Le 1 ^{er} lieutenant.....	»	— 10
Le 2 ^e lieutenant.....	»	— 10
Le saleur.....	— 1	— 10
Le mousse.....	»	— 20

Le total des parts revenant aux pêcheurs sera partagé proportionnellement au nombre de morues pêchées par chacun d'eux.

En cas de maladie durant plus de huit jours, les salaires seront réglés ainsi qu'il suit : pendant le séjour à bord, les marins recevront un salaire décompté sur la base de la pêche moyenne si la capacité est supérieure à cette moyenne; ou de la moindre pêche (novice excepté), si cette capacité est inférieure à la moyenne. Les novices auront les deux tiers de la moindre pêche. Les morues prises par le capitaine, le saleur et le mousse, seront jusqu'à concurrence affectées à ces salaires, l'excédent revenant à la masse à partager.

Après avoir quitté le bord, le marin rapatrié recevra un salaire fixe de un franc par jour, jusqu'au retour du navire ou à sa guérison dans la limite de quatre mois. Il sera présumé guéri s'il ne se présente pas à l'armateur dans les huit jours de son retour en France.

Le denier à Dieu est remplacé par une gratification basée sur le nombre de morues prises par les pêcheurs.

Le premier mille pêché par chaque homme ne participera pas à la gratification. — Les morues qui suivront seront divisées par fraction de 250 morues; sur la première fraction de 250 morues que chaque pêcheur prendra en plus du premier mille, il touchera une gratification de 0 fr. 05 par morue; sur les fractions suivantes, la gratification augmentera de 0 fr. 01 par chaque série de 250 morues.

Le saleur recevra la gratification moyenne des autres pêcheurs; aucune autre gratification ne pourra lui être donnée.

Le jour de l'engagement, l'armateur pourra verser à l'engagé :

1° Sur la gratification, une avance qui ne devra pas dépasser 100 francs. Dans le cas où cette avance versée au pêcheur ne serait pas gagnée par lui, elle lui serait retenue sur ses salaires.

2° Sur les salaires, une avance qui ne devra pas dépasser 50 francs.

Le jour de la revue, on versera à l'engagé, le complément des 200 francs fixés comme maximum d'avance sur les salaires.

La période d'engagement des équipages d'Islande s'ouvrira le 15 novembre seulement, sauf les exceptions prévues par les articles suivants.

Sont considérés comme engagements, non seulement le contrat écrit, mais tout versement effectué aux marins, en prévision de la campagne, avances, deniers à Dieu, dons ou prêts sous quelque

forme que ce soit. Ne sont pas considérés comme dons, le biscuit de retour et les vieilles lignes.

Chaque armateur conserve la faculté d'engager en tout temps : les hommes ayant fait partie des équipages de ses navires pendant la campagne précédente et ceux ayant fait campagne sur des navires étrangers au Syndicat des armateurs de Paimpol.

— *En cas de violation du présent contrat, l'engagement de l'homme sera rompu : le pêcheur mal engagé deviendra libre de son engagement et conservera toutes les sommes reçues par lui, s'il n'y a pas eu manœuvre dolosive de sa part.* »

Le contrat de 1905 arrête par conséquent la liste des frais dont la déduction du *produit brut* donnait le *produit net* : escomptes, commissions, frais de pesage, courtage, pilotage, frais de débarquement des huiles et rogues, tous les frais du chasseur sans exception, assurance comprise, plus une somme de 1.500 francs, fixée à forfait, représentant les dépenses de livraison des produits.

Le projet de rôle, qui devait être déposé à l'Inscription maritime et contresigné par l'administrateur, répète et homologue l'ensemble des conditions d'engagement.

Les précisions données par le contrat collectif de l'armement paimpolais, en 1905, ne varieront guère⁸⁸. Seul le pourcentage des parts pourra s'élever, et cette hausse n'est pourtant pas tellement sensible. Un feuillet d'engagement de 1924, par exemple, ne mentionne que le relèvement de la part du mousse qui passe de 0 p. 20 à 0 p. 30. Le même document porte :

« L'équipage recevra comme salaires le tiers net de la vente », et pour bien déterminer ce tiers, on spécifie dans le détail les frais qui seront déduits du *revenu brut* : « escomptes, commissions, frais de courtage, pilotage, remorquage, péage, mouillage, feu, frais de débarquement et de logement des huiles et rogues, frais d'achat de sel, tous frais du chasseur sans exception, assurances, frais de voyage du navire pour la livraison de la pêche, frais du voyage de l'armateur pour la surveillance des livraisons ».

L'accord de 1905 avait aussi supprimé le *denier à Dieu* pour le remplacer par un système de gratifications progressives⁸⁹.

88. Nous avons retrouvé un projet de rôle antérieur à 1920 et postérieur à 1910 stipulant que les têtes de morues et les faux poissons appartiennent à l'armateur qui les écoule à son seul profit.

89. Le *denier* reparait dès 1907 dans les comptabilités.

D'après ce système, le premier mille de morues ne compte pas pour le calcul de la gratification. A partir de 1.000, la pêche individuelle est divisée en tranches de 250 morues.

Sur la première tranche le marin touche 5 centimes par morue et la gratification augmente d'un centime par chaque série de 250. Le saleur reçoit une gratification moyenne de celle des pêcheurs.

Malgré leur répugnance, les armateurs respectèrent, dans leur accord de 1905, le principe des avances, qui à leurs yeux, avait le tort de mettre l'islandais dans la situation d'un perpétuel débiteur. Aussi fut-il décidé que les avances ne dépasseraient pas 150 francs (100 francs sur la gratification, 50 francs sur les salaires). Mais le maximum définitif des avances s'éleva à 200 francs, l'armateur étant autorisé à verser au pêcheur, quelque temps avant le départ, la somme de 50 francs.

Les armateurs avaient décidé d'adopter ce règlement parce qu'ils prétendaient que l'islandais, après s'être équipé grâce à ses avances, dépensait le reliquat en libations si la femme n'avait pas réussi à le lui soustraire. Mais les pêcheurs restaient attachés au système d'avances; leurs femmes également préféraient la mise en pratique du proverbe « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ».

Aussi le résultat ne se fit pas attendre. Pour répondre à cette décision des armateurs, les islandais allèrent s'engager à Binic où se pratiquait l'engagement à la morue avec de très fortes avances. C'est pourquoi dès 1907 on voit remonter les taux des avances.

L'accord de 1905, que l'on pourrait appeler *La charte paimpolaise de l'entreprise d'Islande*, établissait d'autres clauses concernant l'engagement des hommes; on considère comme un engagement effectif, même sans écrit, tout versement à un marin, mais non pas toutefois les dons en nature (biscuits, vieilles lignes, voiles, etc.).

La période de recrutement s'ouvre le 15 novembre. L'article 4 stipule cependant que l'armateur a le droit en tout temps d'engager les hommes faisant partie de son équipage et ceux appartenant à des personnes étrangères au syndicat des armateurs de Paimpol. Les membres d'un navire naufragé pourront aussi bénéficier de cet avantage, même s'ils ont achevé leur campagne sur un bâtiment d'un autre armateur.

L'article 5 laissera la même latitude pour la constitution des équipages des unités neuves.

Le contrat fixe notamment le mode de rémunération du pêcheur tombé malade en cours de campagne. Il est fixé en tenant compte de la pêche moyenne que réalise la moitié de l'équipage dans laquelle il se plaçait avant sa maladie, soit donc dans la première moitié, pêche supérieure, ou dans la seconde moitié, pêche inférieure.

Pour donner plus de force, enfin, à cette décision importante que fut pour l'armement paimpolais l'adoption du contrat de 1905, les armateurs convinrent de frapper d'une sanction uniforme de 1.000 francs toute infraction au règlement. Seul juge en la matière, le Bureau du Syndicat n'admettait aucun appel.

L'engagement au tiers, si parfait fût-il, avait cependant tendance à faire jouer l'association en faveur de l'armateur au détriment de l'équipage. Voici à ce sujet le jugement porté par le Comité central des armateurs de France, dont il est précieux d'enregistrer l'aveu déjà en 1913⁹⁰.

« Binic et Paimpol : Engagement au tiers net. 3° L'engagement au tiers net, qui est pratiqué à Saint-Brieuc pour un navire et à Paimpol pour tous les navires islandais, est, à la différence des précédents, un véritable engagement au profit. L'équipage reçoit comme rémunération le tiers du produit de la vente nette de la pêche, après déduction de tous les frais, et chaque homme a sur ce tiers une part fixée au rôle. Ce mode de fixation des salaires est évidemment très rationnel. Il importe toutefois, pour qu'il procure au pêcheur une rémunération convenable, que les déductions pour frais généraux du produit de la vente ne soient pas trop considérables.

La détermination des frais généraux communs, qui doit être aussi précise et aussi nette que possible, doit être évidemment laissée à la liberté des conventions. N'est-il pas excessif cependant d'y faire figurer « tous les frais du chasseur sans exception, assurance comprise » ? Le chasseur et surtout son assurance devraient rester une charge de l'armateur au même titre que l'armement et l'assurance du navire pêcheur lui-même.

» Dans le même ordre d'idées, la charte de Paimpol pour le navire A. contient une clause manuscrite mettant à la charge de l'équipage l'assurance des salaires de première pêche (excédents), ainsi que les salaires de seconde pêche. Il s'agit là d'une dépense se rattachant à l'armement du navire et qui devrait à ce titre incomber

90. Circulaire n° 832, 17 avril 1913.

à l'armateur seul; tout au plus pourrait-elle être comprise dans les frais généraux communs, à déduire de la vente des produits. »

On a vu plus haut que les conditions d'engagement à Paimpol ne se sont pas modifiées depuis 1905 et l'on a remarqué que le feuillet d'engagement de 1924, par exemple, porte mention d'une quinzaine de chapitres de frais et dépenses à déduire du produit de la vente... jusqu'au voyage de l'armateur qui incombe à la communauté.

Il est évident que le tiers de l'équipage en est d'autant diminué, comme le sera d'autant le salaire individuel de chaque islandais.

Cet exposé des conditions d'engagement dans la maison d'armement révèle un salariat très particulier par la solidarité qu'impose l'exploitation elle-même. On saisit la tendance à intégrer les marins dans l'entreprise de façon qu'ils en partagent avec l'armateur les risques, mais aussi les profits...

L'engagement à la morue ressemble sans doute au contrat de travail à la pièce courant dans l'industrie et même dans l'artisanat.

Dans l'engagement au last, il existe entre les membres de l'équipage une solidarité organique, puisque chacun travaille pour la collectivité; en capturant plus de morues, il augmente le nombre des lasts et fait monter le salaire de tous, au lieu d'élever exclusivement le sien comme dans l'engagement à la morue. C'est le résultat du travail collectif qui servira ensuite de base au salaire individuel. Le contrat de travail se double donc d'une association des pêcheurs dans la production de la goélette. Mais cette solidarité oublie un élément: l'armateur. Celui-ci a promis aux marins un pourcentage par last, alors qu'il ignore quel prix il vendra sa morue, comme d'ailleurs dans l'engagement à la morue, il a promis tel pourcentage par morue.

Il s'expose, par conséquent, en cas d'avilissement des prix, à perdre de l'argent, alors qu'il devra verser le gain convenu aux pêcheurs, absolument indifférents au résultat final de l'expédition d'Islande.

Pour répartir avec justice les bénéfices et les pertes de l'entreprise, les armateurs adopteront l'engagement au tiers qui tient compte de la production individuelle, de la production globale, de la valeur du poisson sur le marché, et jusqu'à un certain point de la situation financière de l'entreprise. Les liens se resserreront ainsi entre les pêcheurs d'une part et de l'autre entre l'armateur et son équipage. Il s'agit désormais d'une rémunération à la pièce (pêche individuelle) évaluée d'après la production totale (prix de revient

de la morue), compte tenu de la vente effectivement réalisée et des dépenses communes.

Cette solidarité permet alors la répartition des fruits de l'exploitation. Mais, ce mode de rétribution n'est cependant pas une participation au bénéfice de l'entreprise et c'est bien à dessein que nous parlons de « fruits » ou de « résultats » de l'exploitation et non pas de « bénéfices ». Nous rappelons comment cette rémunération au tiers nous a permis de situer l'équipage dans l'entreprise. Qu'on se souvienne que la goélette produit pour l'équipage, pour l'armateur (et pour elle-même du moins théoriquement). Tous deux ont des droits égaux sur le revenu net de la pêche, sauf que l'armateur perçoit le tiers du navire. A l'instant de l'établissement des tiers, le produit de la pêche est un capital commun, neutre en quelque sorte; il ne peut être question de bénéfices de l'une ou de l'autre partie, puisque les tiers sont déterminés rigoureusement sans tenir aucun compte des dépenses personnelles ni de l'un, ni de l'autre. Cela est vrai à tel point que dans le compte commun de pêche on retrouve souvent quelques quintaux de morues achetées et payées par l'armateur à la communauté.

En résumé, l'entreprise (armateur, équipage, navire) paye les frais de livraison, de chasseur, etc. Au moyen de la somme qui reste (revenu net), elle rétribue l'armateur, l'équipage et le navire.

Une fois le tiers reçu, chacun pourra parler de déficit ou de bénéfices en confrontant dépenses et recettes. En aucune façon, en tout cas, l'équipage ne participera au bénéfice personnel de l'armateur. Si l'armement a coûté trop cher à ce dernier, il accusera dans sa comptabilité privée un déficit, alors que l'équipage aura perçu son tiers sans aucune restriction.

En conclusion, le contrat d'engagement au tiers semble unique dans son espèce en vertu de l'association effective entre équipage et armateur, association due à la nature de l'expédition. C'est là une manifestation, et non la moindre, du particularisme de l'entreprise maritime paimpolaise, qui, de par l'originalité de ses exigences naturelles, dépasse les catégories que voudrait lui appliquer le terrien.

8. — LE GAIN INDIVIDUEL DE L'ISLANDAIS.

Après avoir examiné le budget de l'armateur et déterminé les conditions dans lesquelles il se liait son équipage, on peut pénétrer dans la comptabilité de l'islandais.



Cliché Bureau.

FIG. 32. — MANIFESTATION CHEZ M. ARMEZ



FIG. 33. — MARINS EN PÉLERINAGE A NOTRE-DAME DE PERROS

Les dépenses globales citées au titre de salaires dans la comptabilité de l'armateur se fractionnent pour parvenir jusqu'au portemonnaie du pêcheur.

On distingue dans les versements à l'équipage 4 chapitres :

- Le denier à Dieu,
- Les avances à valoir sur la campagne,
- Les salaires de retour,
- Les gratifications.

a) LE DENIER A DIEU.

Cette très belle expression caractérise la nature de la somme d'argent que l'armateur verse au marin après son engagement. Il la donne gratuitement comme une prime à la valeur professionnelle du pêcheur, en même temps qu'il y tient compte des besoins de la famille de l'individu.

Ce denier laissé à l'appréciation de l'armateur n'est pas un simple pourboire destiné à encourager le marin ou à l'attirer, mais une récompense, d'un taux élevé si l'on en juge par les débours effectués.

Le chiffre individuel est absolument incontrôlable du fait que l'Inscription maritime ne l'enregistre pas et que les cahiers de dépenses des armateurs n'en donnent que la somme globale. Il varie d'après chaque pêcheur. On le trouve mentionné rarement sur les feuillets d'engagement. Quant à la mémoire des islandais, elle ne peut fournir que des chiffres approximatifs.

En 1855 (cf. p. 60), Morand parlait, dans ses clauses d'engagement à bord de l'*Argus*, d'un « pourboire ». Est-ce le denier à Dieu ? Dix ans plus tard, le projet de rôle de l'*Indépendant*, à la campagne de 1865, enregistre sous le titre « denier à Dieu » des versements minimes; presque tous les marins touchent une somme uniforme de 5 francs, sauf trois d'entre eux qui reçoivent : 11, 8 et 3 francs. Le novice et le mousse sont gratifiés de 3 francs et 2 francs.

En 1887... 200 francs pour 1 second, 200 francs pour 1 marin.
1896... 400 francs pour 1 second.
1907... 400 francs pour 1 second, 100 francs pour 1 marin.

Avant la guerre, on l'évalue à :

- 200-300 francs, pour les matelots ordinaires,
- 350-400 francs, pour les meilleurs pêcheurs,
- 550-600 francs pour les lieutenants et les seconds.

Pendant la guerre, si l'on se rappelle les chiffres fournis par les comptabilités, le denier fut très élevé :

10.520 francs pour un équipage en 1914,	
18.869 — — — — —	1915,
23.732 — — — — —	1916,
12.890 — — — — —	1917.

En 1921, le denier est de 3.000 francs pour les meilleurs pêcheurs et de 4.000 francs pour le second.

On relève ensuite ces chiffres :

- 1922 : 1.450, 1.400, 1.150, 1.050, 1.000, 950, 900, 750, 700; saleur, 1.200; cuisinier, 1.180; novice, 550; mousse, 300 francs.
- 1923 : 800, 600; mousse, 325 francs.
- 1924 : 1.000, 600, 500.
- 1926 : 1.600, 1.500, 1.200, 1.000, 900, 800.
- 1930 : 3.000 au second; 2.500, 2.000, 1.800 aux pêcheurs.
- 1931 : sur une goélette à moteur : cap., 4.000; second, 3.500; lieutenant, 2.500; saleur, 2.500.
- Marins : 1.700 à ceux qui étaient placés à l'avant.
1.900 à ceux qui étaient placés à l'arrière.
1.500-1.400 francs aux autres.

Le denier représente désormais pour l'armateur une somme considérable; il a passé de 30.000 francs en 1922 à 67.100 francs en 1930 et il est encore de 60.465 francs en 1932.

b) LES AVANCES ⁹¹.

Comme l'indique le mot lui-même, l'armateur *avance* au marin une somme convenue lors de l'engagement. Ce versement avait pour but de permettre au marin d'acheter son équipement et de fournir à sa famille quelques ressources dont elle disposerait pendant la campagne d'Islande. En principe, les avances sont effectuées par tranches : la première à l'engagement, la seconde à la revue de départ, la troisième dans le courant de la campagne, généralement aux premières nouvelles de la pêche, rapportées par le chasseur. C'est

⁹¹. Le système des avances aurait été emprunté au mode de rétribution des marins dans la pêche à la baleine.

la femme qui vient demander les avances à l'armateur, sa mère s'il est célibataire ou toute autre personne désignée par le marin s'il est veuf et qu'il ait remis ses enfants à la garde d'une parente.

Comme il n'y avait pas de mensualité, le foyer devait vivre avec le reliquat des avances de la revue, puis avec la somme perçue aux premières nouvelles. Comme les réserves n'existaient pas dans la plupart des cas, on retrouve dans la correspondance des armateurs d'humbles versements que venaient quémander les femmes à court d'argent : 50, 40, 25 francs.

Ces sommes « empruntées » avec garantie du futur gain de l'islandais seront décomptées au pêcheur en fin de campagne, de même que les sommes plus modestes encore que le capitaine lui a consenties en Islande (10, 30, 5, 2 francs).

Les avances sont donc pour l'islandais une hypothèque sur le produit de sa pêche et puisqu'il a déjà en quelque sorte écorné son gain à venir, l'armateur lui défalquera tout cet argent du revenu brut constitué par son chiffre de morues à *x* prix de revient.

Les avances ne comportent pas une uniformité absolue; elles varient bien souvent selon la maison d'armement, la valeur du marin, les besoins de la famille et ceux de l'islandais qui doit renouveler telle ou telle pièce de son équipement, etc...

Lorsqu'il s'agit de spécifier le montant exact des avances, il se présente une confusion. Les comptabilités d'armateurs mentionnent, en effet, jusqu'en 1886-1887, des *avances perdues* en même temps que des avances sur le voyage et le denier à Dieu. Ce terme d'« avances perdues » désignait-il le denier, c'est-à-dire étaient-elles des sommes gratuites pour le marin et donc « perdues » pour l'armateur ? Nous ne le croyons pas. En effet, le projet de rôle de la *Marie-Désirée*, par exemple, en 1865, article 3, parle de « salaires dits « avances perdues » qui seront payés à l'équipage en passant la revue ». A la même campagne, le contrat de l'*Indépendant* fait état du denier et des avances perdues comme de deux sommes distinctes.

Un feuillet d'engagement, qui date de 1880 environ, procède de même, tandis que des budgets d'armateurs consigneront jusqu'en 1886 en même temps : le denier, les avances perdues et les avances sur le voyage. Pour notre part, nous inclinons à penser que les « avances perdues » n'étaient que des « avances risquées » remboursables par les pêcheurs. En conséquence nous recueillons dans les

rôles de désarmements des goélettes les sommes placées sous ce titre et nous les considérons comme des avances purement et simplement :

Année	Capitaine	Second	Lieutenants	Pêcheurs
	francs	francs	francs	francs
1852	110	90		50, 40, 35, 30.
1857	100	80		50, 40, 35.
1865	100	70	60	50, 40, 30.
1871	100	100	60	50, 35.
1875	200	120	90	80, 70, 60, 55, 40.
1880	400	100		80, 70, 60, 30.
1885	300	140	110	80, 75, 70, 65, 60.

Sous la dénomination « avances sur le voyage » apparaissent d'autres sommes perçues par l'équipage avant et pendant la campagne.

En plus des « avances perdues » mentionnées plus haut, un armateur par exemple a versé en 1865 à l'équipage de sa goélette une somme uniforme de 100 francs à chaque homme depuis le lieutenant jusqu'au novice. Le mousse par contre n'a reçu que 40 francs. Le compte de pêche, récapitulant les « avances au marin ou à sa famille » établira comme suit les avances perdues : capitaine 201 francs; lieutenant 140 francs; matelots 145 fr. 95, 106, 149, 146, 139, 134 fr. 25, 131 fr. 85, 127 fr. 25, 125 fr. 12, 122 fr. 35; mousse 40 francs.

Les marins d'un autre navire touchent également comme « avances sur le voyage », 60, 50, 40 et 30 francs.

Peu importe d'ailleurs le terme. Il est un fait que l'armateur accorde à ses islandais des sommes d'argent qu'il se fera rembourser au retour, grâce à la pêche accomplie par son débiteur.

A partir de 1880, les carnets d'engagement et les comptes de pêche permettent de relever quelques taux d'avances pour les goélettes d'Islande :

1883 : 200, 150, 100 francs.

1890 : 250, 200, 150, 100, 90 avant le départ,

150, 100, 90, 70, 50 en cours de campagne.

1895 : 200, 150, 100 francs.

1896 : 200 francs.

1899 : 200 francs.

1904 : Capitaine 500 francs; second 270; lieutenants 255 et 360; marins 335, 305, 290, 280, 230, 250, 205. Le saleur et son fils 432 francs.

Année	Capit.	Second	Lieut.	Marins
				francs
1905		150		200, 150 (novice); 100 (mousse).
1906				300, 200, 150; mousse, 110. Un marin reçoit 700.
1907	700			200, 150, 100.
1909	700	255	700, 255	417, 405, 400, 367, 300, 265, 255, 230, 200.
1910	1.500			200, 250, 150, 100.
1911	700		200	300, 200, novice, 200; mousse, 150.
1914	700	220		200; novice, 150; mousse, 100.
1915				200.
1917				avances uniformes de 200.
1922	1.400	1.000	400	650, 500, 400, 300 (mousse et novice 200 chacun).
92				+ pendant la campagne 450, 400, 300.
1923		500	500	400, 300; novice, 200 comme le mousse.
1924	1.000	500	500	400, 300; novice, 200.
1925	1.000	500	400	500, 400, 300; cuisinier, 1.135.
1926	1.000	500	500	500, 400, 300; mécanicien, 1.000.
1928	3.000	1.000	1.000	1.000 pour tous au départ.
1931	5.000			Somme uniforme de 1.000 francs avant le départ, sauf le mécanicien : 3.800 francs et le cuisinier : 1.650 francs.
1932	3.000			Tous les hommes ont 1.000 francs avant le départ et de 500 à 1.000 francs pendant la campagne.
1933	3.000			Tous les hommes ont 1.500 francs avant le départ et de 500 à 800 francs pendant la campagne.
1934	5.000			Tous les marins ont 800 francs, sauf deux qui ont 900, cuisinier, 1.500; mécanicien, 1.500.

c) LE SALAIRE DE RETOUR.

En fin de campagne, l'islandais percevait son salaire de retour, ou comme il disait son « argent de retour ».

92. Après la guerre, dit-on, les avances augmentèrent dans des proportions considérables. Alors que pendant la guerre elles n'accusaient nullement une hausse vertigineuse, les marins auraient touché au départ des sommes allant de 1.300 à 1.800 francs et les femmes de 250, 300, 500 à 1.000 francs aux premières nouvelles. En fait, nous n'avons rencontré de semblables chiffres que vers 1934.

Le mot de salaire est, en effet, très impropre puisqu'il n'intervenait aucun élément salarial entre l'armateur et son équipage, sinon la nourriture des hommes qui incombait à l'armateur.

Sous le titre de « salaires de retour » sont donc comptées les sommes acquises par le marin, déduction faite des avances qu'il a perçues avant et pendant la campagne.

Les budgets enregistrent ainsi des sommes importantes dans la colonne « Reste à payer » :

1853	592 fr. 72	1909	19.203 fr. 10
1860	5.797 fr. 47	1910	22.374 fr.
1865	3.092 fr. 19	1911	19.751 fr. 37
1871	4.973 fr. 80	1912	17.754 fr. 13
1875	16.674 fr. 75	1913	13.981 fr. 38
1880	9.527 fr. 50	1914	18.081 fr. 33
1882	12.972 fr. 75	1915	33.275 fr. 91
1885	15.896 fr. 75	1916	58.869 fr. 10
1886	9.135 fr. 25	1917	77.633 fr. 31
1887	17.271 fr. 90	1918	64.138 fr. 66
1891	18.084 fr. 50	1919	137.268 fr. 32
1892	19.345 fr. 80	1920	107.468 fr. 05
1893	20.664 fr. 25	1921	57.268 fr. 81
1895	17.205 fr. 40	1922	76.325 fr. 08
1896	13.319 fr. 55	1926	79.277 fr. 18
1897	11.758 fr. 25	1930	60.403 fr. 50
1898	16.618 fr. 70	1931	73.053 fr. 25
1899	20.207 fr. 65	1932	15.486 fr. 40
1901	18.904 fr. 20	1933	3.586 fr. 40
1906	17.998 fr. 95	1934	759 fr. 25
1907	20.498 fr. 40		

Comment vont se fractionner ces sommes globales de l'équipage ?

« Au last », le pêcheur touche un pourcentage sur la production de la goélette.

On a déjà vu les calculs de M. Morand en 1852 pour rémunérer son équipage après sa première expédition d'Islande. Voici la « récapitulation des salaires dus à l'équipage de l'Indépendant, capitaine Perrot, armateur Le Trocquer », pour la campagne de 1865 :

Noms et grades	Pourcentage par last	Sommes acquises brutes	3 %	Sommes acquises nettes	Avances au marin ou à sa famille	Reste à payer net
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Perrot F., capitaine....	30 »	440 26	13 21	427 05	201 »	226 05
Le Trocquer F., second..	15 »	220 13	6 60	213 53		213 53
Le Trocquer Y., lieuten.	15 »	220 13	6 60	213 53	140 »	73 53
Moysan P., matelot....	13 50	198 13	5 94	192 19	145 95	46 24
Le Trocquer Y., matelot.	13 50	198 13	5 94	192 19	106 »	86 19
Gouézou Alain, matelot.	13 50	198 13	5 94	192 19	146 »	46 19
Bourges Y., matelot....	13 »	190 72	5 72	185 »	149 »	36 »
Allain J., matelot.....	13 »	190 72	5 72	185 »	107 »	78 »
Eouzan Y., matelot....	13 »	190 72	5 72	185 »	127 25	57 75
Ollivier P., matelot.....	12 75	187 16	5 61	181 55	106 »	75 55
Druel P., matelot.....	12 50	183 47	5 50	177 97	134 25	43 72
Quiniat P., matelot....	12 »	176 08	5 28	170 80	132 35	48 45
Masson Y., matelot....	12 »	176 08	5 28	170 80	139 »	31 80
Le Friece Grég., matelot.	10 50	154 11	4 62	149 49	131 75	17 74
Malégeant J., novice....	7 50	110 10	3 30	106 80	125 12	redoit 18 32
Le Trocquer F., mousse.	4 »	58 12	1 74	56 38	40 »	16 38

Dans la rémunération au last, le salaire de retour dépendra donc de la production de la goélette. L'engagement « à la morue » fera servir de base au salaire la production individuelle et le taux fixé au pêcheur par poisson capturé. Ces éléments comporteront d'une année à l'autre des variations.

Dans l'engagement au tiers net il intervient dans le calcul des salaires de retour un nouvel élément, variable lui aussi : le prix de vente de la morue.

Si, après tout, dans les deux premiers modes d'engagement, l'armateur débourse de sa poche la somme des pourcentages promis à l'islandais, dans le troisième système, les sommes versées à l'équipage n'ont en aucune façon appartenu à l'armateur. A vrai dire, la campagne rapporte en argent net les recettes de l'armateur (2 tiers) et les salaires des hommes.

Voici à ce sujet les calculs d'un armateur à la campagne de 1911 :

CAMPAGNE 1911.

Goélette X... Armateur Y...

FRAIS.

Première pêche.

Livraison	264 fr. 90	
Fret du chasseur <i>Mouette</i>	2.200 fr.	
Gratification	50 fr.	
Assurance-Police	330 fr. 15	} net 285 fr. 40
Moins ristourne	44 fr. 75	
Courtage	7 fr. 50	
Pilotage	36 fr. 40	

Deuxième pêche.

Livraison à Saint-Servan	1.109 fr. 10
Frais des huiles	323 fr. 50
Frais des rogues	98 fr.
Débarquement des rogues	25 fr. 50
Correspondance	20 fr.
Courtage à Paimpol	7 fr. 50
Pilotage à Paimpol	36 fr. 40
Courtage à Saint-Servan et pilotage	175 fr. 15
Voyage du navire au port de livraison	1.500 fr.
Total des frais	6.139 fr. 35

VENTES.

<i>Première pêche</i>	42.222 fr. 70
<i>Deuxième pêche</i>	
Morues	50.531 fr. 50
Huiles	1.505 fr.
Rogues	3.342 fr.
Mornes acquises par armateur	282 fr. 35
Différence sur colins en plus	0 fr. 75
	97.884 fr. 45
Frais	6.139 fr. 35
Vente nette	91.745 fr. 45

Dont le tiers à l'équipage	30.581 fr. 82
A déduire assurance des salaires	90 fr. 05
Reste net	30.491 fr. 77
Nombre de parts 27 p. 80 % — (1 matelot malade = 1/2 part).	
Montant de la part	1.096 fr. 83
— de 5 p. 30	5.813 fr. 20
Dividende de la morue	24.678 fr. 57

Nombre de morues payables	83.056
Prix de la morue	0 fr. 29714

A Paimpol, le 30 septembre 1911.

L'armateur, signé :

Comme on le voit, il faut d'abord déterminer le tiers revenant à l'équipage, puis faire état des divers éléments avant de fixer le salaire revenant à chacun. Et ces éléments seront différents à chaque campagne et pour chaque goélette. On peut s'en convaincre par ce tableau :

Année	Produit net de la vente	1/3 à l'équipage	Nombre de parts	Montant de la part	Nombre de morues	Prix de revient de la morue
	francs	francs		francs	francs	francs
1890	33.650 55	11.216 85		448 67	47.548	0 18684
1900	43.379 16	14.459 72		550 85		0 2243
1906	46.173 18	15.391 06		556 39	41.458	0.3015
1908	51.791 04	17.263 68	28 25	611 10	50.671	0.2774
1912	59.571 85	19.857 28	28 30	701 67	57.130	0.2825
1914	81.366 11	27.122 04	29 30	925 67	61.715	0.3599 (0.36)
1916	217.944 62	72.648 21	29 30	2.479 46	71.449	0.8329
1917	292.521 78	97.507 26	24 30	4.012 64	73.942	1 031
1918	383.763 45	127.921 15		4.685 75	65.311	1 5784
1919	348.872 80	116.290 80	28 80	4.037 87	89.357	1 0619
1920	397.224 30	132.408 10	30 30	4.369 90	75.813	1 441
1921	162.243 »	54.081 »	29 30	1.845 79	62.583	0.7078
1922	228.975 26	76.325 08	29 30	2.004 95	81.403	0 768
1924	278.701 38	92.900 46	29 30	3.117 46	48.146	1 5864
1926	331.432 24	110.477 41	28 70	3.849 39	59.135	1 5297
1928	299.607 76	99.868 25	26 20	3.811 80	59.497	1 3454
1929	363.040 20	121.013 40	27 80	4.353 »	100.454	0 9750
1932	176.702 19	58.900 73	26 30	2.239 57	80.786	0 58216
1933	118.721 50	39.573 83	25 30	1.564 18	72.001	0 4345
1934	216.608 95	72.536 30	29 30	2.475 65	92.710	1 2009

Du tiers qui appartient à l'équipage, on défalque d'abord ce qui revient aux hommes payés à la part et l'on voit, d'après le tableau ci-dessus, que la part peut être très élevée. Les officiers, le saleur et le mousse étant payés, le reliquat est partagé entre les marins rémunérés à la morue au prorata de leurs captures. Il suffira de multiplier le prix de revient de la morue par le chiffre de chaque pêche individuelle inscrite au *cahier de pêche*⁹³.

Chaque islandais se voit ainsi établir une « somme brute acquise » dont se déduiront ses avances. Le résultat de cette soustraction, ou salaire de retour ou reste net à payer, subira les plus grandes variations, selon les éléments qui entrent en ligne de compte.

On saisira par la comparaison des tableaux suivants combien il est hasardeux d'établir des moyennes ou des règles générales tant est grande la diversité entre les salaires des islandais. A la campagne de 1910, par exemple, les comptes de 2 goélettes s'établissent ainsi :

Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle.

Produit net de la vente.....	50.444 fr. 90
Le tiers à l'équipage.....	16.814 fr. 97. Assurance 90 fr. 95
Nombre de parts.....	28 p. 30
Montant de la part.....	590 fr. 95
Nombre de morues.....	59.704
Prix de revient de la morue....	0 fr. 2277

Fleur-d'Ajenc.

Produit net de la vente.....	34.062 fr. 40
Tiers à l'équipage.....	11.354 fr. 13. Assurance 90 fr. 95
Nombre de parts.....	28 p. 30
Montant de la part.....	398 fr.
Nombre de morues.....	39.746
Prix de revient de la morue....	0 fr. 2303

Bien que certains éléments dans ces comptes soient identiques (nombre de part, 26 hommes d'équipage), la production de l'un étant supérieure à celle de l'autre, on note dès le revenu net une différence de plus de 16.000 francs et pour le tiers de plus de 5.000 francs. Cette différence se retrouvera aussitôt dans les salaires individuels. Pour les officiers, il suffit déjà de comparer le montant de la part pour

93. Il préside une scrupuleuse minutie à l'établissement de ce décompte individuel qui devra mentionner tous les chiffres du compte général.

ne pas s'étonner que l'un des capitaines touche 1.355 fr. 18 et l'autre 722 fr. 01.

Les salaires de retour seront pour l'un des navires de 400, 300 francs, tandis que pour l'autre, 4 hommes seulement dépasseront 150 francs.

La différence provient très certainement de la production et non des avances dont le taux est identique pour les deux équipages, ces deux goélettes appartenant au même armateur.

Le compte de pêche (ci-après campagne 1913) donne pour une goélette le détail du règlement des salaires de retour. La différence des gains individuels se remarquera suffisamment dans les pages suivantes pour qu'il soit inutile de reproduire des comptes de pêche, datés de différentes campagnes dans cette période de 1886-1935.

Quel que soit donc le mode d'engagement, l'islandais percevait en fin de campagne son argent de retour. On peut suivre dans le tableau récapitulatif (p. 86), de 1852 à 1935, c'est-à-dire pendant tout le temps d'Islande, l'évolution de ces salaires⁹⁴.

Au retour de six mois d'Islande, le pêcheur est en droit de s'attendre à recevoir la juste rémunération de son terrible travail. Aux chiffres du tableau, p. 86, il est facile de reconnaître que dans les dernières années l'argent de retour ne fut pas considérable : 759 fr. 25 pour tout un équipage en 1934 ! Mais c'est la campagne de 1933 qui a laissé à Paimpol un souvenir tout récent de campagne sinistre. Par suite de l'avisement des prix, en effet, et de la mévente du poisson, les équipages se trouvèrent débiteurs de leurs armateurs. Une goélette par exemple qui rapporte pourtant une belle pêche de 72.001 morues ne distribuait que 1.880 fr. 42 à ses islandais. En fait, la situation était encore pire, car de ces 27 hommes, 5 seulement avaient droit à des salaires de retour : 826,35 ; 317,85 ; 313,60 ; 216,25 ; 206,37. Tous les autres étaient redevables à l'armateur de sommes variant entre 500, 700 et 1.000 francs. Neuf pêcheurs dépassent 1.000 francs et le capitaine lui-même avait à effectuer un remboursement de 10 fr. 90. Et pourtant leurs avances (y compris les cotisations des Invalides, de la Caisse d'Islande et le tabac) n'atteignaient 2.500 francs que pour 5 d'entre eux.

94. Nous rappelons les périodes d'application des différents contrats d'engagement : 1852-1880 au last; 1880-1885 à la morue; 1886-1935 au tiers. Il s'agit ici des salaires maximum perçus à Paimpol.

Année.	Second.	Lieutenants.	Hommes d'équipage.
	francs	francs	francs
1852	794 52	402 04	321,64, 202,94, 245,06, 160,82.
1853	442 26	196 56	196,17, 178,33, 171,99, 122,85.
1857	»	59 52	54,56, 49,60, 44,64, 32,24, 29,76.
1860	527 04	376 46	301,17, 225,87 (saleur 376,46).
1865	220 13	220 13	198,13, 190,13, 187,16, 154,11, 176,08.
1871	391 82	188 07	227,25, 211,58, 203,74, 188,08, 172,40.
			un marin payé au mois : 375,67 (75 fr. par mois). id. 348,83 (65 fr. par mois).
1875	»	829 50	671,50, 632, 553, 513,50, 493,75, 355,50.
1880	935 60	818 65	795,26, 701,70, 678,31, 654,92, 608,14.
1882	834 05	766 76-676 26	635,82, 661,67, les autres de 700 à 400.
1885	745 »	750 16-771 70	722,54, 550,70, 489,95, 488,80, 468,44.
1890	506 10	231 80-140 70	317,15, 210, 188, 160,30, 140, 89,15. Les avances avant et pendant la campagne (tabac et invalides compris) s'étaient élevées à plus de 250 fr. pour presque tous les hommes et même à 300 et 400 fr. pour quelques-uns.
1895	799 56	690 05-649 35	713,64, 690,05, 618,09, 610,02, 664,50, 502,90.
1900	907 69	771 95-755 70	633,87, 628,49, 593,27, 472,15, 434,47, 390,06.
1905	722 53	652 21-188 19	486,77, 474,20, 587,07, 332,98.
1911	864 66	896 45-973 63	899, 882, 854, 797, 793, 726, 676, 660, 434 (pêche de 83.000 morues).
1913	829 59	1. 032-621 »	de 800 à 400.
1916	3.324 95	2.551 97-2.426 83	2.234,04, 2.190,71, 1.800, 1.600.
1917	6.145 81	4.721 15-4.148 95	5.059,11, 4.879,13, 4.721,15, 4.148,95, 3.747,69. Les autres 3.500, 3.000. Mousse : 1.353,57.
1922	3.603 04	2.223 07-2.210 24	2.300 à 330, moyenne de 1.500 à 1.000.
1924	4.971 05	4.574 41-4.154 01	3.935,86, 3.601,13, les autres de 3.000 à 2.000, deux seulement au-dessous de 2.000, mais dépassent 1.500.
1926	2.867 09	5.199 74-3.213 94	3.940,98, 3.485,77, 3.300, 2.900, 2.500.
1928	6.545 32	5.609 40-5.033 57	4.242,05, 4.158,64, 4.091,36, presque tous 3.500.
1930	7.962 23	6.743 55-5.021 70	5.617,95, 5.160,68, 4.689,75, 4.575,18. Tous plus de 3.000. Sur un autre bateau tous de 4.000 à 5.000.
1932	5.507 »	5.132-4.913 »	4.620, 4.316, 4.102, 3.900, 3.500, 3.400, 3.000, 2.051.
1933	2.998 78	2.363 94-2.167 38	1.798,72, 1.722,56, 1.595,44, 1.572,48, 1.515,92, les autres de 1.300 à 1.200 (avances 1.500).
1934	5.826 37	5.551 85	3.654,20, 3.442,80, 3.026,90. Tous les autres salaires sont inférieurs à 3.000. Moyenne : 2.000.

PORT DE PAIMPOL

CAMPAGNE D'ISLANDE 1913

GOELETTE X...

ENGAGEMENT AU TIERS

Capitaine : X...

RÈGLEMENT DES SALAIRES

Armateur : Y...

Produit net de la vente..... 76.773 74
 Le tiers à l'équipage..... 25.257 01
 Nombre de parts..... 28 parts 30
 Montant de la part..... 892 51
 Nombre de morts..... 54.992
 Prix de revient de la mort..... 0 3753
 Date du paiement..... 31 oct. 1913

NOMERES d'ordre.	NOMS et PRÉNOMS	FONCTIONS à bord.	NOMBRE de parts	NOMBRE de morts payables à chaque pêcheur	SOMMES BRUTES acquises	A DÉDUIRE						TADAC	TOTAL DES INVALIDES avances et tabacs.	RESTE NET à PAYER	OBSERVATIONS.		
						INVALIDES 5 %	PRÉVOYANCE offic. 1 %	PRÉVOYANCE marina 0,75 %	CAISSE de secours de Paimpol.	AVANCES						à la revue de départ.	portés à l'équipage.
										francs	francs						
1	Le Chapelain Joseph.....	capitaine	3,40	—	3.034 83	151 79	30 35	3 »	700	1 »	»	»	880 98	2.148 45	Dans la colonne avances pendant la campagne si il a été retenu à chaque homme 1 fr. pour visite médicale.		
2	Trocquer Yves.....	second	0,30	2.035	1.393 39	68 17	13 63	1 50	300	10 »	4 60	»	533 80	829 69			
3	Le Mour Georges.....	1 ^{er} lieutenant	0,10	3.348	1.339 06	66 95	13 39	1 »	200	21 »	4 60	»	300 84	1.932 22			
4	Le Gall Edouard.....	2 ^e lieutenant	0,10	2.803	1.133 61	56 78	11 36	1 »	300	120 30	11 25	»	513 69	631 92			
5	Taliec Guillaume.....	matelot	—	3.082	1.150 51	57 53	8 63	1 »	300	111 »	16 50	»	404 55	655 86			
6	Le Saux Joseph.....	—	—	3.162	1.189 38	59 62	8 85	1 »	200	11 »	7 50	»	287 37	893 01			
7	Le Mour Stanislas.....	—	—	2.784	1.039 26	51 96	7 79	1 »	200	102 25	16 50	»	455 03	489 05			
8	Guillemic François.....	—	—	2.829	944 08	47 20	7 08	1 »	200	103 70	21 »	»	482 45	524 55			
9	Dauphin François.....	—	—	2.644	987 »	49 35	7 40	1 »	200	11 »	19 50	»	379 06	457 17			
10	Grice François.....	—	—	2.216	827 23	41 36	6 20	1 »	200	118 00	13 50	»	379 11	469 77			
11	Chapelain Pierre.....	—	—	2.274	848 88	42 44	6 37	1 »	200	11 »	13 50	»	317 42	394 09			
12	Frigoit Jean-Louis.....	—	—	1.906	711 51	35 58	5 34	1 »	200	11 »	15 »	»	280 85	625 35			
13	Bru Jacques.....	—	—	2.427	906 »	45 30	6 80	1 »	200	11 »	22 50	»	290 57	647 10			
14	Goudeu Guillaume.....	—	—	2.348	876 51	43 83	6 37	1 »	200	11 »	15 »	22 50	693 59	334 10			
15	Miles Yves.....	—	—	2.512	937 73	46 89	7 03	1 »	200	11 »	3 »	»	388 34	487 05			
16	Besson Alexis.....	—	—	2.753	1.027 69	51 38	7 71	1 »	200	13 »	13 50	»	329 99	256 84			
17	Cavonin Alain.....	—	—	2.345	875 39	43 77	6 37	1 »	200	11 »	13 50	»	437 03	588 20			
18	Josse François.....	—	—	1.572	586 83	29 34	4 40	1 »	200	11 »	15 »	»	371 03	377 44			
19	Parenthoon Pierre.....	—	—	2.723	1.016 13	50 81	7 62	1 »	200	11 »	18 »	»	408 44	303 65			
20	Fielou Edouard.....	—	—	2.005	748 47	37 42	5 61	1 »	200	11 »	15 »	»	384 88	399 84			
21	Hégarat Abel.....	—	—	2.229	832 09	41 60	6 24	1 »	200	11 »	15 »	»	487 75	494 01			
22	Le Teuff Gilles.....	—	—	2.370	884 72	44 24	6 84	1 »	200	11 »	4 50	»	351 01	372 62			
23	Barbu Jean.....	cuisinier	1,10	—	981 76	49 00	7 36	0 50	200	1 »	»	»	209 58	redout. 77 81			
24	Guézou Joseph.....	novice	—	1.673	624 53	31 23	4 48	1 »	200	1 »	»	»	116 90	150 85			
25	Guézou Jean-Louis.....	matelot	—	353	131 77	6 59	0 99	1 »	100	1 »	»	»	»	»			
26	Fericot Yves-Marie.....	matelot	0,30	—	267 75	13 39	2 01	0 50	100	1 »	»	»	»	»			
					54.992	25.258 81	1.262 95	206 62	27 50	5.000	5.000	2.812 80	282 75	10.512 62	14.824 »		

Paimpol, le 28 Octobre 1913.

L'ARMATEUR :

d) LES GRATIFICATIONS.

Les gratifications sont des sommes remises à l'islandais en fin de campagne ou à son réengagement. Que ce soit aux termes de la Charte de 1905 qui établissait un système progressif, ou au seul titre de bienveillance de l'armateur, les feuillets d'engagements contiennent des gratifications de toute espèce, en argent ou en nature, mais la plupart du temps sous condition.

A part la gratification du capitaine qui est d'un ordre spécial, les gratifications ne sont jamais considérables. Qu'on en juge par les chiffres suivants :

1906. — 100 francs à un marin s'il est le premier du bord, 50 francs s'il est le premier du poste, 50 francs au novice s'il « attrape 1.500 morues ».
1913. — Un morceau toile — un flin — autant de fois 5 francs qu'il aura d'anciens marins après lui.
1922. — 50 francs s'il pêche 2.500 morues, 100 francs au lieutenant s'il est le premier du bord.
1923. — 50 francs si la salaison est bonne.
100 francs au second s'il est le premier du bord.
100 francs au second à 150 tonnes de morue.
100 francs à un marin s'il pêche 2.500 morues.
100 francs à un marin s'il est le premier du bord.
150 francs au novice s'il pêche 2.000 morues.
50 francs à un marin s'il pêche 2.600 morues sans qu'il soit tenu de s'engager dans la même maison.
1924. — Un vieux foc, une barrique vide.
Une barrique vide et 100 francs si la salaison est bonne.
150 francs à 2.000 morues, 200 francs à 2.200, etc...

9. — LE SALAIRE GLOBAL DE L'ISLANDAIS.

Si l'on synthétise maintenant ces éléments disparates, on obtient à proprement parler le chapitre des recettes dans le budget de l'islandais, ou si l'on veut son *salairé global*.

Et d'abord ses dépenses comprennent ses frais d'équipement qui sont avant la guerre de l'ordre de 500 francs. En 1916, par exemple, un pêcheur établit qu'il a perdu sur l'*Alcyon* des effets représentant la somme de 644 francs.

Après ces débours, le gain du marin doit faire vivre sa famille, unique moyen en somme pour la femme de se procurer tout ce dont elle a besoin pour la maison et ses enfants : achats de nourriture, vêtements, loyer, etc...

Bien que les chiffres du denier⁹⁵ et des gratifications soient quasi incontrôlables, il est possible, en additionnant les avances et le retour⁹⁶, de déterminer approximativement l'argent que reçoit le marin pour sa campagne d'Islande. C'est avec cette somme qu'il devra alimenter le budget familial. Etant donné la diversité la plus grande qui règne dans la rémunération des pêcheurs, nous prendrons comme gain-type le plus élevé dans la période de l'engagement au last, puis, celui du marin qui a la plus belle pêche⁹⁷.

Année.	Avances.	Retours.	Total.	Pêche.
	francs	francs	francs	morues
1852	40 »	321 64	361 64	
1853	50 »	196 56	246 56	
1857	50 »	54 56	104 56	
1860	non mentionnées		301 17	
1865	40 »	198 15	238 15	
1871	60 »	227 25	287 25	
1875	60 »	671 50	731 50	
1880	60 »	795 26	855 26	
1882	70 »	661 67	731 67	1.996
1885	100 »	722 54	822 54	2.616
1890	276 50	210 »	484 50	2.701
1895	200 »	713 64	913 64	
1900	400 »	460 »	1.060 »	
	+ Denier 300			

Année.	Avances.	Denier.	Retours.	Total.	Pêche.
	francs	francs	francs	francs	morues
1900	400 »	300 »	460 »	1.060 »	
1905	240 08	200 »	587 07	1.027 15	2.252
1909	200 »		100 05	300 05	
1911	506 89		786 86	1.293 75	4.354

95. Le denier peut être supérieur aux avances comme en 1887 par exemple : 250 francs contre 200 francs.

96. Nous parlons de « l'argent liquide » qui a été perçu par l'islandais et sa famille, sans tenir compte des cotisations à la Caisse de secours, des Invalides, de Prévoyance, etc., qui lui sont aussi portées comme avances.

97. Abstraction faite des salaires des officiers (second et lieutenants) qui ont un gain supérieur à la moyenne des hommes.

Année	Avances	Denier	Retours	Total	Pêche
	francs	francs	francs	francs	morues
1913	211 »	350 »	893 01	1.454 01	3.162
1916	426 »		2.234 04	2.660 04	2.853
1917	200 »		5.059 11	5.259 11	4.909
1922	456 50	1.180	2.381 41	4.017 91	3.922
1926	884 86		3.940 98	4.825 84	3.073
1928	1.000 »		4.158 64	5.158 64	3.091
1930			5.617 95		5.762
1933	1.500 »		1.798 72	3.298 72 ⁹⁸	
1934	800 »		5.826 37	6.626 37	
1935				2.011 60	

L'islandais ajoute à son salaire de pêche quelques autres ressources qui entreront dans le budget. Les joues, langues, flétans que lui abandonne l'armateur, lui rapportent 45, 50 francs en 1886. Avant la guerre les trois mannes de morue, cadeau de l'armateur, représentent 100, 150 francs. S'il navigue avec son fils, mousse ou novice, ce dernier produira une paye supplémentaire.

S'il est désigné pour accomplir le voyage de livraison, il sera payé au taux du cabotage :

- 1858. — 45 francs par mois le capitaine,
- 40 francs par mois les matelots,
- 15 francs par mois le mousse.

1883. — Un matelot gagne 1 fr. 50 par jour. En 1904, les salaires mensuels se sont relevés : capitaine, 150 francs; second, 70; matelot, 60; mousse, 25 francs.

Il convient encore de mentionner l'argent que lui permettra de gagner son second métier pendant l'hivernage de la goélette. La femme elle-même ajoutera son gain, si elle tient une boutique (café, épicerie, mercerie, etc.). Parfois elle travaille à la campagne aux travaux de ferme (à la moisson surtout) ou chez les commerçants de la ville.

Malgré tous ces efforts, la famille de l'islandais ne s'enrichit pas. Les avances consenties par l'armateur en cours de campagne révèlent que la situation du budget familial n'est pas très brillante.

98. Etant donné le désastre général de 1933, ce salaire nous semble exceptionnel. Sur une autre goélette, pour 4.261 morues un marin a touché 1.500 francs d'avances + 680 fr. 80 pendant la campagne, soit 2.180 fr. 80. Au retour il doit à son armateur 560 fr. 98.

Entre le départ de février et les premières nouvelles de mai, et de mai à septembre, l'armateur ne versait aucune mensualité à la famille du marin. Mais les avances de février puis celles de mai ne permettent pas à la femme de nourrir sa famille, généralement nombreuse. Aussi trouve-t-on, en marge des comptes de pêche, le relevé des modestes sommes accordées à la famille, à la mère, à la femme : 30 francs, 35 francs, 50 francs. « Comme la maison se trouve sans argent, écrit un fils d'islandais à l'armateur de la goélette de son père, en 1909, et que je dois entrer au cours d'hydrographie demain, j'ai des achats de livres à faire, si vous auriez la bonté de donner 20 francs à ma mère vous me rendriez grand plaisir. »

Parfois le pain est donné à crédit, escompté sur les salaires de retour, alors que la goélette n'a pas encore quitté l'Islande.

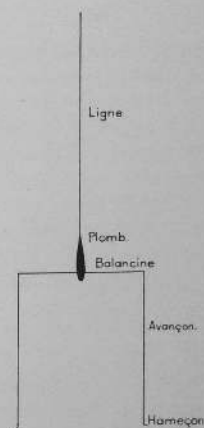
Dans l'après-guerre, les salaires se sont sans aucun doute relevés, mais de son côté le coût de la vie montait plus rapidement que la hausse des gains d'islandais. De nombreux besoins, quelquefois artificiels, se faisaient sentir, le genre de vie des marins avait évolué et les exigences devenaient plus nombreuses... tandis que la monnaie perdait de sa valeur.

Dans ces conditions, les salaires de l'après-guerre sont-ils supérieurs à ceux de jadis ? Oui, si l'on ne tient pas compte de ces éléments intervenus dans la balance financière familiale. Mais cette hausse est factice en réalité, car en prenant les chiffres effectivement attribués aux pêcheurs on s'accorde à reconnaître que 800, 1.000 francs en 1880 valent bien 5.000, 6.000 francs en 1926-1928 et sont certainement supérieurs à 3.000 francs en 1933 ou 2.000 francs en 1935.

Il est donc hors de doute que, dans la belle époque du temps d'Islande à Paimpol, la goélette a procuré aux familles de l'argent. Les registres d'Inscription maritime, les carnets d'engagements, les comptabilités, établissent, par exemple, pour un seul équipage :

1868. <i>La Pensée</i> , 21 hommes.....	13.909 fr. 96
1872. <i>Fleur-de-la-Mer</i> , 23 hommes.....	16.348 fr. 45
1875. <i>Haydée</i> , 23 hommes.....	17.322 fr. 01
1877. <i>Jeanne</i> , 23 hommes.....	18.539 fr. 60
1879. <i>Aristide-Marie-Anne</i> , 23 hommes.....	20.280 fr. 41

Que l'on replace ces chiffres à leur date pour les estimer à leur juste valeur. Plus tard, le revenu s'élèvera encore pour un équipage sensiblement aussi nombreux :



LIGNE DE PÊCHE DE L'ISLANDAIS

FIG. 34



FIG. 35. — LA GOÉLETTE APPAREILLÉE

Les femmes d'islandais sont venues pour un dernier kenavo (au revoir) peut-être... un adieu.

1900 : 26.708 fr. 85 (Denier + Avances + Retours).
1914 : 27.122 fr. 04 pour les seuls salaires de retour.
1917 : 96.326 fr. 51 (Denier + Avances + Retours).
1922 : 122.544 fr. 63 — — —

Quoi qu'il en soit de ces comparaisons, les salaires individuels des islandais ne sont pas énormes et ne semblent pas proportionnés aux dangers et aux difficultés du métier. Comment dès lors les armateurs trouvèrent-ils des marins pour ces longues expéditions périlleuses et particulièrement pénibles ?

Pour le comprendre, on doit se rappeler qu'à cette époque le gain de l'islandais était supérieur aux salaires de toutes les autres entreprises de la région.

En 1915 par exemple, un capitaine d'une goélette paimpolaise affectée au cabotage raconte, dans une lettre du 27 juin, qu'il règne à son bord un mécontentement provoqué par les salaires trop bas, et il écrit à ce sujet cette phrase caractéristique : « ces gens se croient encore en Islande ». Mais c'est surtout, par rapport aux exploitations artisanales et agricoles de la région que le gain de l'islandais accuse une indéniable supériorité. Abstraction faite du gain secondaire pendant l'hiver, sa campagne de six mois lui permet de gagner plus que dans aucune autre profession à cette époque.

La majorité des islandais étant de provenance rurale, il ne leur eût pas été possible de réaliser ces salaires en restant à la terre, ou à l'atelier de l'artisan employeur. Comme on l'a vu plus haut en 1866, le maire de Paimpol, M. Duval, signale que la situation des ruraux est si lamentable qu'ils se laissent attirer par les armements maritimes. En 1872, la désertion des campagnes ne s'est pas ralentie, par suite des salaires trop médiocres. Pendant tout le temps d'Islande, il existera une notable différence entre le salaire d'un pêcheur et celui d'un ouvrier agricole. En 1926⁹⁹, le gain journalier d'un ouvrier agricole à Ploubazlanec est de 8 francs, soit un revenu de 2.500 francs en comptant 300 jours de travail. Or, à la même époque,

⁹⁹ Séance secrète du C. M. 26 août. Cet ouvrier a 3 enfants : sa femme gagne 5 francs par jour. En 1933, son salaire est monté à 15 francs. Le même argument ne vaut pas pour toutes les catégories d'islandais-terriens. Après la guerre, la désaffection des équipages est provoquée en partie par la hausse des gains dans les professions artisanales par exemple (cf. Valleris, p. 139, un ouvrier voilier gagne près de 5.500 francs en 1921). D'autres islandais, préférant un métier moins pénible et plus rémunérateur, se firent fonctionnaires ou employés. Enfin, les fils d'agriculteurs, qui jadis montaient les goélettes, restèrent à la ferme, car la culture intensive des primeurs va procurer des gains de plus en plus considérables et la vie est plus sûre dans les champs de pommes de terre, de choux-fleurs que dans les tempêtes d'Islande.

un islandais pour sa demi-année de pêche rapporte de 5.000 à 6.000 francs.

Sauf dans les sombres années (surtout les dernières, 1933 et 1935), on peut donc conclure que, dans son ensemble, l'entreprise d'Islande a répandu sur le pays de Paimpol, sinon la richesse parmi les familles d'islandais, du moins une aisance relative, un mieux-être appréciable qu'aucune autre industrie locale ne pouvait assurer aux travailleurs.

Voilà pourquoi, malgré toutes les souffrances de demain, à chaque mois de février, pendant près de 100 ans, les marins paimpolais montèrent, avec les goélettes vers l'Islande, le pays froid et sans soleil. La raison de leur expédition tient dans cette phrase d'une veuve d'islandais : « ar bara e oa du-hont... le pain était là-bas ».

CHAPITRE II

LA CITE-CORPORATION ET LE BIEN COMMUN PAIMPOLAIS AU TEMPS D'ISLANDE

A. — LA CITE-CORPORATION.

I. — LES INDUSTRIES CONNEXES POUR L'ÉQUIPEMENT DU NAVIRE.

Lorsque, en 1852, l'Occasion ouvrait la route d'Islande, Paimpol armait depuis de très longues années des navires terre-neuvas.

Ces armements exigeaient, sans nul doute, quelques adaptations du commerce local, mais par suite de leur petit nombre, surtout à partir de 1844, ils n'absorbaient pas toutes les activités du port ou de la ville.

La pêche d'Islande, au contraire, par son essor rapide et son importance croissante, va devenir l'armature du Paimpol maritime. Se liant à cette charpente par des rapports très étroits, d'autres industries naîtront, dont l'entreprise-maîtresse nécessite ou facilite la création. A mesure que les besoins se feront sentir ou qu'on y devinera une possibilité de gain en même temps qu'une ressource technique pour les expéditions d'Islande, elles jailliront du sol paimpolais.

Elles répondront à toutes les demandes du navire, de l'équipage, en un mot de toute l'exploitation islandaise. C'est ainsi que, vu dans son ensemble, Paimpol constituera une économie strictement paimpolaise, enclose dans les limites du lieu géographique.

1. — Les chantiers de construction navale.

a) Historique et production paimpolaise.

Il existait dans le canton, bien avant les débuts de la pêche d'Islande, des chantiers de construction navale. D'après l'enquête industrielle de 1848, Plouézec, Ploubazlanec possèdent des cales de lancement. Mais il n'est pas probable que ces modestes chantiers, non

plus que ceux de Paimpol, aient pu construire les gros bricks, trois-mâts et brigantins affectés à la pêche de Terre-Neuve. Ces navires étaient d'un tonnage trop élevé pour les possibilités de ces entreprises artisanales qui fournissaient surtout les bateaux de la navigation côtière. La preuve en est qu'en 1858, par exemple, la *Thétis*, une goélette de 79 tx 82, doit faire ses réparations, tant de coque que de voilure, à Cherbourg et à Saint-Malo.

Dans les premières années du temps d'Islande, Paimpol n'était pas en mesure de construire des navires islandais. En était-il besoin d'ailleurs puisque les armateurs expédièrent vers le nouveau lieu de pêche des bisquines, des lougres, des sloops de cabotage et de bornage, avec quelques goélettes plus fortes ? La construction des navires de petit tonnage pouvait s'effectuer dans les chantiers locaux.

Lorsque l'entreprise d'Islande s'implanta définitivement à Paimpol et que l'avenir permit encore d'entrevoir son développement certain, il devenait possible, avec un peu de hardiesse, d'agrandir les chantiers déjà établis, de tenter la construction des goélettes de pêche au lieu des lougres, bisquines, etc.

C'est bien ce qu'accomplit un Paimpolais, M. Louis Laboureur. L'enquête de 1848 mentionne le chantier de son père comme étant modeste, bien que les renseignements ne soient que fort laconiques. Né en 1836, maître constructeur diplômé de l'arsenal de Cherbourg à 18 ans, Louis Laboureur s'établit, en 1860, dans les ateliers de son père.

« Constructeur de talent, chercheur infatigable, il apporta à son œuvre des perfectionnements incessants » et les témoignages officiels attesteront « la supériorité de son travail, de son réel talent et de ses connaissances nautiques¹. »

C'est sur ses cales du Four-à-Chaux que naquit son « œuvre » : la goélette paimpolaise spécialement adaptée à la pêche d'Islande et proportionnée aux ressources et aux besoins locaux.

Grâce à M. Laboureur, Paimpol possède désormais un nouveau potentiel. Si l'Islande dévore beaucoup de navires, cette nouvelle industrie a le pouvoir de reconstituer le tonnage perdu et en même temps de fournir des bâtiments aux armateurs de plus en plus nombreux, qui se lancent dans la grande aventure.

La liste des goélettes révèle aussitôt de nouveaux noms et, de 23 en 1860, la flottille comprend 50 unités en 1865. Dès 1866, des

1. Éloge funèbre de M. Laboureur par M. Le ROCHAIS, *Journal de Paimpol*, 24 janvier 1892.

diplômes d'honneur, des médailles, décernés à ses chantiers par l'Empereur, le Y. C. F., etc., confirment les résultats obtenus tant pour la réalisation de bateaux morutiers que pour les performances dans les régates officielles où M. Laboureur faisait courir des yachts afin de montrer dans le monde maritime la qualité de sa construction.

Après lui, d'autres chantiers s'installèrent, de telle sorte que, jusqu'à la grande guerre (et même jusqu'en 1921-1922), Paimpol gardera la faculté de satisfaire ses clients proches ou lointains².

Pendant cette période toutefois, on peut le reconnaître sans fausse honte, des armateurs paimpolais passeront des commandes à d'autres constructeurs. En 1872, par exemple, Dunkerque construira *Brune et Blonde*; Saint-Vaast, en 1878, *Primevère et Pervenche*; Saint-Malo, en 1893, une seconde *Primevère*, etc. Il faut encore tenir compte des acquisitions de navires d'occasion, tel le transfert massif d'une dizaine de dundees fécampois vers 1889-1890. Granville, La Richardais, Pleurtuit, Le Portel, etc..., fourniront encore des bateaux islandais. Les Paimpolais effectuaient-ils ces achats au dehors en vue de bénéficier de meilleurs prix ou de s'assurer une construction supérieure ? Il ne semble pas. Ces achats s'expliquent par le fait qu'à certaines époques Paimpol ne parvenait pas à exécuter des navires au rythme de la demande, par suite de la modestie des moyens techniques du port.

Malgré tout, la plus grande partie des bâtiments qui portaient à leur poupe le nom de Paimpol sortaient de ses chantiers. La construction sur place avait l'avantage considérable de permettre à l'armateur la surveillance personnelle de son navire sur cale. C'est encore un trait de l'armateur paimpolais : il couvait de sa sollicitude ce bateau qui grandissait et devenait « sa chose », « son bien ». D'accord avec le constructeur, et tenant compte de l'avis du capitaine, il faisait exécuter bien souvent des modifications.

Faute de renseignements complémentaires dans la période de 1852 à 1878³, il n'est possible de retrouver mention de la production paimpolaise qu'à partir de cette dernière date.

En 1878, le rendement de la construction se décompose ainsi pour les trois derniers trimestres :

2. Pendant le temps d'Islande, Paimpol eut plusieurs entreprises de construction navale : Laboureur, Perrot, Pivini, Bonne-Lesueur, Cigli, Gossoué, Finny, Le Chevert, Kerbiquet. Plusieurs chantiers coexistant à la même période, on peut estimer que les cales de lancement s'élevaient à 8 ou 10.

3. Lors de la liquidation de la maison Laboureur, tous les papiers et documents furent brûlés. Les autres entreprises, ayant elles aussi disparu, il ne reste comme source de renseignements que les archives de la douane depuis 1878 et des factures de chantiers dans les comptabilités d'armateurs.

Mises à l'eau		Mises en chantier	
	tonneaux		tonneaux
1 gabarre.....	19	5 goélettes.....	500
2 lougres.....	18	1 sloop.....	40
1 gabarre.....	14	1 gabarre.....	6
1 bateau.....	2	1 bateau.....	2

Dans le seul troisième trimestre, on lance 3 goélettes et 1 sloop et 4 autres goélettes, de 186 tonneaux chacune, sont mises en chantier. En cette année, s'accroît l'importance des ateliers paimpolais et au mois de décembre, ils ont construit, depuis janvier, 7 goélettes islandaises, tandis que plusieurs autres unités sont encore sur cale. Néanmoins, des armateurs ont dû passer des commandes à La Richardais et à Saint-Malo.

Dès 1879 cependant, les armateurs font savoir qu'ils « veulent connaître les résultats de la pêche d'Islande avant de construire de nouveaux bateaux ». On prévoit la mise en chantier de plusieurs goélettes.

En 1884, les Paimpolais ont mis à l'eau 31 navires et 35 en construction. L'année suivante, lesancements ont diminué et n'atteignent plus que le chiffre de 24, mais par contre on enregistre 37 mises en chantier.

Peu avant la crise de 1886, dans le troisième trimestre de 1885, une seule entreprise de construction navale a lancé 16 bateaux, ce qui porte à 25 navires son chiffre de construction depuis le 1^{er} janvier (+ un autre sur cale).

Tributaire de la pêche, la construction navale se ressent de la mauvaise campagne de 1886. Les chantiers de Laboureur et de Pilvin travaillent alors pour les ports voisins et leur livrent surtout des bateaux de faible tonnage :

31 mises à l'eau : 315 tonneaux, et 40 mises en construction : 280 tonneaux. L'année 1887 accusa encore le contrecoup de la crise de 1886. Dès les premières pêches néanmoins, les armateurs ont repris confiance. Au second trimestre, 4 bâtiments sont en cours d'exécution et « il règne une assez grande activité sur les chantiers ». En réalité, le tonnage produit laisse deviner qu'il ne s'agit pas encore de gros navires, puisque les 26ancements ne totalisent que 265 tonneaux ; les 29 mises en construction, 291 tonneaux.

A partir de 1890, le tonnage suit une progression constante, car Paimpol prépare déjà sa flottille qui va atteindre son apogée en 1895⁴.

	Mises à l'eau			Mises en chantier	
		tonneaux			tonneaux
1890	18 navires.....	709	1890	19 navires.....	710
1891	19 —	499	1891	13 —	591
1893	32 —	684	1893	25 —	761
1894	23 —	532	1894	24 —	797

En 1891, une nouvelle entreprise s'établit à Paimpol, portant ainsi à 4 le chiffre des chantiers locaux. La construction, ralentie au début de l'année, reprend son activité.

Toutes les cales sont occupées et M. Laboureur, qui a 2 goélettes en chantier au mois de mars, refuse des commandes : en même temps que Pilvin, il lance bateaux de pêche, yachts, sloops. Il y a même en cours de transformation un yacht monégasque destiné à la pêche d'Islande. Dès que la flottille a pris le départ, les charpentiers s'attaquent à des constructions neuves.

En 1892, alors que devant l'insuffisance de ses ateliers de Paimpol, il avait dû en ouvrir deux autres à La Richardais, M. Laboureur mourait, laissant à son fils, qui lui succédait, plusieurs navires en voie d'achèvement⁵.

En 1893, la plus grande activité règne dans toutes les entreprises de Paimpol. Au premier trimestre, le chantier Laboureur met à l'eau une goélette islandaise et commence la construction de deux navires similaires, d'un sloop et d'un yacht pour Cette. Pilvin lance un sloop, un boq et entreprend une goélette.

Au troisième trimestre, les ateliers sont dépassés par le travail. Ils ont lancé 3 goélettes, quelques petits bateaux et ils mettent en chantier 2 nouvelles goélettes. En fin d'année, on a lancé 32 navires et 25 ont été mis en construction. Malgré la production paimpo-

4. Il convient de remarquer cependant qu'à cette époque la goélette de pêche représente 100-120 tonneaux de jauge nette.
5. Ce deuil sema la consternation dans les milieux d'armement d'Islande, tant y était grande la place professionnelle de M. Laboureur. Le préfet marqua aussi l'importance de cette disparition en déléguant aux obsèques M. Bellergey, conseiller de préfecture. Les travailleurs et employés de M. Laboureur craignirent pour leur gagne-pain. En témoignage suprême de dévouement et de respectueuse affection, les ouvriers tinrent à porter à bras le cercueil de leur ancien « patron ».

laise, des armateurs ont encore dû acheter des bâtiments islandais à Saint-Malo et à La Richardais.

Cette activité se maintient en 1894 et le receveur de la douane note à son registre : « La situation de la région est florissante », simple phrase qui sert de conclusion à ses observations générales sur les constructions navales.

L'année suivante, Paimpol expédie vers Islande sa plus forte flottille de grande pêche, pendant que la loi du 30 janvier 1893 commence à favoriser le transport voilier et la construction des navires.

Depuis 1881, en effet, les frets avaient baissé et devaient encore décroître. La loi de 1893, votée dans le but d'arrêter cette chute, accordait une prime à la navigation de 1 fr. 70 pour les voiliers en acier par tonne de jauge brute et chaque millier de milles parcourus. La prime décroissait annuellement, mais ne fut pas supprimée au bout de dix ans, comme il était prévu. Cette loi se révéla surtout favorable aux constructeurs, car elle prévoyait de fortes primes à la construction navale. On commença à construire aussitôt de telle sorte que la France, à la fin du siècle dernier, était remontée au septième rang parmi les flottes mondiales avec 310.000 tonnes de voiliers. De 1893 à 1914, le total des primes payées à l'armement et aux chantiers français s'éleva à 71 millions environ, dont 21.131.000 francs pour les voiliers⁶.

Paimpol bénéficia de ces mesures d'ordre général. L'apogée de 1895 fut sans doute suivi dès 1896 d'un grand nombre de désarmements, mais la flottille verra ses unités entreprendre le transport de marchandises, car le bornage, le cabotage, le long cours s'intensifièrent.

En 1898, les chantiers, qui occupent plus de 150 ouvriers par jour, ne cessent de se développer. Les commandes affluent, venant surtout des ports morutiers comme Gravelines et Granville.

En ces quatre années (1894-1898), les chantiers Laboureur ont produit 37 navires, 3.027 tonneaux; les chantiers Pilvin Julien, 35 navires, 769 tonneaux; les chantiers Pilvin Yves, 29 navires, 554 tonneaux.

Laboureur a construit, en quatre ans, 9 bateaux de grande pêche, 24 caboteurs, Pilvin J., 1 morutier et 8 caboteurs.

6. *Les derniers grands voiliers*, p. 36.

En 1899, l'Inscription maritime constate dans un rapport du 7 août :

« Il n'est pas à prévoir que les chantiers se transforment pour se livrer à la construction en fer et à la construction de vapeurs. Non seulement un outillage nouveau serait à créer de toute pièce, mais le recrutement des ouvriers spéciaux pour ce genre de construction ne pourrait, avec les ressources actuelles, se faire dans la localité, ce qui augmenterait le prix de la main-d'œuvre et serait une cause d'infériorité vis-à-vis de certains centres de construction. La construction paimpolaise est très appréciée et la prospérité des chantiers paraît devoir se maintenir. »

Paimpol ne semble donc pas vouloir s'orienter vers la production de navires en fer. La pêche d'Islande s'effectue fort bien avec des goélettes en bois; il semble donc inutile et superflu d'envisager une transformation radicale de la technique de l'expédition islandaise. Et, en 1899, s'établit à Poulafret⁷ un collaborateur de M. Laboureur, M. Bonne, qui, jusqu'en 1914 surtout, va donner une très forte impulsion à la construction navale paimpolaise.

M. Bonne devint alors le constructeur le plus important de Paimpol. Il trusta les chantiers⁸, absorba les entreprises de deux collègues constructeurs de langoustiers, thoniers, qui se trouvèrent dans l'obligation d'accepter chez lui un poste de contremaître.

Les nouveaux chantiers construisaient entièrement le navire, le gréaient, lui donnaient toute sa structure, depuis la quille jusqu'à la pomme du mât, y compris ferrures et voilure.

Le bateau sortait complètement achevé, prêt à prendre la mer. Il s'agit là d'une intégration verticale d'autant plus curieuse qu'on ne peut comparer cette entreprise à la grosse industrie et que d'autre part elle dépasse le cadre artisanal, qui était celui de la construction paimpolaise jusqu'alors.

Cette exploitation ne put cependant pas garder comme règle ce totalitarisme paimpolais, et bien que les chantiers aient continué

7. Aux termes d'un contrat passé avec la maison Laboureur, M. Bonne s'était engagé à ne pas installer de chantiers à Paimpol, pour éviter de concurrencer ses anciens employeurs. S'en tenant à la lettre du contrat, il s'installa dans l'anse de Poulafret en Kéridy, à 1.000 mètres environ de Paimpol. Il s'ensuivit un procès entre la maison Laboureur et son ancien contremaître, procès gagné par ce dernier en appel à Rennes.

8. Avant M. Bonne, les chantiers fournissaient également différents articles ou agrès pour l'équipement du navire neuf. En 1869 par exemple, les factures de M. Laboureur portaient à leur en-tête : « Constructions de navires, éoupes, réparations, fournitures de boussoles, pompes, poulies, brails, timonerie, goudrons, poulgeries en tous genres ».

par la suite ce mode de construction, les artisans réussirent à reprendre leur indépendance et rentrèrent dans leurs ateliers plus modestes : chantiers, voileries, forges.

A partir de l'installation des « chantiers Bonne »⁹, comme l'on dit encore à Paimpol, la construction s'intensifia. Si le nombre des navires ne s'élève pas, il faut remarquer que le tonnage par contre s'accroît. M. Bonne encouragea par des méthodes personnelles la construction des voiliers pour les armements paimpolais et régionaux.

C'est ainsi qu'il a contribué autrefois à l'enrichissement de tout le pays de Pleubian dont les bateaux faisaient le cabotage.

Lorsqu'un armateur, de ressources modestes, venait, par exemple, lui commander un bateau de moyennes dimensions, petit caboteur ou borneur, la maison de construction s'offrait à lui construire un bâtiment beaucoup plus grand, en lui demandant le versement de la somme qu'il était décidé à dépenser en premier lieu et lui laissant la plus grande liberté dans le paiement et l'amortissement du reliquat. Le cabotage voilier étant à cette époque fort lucratif pour les navires qui fréquentaient tous les ports depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, l'armateur remboursait assez facilement le constructeur. Et l'on parle encore aujourd'hui de ces capitaines-armateurs pleubiennais et autres, comme d'une aristocratie cossue dont l'aisance a persisté jusque dans l'après-guerre.

Le constructeur de son côté y gagnait le prix de la construction : il touchait en outre la *prime à la construction* versée par le Gouvernement. Grâce à cette sorte de *crédit maritime*, M. Bonne, tout en s'enrichissant, enrichissait la région maritime, peuplait de voiliers les ports de la côte bretonne et au delà; il fournissait ainsi aux ouvriers paimpolais un travail continu et sûr.

Avant d'examiner l'évolution de la production paimpolaise, voici les chiffres de cette période de 1900 à 1914, qui fut sans conteste la plus prospère :

Année	Mises à l'eau		Navires en construction	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1900	27	1.066	14	1.175
1901	36	1.600	16	1.230
1902	32	1.594	25	2.354
1903	51	1.960	10	725

9. Il est évident que cette entreprise fait partie de la construction navale paimpolaise, bien qu'elle soit établie en territoire kéritien.

Année	Mises à l'eau		Navires en construction	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1904	34	1.895	16	non mentionné
1905	30	1.650	16	1.100
1906	31	1.318	10	1.143
1907	27	837	5 ¹⁰	457
1908	28	1.593	5	540
1909	37	1.878	7	605
1910	29	2.242	4	770
1911	26	2.288	6	970
1912	25	2.843	7	672
1913	33	2.415	9	664
1914	29	1.724	1	130

Cette vue d'ensemble laisse déjà entrevoir que les chantiers connaîtront de 1900 à 1914 une période de grande activité. La flottille de grande pêche ne cesse de croître jusqu'en 1905-1906 et les goélettes expédiées en Islande sont d'un tonnage plus fort que dans le passé.

En 1900, Paimpol, au lieu de les importer de Jersey comme en 1899, fait venir des ports français de Brest, Nantes, Saint-Nazaire, des pièces de constructions, des mâtures, etc. Les contrats de construction dépassent, en 1901, les possibilités de rendement des chantiers. Paimpol, qui a mis à l'eau 15 goélettes et 4 dundees, a entrepris 10 autres goélettes neuves et importe un yacht anglais le *Kowana* pour le transformer en goélette latine. A la fin de l'année, les ateliers de Poulafret ont produit 9 bâtiments neufs de plus qu'en 1900, soit une augmentation de 594 tonneaux. Il se construit même une goélette à Loguivy, dont un chantier a lancé une autre goélette, dans le courant de l'année. Les chantiers sont animés d'une intense activité; les commandes affluent à tel point qu'en 1902 le nombre des ouvriers menace de devenir insuffisant. Dans le seul premier semestre de 1902, Paimpol livre 2 goélettes, 1 dundee et met 2 goélettes en construction, tandis que Poulafret, dont les chantiers sont désormais les mieux équipés, lance 5 goélettes, 1 dundee, et commence l'exécution de 7 goélettes, 2 dundees et 1 trois-mâts.

10. A partir de 1907, les mises en construction ne comprennent plus que les navires sur chantier en fin d'année, tandis que pour les années précédentes, sont comptées sous ce titre les mises en construction de toute l'année.

Malgré ce travail, 2 chantiers font faillite, mais sont aussitôt remplacés. La construction est très florissante et les Paimpolais espèrent encore de meilleurs résultats « pleinement justifiés par le soin particulier qui est apporté à cette branche d'industrie »¹¹. A la fin de l'année, les charpentiers auront construit 16 goélettes et 1 dundee, soit 17 gros navires. Un armateur a acheté un sloop anglais, le *Joseph-Marie-Welcome*, de 29 tx 63. Les chantiers ont déjà plus de travail qu'ils ne pourront en accomplir en 1903. Aussi prévoit-on l'installation d'une scierie à vapeur « afin de réduire le prix de la main-d'œuvre, d'accélérer le travail et de hâter les livraisons des commandes »¹².

Entre 1900 et 1910, l'année 1903 est la plus importante, puisque le tonnage construit atteint près de 2.000 tonneaux. Les chantiers ont augmenté de 19 navires leur rendement de 1902. Dans les 51 bâtiments lancés, on compte une vingtaine de gros bateaux : 1 trois-mâts, 16 goélettes, 2 dundees. Il reste sur cale en voie d'achèvement 10 navires dont 7 goélettes.

Il n'est pas surprenant, dès lors, de constater que les primes à la construction versées par l'Etat aux constructeurs locaux atteignent pour 1903 la somme de 111.285 francs.

L'année suivante, au 1^{er} semestre, il se produit un certain ralentissement dans les commandes. Néanmoins, en ces six premiers mois de 1904, Paimpol met à l'eau 5 goélettes contre 8 pour Poulafret. Il reste sur cale 4 goélettes et en fin d'année les chantiers auront produit 18 goélettes et 2 dundees, soit donc 20 grosses unités, contre 19 en 1903, mais le tonnage est inférieur : 1903, 1.960 tx 61; 1904, 1.895 tonneaux.

En fin d'année, 9 navires de 800 tonneaux sont en cours d'exécution.

En 1905, les armements d'Islande remontent à un chiffre inconnu depuis une dizaine d'années. Au début de l'année pourtant, l'activité des chantiers se ralentit, les commandes étant moins nombreuses. Le premier semestre a produit 6 goélettes et 6 dundees. Comme il ne reste en chantier que 6 goélettes (3 à Paimpol et 3 à Poulafret), une entreprise a fermé ses portes et les autres ont licencié leur personnel devant ce brusque tarissement des commandes. On laisse prévoir que tous les chantiers seront fermés à la fin de l'année, si les résultats des secondes pêches ne sont pas meilleurs que ceux des premières.

11. Douane, 1901.
12. Douane, 1902.

En fait, Paimpol ne lancera dans le second semestre que 6 sloops. Poulafret a construit 3 goélettes, 1 dundee, 1 bocq et il reste sur cale 2 goélettes et 1 bocq. Au total, on n'a produit que 9 goélettes et 7 dundees au lieu de 18 goélettes et 2 dundees en 1904. C'est l'insuffisance de la campagne d'Islande qui a provoqué ce ralentissement, mais les premières pêches s'étant vendues à un « prix très élevé », on escompte pour 1906 une reprise des affaires.

Dès le premier semestre de 1906, M. Bonne est dépassé par les demandes qui déterminent à Poulafret « une pleine activité ». Pendant qu'il lance, de janvier à juin, 1 goélette, 2 dundees de plus de 200 tonneaux et 2 sloops, il met en chantier 1 trois-mâts, 1 goélette et 2 dundees. Le marasme de 1905 se dissipe lentement. A Paimpol, les chantiers travaillent à 2 goélettes et à 16 sloops. En fin d'année, la construction navale paimpolaise a produit : 1 trois-mâts, 5 goélettes et 3 dundees, soit seulement 9 navires de fort tonnage (+ les petites unités évidemment), tandis que les constructions en cours au mois de décembre comprennent 3 goélettes. La pêche de 1906 a encore donné des résultats médiocres. Mais les prix très élevés auront, espère-t-on, « une heureuse répercussion sur l'armement de 1907 qui est poussé avec activité ». Les chiffres de 1906 laissent entendre que le ralentissement se prolonge; les chantiers n'ont pas encore retrouvé leur rythme de production.

Malgré les espérances, les débuts de 1907 ne semblent pas plus favorables. Bientôt les commandes arrivent et les chantiers de Poulafret reprendront, en cours d'année, une activité inaccoutumée. Ils emploient plus de 150 ouvriers qui, pour décembre, auront construit 12 bateaux, dont 2 goélettes et 5 dundees, tandis qu'il reste en cours 1 trois-mâts, 3 dundees et 1 goélette. Aux chantiers de Paimpol, le travail est moins considérable et, sur les 15 unités lancées, on ne compte que 2 dundees et 1 goélette.

En 1908, malgré l'activité de ses ouvriers, M. Bonne ne peut satisfaire ses clients. Il a construit en son année 2 trois-mâts, 3 goélettes, 10 dundees, 1 sloop et 1 gabarre. Il reste inachevés, 1 goélette, 1 dundee. Paimpol n'a construit que 2 dundees, 2 gabarres et 5 bocqs et ne laisse sur cale que 1 goélette et 2 dundees.

La production totalise 28 navires lancés, de 1.593 tonneaux, dont 2 trois-mâts, 3 goélettes et 12 dundees, soit une augmentation de 750 tonneaux sur 1907.

En 1909, l'augmentation sur 1908 de 285 tonneaux est due à l'entreprise de M. Bonne. Ce constructeur emploie maintenant près de 200 ouvriers dans ses seuls ateliers qui tendent à prendre une extension de plus en plus considérable. Ils lancent 7 goélettes, 5 dundees et mettent en construction 3 goélettes. A Paimpol, les bâtiments de petit tonnage sont plus nombreux : 2 goélettes, 4 dundees, 6 bocqs, 3 gabarres construits et 2 dundees non achevés.

Les chantiers ont presque retrouvé la cadence de 1902-1903, puisqu'ils ont produit en cette année 18 grosses unités (9 goélettes et 9 dundees), et que le tonnage est parvenu à 1.878 tonneaux. Jusqu'en 1914 (exclu), le tonnage de production va d'ailleurs s'accroître.

En 1910, le chiffre des goélettes construites dépasse celui de 1909 et dans les 29 bâtiments lancés on compte 8 goélettes de 982 tonneaux, 3 dundees sortis des chantiers Bonne et 6 goélettes exécutées à Paimpol, soit 17 gros navires, dont 14 goélettes.

Le tonnage atteint, pour 1910, 2.240 tonneaux, chiffre jamais encore atteint. Sur cale il reste encore 1 trois-mâts de 400 tonneaux et 2 goélettes de 250 tonneaux. Les résultats de la campagne de 1910 encouragent armateurs et constructeurs. A partir de 1911, Paimpol arme pour Terre-Neuve et le banc en plus de l'Islande. Aussi faudrait-il des navires robustes comme les trois-mâts malouins. Le tonnage de 1911 s'élève à 2.288 tonneaux pour les bateaux mis à l'eau, dont :

2 trois-mâts à Poulafret.	1 goélette à Paimpol.
3 goélettes —	3 dundees —
1 dundee —	3 trois-mâts —

On relève en plus pour Paimpol même 11 petites unités, 1 boeq à Ploubazlanec et 1 autre à Lézardrieux, soit, sur 26, 13 gros bâtiments dont les 5 trois-mâts représentent plus de 1.200 tonneaux. Il reste encore 3 goélettes chez M. Bonne, 1 trois-mâts et 1 goélette à Paimpol en cours d'exécution, soit près de 1.000 tonneaux.

C'est en 1912 que la construction paimpolaise parvient à son chiffre de tonnage le plus élevé; elle met à l'eau 2.843 tonneaux pour 23 unités, dont 13 goélettes et 2 trois-mâts.

Sur cale attendent leur achèvement 3 goélettes et 3 dundees. De 26 pourtant en 1911, le total des constructions terminées en 1912 descend à 25, mais, malgré cette diminution, l'excédent de tonnage s'élève à 555 tonneaux, par suite de l'apport des trois-mâts. Les goélettes elles-mêmes sont plus grandes qu'autrefois. « La construction

plus forte est provoquée par les risques qu'elles courent dans les mers d'Islande et les naufrages subis par les armateurs. »

Comme le remarque le receveur de la douane, l'activité des chantiers est à son comble et « donne à la contrée environnante une prospérité dont profite le pays tout entier ».

La flottille ayant perdu à cette campagne 4 navires, ceux-ci sont aussitôt remplacés par des unités neuves sortant de chez M. Bonne. Des armateurs ont importé un sloop australien, le *Violette*, et un cutter britannique, le *Corona*.

A la veille de la grande guerre, l'année 1913 enregistrera un rendement encore appréciable de 2.415 tonneaux pour 33 navires construits. La construction navale a livré en fin d'année 17 gros bâtiments (1 trois-mâts, 16 goélettes) et 16 gabarres, lougres, etc.

Au total, les entreprises ont produit 8 navires de plus qu'en 1912, mais un tonnage moindre de 428 tonneaux. Les petites unités, en effet, sont plus nombreuses. La grande pêche se ralentit par suite des mauvaises campagnes et la clientèle des chantiers comprend surtout des pêcheurs côtiers, des borneurs et des caboteurs. Le cabotage maintient ses commandes et représente l'élément stable de la demande, auprès des armements morutiers en nette régression.

La première année de guerre se solde par le chiffre encore respectable de 29 navires lancés, soit 1.724 tonneaux, dont 5 goélettes et 13 dundees. Le nombre élevé des dundees s'explique par les commandes de Groix, Belle-Ile, Etel, qui les destinent à la pêche au thon. Par contre, en décembre 1914, il ne reste dans les chantiers qu'une seule goélette de 130 tonneaux en cours d'exécution.

La crise de l'entreprise islandaise dans les années précédant la guerre a déjà ralenti les constructions pour la flottille de pêche. Le cabotage fort heureusement a continué à commander des goélettes de transport.

La guerre à son tour « a vidé les chantiers de la presque totalité des ouvriers ». Les commandes du cabotage se raréfient par suite des risques de mer. Le bois de construction a manqué pendant un moment. De quoi demain sera-t-il fait pour les chantiers paimpolais ? cabotage ? grande pêche ? Il semble que seule la navigation côtière puisse fournir quelques commandes. Mais les marins eux-mêmes sont mobilisés et les bourdonnants chantiers vont connaître le calme, la solitude, presque le silence.

En 1915, Poulafret lance 1 goélette et 1 dundee. Il reste sur cale 2 goélettes et 1 dundee qui ne trouvent pas preneur. Les ouvriers qui y travaillent sont « trop âgés pour être mobilisés ». Triste présent... Mais on espère quand même. « Nul doute que les chantiers, aujourd'hui au nombre de 5, ne prennent un surcroît d'activité, aussitôt la guerre terminée, car le commerce national ainsi que la pêche ne peuvent que recevoir du fait du succès de nos armes de longs et sérieux encouragements. » On verra comment la réalité démentira ces pronostics optimistes que confiait aux pages de son registre de statistiques le receveur des douanes.

La guerre, il va sans dire, provoque une chute verticale de la construction navale :

1914.	—	29	navires	construits,	1	en	construction	en	fin	d'année.
1915.	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—
1916.	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—
1917.	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
1918.	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—

La production diminue faute de matières premières et d'ouvriers spécialisés. Les navires de fort tonnage se font de plus en plus rares et le coût de la construction monte progressivement à des taux prohibitifs.

En 1916, les chantiers de Poulafret, les seuls qui travaillent, mettent à l'eau 2 goélettes et commencent 2 trois-mâts. Mais il manque du personnel et des commandes. On espère que le renvoi dans leurs foyers de certains ouvriers et les pertes sensibles de la flottille paimpolaise permettront de ressusciter l'animation d'avant-guerre.

En 1917, M. Bonne livre 1 trois-mâts et en fait construire un second (+ un sloop). L'exécution de 2 ou 3 navires par an suffit désormais au noyau de travailleurs dont la présence est nécessaire surtout par les fréquentes réparations des bâtiments. Il est ainsi venu à Paimpol de nombreux bateaux, les uns pour agrandir leurs cales en vue de leur affectation au cabotage, mais la plupart pour des avaries provoquées par la guerre et la tempête.

L'année suivante, le rendement des chantiers se relève et Paimpol livre 3 goélettes + un trois-mâts, tandis que Poulafret achève 2 goélettes. Avec la paix, on espère que la paralysie des constructions navales fera place à l'activité d'autrefois. Une nouvelle entreprise va s'ouvrir à Paimpol à proximité des bassins. Les ateliers

de Poulafret, en outre, deviennent propriété d'une société disposant de grandes ressources qui ne manquera pas de leur ouvrir une carrière nouvelle, dès qu'afflueront personnel et matériaux.

Dès le 18 décembre 1918, en effet, les chantiers Bonne avaient élevé leur capital de 1.200.000 francs à 2 millions par l'émission de 8.000 nouvelles actions de 100 francs, suivant actes passés devant M^e Legeay, notaire à Paris; la société changeait de dénomination et de « Chantiers Bonne-Lesueur » devenait « Chantiers maritimes de Paimpol et Fécamp (Anciens établissements Bonne, Lesueur et Capon) »¹³.

L'année 1919 put faire croire que le beau temps était revenu. On lance 8 navires, dont 1 trois-mâts, 1 goélette, 2 dundees, 2 sloops et 2 baleinières, tandis qu'on exécute sur les différentes cales 1 goélette, 1 dundee, 3 thoniers et 1 sloop. Il arrive par voie ferrée de grandes quantités de bois. L'Etat a passé avec la société des Chantiers maritimes une commande de 10 thoniers. M. Goasdoué vient de rouvrir son chantier et entreprend déjà la construction d'un thonier et d'une goélette latine à moteur.

L'activité est donc fort appréciable après ces 4 ans de guerre. A ce prélude répond en 1920 une reprise encore plus nette. La production atteint 584 tonneaux pour le tonnage lancé et 955 pour les unités en construction. Les charpentiers ont à leur actif : 1 trois-mâts, 1 goélette, 4 thoniers et 1 sloop; il reste en chantier 1 trois-mâts, 1 goélette et 5 thoniers. C'est à cette époque, 1919-1920, que la Société des Chantiers maritimes fit édifier à Poulafret de nouveaux ateliers qui ne furent même pas occupés.

Il se manifeste, en 1920, une certaine gêne (consécutive, croit-on, à la réduction des heures de travail) dans l'essor de la Société des Chantiers maritimes de Paimpol et Fécamp.

La main-d'œuvre, plus élevée, porte préjudice aux commandes et d'autre part les armateurs arrêtés par le coût de la construction préfèrent acheter des bâtiments usagés, quitte à leur faire subir d'importantes transformations. La pêche d'Islande enfin ne semble pas retrouver rapidement ses effectifs de 1914. Seules les réparations de navires venant de toute la région occupent un nombreux personnel qui procède aussi à des revisions de jauge particulièrement longues et malaisées.

13. Tribunal de commerce, Paimpol.

Un an plus tard, on ne compte sur les cales qu'un seul trois-mâts-goélette. Toutes les autres unités sont des sloops, des cotres, des vedettes et des boeqs. Poulafret a mis à l'eau un seul cotre de 37 tonneaux et le receveur de la douane écrit que les difficultés de l'armement, le coût des matériaux et la concurrence d'un chantier de Binic ont empêché « de se réaliser les espérances fondées sur l'année 1921. Les petits chantiers, dit-il, travaillent, mais ne disposent ni de cales, ni de fonds pour construire de grandes unités. Il est question de la prochaine ouverture d'un chantier qui serait fondé par des constructeurs de Binic. Cette tentative compenserait-elle le malaise causé dans la région par l'insuccès des chantiers maritimes » ? Il note évidemment que, dans ces circonstances, « la situation de la région est plutôt difficile ».

La production tombe :

1919.	—	8 navires lancés,	6 en construction.
1920.	—	7	— 7
1921.	—	12	— 2
1922.	—	2	— 0

En fait, la construction de grosses unités : trois-mâts, goélettes, dundees, disparaît en 1921, par le lancement du *Bar-Avel*, de 201 tx 59. La démolition sur cale du *Louis-Pasteur* mit un point final, tristement symbolique, à la construction navale paimpolaise.

En 1922, mourait M. Emile Bonne qui avait donné une telle importance aux chantiers paimpolais. Depuis sa fondation en 1899 jusqu'en 1921, soit en vingt ans de travail, son entreprise avait construit plus de 200 trois-mâts et goélettes¹⁴.

Le constructeur Goasdoué disparaissait à la même époque. Antoine Kerbignat livrera encore, de 1922 à 1930, avec de petites unités, quelques dundees pour la côte bretonne méridionale.

De toute cette activité, il ne reste plus trace. Jusq'en 1937, on voyait encore deux glissières sur la grève de Kerno-Four-à-Chaux. A Poulafret demeurent debout une haute cheminée inutile, des locaux vides et délabrés, tandis que la mer rongé morceau par morceau le plateau d'où s'élançaient les navires orgueilleux de leur prime jeunesse.

De cet aperçu, on déduit que les constructions navales représentaient, au temps d'Islande, l'une des plus importantes activités paimpolaises.

14. Chiffre reçu de M. A. Bonne, son fils.

b) Types de navires et clientèle.

Leur situation florissante, la supériorité de leur production créèrent aux chantiers une clientèle étendue.

Les armateurs locaux de la grande pêche furent suivis par ceux de Binic, Portrieux, Le Légué, Dahouet, Saint-Malo, Granville, Gravelines, Dunkerque.

Les thoniers de Concarneau, Audierne, Groix, Etel, etc., les langoustiers de Camaret, les sardiniers de Douarnenez ont fait construire à Paimpol. Tout le littoral, depuis Erquy-Dinan jusqu'à Morlaix, se trouve dans la zone de rayonnement de Paimpol, qu'il s'agisse de pêche côtière ou de bornage.

Quant au cabotage, les armements de Tréguier, Lannion, Saint-Brieuc et, en somme tous les ports bretons, s'y fournissent peu ou prou. On relève encore des commandes de Bayonne, Cette, Bordeaux, etc., et au quatrième trimestre de 1891, le registre de la douane note même la commande d'une goélette destinée à une maison britannique.

Il s'ensuit de cette nomenclature que Paimpol n'exécute pas des bâtiments d'un type uniforme.

Les chantiers lanceront :

Des trois-mâts de 200, 300 tonneaux¹⁵; des goélettes de 100, 160, 180, 200 tonneaux pour la pêche; des goélettes de 100, 120, 150 tonneaux pour le cabotage; des dundees de 80, 100, 120 tonneaux; des gabarres, longres, sloops, langoustiers, thoniers, de 35 à 50 tonneaux, et enfin des bateaux de petite pêche et des yachts.

Pour les plus grosses unités, voici les dimensions moyennes : 30, 35 mètres de long (28 mètres de quille pour la goélette); 7, 8 mètres de large (7 m. 30 pour la goélette); 3, 5 mètres de ereux (pour la goélette : 3 m. 48 au grand mât, 3 m. 53 au mât de misaine).

Ces dimensions standard s'appliquent surtout aux goélettes qui forment la plus grande partie des unités sorties des chantiers. Les autres navires ont un tonnage inférieur, tandis que les trois-mâts représentent les plus grands « vaisseaux » construits. Le trois-mâts sert d'ailleurs de base à la construction paimpolaise puisque la goélette et le dundee en dérivent. La goélette est en effet un « trois-mâts coupé à l'arrière » et le dundee un « trois-mâts coupé à l'avant ».

15. L'unité de jaugeage ou capacité des navires est le tonneau (2 m3 83) ou 100 pieds cubes anglais. Dans la construction navale, les bateaux sont calculés d'après leur jauge brute, c'est-à-dire la capacité totale. La jauge nette ou capacité commerciale est inférieure, parce qu'elle comprend la jauge brute, moins les aménagements.

c) *Le contrat de construction.*

C'est par contrat que le constructeur s'engageait à fournir à l'armateur un navire selon ses désirs¹⁶.

Aussitôt les signatures échangées, le constructeur exécutait les plans et une maquette de la coque. Comme on l'a déjà vu, la construction sur place permettait la plus franche collaboration entre constructeur, armateur et capitaine dans l'élaboration du navire.

d) *La technique de construction.*

Après l'établissement du plan, les charpentiers entreprennent de réaliser le bateau conçu par le « maître constructeur ».

Muni de ce plan, l'ouvrier se mettait en devoir de reproduire en vraie grandeur les contours des principales pièces du navire. Ce travail s'effectuait dans la « salle des tracés » dont l'aire était plane et assez grande pour recevoir ces immenses dessins. On calquait alors sur ces contours des planches légères en bois de pin, pour les découper ensuite et obtenir des « gabarits » très précis qui étaient à la base de la facture du bateau. Son exécution se réalisait directement sur cale dont le sol doit être ferme et en légère déclive.

Les chantiers de Paimpol à Kerno et ceux de Poulafret, situés sur des grèves, réuniront ces deux conditions indispensables au lancement.

La ligne de tins caractérise avant tout la cale de lancement. Elle est constituée par la surface d'un gril en bois sur lequel reposera la quille; celle-ci, posée en tout premier lieu, devra porter d'une façon uniforme sur cette travée longitudinale.

L'appareillage de la cale se composera de quelques bigues, palans, calions, cries et accores.

16. Voici à ce sujet un document fort intéressant :

CONSTRUCTION DE NAVIRES

L. LABOUREUR-TOUBIC,
Constructeur,
Paimpol (C.-d.-N.).

CONTRAT DE CONSTRUCTION

D'UN NAVIRE.

M. Louis Laboureur fils s'engage à construire, pour le compte de M. J. Gicquel, une coque de goélette identiquement semblable à la *Louise* avec la voûte et le tableau plus allongés. Pour les conditions, s'en rapporter au marché du 23 mai 1876, à l'exception de ce qui suit : les listes seront en orme dans la partie droite, en chêne à l'avant. Elles seront munies de plaques en fer galvanisé.
Les cuivres de la chambre et de la claire-voie seront au compte du constructeur.
Pour prise de cette coque M. Gicquel paiera à M. Laboureur 25.000 francs, savoir : 8.000 francs à la mise en place de la quille, 8.000 francs à la mise en place des barres, le reste à la livraison définitive.

A Paimpol, le 2 mars 1876.

A l'aide des gabarits effectués dans la salle des tracés, les charpentiers vont construire les pièces dans les essences de bois qui conviennent, d'abord la quille morceau par morceau, puis l'étrave, l'étambot, l'arçasse et le tableau.

Toujours à l'aide des gabarits, on repérera la place exacte des couples et des lignes d'eau sur ces pièces.

En se servant des plans, l'ouvrier prendra ensuite l'équerrage des rablures de quille, d'étrave, d'étambot et les creusera. Ces rablures recevront les aboutissants des bordés.

Ces pièces étant achevées, le charpentier les assemblera grâce à l'outillage de la cale, car elles sont très lourdes; il accorera l'étrave et l'arçasse, la quille reposant au milieu de la ligne de tins.

Le maître-couple ou membrure en forme de U ou de V arrondi, taillé en plein bois, est alors posé à sa place exacte; on procède de même pour les autres couples de levée, c'est-à-dire ceux pour lesquels on a effectué un gabarit.

La mise en place d'un couple est fort délicate; le couple, assemblé au sol, maintenu à l'écartement convenable par une latte clouée, est dressé debout à l'aide de bigues et de palans. Alors s'accomplissent les opérations suivantes :

1° *L'équerrage*, qui consiste à placer la face du couple perpendiculaire à la quille;

2° *Le balancement*, par lequel on met l'axe de symétrie du couple sur la ligne de quille.

(Ces deux manœuvres s'effectuent à l'aide du fil à plomb suspendu au milieu de la latte qui maintient l'écartement.)

3° *Le perpignage* enfin met le plan du couple perpendiculaire à la ligne de quille. Pour cette opération, on égalise les distances d'un point de la ligne de quille à deux points symétriques du couple par le moyen d'un petit cordeau.

Au fur et à mesure que les couples prenaient leur place, les ouvriers les accoraient soigneusement et les maintenaient par le moyen de lisses qui prenaient l'allure de bordés provisoires. Ils prenaient ensuite, au compas, les équerrages des couples intermédiaires, faits à vue, et appelés « couples de remplissage »; ils installaient ensuite les banquières, les sous-banquières, les préceintes, les baux, les gouttières, les courbes, les guirlandes, les porques, etc.

Sur les membrures, les charpentiers bâtissent maintenant la coque extérieure avec des pièces de bois appelées « bordés » ou « bordages »

cintrées auparavant en étuve à vapeur, afin d'obtenir l'incurvation exigée par la forme du bâtiment.

La coque intérieure ou *vaigrage* s'exécutera de la même façon.

Pour réunir aux membrures toutes ces pièces de bois, les charpentiers utilisent d'énormes goujons de 15 centimètres et plus, en cuivre, laiton, fer, rarement en bois, car c'est de ce chevillage que dépend la solidité du navire.

L'essence du bois employé dans la construction navale varie selon les différentes parties du bâtiment. La quille, la fausse quille et les membrures seront en chêne, la coque en chêne, orme ou frêne jusqu'à la ligne de flottaison. Au-dessus de cette limite des « œuvres vives », la coque prend le nom de « œuvres mortes » ou encore « accastillage » et elle se confectionne en chêne, orme, parfois en hêtre.

On emploie le bois dur pour la lisse qui termine la partie supérieure de la coque, tandis que le pont, les bastingages, ou fargues, les pavois et les bastingues se fabriquent en sapin, pitchpin et bois du Nord¹⁷. Les bois de chêne, orme et frêne proviennent généralement de l'intérieur de la Bretagne et de la région nantaise.

Si l'on descend maintenant à l'intérieur de la coque, on voit monter de la quille des épontilles verticales qui soutiennent le pont à l'aide de grosses poutres transversales¹⁸. Dans le sens de la longueur, la goélette comprend 4 compartiments : à l'avant, le poste d'équipage, puis la cale, la cambuse, et la chambre ou compartiment des officiers.

À la construction de la coque succède le *calfatage*, qui consiste à bourrer d'étoupe, imbibée de brai ou de goudron, les interstices entre les bordés et les membrures, afin d'assurer l'étanchéité parfaite des flancs du bateau.

Le navire reçoit alors sa première couche de peinture, sa robe baptismale¹⁹.

17. C'est le seul usage qui soit fait dans la construction navale du bois du Nord, sauf pour la mâture.

18. Vers 1861, on proposa d'établir dans le navire une cloison longitudinale, allant d'une extrémité à l'autre de la goélette, pour empêcher la cargaison (de sel surtout en cas de voie d'eau) de « riper », c'est-à-dire de glisser d'un seul côté et de faire chavirer le navire.

19. Sur cale, ou une quinzaine de jours après son lancement, le navire, que le marin considère toujours comme une personne vivante, recevait le baptême. Dans son vocabulaire, il ne s'agit pas d'une simple bénédiction, mais bien d'un baptême. Un des prêtres de la paroisse, assisté du parrain et de la marraine, procédait à la cérémonie. Il n'est pas question de ce stupide écrasement d'une bouteille de champagne contre la proue, mais d'un acte religieux collectif auquel prennent part l'armateur, sa famille, le constructeur et les ouvriers qui avaient engendré ce bateau-néophyte. Quels étaient les rites palmopais, outre les bénédictions contenues dans

Après le lancement, on le remorque jusqu'au bassin à flot pour y recevoir mâture, gréement et voilure, etc.

En général, le chantier de construction fournit la mâture, bien qu'on retrouve parfois comme en 1876 par exemple, un contrat entre un constructeur et un charpentier artisan.

La mâture est constituée par des espars, longues tiges de bois rond (pin, pitchpin). Les charpentiers équarrirent ces bois à 4, 8 et 16 pans à l'aide de l'herminette et les arrondissaient au rabot.

Voici les dimensions des différents éléments d'une goélette islandaise²⁰.

	Longueur totale	Ton ²¹	Grosseurs ou diamètres
	mètres	mètres	centimètres
Grand mât.....	20,75	2,33	42,34-30-28
Mât de misaine.....	20,25	2,33	42,34-30-28
Beaupré hors étrave... 4			41,34
Bout dehors.....	9	(fusée 0,85)	24,20-18-09
Mât d'hune.....	8,20	2	24,19-17-06
Mât de flèche.....	9,60	2	21,13-11-06
Vergue barrée.....	13,50	0,40	25,16-14-07
Vergue d'hune.....	11,30	0,40	21,13-11-06
Gui de grand-voile....	14,50		25,24-20
Gui de misaine.....	9,70		20,18-18
Corne grand-voile....	9,20		21,13-08
Corne misaine.....	8		17,12-06
Barres de flèche.....	5,50		20
Coussinets.....			12

Lorsque la mâture se dresse sur la coque, le forgeron achève son travail. Il est déjà intervenu, en effet, pendant la construction, pour effectuer les courbes qui renforcent la coque et pour fixer les ferrures. Maintenant, comme « gréeur en fer », il dispose le gréement en acier, raidit les filins à l'aide de rides et de caps de moutons :

le Rituel ? Personne n'a pu nous renseigner sur ce point. Actuellement à Palmopol, il est encore d'usage de renfermer dans un trou pratiqué dans l'étrave un morceau de pain béni. Le parrain et la marraine referment le trou par quelques coups de marteau sur une gouffille adaptée à l'ordure. Sur la côte trécorvaise, la coutume prévoit la bénédiction d'une poignée d'orge symbolisant l'abondance du poisson. Le célébrant répand cet orge dans le navire et le long du bord. Le chant de circonstance est évidemment l'Ave *Maris Stella*.

20. Renseignements fournis par M. Victor Lenoir, ancien contremaître des chantiers Bonne.

21. Le ton est la partie supérieure d'un mât entre le capelage et l'extrémité.

Basse carène	27 mm de diamètre	
Galhauban d'hune	24 —	—
Etai de misaine	27 —	—
Draille de petit foc	19 —	(en double).
Etai d'hune	18 —	—
Galhauban de flèche	13 —	—
Etai de flèche	13 —	—
Haubans d'hune	16 —	—
Balancines de misaine et d'hune.	14 —	—
Balancine de gui de grand-voile.	19 —	—
Hauban de bout dehors	19 —	—
Haubans de misaine	27 —	—
Haubans de grand mâts	27 —	—

Le forgeron-gréeur tisse ainsi un réseau de filins d'acier de 200 mètres de long qui, avec les mâts et les vergues, permettront de tendre solidement la voilure. Ce réseau fixe s'appelait le « gréement dormant ». Le voilier achève le gréement en fixant les agrès de chanvre : amarres, cordages, filins, aussières, câbles, etc., de toutes dimensions et de toutes longueurs.

Cette opération doit s'effectuer avec une minutie extraordinaire, car c'est d'elle que dépendra la tenue de la voilure, cette vaste parure de la goélette²².

Voilà les différentes étapes de la construction et du gréement du bâtiment. Au début, les chantiers ne livraient que la coque et l'armateur devait passer un marché avec d'autres entreprises pour la mâture, les ferrures, la voilure, les gréements.

Quelquefois le chantier a un contrat avec des forgerons et des voiliers qui succèdent immédiatement aux charpentiers sans intervention d'aucun nouveau contrat.

A partir de 1900, les chantiers Bonne achevaient entièrement la goélette. Mais, en règle générale, les entreprises plus modestes, avant cette date et même après, terminaient pour l'armateur le bâtiment sorti d'autres chantiers qui avaient repris leur autonomie.

La durée de construction était très variable. Comme les paiements s'effectuaient pendant la construction, on retrouve, en 1876 par exemple, une goélette qui reste sur le chantier de juin 1876 à janvier 1877, soit donc 6 mois. La production s'accéléra plus tard, surtout à partir de 1899-1900.

22. Pour le gréement de fer ou de chanvre, la mesure marine est l'encablure, soit environ 180 mètres. La longueur de toutes ces pièces était très différente selon la réserve que l'armateur constituait pour son navire.

Il fallait alors 2 ou 3 mois pour la construction d'une grosse unité. La tradition et les chiffres des statistiques nous révèlent cependant que les chantiers lançaient une moyenne annuelle de 12 ou 15 navires de 100 à 200 tonnes.

L'addition théorique de toute la production paimpolaise parvient donc à ce résultat d'une goélette par mois et plus, puisqu'en 1903 elle a construit 1 trois-mâts, 16 goélettes et 2 dundees, tandis qu'il reste sur chantier 10 navires et 7 goélettes. L'année 1904 vit même l'exécution de 18 goélettes et de 2 dundees.

e) *Les ouvriers des chantiers (nombre, salaires).*

Il va sans dire qu'une pareille production occupait un grand nombre de travailleurs qui se décomposait comme suit en période de prospérité :

300-400 charpentiers.	40 gréeurs.
50 voiliers.	100 manœuvres.
30-40 forgerons de marine.	50 scieurs.
5-10 poulières.	20 contremaîtres et employés de bureaux.
90-100 calfats.	

La construction navale paimpolaise, tous chantiers compris, employait donc 800 ouvriers environ.

Depuis le manœuvre jusqu'au spécialiste comme le « maître charpentier », le « maître calfat », le « maître voilier », le « maître forgeron » (cette maîtrise indiquant une supériorité professionnelle), tous ces ouvriers, unis dans le même labeur, modelant le chêne et l'orme selon le plan conçu par le maître constructeur, engendraient en quelques semaines une goélette depuis son berceau jusqu'à sa voilure.

Elle était leur œuvre et il faut les entendre encore aujourd'hui parler de ce « beau travail », d'une « belle goélette », lorsqu'ils évoquent le temps lointain déjà où les « maîtres de hache » paimpolais transformaient en navires robustes et fins les chênes énormes des forêts bretonnes. Leur fierté s'exaltait au jour du lancement, lorsque, après avoir assemblé avec soin membrures et bordés, ils regardaient la goélette harmonieuse se tenir d'aplomb sur la surface de la mer ou plus tard quand le capitaine et les marins, au retour d'Islande, leur décrivaient la tenue du navire dans la grosse houle de l'Atlantique nord.

Charpentée de ses membrures solides, la goélette exigeait en outre « le fini » du travail, la perfection de l'œuvre, et des ouvriers se rappellent encore un constructeur paimpolais, indigné devant un bordé mal ajusté, et le démolissant à grands coups de cognée sous leurs yeux.

Malgré la dépréciation rapide des navires islandais, due aux tempêtes et aussi à la campagne ininterrompue de 6 ou 8 mois de mer, la construction paimpolaise avait acquis un renom de supériorité, très justement mérité : il suffit à cet effet de penser que les goélettes totalisaient bien souvent 20, 25 et 30 campagnes d'Islande. Elles vieillissaient vite pourtant si l'on en juge par des prix de vente qu'ont gardés certaines comptabilités. La *Marguerite* par exemple, construite en 1878, pour 46.538 fr. 40, ne trouve pas acheteur, 8 ans plus tard, sous prétexte, il est vrai, que son chevillage n'est pas en cuivre. La *Favorite*, sortie des mêmes chantiers, la même année, ne représentera pas 16.000 francs en 1886.

La goélette neuve n'absorbait pas entièrement la main-d'œuvre des chantiers. Pendant l'hivernage des pêcheurs, se préparait la campagne suivante. Montés sur le gril de carénage, échoués sur le platier de Kerno, les voiliers paimpolais, goélettes d'Islande, chasseurs, caboteurs réparaient leurs blessures, se faisaient calfater, etc. Et l'on admettra, dans ces conditions, que ce n'est pas une galéjade de prétendre que tout Paimpol retentissait alors de la rumeur des chantiers, jusqu'au moment où les cloches sonnaient la fin du travail.

Puis brusquement dans le grand vacarme de la guerre, le bruit cadencé des marteaux de calfats diminuera pour s'éteindre définitivement quand reviendra la paix.

Ces ouvriers des chantiers se recrutaient dans l'agglomération paimpolaise (Paimpol et faubourgs) ou dans la région limitrophe. Des islandais y avaient leur place réservée pendant l'hiver.

Les travailleurs des chantiers partageaient très certainement l'état d'esprit général de l'époque. Sûrs de trouver de la besogne dans un port aussi actif, s'ils avaient des qualités professionnelles et « du cœur à l'ouvrage », ils se considéraient en artisans-ouvriers, jouissant d'une certaine indépendance plutôt qu'en salariés purs. Ce « climat » résultait de l'organisation de l'entreprise telle que Paimpol l'avait réalisée. Il découlait de la confiance de l'ouvrier dans le maître-constructeur, dont il était le collaborateur, et de l'estime réciproque qu'ils s'accordaient. Ici, le patron faisait figure de « penseur »

dont le cerveau créait la goélette. A leur tour, les charpentiers l'engendraient en chêne solide et l'œuvre commune devenait une force unifiante.

L'évolution ouvrière ne commença à remuer cette population que vers 1910 où éclate une grève des chantiers (cf. t. I, p. 187) à l'instigation de meneurs syndicalistes. La revendication semblait d'ailleurs très légitime puisque les salaires trop bas (4 fr. 50), en comparaison du barème appliqué à Saint-Malo (5 francs), conservaient à Paimpol le même taux depuis 1883, comme le prouvent ces chiffres extraits des factures de constructeurs à des armateurs :

En 1858, dans le compte de la *Thétis*, réparée à Cherbourg, on relève un salaire journalier de 3 fr. 50 pour un maître calfat, 3 francs, 2 fr. 50, 2 francs pour les autres ouvriers.

1860. — Maître calfat au mois de janvier :	4 francs, les charpentiers :	3 fr. 50. Un seul touche 1 franc et un autre 0 fr. 50.
1877. — Charpentier	3 fr. 50, 3 fr. 25.	
Calfat	3 fr.	
1883. — Calfat	3 fr. 25 en janvier.	
	4 fr. 50 en décembre.	
1889. —	4 francs et 3 fr. 50.	
1897. — Un charpentier	3 fr. 75.	
Un calfat	3 fr. 75.	
1900. — Charpentiers	3 fr., 4 fr., 4 fr. 50.	
Calfats	3 fr. 50 et 3 fr.	
Scieurs	2 fr. 90.	
Menuisier	4 fr.	
Forgeron de chantiers...	4 fr.	
1904. — Charpentier	4 fr. 25.	
1907. — Charpentier	4 fr. 25.	
1910. — Charpentier	4 fr. 50 (journée de 10 heures).	
Calfat	4 fr. 50 (journée de 10 heures).	
1911. — Charpentier	4 fr. 25, 4 fr., 3 fr. 80, 3 fr. 75.	
1913. — Charpentier	4 fr. 50, 4 fr. 25.	
1916. — Charpentier	5 fr. 50.	
1919. — Les ouvriers sont payés 12 francs, 12 fr. 50 par jour, et touchent 1 franc de supplément pour les travaux sur gril de carénage. Les calfats sont rétribués sur la base de 1 fr. 70, 1 fr. 35, 1 fr. 25 à l'heure.		

1921. — 12 fr. 85 pour les ouvriers. Un manoeuvre peintre touche de 7 à 10 francs par jour.

1922. — La journée de 8 heures : 17 francs, 18 francs.

On verra plus loin (p. 208) comment dans les années suivantes, quand Paimpol ne fabrique plus de navires de grand tonnage, les salaires des ouvriers constructeurs continueront à s'élever.

f) Coût de la construction.

Au fur et à mesure que s'édifie sa goélette, l'armateur échelonne ses versements. En 1876 et en 1878 par exemple, le paiement s'effectue par tiers :

- 1/3 à la mise en place de la quille;
- 1/3 à la mise en place des barres;
- Le reliquat à la livraison définitive.

Quelques années plus tard, en 1883, c'est par quart que l'armateur s'acquittera envers le constructeur :

- 1/4 à la pose de la quille;
- 1/4 à la membrure;
- 1/4 au lancement;
- 1/4 après la visite de l'Inspecteur de navigation.

Quant au prix de revient d'une goélette, il évolue et ne cesse d'augmenter. Il suffira de suivre la progression des chiffres ci-après pour comprendre comment s'enregistre dans un portefeuille d'armateur la hausse des prix des goélettes.

Il est vrai de reconnaître d'ores et déjà que les navires recevront de continuelles améliorations, mais ces progrès ne peuvent justifier, par eux seuls, la montée des prix.

1876. — *Louise*, goélette de 103 tonneaux :

Coque 24.000 fr.
 Forge, voilure, gréement 7.236 fr. 88 = 31.236 fr. 88

1878. — *Marguerite*, 110 tonneaux :

Coque 25.400 fr.
 Forge, voilure, gréement 9.503 fr. 13

34.903 fr. 13

Avec son équipement complet²³, elle revient à 46.538 fr. 40.

23. Par équipement complet, il ne faut entendre ni l'équipement de pêche, ni les dépenses d'armement, mais bien l'outillage d'un navire prêt à naviguer, agrès, gréements, voilure en place.

1893. — *Primevère*²⁴, 127 tonneaux :

Coque 32.508 fr. 70
 Mâturation 2.029 fr. 30
 Voilure 3.000 fr.
 Forge + gréement 4.300 fr.

49.924 fr. 55

1899. — *Regina*, 140 tonneaux (goélette latine de cabotage) :

Coque seule : 27.000 francs.

1905. — *Gardénia*, 160 tonneaux :

Coque et mâturation 39.000 fr.
 Chaines et ancras 1.977 fr. 95
 Gréement complet 3.871 fr.
 Pouillage 1.060 fr.
 Voilure 3.871 fr.
 Grelins, aussières 2.970 fr.

Le navire, « barre en mains », coûte à l'armateur 53.119 fr. 75, compte tenu des dépenses complémentaires²⁵.

1908. — *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle* :

Coque et équipement 52.620 fr. 15
 (En cette même année la coque du trois-mâts *Aleyon*, de 270 tonneaux, coûte à elle seule 57.000 francs).

1910. — La construction d'un dundee de 130 tonneaux en lourd est évaluée à 23.000 francs, à 28.000 francs gréement compris. Une autre maison demandait 28.000 francs pour un bateau de 105 tonneaux.

1911. — *Sainte-Anne*, 184 tx 86 :

Coque et équipement 65.000 francs.

1914. — *Atalante* (caboteur) 49.000 francs.

1921. — *Bar-Avel* (trois-mâts de 310 tx) 470.000 francs.

La construction des navires de plus de 100 tonneaux s'arrêtant à cette date, il n'existe évidemment pas d'autres chiffres versés par les armateurs à la construction locale. De l'examen des prix cités plus haut, il appert que la goélette passe de 30.000, 40.000 à 50.000 fr. pour atteindre avant la guerre 65.000 et 70.000 francs.

A partir de 1914, le coût des navires devient prohibitif pour les bourses paimpolaises. La tonne de portée, estimée 160 francs en

24. Construite à Saint-Malo.

25. Dont « 600 francs d'argent de tabac aux diverses corporations d'ouvriers et frais de baptême ».

1883, revient en 1917 à 800 francs, puis à 945 francs en 1923, ce qui porterait la goélette à 180.000 et 200.000 francs ou plus²⁶. Il semble encore que ce soit là des prix minimum, quand on relève dans une comptabilité d'armateur l'achat d'un bâtiment d'occasion de 230 tonneaux, datant de 1913, estimé 200.000 francs en 1921.

Les commandes s'étant tarées, les chantiers fermèrent leurs portes et les navires qui de 1922 à 1935 composèrent la flottille paimpolaise étaient des vétérans d'avant-guerre, des acquisitions plus ou moins heureuses, et surtout des bateaux malouins ou gravelinois, qui prirent armement à Paimpol.

Quoique la construction ait continué sur des bases modestes de 1922 à la fin de la période d'Islande et même plus tard... le bruit des chantiers qui emplissait Paimpol jadis s'est tu depuis le jour où le *Bar-Avel* quitta, le dernier, la dernière cale de lancement.

2. — Les forges de marine.

Bien qu'elle fût robuste, en vertu de sa construction, la goélette, pour affronter les tornades des mers du Nord, exigeait encore que le forgeron lui confectionnât une ossature de fer qui augmenterait sa résistance.

Dans les premières années du temps d'Islande, Paimpol possédait peut-être des forges pour les besoins des caboteurs et terre-neuvas, mais il ne semble pas qu'elles fussent ni importantes ni spécialisées. On retrouve, par exemple, dans un dossier de 1858, des notes d'un forgeron de Lézardrieux qui est venu travailler sur une goélette paimpolaise.

Les Laboureur-Toudic et les Communié montèrent sans doute les premières forges de marine des islandais. De 1870 à 1889, c'est la maison Dosmann²⁷ qui fut l'entreprise la plus considérable. Elle compta jusqu'à 12, 15 forgerons, 2 poulieurs, 6 gréeurs et possédait 4 feux. D'autres s'installèrent : Gobert, Quément, Tréhiou; les chantiers auront aussi des forges.

A l'apogée du temps d'Islande, une soixantaine d'ouvriers, travaillant de 4 heures du matin jusqu'à 10 heures du soir, ajoutèrent les bruits d'enclumes de 8 forges à ceux des chantiers.

26. Cette hausse des prix de navires sera étudiée dans le prochain chapitre comme une des causes paimpolaises de la disparition de la pêche d'Islande.
27. D'origine alsacienne. Cette exploitation possédait également un ponton de carénage.

La clientèle des forges était évidemment celle des constructions navales, que le navire fût destiné à l'armement paimpolais ou non.

Pendant l'exécution du bateau, les forgerons participaient avec les charpentiers à l'édification de la goélette; ils confectionnaient et plaçaient les pièces qui entraient dans le navire à mesure qu'il s'élevait sur cale : guirlandes, courbes, clous, chevilles, etc.

Comme on l'a déjà vu, c'est le forgeron-gréeur qui monte le gréement en fer sur le navire neuf. La forge fournit ensuite les chaînes²⁸. Quant aux ancras, au nombre de 4 par goélette, elles sont l'œuvre des forgerons locaux.

A la confection de ferrures neuves²⁹ s'ajoutèrent la galvanisation et les innombrables réparations en période d'armement.

Généralement, les maisons de construction passaient un contrat avec les maîtres-forgerons et les deux entreprises travaillaient de conserve sur le même navire. Parfois le constructeur et le forgeron sont indépendants et chacun travaille pour son propre compte.

Il va sans dire que ces travaux exigeaient une importation de fer assez appréciable pour la ville. Ainsi pendant le seul 3^e trimestre de 1878, elle atteint près de 20 tonnes, dont 13 tonnes en barres.

Les forgerons étaient des ouvriers de Paimpol ou de la banlieue qui avaient accompli leur apprentissage dans les forges paimpolaises.

Leurs salaires s'élevaient sensiblement au même taux que ceux des charpentiers et ouvriers des constructions navales : 5 fr. 50 pour un contremaitre avant la guerre, 4 fr. 50 un forgeron.

Bien plus modestes que les travaux des chantiers, ceux des forges représenteront cependant des sommes imposantes pour l'époque.

En 1876, une goélette neuve dépense 2.000 francs pour ses ancras et chaînes. Elle embarque 270 mètres de chaîne et câbles à 32 fr. 50 les 100 kilogrammes. Les 4 factures sont de 3.465 fr. 95; avec le gréement, les travaux de forge et les fournitures atteignent 7.770 fr. 52.

En 1878, Chaînes et ancras.....	1.675 fr. 75
Courbes et ferrures.....	3.625 fr.
Gréement en fer.....	2.661 fr. 65
	7.962 fr. 40

28. Paimpol ne fabrique pas ces chaînes. Elles proviennent généralement de Saint-Amand, près Cambrai, après épreuve en usine. Avant l'établissement du chemin de fer, on les débarquait à Châtelaudren pour les acheminer par route jusqu'à Paimpol.

29. Pour le *Marguerite* en 1878, les factures de la forge comprennent 32 pages de cahier.

Après sa première campagne, la note des travaux de forge de ce bâtiment s'élèvera à 497 fr. 27.

Deux ans plus tard.....	570 fr. 65
Trois — — —.....	762 fr. 35
Quatre — — —.....	1.266 fr. 65
Cinq — — —.....	1.722 fr. 55

En 1883, les commandes d'un bateau neuf à une forge atteignent 7.700 francs.

En 1893, une goélette neuve dépense :

Forge et grément.....	4.300 fr.
Chaines et ancres.....	1.575 fr. 55
Filins.....	1.274 fr. 95
Griffes à chaines.....	130 fr. 45
	<hr/>
	7.280 fr. 95

Ses réparations, dès les campagnes suivantes, dépasseront 1.000 francs pour atteindre 1.499 fr. 40 en 1901.

En 1905, une goélette neuve paye à une entreprise de forge :

Chaines et ancres.....	1.977 fr. 95
Ferrure complète.....	1.900 fr.
Grément en fer.....	2.970 fr.
Accessoires.....	563 fr. 45
Outils.....	72 fr. 95
	<hr/>
	7.484 fr. 35

Les travaux de forge se stabiliseront jusqu'en 1914 entre 7.000 et 8.000 francs. Pendant la guerre, les réparations des goélettes, par suite du manque d'entretien, ne représentent plus que des sommes dérisoires de 200 à 500 francs.

Dans l'après-guerre, par contre, les prix s'accroissent : en 1926, les ferrures d'un modeste dundee de 76 tx 66, construit à Paimpol, coûtent 9.975 francs et deux ans plus tard les travaux d'un bateau d'un tonnage encore inférieur (32 tx 35) sont de 4.988 francs.

En ce qui concerne les goélettes islandaises à proprement parler, la construction étant arrêtée, il n'est possible de faire état que des notes de réparations, très diverses selon les navires³⁰. Une goélette

30. Compte non tenu de la nouvelle source de fournitures que devient à cette époque l'équipement du moteur de la goélette.



FIG. 36. — POSTE AVANT DE GOÉLETTE
On voit la disposition des doubles couchettes.

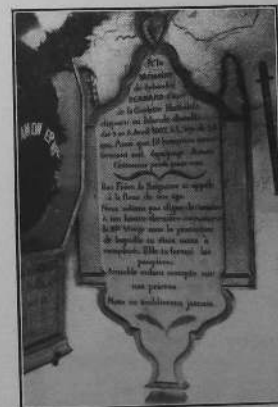


FIG. 37. — PLAQUES COMMÉMORATIVES SOUS LE PORCHE DE LA CHAPELLE DE NOTRE-DAME DE PERROS, EN PLOURAZLANEC
A droite, celle de la Léopoldine de Loti.

par exemple, qui, en 1926, paye à la forge 12.058 fr. 85 de travaux et 9.374 francs de filins en acier, n'effectue ensuite que des dépenses de l'ordre de 3.000, 5.000 francs.

3. — Les pouleries.

L'armement des voiliers islandais exigeait, pour le jeu des drisses et des voiles, un grand nombre de poulies, margouillots, moeques en bois très dur : gayac, buis, orme.

Les chantiers de construction comptaient parmi leur main-d'œuvre des poulieurs, en même temps qu'il existait 3 ou 4 pouleries artisanales. En comparaison des autres corporations, le nombre des poulieurs était restreint ; le travail ne leur manquait pas lorsqu'on se rappelle qu'une goélette possède 140, 150 poulies en service et rechanges, une douzaine de margouillots, et une quinzaine de moeques.

En période de prospérité, les ouvriers fabriquaient, pendant toute l'année, ces pièces de même modèle pour tous les navires paimpolais ou peu s'en faut, auxquels s'ajoutaient les bateaux sortant des chantiers pour d'autres ports.

Les pouliages neufs ne représentent pas des sommes aussi importantes que celles mentionnées précédemment : 1.085 fr. 15 en 1877 ; 900 francs en 1878 ; 1.060 francs en 1908.

Le prix de la poulie dépend de sa grosseur et de son matériau (poulies d'écoute et de grand-voile depuis 25 francs avant guerre).

Les prix s'élèvent après 1918, et le pouliage d'un petit bateau coûtera 1.285 fr. 48 en 1926, 2.676 francs en 1928.

En 1935, les grosses poulies se vendaient 120, 150, 200 francs pièce et les plus petites de 25 à 50 francs.

4. — Les voilerias.

Jusqu'aux dernières années du temps d'Islande, la flottille paimpolaise demeura fidèle au mode traditionnel de la propulsion à la voile. Ce n'est que vers 1925-1926 que quelques goélettes, tout en gardant leur voilure, se firent doter d'un moteur.

Devant l'essor de ses armements d'Islande, Paimpol s'équipa pour habiller de toile neuve ses élégantes goélettes. Si certaines unités se font voiler dans d'autres ports, comme *Thétis* à Cherbourg en 1859,

très rapidement les voileries locales suffiront pour les effectifs de pêche et de cabotage. Elles durent dans ce but se développer, parce que la clientèle islandaise était bien plus considérable que celle qu'elles satisfaisaient jusqu'alors; pêche côtière, bornage, cabotage, et peut-être les quelques terre-neuvas qui résistèrent jusqu'en 1863.

C'est ainsi que Paimpol a vu naître ou s'agrandir les maisons L'Hélias-Gleyo, Roehut, Rivoallan, Lefèvre-Rigot, Le Caer.

Elles travailleront surtout pour les islandais paimpolais, auxquels ne tarderont pas à s'ajouter les autres morutiers de Bretagne, des caboteurs, des yachts³¹, des sardiniers et des thoniers de la côte bretonne.

La clientèle s'étendra et outre les grands voiliers de France, ces rois de la mer, ceux de Grande-Bretagne et même des yachts de New-York, ne dédaigneront pas de passer des commandes aux entreprises paimpolaises.

Les besoins de voilures étaient si considérables que les chantiers, malgré leur intégration, ne firent pas disparaître les voileries artisanales.

Si le nombre des bâtiments est déjà imposant pour le seul port de Paimpol doublé de son quartier et de sa région maritime, il faut encore remarquer que chaque unité possède une voilure de service composée de plusieurs pièces et, de plus, une voilure de rechange; à cette fourniture de voiles neuves se joignent les multiples réparations et remplacements, car le vent de mer est « grand mangeur de toile ».

Pour se rendre compte de la production des voileries au temps d'Islande, il est nécessaire de prendre comme éléments d'appréciation des voilures-types, suivant les navires utilisés.

La goélette. — A mesure que l'on dépouille les comptabilités d'armateurs, on s'aperçoit que la surface des voiles augmente avec le tonnage, afin d'obtenir une marche plus rapide du bâtiment.

La goélette, qui fut le bateau le plus répandu, tant pour la pêche que pour le cabotage, porte, la plupart du temps, 9 voiles, parfois 10, lorsqu'elle établissait sous le hunier une autre voile appelée « fortune »³². Cf. schéma, fig. 39.

Pour donner la nomenclature des voiles et en même temps pour montrer l'accroissement des dimensions, nous prenons ces 2 navires :

	Marquarite en 1877	Alfred-de-Courcy en 1902
	mètres	mètres
Grande-voile	203,75	260
Petit foc	52,75	49
Trinquette	69,35	94
Misaine	124,35	182,70
Hunier	86,40	99,50
Grand foc	75,40	69
Voile d'étai	36,60	43,80
Flèche	56	61,50
Perroquet	38,20	
		Fortune 160 m.

La diversité est si grande dans ce domaine des dimensions de voiles que la *Louise*, par exemple, du même armateur que la *Marguerite*, possède également en 1877 une grande-voile de 218 m. 20, tandis que sa trinquette est de 78 m. 20, son petit foc de 53 m. 90 et sa misaine de 44 m. 25.

A partir de 1910, des goélettes ont des grand-voiles de 270 et 280 mètres.

Aux premières campagnes d'Islande, la goélette de pêche, si l'on en juge par celle de la *Thétis* en 1859, ne disposait pas sa voilure de la même façon. Elle a une misaine de 145 m. 25; un perroquet de 64 m. 65; un petit foc de 44 m. 50; un hunier de 139 m. 65; une brigantine de 224 m. 55.

A cette époque, les navires qualifiés « goélettes » étaient imités des brigantins, tandis que la flottille se composait de bâtiments de différents types, depuis la bisquine jusqu'au brick.

Quoi qu'il en soit de cette évolution technique, la goélette paimpolaise, telle qu'elle a été réalisée pendant la plus grande partie du temps d'Islande, comportait une voilure totale de 9 voiles d'une surface de 500 à 530 mètres carrés³³.

Comme l'indique son nom, la grande-voile représente la plus grande superficie de toile. Elle atteindra pour les goélettes d'Islande 100,

31. Tel celui de M. Eiffel, *Morgane*, voilé à Paimpol en 1914.
32. Dans ce cas, il n'y a théoriquement pas de trinquette. En fait, dans les travaux de voilerie on relève les 10 voiles, de même qu'il est question pour une goélette en 1877 d'un « perroquet », qui n'est pourtant pas une voile de goélette.

33. La laize de la toile à voile est de 54-57 centimètres. On obtient la surface en mètres carrés en divisant par 2 le chiffre des mètres de toile employés dans la confection des voiles. Ce calcul, par lui-même approximatif, ne permet pas d'obtenir un chiffre rigoureusement exact, étant donné la diversité de chaque navire.

130, 140 mètres carrés, mais ne dépassera pas ces chiffres, même dans les dernières années.

Le dundee. — Le dundee, d'un tonnage inférieur à celui de la goélette, aura une voilure plus restreinte :

Grand-voile	230 mètres.
Dundee	138 mètres.
Grand-flèche	83 mètres.
Clinfoc	52 mètres.
Flèche	46 mètres.
Trinquette	69 mètres.
Petit foc	42 mètres.
Grand foc	64 mètres.

Soit une voilure de 8 pièces d'une surface de 350, 370 mètres carrés environ.

Le trois-mâts. — Paimpol n'utilisa guère ce navire au temps d'Islande, sauf aux années où reprit la pêche à Terre-Neuve; dans ce cas, les bâtiments ne furent pas nombreux ou bien il s'agissait de bateaux malouins qui venaient effectuer leur armement à Paimpol.

Le trois-mâts porte une quinzaine de voiles : petit foc, clinfoc, grand foc, dragon, cacatois, perroquets, huniers, misaine, flèche, voiles d'étai, grand-voile d'étai, pouillouse, grand-flèche, grand-voile, brigantine...

Les navires de pêche constituaient donc le principal débouché pour la production des voileries. Comme on le verra plus loin, une maison effectuera des voilures pour les grands transports dont les caractéristiques diffèrent de celles des goélettes, dundees et trois-mâts.

Voici l'ensemble de la clientèle d'une voilerie :

1894.	—	25	goélettes	+	4	navires divers.
1896.	—	24	—	+	5	—
1897.	—	19	—	+	8	—
1898.	—	16	—	+	1	sloop.

A partir de 1900, elle étend sa clientèle et fournit du travail à près d'une cinquantaine d'ouvriers jusqu'en 1914. La guerre et l'après-guerre vont, hélas ! raréfier les commandes :

1914.	45	navires	dont	9	goélettes,	7	dundees,	9	gr. voiliers,	1	vapeur.
1915.	48	—	—	19	—	10	—	9	—	1	vapeur
											et 1 trois-mâts.

1916.	41	navires	dont	20	goélettes,	5	dundees,	8	grs voiliers.
1917.	23	—	—	7	—	1	—	5	—
1918.	17	—	—	8	—	5	—		
1919.	26	—	—	8	—	6	—		
1920.	19	—	—	5	—	6	—	1	— 2 trois-mâts.
1921.	19	—	—	5	—	4	—	1	(4 mâts de Grave-lines).
1922.	25	—	—	5	—	3	—		
1923.	25	—	—	6	—	5	—		
1924.	16	—	—	6	—	2	—		

Ce tableau impose cette conclusion : les navires de gros et moyen tonnage disparaissent. Seuls les navires de petit tonnage, langoustiers, lougres, sloops, yachts, barques de pêche, maintiennent leurs effectifs et deviendront la principale clientèle à partir de la guerre : 19 en 1914, 17 en 1922, puis ils se raréfient à leur tour.

La toile à voile. — S'il fut possible autrefois d'utiliser pour la navigation la toile produite par les tisserands régionaux, il s'avéra très rapidement que ces fournisseurs se trouvèrent dans l'incapacité de satisfaire à une demande aussi considérable³⁴. Aussi les voileries durent-elles faire venir la toile d'Angers et des usines du Nord.

Cette toile se compte au mètre courant sur une largeur de 54-57 centimètres. Chaque voile nécessite une sorte de toile appropriée; toile de lin pour les grand-voiles; toile caline pour les autres voiles; toile de chanvre pour les réparations.

La numérotation varie suivant les voiles : grand-voile, misaine, trinquette, petit foc en toile Joubert extra n° 2; hunier et flèche en toile Joubert extra n° 3; voiles d'étai et fortunes en toile Joubert n° 5, etc., etc.

Chaque type de navire exigera ainsi une toile spéciale et la variété des bâtiments engendre une gamme étendue des toiles à utiliser.

Prix du mètre de toile. — Le prix du mètre de toile dépendra de la qualité du tissu et surtout de la ralingue qui borde la voile. La confection doublera et triplera même la valeur du mètre de toile. De là provient la différence entre le prix du mètre courant ou brut, et celui du mètre cousu ou travaillé.

Nous avons relevé dans les factures les tarifs ci-après :

34. En 1899, la toile de Landerneau s'emploie encore à Paimpol.

	1859	1877
	francs	francs
Toile de première qualité n° 1...	2 20	2 50
— — — n° 2...	2 10	2 40
— — — n° 3...	2 »	2 35
— — — n° 4...	1 90	
— — — n° 5...		2 20
— — — n° 6...		2 19

1892. — Toile Joubert-Bonnaire, première qualité, en brut : 1 fr. 25, 1 fr. 20.

Toile de chanvre de 1 fr. 70 à 1 fr. 50.

1895. — Toile de lin, de 1 fr. 88, 1 fr. 75 à 1 fr. 65, 1 fr. 55, le mètre courant.

1904. — Toile n° 2 après confection : 2 fr. 60.

Toile n° 3 — — — 2 fr. 54.

Toile n° 5 — — — 2 fr. 48.

Les prix n'évolueront guère jusqu'en 1914. En 1913, on pratique à Paimpol les prix de 2 fr. 70 à 2 fr. 40 le mètre après couture.

Dans la première année de la guerre la toile câline se vend 2 fr. 05 en première qualité n° 2; 1 fr. 95 en première qualité n° 4; 1 fr. 80 en deuxième qualité n° 3.

La toile Jeanson représente sensiblement les mêmes prix.

Dès 1915, il se produit une hausse dans la cotation du mètre de toile non travaillé : Première qualité, toile Joubert-Bonnaire, le mètre courant : 3 francs (n° 2), 2 fr. 95 (n° 3), 2 fr. 85 (n° 5).

En 1918, le mètre courant atteint 3 fr. 50 et 3 francs; le mètre cousu 9 fr. 20, 9 francs, 8 fr. 50.

Après la guerre, la hausse des prix ne s'arrête pas :

1920, le mètre de toile cousu : 9 fr. 25, 14 fr. 20, 15 francs.

1921, toile Bonnaire n° 2, le mètre cousu : 21 fr. 50; toile de chanvre n° 2, le mètre en brut : 9 fr. 65.

En 1930, un devis de voilure pour un trois-mâts-barque établit ces taux après confection :

Misaine	27 fr. le mètre.	Doublages...	23 fr. 55 le mètre.
Hunier fixe...	27 fr.	—	23 fr. 55 —
Foc d'artimon	26 fr. 45	—	24 fr. 35 —
Faux foc.....	27 fr.	—	24 fr. 35 —

A la dernière année de la pêche d'Islande, en 1935, la toile à voile n° 2, employée dans la confection des voiles de goélettes, coûtait en brut 15 francs le mètre environ, la toile n° 3, 12 francs, ce qui laisse supposer, des prix de 30, 32 francs le mètre cousu.

Le prix de revient des voiles suivra cette hausse du prix de la toile. Pour étudier cette montée et en même temps établir un tableau comparatif, nous prenons les plus grands éléments de la voilure de la goélette (toile, confection, doublages compris) :

Année	Grand-voile		Misaine		Hunier	
	mètres	francs	mètres	francs	mètres	francs
1858	224,55	494 01	145,25	290 50	139,65	293 26
1877	218,20	604 77	144,25	386 62	86,84	203 04
1889	217,30	588 40	157,30	406 55	97,20	274 15
1891	208,20	564 75	136,60	354 05	95,55	269 80
1900	246,30	666 93			101,80	269,84
1906	249,90	730 90	179	291 18	101,80	291 18
1910	278,40	862 44	179	529 37	98,70	227 »
1914	270,90	830 67		872 13	102,90	281 60
1915			175,80	600 »		
1917	261,50	1.791 75	173,60	1.131 70		
1919	271,40	4.632 15	179,10	2.973 85	115,05	1.616 45
1923	279,20	3.987 62	187,50	2.538 90	103,40	1.359 81
1925		4.900 »		3.441 »		1.497 »
1928		7.139 »		4.429 »		2.426 »

Avec ces éléments précis d'information, il est désormais possible de comparer l'évolution des prix de revient d'une voilure neuve :

1859	1.298 fr. 50	1905	3.871 fr.
1877	1.954 fr. 35	1910	4.200 fr.
1878	2.029 fr. 90		(3.200 francs pour un dundee).
1892	3.000 fr.	1914	4.710 fr. 25
1895	3.480 fr.	1919	10.890 fr. 15

Les prix de la toile, de la main-d'œuvre, augmenteront encore dans les années suivantes. Ainsi, en 1926, la voilure d'un modeste langoustier coûtera 8.550 francs et, en 1927, un petit bateau de 12 mètres portera une voilure neuve de 6.580 francs, alors qu'en 1911 celle d'un bateau de 13 m. 48 ne revenait qu'à 716 fr. 23.

En 1929, un devis de quelques voiles pour un dundee établit un projet de dépenses de 7.480 francs.

Aussi n'est-on pas surpris de lire, dans les comptabilités des armateurs islandais survivants, des chiffres très élevés pour les rares goélettes paimpolaises.

Les factures ci-après révèlent qu'il s'agit d'un jeu de voiles plus ou moins complet, bien qu'il ne faille pas en exclure *a priori* des réparations :

- 1921, 21.139 fr. 45
- 1926, 18.962 francs.
- 1927, 19.582 fr. 15
- 1929, 25.482 fr. 40 (caboteur affecté pour la première fois à la pêche d'Islande).
- 1930, 20.615 fr. 60. En cette même année une autre goélette islandaise doit dépenser près de 22.000 francs pour 7 voiles, soit donc une voilure incomplète :

Grand-voile	6.927 fr.
Misaine	4.538 fr.
Hunier	2.426 fr.
Trinquette	2.126 fr.
Grand foc	1.577 fr.
Petit foc	979 fr.
Fortune	3.619 fr.

Voici encore quelques factures de voileries pour des voiles neuves et réparations :

- 1931, 24.292 fr. 65
- 1932, 14.721 fr. 55
- 1933, 18.548 francs.
- 1934, 19.204 fr. 60

En plus des travaux de voilure, les voileries s'occupaient du gréement, c'est-à-dire de la pose des aussières, drisses, haubans, tous cordages en chanvre que vendait le voilier.

Celui-ci posait même parfois le gréement dormant (câbles en fer), dont il fut question dans l'étude des forges.

Les fournitures de cordages constituent pour les voileries des revenus imposants. Ainsi, par exemple, une goélette neuve emporte, en 1877, à sa première expédition d'Islande, 486 kilogrammes de cordages, 366 kilos de grelin au prix de 4.104 fr. 52. Le filin coûte alors 110 francs les 100 kilogrammes et le grelin 130 francs environ.

Les voileries absorbaient, il va sans dire, toute la production des cordiers régionaux et elles durent bientôt passer des commandes à des maisons industrielles comme Bessonneau à Angers, Wallaert à Lille, etc.³⁵. Dans les dernières années, on peut relever des factures de 5.000 à 10.000 francs pour cordages.

Dès le retour d'Islande, commençaient les réparations des voiles usées ou déchirées. Les notes de voiliers se maintiennent presque aux mêmes taux de 1880 à la guerre : 1.000, 1.700 francs avant chaque départ. Dès 1907 pourtant, elles atteignent 1.800-2.000 francs. A partir de 1916, elles dépassent 3.000 et 4.000 francs; en 1917, 6.194 fr. 50, 10.650 fr. 95 en 1921.

Les voileries vendaient également différents articles indispensables pour une expédition en Islande : toile, fils, cordages, filins, pavillons, frise, ralingues, basanes, cotillons pour les marins, liège, cosses, eillets, en cuivre ou galvanisés, saes, brassières de sauvetage, etc., etc.³⁶.

Elles rachetaient enfin aux armateurs des vieilles voiles et après transformations et réparations les revendaient à des sloops et à des gabarres.

Malgré ce travail considérable, le maître voilier n'accumulait pas une fortune comparable à celle des armateurs ou des constructeurs. La marge du bénéfice était assez réduite, paraît-il, et on estimait qu'un voilier ne pouvait se retirer des affaires qu'après 40 ou 50 années de labeur.

Les grands voiliers. — Créée pour satisfaire les nécessités locales d'un armement moyen de voiliers pêcheurs et caboteurs, la voilerie paimpolaise vit venir vers elle les majestueux grands voiliers qui furent l'orgueil de la Marine marchande française à la fin du siècle dernier et jusqu'en 1914. Mais ce ne fut pas là un curieux effet du hasard : il intervint d'autres facteurs pour faire de Paimpol le fournisseur des longs courriers : la qualité du travail et probablement le bas prix de revient.

Le commandant Lacroix³⁷ a retracé l'histoire des grands voiliers de la maison Bordes ou des armateurs nantais.

35. Il en vint aussi de Foncville-en-Vimeux en ces dernières années. Les armateurs se fournirent quelquefois directement dans ces maisons, surtout dans la période 1926-1935.

36. Les voileries effectuaient aussi quelques travaux plutôt « terriens », tels que les bâches pour les agriculteurs. L'entreprise Lefèvre-Rigot confectionna à différentes reprises des toiles de cirques ambulants et fournit même des toiles au Théâtre des Variétés à Paris.

37. *Les derniers grands voiliers*, Peyronnet, éditeur, 7, rue de Valenciennes, Paris, 1937. *Les derniers Cap Horniers français*, Pacteau, 43, rue Georges-Clemenceau, Laçon, 1940.

Paimpol voila surtout des navires de Nantes appartenant aux maisons Guillon, Guillon et Fleury, à la Société Anonyme des Voiliers Nantais, et à la Société des Voiliers Longs Courriers, etc.

Seule, des voileries paimpolaises, celle de M. Lefèvre-Rigot, fondée en 1893, se spécialisera dans ces travaux, tout en gardant sa clientèle d'islandais et de caboteurs.

De 1896 à l'après-guerre, elle a voilé entièrement une trentaine de grandes unités de 3.000 tonnes et même le paquebot *Yunnan*, de 7.500 tonnes, en 1903. Elle pouvait livrer en six semaines la voilure complète d'un trois-mâts-barque.

Ces grands voiliers offraient une surface de voile 10 fois supérieure à celle d'une goélette.

Les trois-mâts-barques portaient 27 voiles, dont la seule grand-voile a plus de 260 mètres carrés et ils gardaient en réserve 14 voiles de rechange. Leurs voiles latines, c'est-à-dire les plus petites, totalisaient plus de 850 mètres carrés. Globalement et sans rigueur mathématique, un trois-mâts de ce genre exigeait une voilure de 10.000 mètres courants, soit 5.000 mètres carrés.

Ce sont surtout des voilures de trois-mâts-barques que Paimpol a confectionnées (quatre-mâts-barques, 35 voiles en place et 20 de rechange).

Le nombre des voiles changeait selon le type du navire³⁸; trois-mâts-barque, type C, 22 voiles; type E, 29 voiles; type G, 24 voiles; trois-mâts-carré, type E, 25 voiles.

Ces chiffres indiquent que la fourniture des grands voiliers constituait un travail presque « grandiose ». Voici d'ailleurs les dimensions exactes telles que les mentionne dans ses croquis M. Lefèvre-Rigot pour des voiles effectivement confectionnées par son entreprise.

Trois-mâts, type A (<i>Villars, Turenne, Davout</i>) :			
Grand-voile	508 m. 40	Doublages	121 m. 10
	(510 m.)		
Misaine	428 m. 50	—	107 m. 40
Clinfoe	140 m. 80	—	3 m. 60
Hunier fixe	255 m. 30	—	72 m.
Hunier volant	258 m. 60	—	64 m. 60
Brigantine	287 m. 90	—	15 m. 30

38. Cf. Lacroix, *Les derniers grands voiliers*, appendices I à IV.

Perroquet fixe	155 m. 70	Doublages	54 m.
Grand foc	129 m. 20	—	3 m. 80
Foc d'artimon	150 m. 30	—	3 m. 80
Faux foc	118 m.	—	3 m. 80

Trois-mâts type *Général-de-Négrier*³⁹ :

Grand-voile	510 m. 60	Doublages	120 m. 90
Hunier fixe	259 m. 50	—	74 m. 60
Hunier volant	263 m. 40	—	64 m. 10
Perroquet fixe	159 m. 70	—	54 m. 10
Brigantine	293 m. 90	—	15 m. 90

Trois-mâts type C (*Legouvé-Detaille-Bossuet*) :

Grand-voile	515 m. 90	Doublages	122 m. 40
Hunier fixe	265 m. 50	—	73 m. 70
Hunier volant	284 m. 70	—	67 m. 40
Faux foc	118 m. 10	—	3 m. 70
Grand-voile d'étai d'hune	184 m. 90	—	3 m. 80
Grand foc	128 m. 70	—	3 m. 70
Perroquet fixe	192 m. 50	—	59 m. 80
Foc d'artimon	160 m. 60	—	3 m. 80
Brigantine	277 m. 30	—	15 m. 10
Clinfoe	139 m. 20	—	3 m. 70
Misaine	425 m. 10	—	106 m.
Perroquet volant	248 m. 20	—	47 m. 30

Trois-mâts, type D (*Pilier*) :

Grand-voile	440 m. 50	Doublages	109 m. 40
Misaine	427 m. 80	—	106 m.

Trois-mâts-barque, type C. — (*Noémi*, au sujet duquel le maître voilier écrit : « sans doute construit aux Chantiers Nantais, similaire au type A des Chantiers de la Loire ».)

Hunier fixe, type A	257 m. 80	Doublages	73 m. 50
Hunier volant, type A	259 m.	—	65 m. 20
Grand foc, type C	125 m. 30	—	3 m. 90

Trois-mâts, type G (*Notre-Dame-d'Arvor*) :

Misaine	428 m. 20	Doublages	106 m. 50
Grand-voile	448 m. 40	—	110 m. 30
Hunier fixe	259 m. 60	—	73 m. 80
Perroquet volant	166 m. 80	—	39 m. 50

39. Type unique, dit Lacroix, p. 384.

Trois-mâts-carré (*Duguay-Trouin, Chateaubriand, Kerviler*) :

Grand-voile	437 m. 60	⁴⁰ Doublages	110 m.
Grand-voile d'étai	217 m. 60	—	3 m. 90
Misaine	438 m. 20	—	115 m. 10
Faux foc	118 m.	—	3 m. 90
Grand foc	129 m. 60	—	3 m. 90
Clinfoc	139 m. 70	—	3 m. 90
Hunier fixe	205 m. 70	—	74 m. 80

Pour l'honneur des humbles voiliers paimpolais qui surent donner des ailes à ces navires prestigieux dont parlent encore les « anciens de la voile », en évoquant le cap Horn, Iquique, Talcahuano, Valparaiso, l'Australie et le Canada, en un mot les sept océans qui sont sous le soleil de Dieu..., nous extrayons ces noms de navires qui durent leurs voilures à des mains paimpolaises :

1896 : Quatre-mâts *Rhône*.

1897 : Trois-mâts-barque *Jean-Baptiste*.

De 1898 à 1908 : *Maréchal-de-Charette, Maréchal-de-Turenne, Général-de-Boisdeffre, Maréchal-Davout, La Rochefoucauld, Pierre-Antonin, La Bruyère, Maréchal-de-Villars, René, Molière, Bossuet, Antoinette, La Fontaine, Michelet, Maréchal-Lannes, Cannebière, Général-Foy, Montebello, Georges-Bizet*.

De 1908 à 1914, d'autres noms s'ajouteront à cette liste :

Charlemagne, Général-Faid'herbe, Duquesne, Mistral (4 mâts), *Van-Nabel, Bonchamps, Pierre-Loti, Charles-Gounod, Edmond-Rostand, Ernest-Reyer, Edouard-Detaille, Ernest-Legouvé, Général-de-Négrier, Général-Bourbaki, Général-Mac-Mahon, La Banche, Buffon, Bonne-Veine, Foulcommier*.

Pendant la guerre, les grands voiliers continueront leur trafic (blé et nitrates surtout) et Paimpol bénéficiera de la clientèle du *Chateaubriand, Duguay-Trouin, Le Pilier, Duc-d'Aumale, La Pérouse, Général-de-Sonis, Noëmi, Notre-Dame-d'Arvor, Vincennes, René-Kerviler*.

En 1920, la maison Lefèvre expédie encore sur Nantes des voiles commandées en 1917 pour le *René-Kerviler*. Mais les derniers grands voiliers qui avaient échappé aux sous-marins, allaient mourir sous

40. En 1917 le *René-Kerviler* eut :

Grand-voile, type G.....	598 m. 80	doublages.....	120 m. 20
Misaine, type G.....	426 m. 40	—	166 m.
Hunier volant, type C.....	286 m.	—	67 m. 80
Hunier volant, type A.....	258 m. 60	—	42 m. 10

la cognée des démolisseurs, ou pourrir lentement au cimetière de la Lamartinière en rivière de Nantes.

Il existe encore cependant pour le *Jeanne-d'Arc*, un trois-mâts-barque, un devis de 6 voiles neuves daté de 1930.

C'est la dernière trace des grands voiliers de France dans les magnifiques cartons du maître voilier paimpolais.

On comprendra sans difficulté que des voiles de ces dimensions reviennent à des sommes élevées et que les factures de ces navires dépassent largement celles des modestes goélettes islandaises.

1901. <i>Maréchal-Davout</i>	10.744 fr. 35
<i>Maréchal-de-Turenne</i>	12.347 fr.
<i>La Rochefoucauld</i>	14.019 fr.
<i>Général-de-Boisdeffre</i>	16.490 fr.
1907. <i>Maréchal-de-Villars</i>	16.271 fr.

En 1930, le devis du *Jeanne-d'Arc* pour 6 voiles neuves s'élèvera : toile de première qualité, à 40.057 fr. 50; toile extra, à 42.157 fr. 75. La misaine seule, de 412 mètres (et les doublages), coûterait 13.219 fr. 95, le hunier fixe, de 250 mètres, 8.398 fr. 50. Le mètre de toile est estimé à 27 francs n° 1, 26 fr. 45 n° 2, et les doublages de 23 fr. 55 à 24 fr. 85.

Quant aux réparations, elles atteignent pour les voiles de :

7 navires :	15.910 fr. 30	en 1905.
5 — :	16.247 fr. 75	en 1906.
10 — :	18.888 fr.	en 1907.
4 — :	19.785 fr. 60	en 1908.

Les ouvriers voiliers. — Pour l'exécution de tous ces travaux, les voileries paimpolaises feront appel à une main-d'œuvre nombreuse. Elle travaillait avec le patron lui-même qui, après un apprentissage dans un grand port, avait obtenu son diplôme de maîtrise.

Comme le constructeur, le maître voilier imagine et « pense » sa voilure avant de la dessiner sur ses cartons. Sous sa direction, les contremaitres et les ouvriers la réalisent ensuite en bonne toile.

La voile est d'abord reproduite en vraie grandeur ou en partie sur le parquet de la voilerie. On étend les laizes sur ce croquis; les voiliers les découpent puis font des points provisoires afin de les maintenir en place. L'ouvrier coud alors les laizes en points brochés et en double. La largeur de la laize est de 57 centimètres et celle de la double couture de 3 centimètres, ce qui laisse une

largeur de 54 centimètres environ. Les bandes de ris, la tétière, les chutes, le fond sont alors doublés avant de poser en triple tous les points. A l'aide de luzin, on coud tout autour une ralingue à trois torons qui renforce la toile.

Le personnel de la voilerie se distingue en voiliers et en gréeurs, ceux-ci s'occupant plutôt du gréement des navires, c'est-à-dire de la pose des voiles que leurs camarades ont cousues. Bien souvent d'ailleurs, ils étaient en même temps gréeurs et voiliers.

Beaucoup d'entre eux sont voiliers de profession, mais durant l'hivernage, des islandais reprennent leur place dans la voilerie et peuvent pratiquer leur double métier pendant 4 ou 5 mois. Etant donné que cette industrie paimpolaise assurait du travail en abondance, des jeunes garçons venaient s'initier au métier et accomplir leur apprentissage. C'est ainsi que, de 1893 à 1914, une seule voilerie a formé 110 apprentis.

On évalue à 120-130 le nombre des voiliers en période de prospérité. Les effectifs ne sont pourtant pas constants; ils s'élèvent au temps des armements.

Voici, à ce sujet, le nombre des employés d'une seule voilerie :

1894. — 25 au maximum en janvier-février, 10 au minimum.

Le chiffre tombe à 6, 2 en mars; 7, 9 en juin, puis remonte à 24, 30 en septembre-décembre.

1895. — 22 au maximum, 20, 16, 14 (6, 3 de mars à juin).

1896. — 23 —

1897. — 21 —

1898. — 28 —

Pour ces trois dernières années, le minimum est de 16 ouvriers, cette maison travaillant, entre les campagnes de pêche, pour les grands voiliers, il n'y a plus de période creuse. La même entreprise enregistre ensuite ces chiffres extrêmes :

1900	.....	40	ouvriers	au	maximum,	27	au	minimum.
1901	.....	43	—	—	36	—	—	—
1902	.....	43	—	—	34	—	—	—
1903	.....	34	—	—	10	—	—	—
1904	.....	39	—	—	14	—	—	—
1905	.....	34	—	—	15	—	—	—
1906	.....	35	—	—	15	—	—	—
1907	.....	35	—	—	14	—	—	—

Les ouvriers diminuent sensiblement jusqu'à la grande guerre pour tomber à une dizaine environ. Une légère reprise, après 1918, fut suivie d'un effondrement et en 1935 cette même maison assurait péniblement du travail à 2 voiliers.

Une autre entreprise emploie, en octobre-décembre 1904, de 45 à 47 et 51 ouvriers par semaine. Dès le mois de février, ces chiffres tombent à 24, 26 jusqu'au mois de mai, puis à 16 jusqu'en septembre. Aussitôt le retour des islandais, les voiliers se retrouvent à 29, 30; dès la première semaine d'octobre, ils sont 40, puis 41, 42, 45, pour atteindre 51, 52 en novembre et décembre, époque de grand travail.

Le rythme du travail dans cette voilerie dépend uniquement de la pêche d'Islande et cette maison maintient ses effectifs avec une régularité étonnante de 1905 à 1914.

A partir de 1919, elle n'emploie plus que 12 voiliers en juillet, 15-16 dans les mois de travail intense, le maximum étant cependant de 19 dans la deuxième semaine de décembre.

En 1920, ils sont 16, 20, 21 pendant toute l'année.

1921..... 22 maximum, 10 minimum.

1922..... 17 — 12 —

1923..... 24 — 12 —

1924..... 24 — 15 (moyenne de l'année 18-20).

Ces chiffres se maintiennent en 1925-1926, mais, dès 1927, ils sont en régression :

1927..... 15 maximum, 9 minimum.

1928..... 15 — 8 —

1929..... 11 — 7 —

1930..... 10 — 9 —

1931..... 11 — 9 —

1932..... 10 — 6 —

1933..... 8 — 4 —

1934..... 8 — 4 —

1935..... 7 — 3 —

A la fin de la pêche d'Islande, les trois voileries paimpolaises procuraient de l'ouvrage à une douzaine d'ouvriers au maximum, y compris les patrons eux-mêmes. Le travail normal consiste à tailler et à réparer quelques voiles de caboteurs, langoustiers, petits pêcheurs, la clientèle extérieure ne se fournissant plus guère à Paimpol.

*Salaires des voiliers*⁴¹. — La rémunération de l'ouvrier voilier est un salaire horaire, sur la base de son rendement de l'heure : 10 ou 12 mètres de voile en couture simple.

A la journée de 10 heures de travail s'ajoutent les heures supplémentaires, appelées « veille ».

La veille se prolonge généralement 1 ou 2 heures par jour, mais au taux des autres heures de la journée.

Pendant tout le temps d'Islande, les salaires des ouvriers ont subi une évolution fort compréhensible pour une période qui va de 1852 à 1935.

En 1858, une goélette paimpolaise se fait voiler à Cherbourg et la facture porte le salaire journalier de 2 fr. 50.

A Paimpol, on paye en 1891 le même taux, 2 fr. 50.

En 1894, les ouvriers comptent 10 et parfois 11, 12 et 14 heures de travail par jour à 0 fr. 30, 0 fr. 25, 0 fr. 20, 0 fr. 15, 0 fr. 10, 0 fr. 05 de l'heure.

D'où les salaires quotidiens de 3 francs, 2 fr. 50, 2 fr. 10, 2 francs, 1 fr. 75, 1 fr. 50, 1 fr. 25, 1 franc, 0 fr. 75. En conséquence, les payes hebdomadaires s'élèvent à : 25 fr. 20, 19 fr. 75, 20 fr. 75, 15 fr. 80, 16 fr. 45, 15 fr. 05, 9 fr. 60, 7 fr. 40, 6 fr., 5 fr. 20.

En 1895, les salaires n'ont pas varié. Un voilier payé 1 fr. 50 par jour (0 fr. 15 par heure) touche en fin de semaine, après 5 jours 1/2 de travail de 10 heures et 15 heures supplémentaires dont 3 le dimanche, la somme de 10 fr. 05.

Vers 1898, les salaires augmentent : 4 francs pour le contremaître, et pour les ouvriers 3 fr. 50, 3 fr. 25, 3 francs, 2 fr. 75, 2 fr. 25, 2 francs, 1 fr. 50.

Il ne se produit ensuite jusqu'en 1910 aucune variation notable.

Les voileries ne possédaient donc pas un barème très élevé.

Prenons en 1900, par exemple, le salaire moyen perçu par les employés d'une voilerie : 2 fr. 50 (0 fr. 25 de l'heure). (Seuls, le contremaître (4 fr.) et un autre ouvrier (3 fr. 50) touchent une paye supérieure.) Après 243 j. 1/2 de 10 heures, un voilier a droit à 408 fr. 75. Ses heures supplémentaires, au nombre de 204 h. 1/2

41. Ces chiffres de salaires ne sont pas des moyennes, mais bien des salaires effectivement versés aux ouvriers, tels qu'ils sont consignés dans les « carnets de payes » des voileries.



1



2



3



4

FIG. 38. — SOLIDITÉ DU NAVIRE EN BOIS

Photographies prises à bord de l'épave du *Divalo* à l'entrée de Paimpol.

1. L'épave encore bien conservé, 2. La coque, on distingue les membrures verticales, 3. Coque et vaigrage appliqués sur les membrures, 4. Couples de l'arrière.

lui rapportent en plus : 51 fr. 10. Il a donc gagné dans son année 459 fr. 80. Sa meilleure semaine, durant laquelle il a travaillé pendant 6 jours de 10 heures et 12 heures supplémentaires, lui a produit 18 francs. Mais il n'a travaillé 6 jours par semaine que pendant 22 semaines; à supposer qu'il eût obtenu le même salaire pendant les 52 semaines, il eût gagné 936 francs dans son année.

Pendant la guerre, les salaires se relèveront légèrement. En 1915, la *moyenne* pour les ouvriers atteint 3 fr. 50 : 3 fr. 25, 3 francs alors qu'en 1914 elle ne dépassait pas 2 fr. 50 (sauf pour salaires de contremaîtres et de quelques excellents voiliers).

1916. Un voilier : 5 fr. 25 par jour; voilier gréeur : 4 fr. 25. Et comme dans tous les domaines la hausse s'accroît ensuite :

1919. Les salaires horaires sont de 1 fr. 10, 1 franc, 0 fr. 80. La semaine de 60, 50 heures = 72, 69, 51, 42, 33 francs selon le nombre d'heures de travail.

A la fin de l'année, ils se relèvent et un ouvrier gagne 1 fr. 50, 1 fr. 20 de l'heure. A partir du 1^{er} janvier 1920, sa semaine de 60 heures lui donne 81 francs contre 69 francs l'année précédente. Après la mise en application de la loi de 8 heures (1^{er} mars 1920) par le Syndicat des voiliers paimpolais, on remarque une hausse des salaires pour un chiffre uniforme de 48 heures de travail. Payés hebdomadaires = 87 francs, 81 francs, 64 francs, 60 francs, 57 francs, 55 francs. Pour la première fois, dans la semaine du 3 mai, un voilier touche pour 56 heures un salaire supérieur à 100 francs, soit 115 fr. 50 grâce à ses heures supplémentaires.

Jusqu'en 1925, le même barème restera en vigueur ou peu s'en faut. La situation des voiliers s'améliore. En 1921, l'ouvrier le mieux rétribué d'une entreprise a totalisé dans son année : 51 semaines à 105 francs, 1 semaine à 107 fr. 50, soit un gain annuel de 5.462 fr. 50.

A partir de 1925, les semaines de 6 jours de travail atteignent 80, 90, 100 francs pour presque tous les ouvriers, 110, 115 pour le contremaître. Les gains ne changeront guère, sauf lorsque les heures supplémentaires portent la semaine à 80, 62 heures comme en 1928 où des voiliers touchent 156 fr. 25, 145 fr. 85, 138 fr. 90, etc.

1930. La semaine de 6 jours de travail : 141, 138, 130 francs.

1931. 147, 144, 132, 127 fr. 20. Ces chiffres se retrouvent jusqu'en 1934.

1934. 160 fr. 75, 150, 148, 141, 132 francs.

1935. 171 fr. 50, 154 fr. 65, 140, 126 francs. A cette époque, le meilleur employé d'une voilerie paimpolaise a gagné dans son année, en 1934 par exemple : 46 semaines à 147 francs; 3 semaines à 148 fr. 55; 1 semaine à 154 fr. 65; 1 semaine à 151 fr. 60=8.263 fr. 95.

Mais ce sont les dernières années d'Islande. Qu'on se rappelle les salaires des islandais de 1933-1935. Et pourtant à la suite des goélettes et des marins, malgré ces salaires relativement élevés, les voiliers et gréeurs paimpolais ont disparu. *Faute de travail*, cette discrète industrie des voileries, qui sentent encore la toile neuve et les cordages goudronnés, s'est effacée devant l'orgueilleuse machine qui a balayé de la surface des mers les timides et les faibles, qui croyaient encore dans leurs voiles. Des snobs le regrettent par goût artistique... ! des marins authentiques en rêvent encore... ! en affirmant que « la voile » était la meilleure, l'unique école du marin... Une voilure, en effet, pour un marin, ne représente pas seulement une surface quelconque de mètres carrés de toile que le vent utilisera pour la marche du navire à sa fantaisie souvent aveugle. Simple en elle-même comme la voile de peau de bêtes que dressa sur son tronc d'arbre creusé le génial « Homo navalis », le premier navigateur, la voile est complexe dans sa manœuvre. C'est au cerveau du capitaine et au bras du gabier de faire « travailler » la toile, de la faire vivre... La voile, âme du navire, en était le principe de vie et de mouvement. C'est pourquoi le marin de jadis professait un respect religieux pour cette toile harmonieuse. Même étalée sur le pont, il ne la foulait jamais du pied sous peine d'une sorte de sacrilège, comme le paysan respecte le froment de sa moisson qui sera le pain de demain. Mais avant de devenir force animatrice du bâtiment, et œuvre d'art sur les vergues souples et les mâts solides, la voilure a connu la lente élaboration de la voilerie paimpolaise. Les énormes cartons des maîtres voiliers contiennent encore des plans de voilures où se mêlent la science et l'art, l'humble métier et son resplendissement. La beauté réside déjà dans la fine esquisse tracée par le maître, puis elle passe, par un sens obscur d'esthétique, dans la main consciencieuse du voilier qui coud, dans celle du gréeur qui saura monter et tendre la voilure avec grâce et justesse. Le souci de la perfection inspire l'ouvrage commun de ces coopérateurs qui,

dans un silence de monastère⁴², confectionnent une « belle voile », capable de propulser le navire, de résister aux tourmentes d'Islande ou du cap Horn et d'épouser avec élégance le vent, cet ami de l'ancien marin.

5. — Les magasins d'engins de pêche.

Lorsque la goélette, après sa construction, avait reçu son gréement, son pouliage, sa voilure, il lui restait à s'équiper en *navire de pêche* et dans ce but elle devait procurer à son équipage tous les instruments de travail indispensables en Islande. Le commerce local paimpolais, se greffant sur cette industrie, se mettra en mesure de fournir à la flottille les engins de pêche et tous autres objets dont elle aura besoin.

En 1858, un inventaire officiel en fixait le nombre et c'était à l'Administrateur de la Marine qu'il incombait d'en vérifier l'embarquement : « Chaloupes, waris, bateaux, gréments, voiles, ancrés à jet, grappins, chattes, aussières, ferrures de gouvernail, avirons, hameçons, avançons, lignes, piquois, fers de gaffes, fers salbardes, compas, pelles, mannes, plombs de pêche, lièges, cordages en chanvre, touée, toile à voile, taux, chaudières à bière, chaudières d'équipage, sac (flageolet), harpons, et les autres ustensiles non dénommés ». Cette nomenclature se contente de citer des articles faisant partie de l'équipement de la goélette. Un tableau du matériel de pêche, adopté par 18 armateurs paimpolais en 1883, donnera plus de précision.

La campagne est considérée comme devant durer « 7 mois, soit 30 semaines ou 210 jours pour un équipage de 20 hommes » :

Lignes	90
Avançons	20
Hameçons	60 douzaines.
Plombs	60
Balancines	60
Couteaux trancheurs	8
Couteaux piqueurs	24
Frise	25 mètres.
Mannes	26
Balais	36

42. Il était défendu de parler à haute voix dans les voileries.

Manches de gaffes.....	24
Fil à voile.....	3 kilos
Toile à voile 2 ^e qualité.....	40 mètres.
Aiguilles.....	12
Limes.....	4
Mèques.....	60
Baïlles.....	2
Entonnoirs.....	1
Pierres à aiguïser.....	6
Cuir à pompe.....	0 kg 500
Basane.....	1/2 peau.
Peau de veau.....	1
Clous à pompe.....	0 kg 500
Clous à mangère.....	1 kg
Clous galvanisés.....	4 kg
Gamelles.....	3
Seaux.....	6
Bidons.....	3
Pointes assorties.....	3 kg
Liège.....	4 kg
Planches de 10 pieds.....	2
Planches de 15 pieds.....	2
Goudron.....	1 baril.
Suif.....	2 kg 500
Etoupes.....	2 kg
Huile à brûler ou pétrole.....	30 litres.
Allumettes.....	5 paquets de 12.
Bougie pour fanal.....	3 paquets.
Bougie pour la chambre.....	4 paquets.
Chandelles de suif ou bougies anglaises.....	7 kg 500
Bois à brûler.....	1/2 corde.
Coffre à médicaments.....	1

Cet inventaire des « ustensiles de pêche » devint obligatoire pour toute la flottille paimpolaise. La vérification se fera avant le départ par le receveur des douanes en présence de l'armateur ou de son courtier. En 1911, la liste des engins de la goélette comprend :

Lignes.....	110
Avançons.....	15
Plombs.....	40

Hameçons.....	1.200
Mannes.....	29
Faux.....	6
Gaffions.....	32
Liège.....	1 kg.
Mèques.....	50
Pares.....	2
Manches de gaffions.....	30
Pelles en bois.....	6
Cuir fort.....	2 kg.
Couteaux.....	30
Meule.....	1
Pierres à aiguïser.....	12
Gants de décolleur.....	5 paires.
Frise pour mitaines.....	15 mètres.
Peau blanche.....	1

Les « instruments de pêche » semblent avoir diminué depuis la nomenclature de 1883. En réalité, celle de 1911 ne fait état que des *outils de travail* et ne mentionne pas les objets de gréments, de mobilier : cuisines, fanaux, compas, etc., énumérés dans un second inventaire.

Les objets les plus nombreux sont sans conteste les engins de pêche encore appelés « ustensiles » sur les factures comme sur les murs de la maison de M. Jézéquel dans la rue de Ploubazlanec. C'est dans cet immeuble que M. Heurtel, représentant de la maison Soetenay, de Dunkerque, établit, aux débuts de la pêche d'Islande, un commerce de fournitures : hameçons, plombs, balancines ou balanciers, etc.

Après avoir appris aux Paimpolais à pêcher la morue d'Islande, les Dunkerquois étendirent donc jusqu'à Paimpol leur clientèle. M. Jézéquel père succéda aux Heurtel et se libéra de la tutelle dunkerquoise. Il achetait les hameçons, et les plombait selon le désir du capitaine, qui dose lui-même le poids des lignes d'après la vitesse de son bateau et en tenant compte des fonds sur lesquels il compte pêcher. Le marin choisira lui aussi des hameçons, surtout les petits.

Une fois équipée, la fabrique paimpolaise fournira à son tour des articles divers aux islandais de Binie, Dahouët, et même Dunkerque.

Il s'établira d'autres magasins à Paimpol en vue de vendre aux goélettes toutes sortes d'objets. Pour certains approvisionnements,

les commerçants s'adresseront à des fournisseurs extérieurs. La maison Douarin, de Guingamp, « spécialités de couteaux pour la pêche d'Islande », les coutelleries de Thiers ou Pourdeval fourniront aux pêcheurs les fameux « couteaux d'Islande », durs et tranchants.

Les lignes et avançons, fabriqués en chanvre du pays, viendront, du moins en partie, des corderies régionales, notamment de Pordic où se font aussi, après campagne, les tannages des lignes usagées.

Quelle que soit donc la fourniture dont il a besoin, l'armateur au lieu de commander dans les autres ports morutiers, ou à l'intérieur, la trouvera dans le commerce local qui opère ainsi pour l'équipement de la flottille des transactions innombrables.

Chaque goélette, en effet, embarque de 100 à 120 douzaines d'hameçons, 30 couteaux piqueurs, 8, 10 couteaux trancheurs, 110, 120 lignes de 80 brasses, 60, 70 balancines, 30, 50 avançons, 40, 60 plombs, etc. Pour prendre des exemples concrets, il suffit de feuilleter quelques factures de goélettes :

1858, *Thétis* :

- 33 douzaines d'hameçons,
- 36 plombs,
- 24 paires de balancines,
- 24 gaffions,
- 114 lignes tannées + 72 lignes neuves,
- 50 avançons,
- 41 couteaux piqueurs.

1877, *Louise* (bateau neuf sortant des chantiers) :

- 60 plombs de pêche à 70 francs les 100 kilogrammes,
- 70 douzaines d'hameçons à 2 francs la douzaine,
- 3 douzaines de gaffions,
- 72 balancines galvanisées,
- 10 couteaux trancheurs,
- 36 couteaux décolleurs,
- 115 lignes,
- 28 avançons,

1900, une goélette emporte 155 lignes. En 1907 elle embarque 91 douzaines d'hameçons, une autre 103 douzaines, 230 kilogrammes de lignes.

En 1912, un bateau a :

- 135 douzaines d'hameçons,
- 100 balancines,

100 plombs,
335 kilogrammes de lignes.

A ces fournitures neuves, s'ajoutent les réserves du bâtiment.

Le chiffre d'affaires réalisé par ces multiples magasins paimpolais est en pratique incontrôlable, mais on peut croire que, par suite de la nombreuse clientèle, ces commerces produisaient des bénéfices appréciables, bien que, de 1858 à 1914, il ne semble pas que les articles vendus aient subi une hausse considérable :

	Plombs	Hameçons
	les 100 kil.	la douzaine
1858	60 fr.	1 fr. 80-2 fr. 25
1877	70	2 »
1907	65	0 35
1912	60	1 50
1914	70	
1917	125	2 80

Les avançons : 1 fr. 30 pièce en 1898.

1 fr. 50 pièce en 1914.

Les lignes : 1 fr. 77 le kg en 1884.

1 fr. 75 — 1898.

1 fr. 95 — 1907.

2 fr. 40 — 1917.

Balancines : se maintiennent, de 1858 à 1915, à 0 fr. 30, 0 fr. 45 la pièce.

Couteaux : Les couteaux piqueurs : 12 francs la douzaine en 1889.

— — : 9 — — 1917.

Les couteaux trancheurs : 1 fr. 50 en 1858.

0 fr. 80 en 1907.

1 fr. 80 en 1917⁴³.

Bien que les frais d'engins de pêche soient moins imposants que tous ceux qu'on a examinés jusqu'ici, les dépenses pour les « ustensiles » constituent d'assez fortes sommes qu'encaisse le commerçant paimpolais, dont la clientèle peut facilement compter 10 ou 20 goélettes.

43. Les différences que l'on relève pour ces divers articles proviennent-elles d'un abaissement du prix de revient en fabrication ? ou de la qualité inférieure ? Nous pouvons certifier, en tout cas, que ce sont là des prix effectivement mentionnés dans des factures d'armateurs.

1879,	416 fr. 80 (navire neuf).	
1893,	634 fr. 90	—
1900,	619 fr. 30 (dont lignes + avançons = 476 fr.).	
1905,	758 fr. 50	— = 612 fr. 20.
1910,	786 fr. 10.	
1914,	888 fr. 35.	
1917,	1.048 fr. 05.	

La hausse s'accroît après la guerre et, en 1926, un armateur paye 7.466 fr. 40 des engins de pêche + 6.989 francs pour les lignes. Il a commandé cette dernière fourniture à la succursale de la maison Bessonneau à Paimpol.

Sa comptabilité enregistre les années suivantes :

	Engins de pêche	Facture Bessonneau (sans précision)
	francs	francs
1930	6.374 10	13.847 85
1931	5.284 55	9.342 05
1932	4.983 95	9.020 10

Ces dépenses diminuent ensuite, car ce navire avait été affecté à la pêche d'Islande en 1926 pour la première fois et se trouvait donc dans l'obligation de constituer entièrement son équipement d'islandais.

6. — Fournitures diverses.

Pour achever l'équipement du navire lui-même, le capitaine embarquera encore d'innombrables objets hétéroclites. A l'inventaire, on y retrouve tout ce dont aura besoin un équipage de 20-25 hommes sur une goélette devenue leur maison et leur chantier de travail pendant 7 mois. La goélette doit se suffire à elle-même et les factures se multiplient dans les comptabilités, simples feuilles de papier qui rattachent le navire aux magasins et aux boutiques de Paimpol.

En ce qui concerne le matériel indispensable à l'armement du bateau, les nombreux commerces locaux fourniront les articles dans lesquels ils se sont spécialisés : vaisselles, chaudrons, fûtaillies, fer-blanteries, peintures, mastics, huiles, pétrole, charbon (6-8 tonnes par goélette), lochs, compas⁴⁴, brai, suif, torches, outils, gants, bois à feu, etc., etc., jusqu'au rituel paquet de cierges bénits, jusqu'à

⁴⁴ En période d'armement, la Maison Léon fournissait jadis une goélette par mois en instruments de bord importés d'Angleterre (Walker, Londres).

la fidèle statuette de la Vierge, sans oublier les médicaments du coffre de pharmacie.

Si l'on en juge d'ailleurs par les factures, la même maison se fait fort de fournir plusieurs articles, parfois aussi inattendus les uns que les autres :

Laboureur Ainé. — Constructions de navires, étoupes, réparations, fournitures de boussoles, poulgeries, pompes, poulies, brai, timonerie, clous, goudrons.

Le Magourou-Thomas. — Bois du nord et du pays, grains, graines, pommes de terre, charbons.

Renault, Loguivy. — Equipements pour la marine, fabriques d'eaux gazeuses, draperies, rouennerie, peintures...

Chapelain-Varat. — Epicerie en gros et en détail, sels, savons, raisins, brai, « lins de Bretagne et armements ».

Veuve Gourdin. — Porcelaines, cristaux, faïences, verreries, vanerie, brasserie.

Y. Le Huby. — Fabrique de cierges, blanchisserie, de cire, résine, quincaillerie, cordages, fers, fontes, charbons, etc., etc., etc.

II. — LES INDUSTRIES CONNEXES : HABILLEMENT ET RAVITAILLEMENT DE L'ÉQUIPAGE.

Pendant que le constructeur, le voilier, le poulicier, le forgeron et les autres commerçants équipent la goélette, les islandais préparent leur campagne et s'adressent aux magasins de Paimpol pour leurs exigences tant vestimentaires qu'alimentaires.

C'est dans ce but que s'institueront deux petites industries artisanales : la cordonnerie et la fabrique des cirés, tandis que d'un autre côté la clientèle islandaise développera les commerces locaux de ravitaillement.

1. — La cordonnerie.

Pour se garantir contre le froid et l'humidité, le pêcheur d'Islande avait besoin d'une paire de bottes bien chaudes. Comme il travaille à poste fixe pendant la pêche, il emploiera des bottes à fond de bois : les sabots-bottes, qui sont exactement des sabots de bois, sur lesquels on a monté une tige de cuir.

A Terre-Neuve, moins froide qu'Islande, le pêcheur utilisera des bottes à fond souple, parce qu'il doit monter et descendre, grimper dans les échelles, effectuer diverses manœuvres du doris au voilier.

En période de prospérité, une dizaine d'ouvriers monteurs, découpeurs, couseurs, travaillaient dans les trois cordonneries de Paimpol : Pierre Robin, Dubreuil et surtout la maison Offret, fondée vers 1850.

Le travail commence vers septembre et dure jusqu'en février, mais en fait on travaille toute l'année pour préparer les tiges à l'avance selon les tailles ordinairement demandées par les pêcheurs. Paimpol n'avait pas l'exclusivité de cet article et les autres communes d'islandais, Kéridy, Plouézec, Pleudaniel, travaillaient aussi pour leurs marins. La majeure partie de ceux-ci pourtant se fournissaient à Paimpol, parce qu'ils y recevaient leur denier à Dieu et leurs avances qui leur permettaient ces achats avant le départ.

La paire se vendait en 1908 de 21 à 23 francs, 26 fr. 50 en 1912. Jusqu'en 1914, ces prix demeurèrent stationnaires : 34 francs en 1916. Mais, dès 1920, la paire de sabots-bottes vaut 100 et 120 francs. En 1925, un islandais paye ces chaussures 150 francs, tandis que les bottes à semelle de cuir pour terre-neuvas atteignent 190 et 200 francs. Ces chiffres s'élèveront jusqu'en 1935 pour atteindre approximativement 250-260 francs les sabots-bottes, 300 francs les bottes à socques, et les bottes de terre-neuvas.

L'exécution d'une paire de sabots-bottes requiert de 3 à 3 k. 200 de cuir. Celui-ci vient de Saint-Brieuc ou de Trédarzec. Malgré la qualité du cuir, il faut à l'islandais 2 paires par campagne : une paire neuve et une paire usagée. En principe, il achetait 2 paires neuves tous les 3 ans.

Les marins estimaient beaucoup cette chaussure à cause de la technique de sa confection. Le cuir, en effet, est joint et non pas cousu, c'est-à-dire qu'il n'est pas traversé de part en part, mais pris dans la moitié de son épaisseur, de telle sorte qu'il reste absolument étanche, car il ne convient pas de faire une campagne d'Islande, les pieds mouillés, pendant sept mois d'affilée.

Généralement, le marin fait fabriquer sa botte sur mesure et choisit toujours le sabot très grand, afin de pouvoir y mettre un chausson et deux paires de bas. La largeur des bottes permet de les enlever le plus vite possible en cas de naufrage ou de chute à la mer; on peut ainsi éviter d'être immédiatement entraîné au fond par ces grandes bottes remplies d'eau.

Au temps de la prospérité Paimpol produisait 1.000-1.200 paires de bottes par an (400-500 pour la maison Offret), avant la guerre 300-400 paires et après 1920 120-150 paires.

Vers 1934-1935, la demande étant devenue insignifiante, puis absolument nulle, les fabriques locales ont produit quelques paires pour les terre-neuvas de Saint-Malo et Fécamp (5 ou 6 paires en 1935) ⁴⁵.

2. — La fabrication des cirés.

L'industrie des cirés occupa autrefois 5 ou 6 maisons, dont la main-d'œuvre était entièrement féminine. Certaines entreprises vendaient d'autres articles en même temps qu'elles confectionnaient des cirés : en 1876 par exemple, M. Loyer fait des cirés et vend de la peinture; Georgelin, un autre fabricant, est aussi poulieur. Seule peut-être, M^{lle} Saulnier, que les vieux Paimpolais appelaient « Bobby », ne fournissait que des cirés dont le séchoir était en plein Mézouber. Des ménagères en préparaient également chez elles et cela sans aucune installation compliquée. Il suffisait en effet, pour rendre le tissu imperméable (du fort coton), de le passer dans plusieurs couches d'huile de lin chaude.

Le ciré se compose d'une coiffure ou surôit, d'une veste et d'un pantalon. Ce vêtement protège le marin contre les embruns et garantit ses lainages contre l'humidité. Chaque islandais emploie en moyenne 2 cirés par campagne, de 15 francs chacun : 5-6 francs le pantalon, 6-8 francs la veste, 2 fr. 50 le surôit.

Ces prix, qui sont de 1899, n'évolueront guère et, en 1916, le ciré complet coûtera encore de 20 à 25 francs.

L'habillement se complètera des cotillons (5 fr. en 1899), exécutés en voilerie qui serviront pour le travail du poisson, des mouffles et des gants de laine (1 fr. 50 la paire en 1899). Cette fabrication a disparu de Paimpol depuis longtemps et, dans les dernières années du temps d'Islande, c'est de Cancale et de Fécamp qu'il fallait faire venir les cirés des islandais, au prix d'une centaine de francs environ, en 1935. Il s'en vend encore dans quelques maisons de Paimpol à l'usage des petits pêcheurs de la région.

A ces articles, il conviendrait d'ajouter tous les autres qui constituaient le « trousseau » de l'islandais : lainages, linge, etc., dont l'islandais faisait acquisition sous l'œil compétent de son épouse dans les boutiques paimpolaises.

⁴⁵ Ce n'est évidemment pas la botte en caoutchouc crêpe qui a fait concurrence à la botte en cuir. Bien qu'elle résiste fort bien à l'eau de mer, cette botte est trop froide et trop étroite. C'est uniquement le non-besoin qui a fait disparaître cette industrie.

3. — Le commerce des vivres.

Dans ses dépenses, l'armateur a déjà fait allusion à cet élément salarial entre lui et son équipage. Quelle que soit la production du navire, l'équipage est entièrement nourri par l'armateur et, comme l'indique un contrat avec un capitaine, « la nourriture sera d'une quantité suffisante pour tenir la mer pendant sept mois ».

La goélette ne touchait terre en Islande que très rarement et devait en conséquence emporter des vivres abondants, afin de satisfaire les appétits de ses 20, 22, puis 25 et 27 hommes. Le poisson fournit sans doute un appoint important pour le menu quotidien, mais l'alimentation comprend aussi les denrées emportées de Paimpol au mois de février par la goélette, puis par le chasseur au mois de mai. La nourriture des islandais pourra ainsi se varier et les estomacs seront moins vite délabrés.

Les commerces d'avitaillement s'organisent aussitôt autour de la pêche d'Islande, dont la flottille représente une énorme consommation.

Pour leurs navires effectuant le voyage de livraison ou de sel, 24 armateurs déterminèrent des chiffres uniformes de rations journalières ⁴⁶.

46. Ce document date du 21 juillet 1879 et fut ratifié par le Commissaire de l'Inscription maritime :

PORT DE PAIMPOL

Tableau des rations et des vivres à délivrer aux hommes des équipages des navires paimpolais, durant le cabotage dans les ports ou en mer, conformément au Tarif des bâtiments de l'Etat, accepté par les armateurs pour être mis en vigueur suivant l'usage dudit port :

Nature des denrées en usage		Quantités par homme par jour	6 hommes	7 hommes	8 hommes
Pain frais.....	grammes	0,750	4,500	5,250	6,000
Biscuit.....	id.	0,550	3,300	3,850	4,400
Viande fraîche.....	id.	0,300	1,800	2,100	2,400
Lard salé.....	id.	0,223	1,350	1,575	1,800
Beuf salé.....	id.	0,250	1,500	1,750	2,000
Légumes verts.....	centimes	0,002	0,12	0,14	0,16
Pommes de terre.....	grammes	0,400	2,400	2,800	3,200
Beurre salé pour le déjeuner.....	id.	0,015	0,090	0,105	0,120
Sel.....	id.	0,024	1,44	0,168	0,192
Poivre.....	centigram	0,015	0,90	0,105	0,120
Eau-de-vie, Rhum ou Taba, le matin.....	centilitres	0,06	0,36	0,42	0,48
Vin, par repas, 0,23 (dîner-souper).....	id.	0,46	2,76	3,22	3,68
Cidre ou bière, 0,46 (dîner-souper).....	id.	0,92	5,52	6,44	7,36

En 1883, les armateurs fixèrent les quantités de vivres et boissons à embarquer sur les bâtiments expédiés en Islande ⁴⁷.

En 1908, une nouvelle réglementation établira la ration journalière minima par homme sous le contrôle d'un capitaine de frégate, président de la commission, qui devait vérifier l'embarquement des vivres avant le départ. Cette ration comporte les quantités suivantes :

Pain ou biscuit.....	0 kg 750
Viande, lard, endaubage.....	0 kg 150
Pommes de terre.....	0 kg 500
Légumes secs.....	0 kg 100
Beurre.....	0 kg 040

46 suite. NOTA. — La ration est la même pour tous les hommes de l'équipage, sans distinction de grade, et si parfois le capitaine achète quelque chose de plus pour la chambre, il doit les porter comme extra, afin que l'armateur puisse contrôler et faire ses observations s'il y a lieu, particulièrement sur les boissons.

Les vendredis, le capitaine pourra acheter du poisson, de la salade ou du fromage pour l'équivalent de la ration de viande, en y comprenant le beurre ou l'huile et vinaigre nécessaires à l'assaisonnement.

Au retour d'Islande, dans un port quelconque, s'il existe du biscuit à bord, le capitaine doit le faire consommer dans la soupe et donner du pain frais à la main. Toutefois, si le navire est destiné pour aller chercher du sel à Cadix ou tout autre port, il devra toujours conserver une quantité suffisante de biscuit pour les traversées.

Il devra faire de même pour le lard salé : dans le cas du voyage au sel, conserver une quantité suffisante pour les traversées. Dans le cas contraire, s'il vient directement dans son port d'armement, il devra le consommer en mettant moitié lard pour la ration, et en diminuant proportionnellement la ration de viande fraîche.

Il faut remarquer que la ration de 300 grammes de viande fraîche, ou celle de 225 de lard, est pour les deux repas dîner et souper, avec des pommes de terre et 10 grammes de beurre par homme, pour le souper.

47. Ce tableau est ainsi rédigé :

PORT DE PAIMPOL

A embarquer pour une campagne d'Islande de sept mois, soit 30 semaines ou 210 jours, en se basant sur le tableau des rations déjà fait et adopté antérieurement par les armateurs de Paimpol et le commissaire de la Marine (équipage de 20 hommes).

Vivres et boissons.

Pain frais.....	250 kg.
Biscuit.....	3,450 kg.
Viande fraîche.....	43 kg.
Porc salé, jambons, saucisses.....	450 kg.
Beurre salé.....	150 kg.
Graisse normande.....	100 kg.
Pommes de terre.....	1,000 kg.
Choux salés.....	2 demi-barriques.
Choux frais.....	40 litres.
Oignons.....	25 kg.
Carottes ou rutabagas.....	25 kg.
Poivre.....	1 kg.
Thé.....	0 kg 300
Sucre.....	110 kg.
Café.....	80 kg.
Chicorée.....	30 paquets.
Huile à manger.....	5 litres.
Vinaigre.....	20 litres.
Eau-de-vie.....	1,000 litres (dont 30 pour la chambre).
Cidre.....	20 barriques.
Vin.....	5 barriques.
Charbon.....	1,000 kg.

Pour les vivres de chambre, c'est-à-dire liqueurs, conserves, montarde, etc., le capitaine recevra une somme de 40 francs qu'il sera tenu d'employer à ces approvisionnements.

Café	0 kg 025
Thé	0 kg 010
Sucre	0 kg 060
Œufs	6 kg
Lait	2 kg

Pour se rendre compte maintenant de l'importance des vivres embarqués par chaque navire, il suffit de prendre par exemple les chiffres du *Gardénia* en 1910, époque où les équipages atteignent 25 hommes :

Biscuits et pain	4.352 kg
Viande fraîche	68 kg 400
Lard, saucisses	635 kg
Boîtes de bœufs en daube	80
Boîtes de tripes à la mode de Caen	40
Demi-boîtes de petits pois	40
Beurre	215 kg
Graisse normande	157 kg 400
Pommes de terre	2.000 kg
Haricots	200 kg
Boîtes de lait concentré	16
Flacons de Liebig	8
Café	136 kg
Sucre	225 kg
Thé	10 kg
Vinaigre	30 litres
Huiles	6 —
Poivre	1 kg
Caisses de chicorée	2
Œufs	156

Au capitaine, pour provisions de chambre :

200 choux salés.
30 choux.
30 kg de carottes.
30 kg d'oignons.
100 kg de navets, ail, etc...

Les commerçants locaux assurent ce ravitaillement de la goélette; cette longue liste qui évoque le repas de l'islandais, laisse voir que les biscuits, les viandes salées et les légumes forment les denrées les plus importantes.

Biscuits. — Lorsque le pain frais, acheté à Paimpol, est épuisé, c'est-à-dire peu de temps après l'arrivée en Islande, les marins le remplacent par les biscuits qui sont des galettes cuites au four. Il coexista à Paimpol au temps d'Islande plusieurs boulangeries et biscuiteries, occupant de 8 à 12 femmes : Colin, Conan, Dauphin, Ravazet.

L'armateur fournit la farine qui provient des moulins de Tréguier, Pontrioux ou d'ailleurs, la culture paimpolaise étant hors d'état de fournir une pareille quantité. Chaque goélette absorbe en effet jusqu'à 30 et 40 sacs. En 1889 par exemple, M. Giequel achète pour ses trois bateaux 123 sacs de farine et, au départ du chasseur, il devra lui remettre 6 autres sacs. Le sac de farine se vendait 36 fr. 50 en 1880, 37 francs en 1889, 34 francs en 1897, 28 fr. 20, 32 fr. 50 en 1907.

Les fabriques paimpolaises confectionneront seulement le biscuit, puisque la matière première leur est apportée par l'armateur qui au début de la pêche d'Islande fournissait même le bois pour la cuisson. Ce travail, si l'on en croit leurs factures, rapporte de belles sommes aux boulangeries et biscuiteries :

1858, 2.491 kilos.....	701 fr.	pour une goélette.
1879, 3.500 —	1.664 fr.	—
1880, 3.500 —	1.526 fr. 10	—
1890, 3.977 —	1.483 fr. 85	—
1895, 3.977 —	1.078 fr. 75	—
1900, 4.227 —	1.169 fr. 75	—
1905, 4.352 —	1.444 fr. 25	—
1910, 4.352 —	1.567 fr. 05	—

Bien que les quantités augmentent, on note une tendance à la baisse dans la fabrication des biscuits. Mais dès la guerre cette chute s'arrête :

1914, 1.950 fr. 10	pour une goélette.
1916, 2.730 fr.	—
1919, 6.400 fr.	—
1921, 9.310 fr.	—
1927, 12.350 fr. + 888 fr. pain.	—
1929, 11.520 fr.	—
1931, 11.127 fr.	—
1932, 8.688 fr.	—

Viandes, Salaisons, Graisses.

Les islandais avaient besoin d'une nourriture « solide » à base de matières grasses, productrices de calories en cette température polaire, d'autant plus que la méthode de pêche les condamnait à une immobilité presque complète. Aussi les magasins de Paimpol (boucheries, charcuteries, triperies, épiceries) trouveront-ils de grands débouchés, en écoulant leurs marchandises dans les cales des voraces goélettes islandaises.

Les viandes venaient évidemment de la campagne environnante et de l'intérieur; la graisse normande se commande à Granville : plus tard, le bœuf en conserve proviendra du Havre.

Au fur et à mesure que les équipages augmentèrent et que la campagne de pêche s'allongea, ces victuailles devinrent plus considérables.

En 1858 par exemple, une goélette n'embarque que 150 livres de viande fraîche, 30 livres de saucisse à 0 fr. 65 et 30 livres de beurre à 0 fr. 80.

Le répertoire d'un armateur en 1876 consigne pour un armement-type de 21 hommes les quantités suivantes :

Lard	520 kg.
Viande fraîche	55 kg.
Graisse normande	150 kg.
Beurre	200 kg.

En 1879, un bateau a emporté :

570 kg de lard.....	599 fr. 05
200 kg de beurre.....	348 fr. 65
87 kg de viande fraîche.....	113 fr. 10
185 kg de graisse normande, andouilles, suif, beurre frais et œufs,	282 fr. 10.

En 1881, la viande de porc destinée à une maison d'armement, qui possède plusieurs navires, coûte 1.351 fr. 35.

Une goélette s'approvisionne en 1885 pour 555 fr. 50 de lard (605 kg), 421 fr. 35 de beurre (199 kg), 157 fr. 25 de graisse normande (126 kg).

Ces fournitures dépassent, dans les années suivantes, plus d'un millier de francs. La viande salée augmente en quantité, semble-t-il, et en 1912, la *N.-D.-de-Bonne-Nouvelle* emmagasine dans sa cambuse 866 kg 65 de porc. A partir de 1914, la viande de porc à elle seule dépasse un millier de francs.

1915. Lard, 1.516 fr. 80; graisses.	203 fr. 25
1916. 914 kg de lard.....	2.100 fr. 10
175 kg de beurre.....	805 fr.
1917. 950 kg de lard à 3 fr.....	2.850 fr.
209 kg de beurre à 6 fr.....	1.254 fr.
1920. Beurre	3.375 fr.
Andouilles, œufs	105 fr.
Lard	9.090 fr.
Viande	121 fr. 25
1926. 871 kg de porc.....	8.056 fr. 75
98 kg 500 graisse.....	689 fr. 50
Viande	1.484 fr. 50
Tripes	809 fr.
Beurre	984 fr. 50
Viande salée	1.260 fr.
1930. Beurre	3.859 fr.
993 kg de porc.....	11.916 fr.
112 kg de graisse	896 fr.
100 kg 500 bœuf et veau.....	1.205 fr. 30
Tripes	825 fr.

Pour terminer cette revue des vivres qu'engloutissait la goélette islandaise et pour évaluer l'importance d'une semblable clientèle aux yeux des commerçants paimpolais, il faudrait encore évoquer les autres provisions : pommes de terre ⁴⁸ (2.000-2.500 kg), conserves de chou (400 à 500 têtes), conserves de poisson (150 kg), épicerie (18.505 francs pour une goélette en 1920), légumes verts, secs, etc.

Voilà, bien prosaïquement, le « ventre » de la poétique goélette d'Islande et s'il était possible d'additionner les provisions de 50 ou 60 unités de la flottille, le ventre de Paimpol au temps d'Islande prendrait des proportions plus que pantagruéliques pour une villette de quelque 2.000 bouches !

4. — Le commerce des boissons.

« Ils étaient cinq aux carrures terribles accoudés à boire dans une sorte de logis sombre qui sentait la saumure et la mer... ».

48. C'est dans le but de satisfaire la consommation de la flottille que les agriculteurs du canton de Paimpol entreprennent la culture d'une espèce tardive appelée « pommes de terre islandaises ». Semée en mars-avril (donc près de 3 mois après la pomme de primeur), elle se récolte en septembre. Se conservant très bien, elle était embarquée sur les bateaux de pêche en février puis, quelques semaines plus tard, sur les chasseurs.

écrivait Loti. Malgré son intempérance proverbiale, l'Islandais ne faisait pas que boire en Islande.

Lorsqu'on se rappelle la vie quotidienne de ces maritimes, on comprend facilement qu'ils aient cherché, par une faiblesse humaine, l'oubli de leurs souffrances et de leurs misères.

L'alcool, opium de l'islandais ? Le jugement est bien sévère.

La distribution de boissons chaudes n'était pas encore en usage dans les parages du cercle polaire et les marins pensèrent se réchauffer en buvant de l'eau-de-vie. Il est équitale pourtant de reconnaître que les hommes ne s'enivraient pas aussi régulièrement qu'on le prétend, parce que la ration ne le permettait pas, non plus que le travail. Abstraction faite de ce vice de l'alcoolisme, il convient d'étudier les quantités de boissons que les commerçants paimpolais vendaient aux navires d'Islande avant le départ.

En février, la goélette embarque, sans acquitter les droits d'exportation, la boisson de table, les alcools et liqueurs. Cette exemption encourage le pêcheur à se constituer une réserve personnelle (« provision de chambre ») clandestine, et donc incontrôlable. Deux mois plus tard, le chasseur chargera encore de la boisson destinée à la goélette de pêche.

En ne tenant compte que du stock du bâtiment en février, on s'aperçoit facilement qu'il comprend plus de boisson pour une campagne de 7 mois que n'en emporte un grand voilier de 3.000 tonnes, 30 hommes d'équipage, pour un voyage de 9 mois⁴⁹. Ce dernier, il est vrai, pourra se ravitailler pendant ses escales.

Au début de la pêche d'Islande, les dossiers de navires enregistrent des embarquements de bière qui permettent d'en déduire qu'elle était la boisson courante des premiers islandais. Morand d'ailleurs n'était-il pas brasseur ?

Dans la suite, la boisson ordinaire à bord sera le cidre. Mais le cidre perdant rapidement, dans cette agitation de la mer, son arôme et son goût, « se tuant », comme disaient les marins, les équipages préféreront en général le vin rouge.

Le cidre vient soit des environs, soit de la vallée de la Rance (on verra plus loin le trafic maritime que créera ce besoin).

Quant au vin, l'armement se le procurait aussi à Paimpol chez les grossistes en vins et spiritueux. Bien souvent la goélette, après

49. Les derniers Cap Horniers, p. 36.

livraison de sa pêche, rapportait du vin de Bordeaux, Nantes ou d'Espagne et du Portugal, en même temps que son chargement de sel.

Les armateurs d'ailleurs se trouvaient dans l'obligation de tenir compte de la récolte des pommes à cidre pour réduire le plus possible leurs frais de boissons. En cas de récolte déficitaire des pommes, ils avaient avantage à débiter aux marins du vin rouge, d'autant que leurs propres navires pouvaient en assurer le transport jusqu'à Paimpol. Avant 1914 déjà, le vin d'Algérie y parviendra par le moyen de vapeurs.

En ce qui concerne la boisson de table, vin ou cidre, la moyenne par homme était d'une barrique dans toute la campagne. Bien que les prix ne fussent pas à l'époque très élevés, ces transactions procuraient aux commerçants paimpolais quelque bénéfice :

1858	Pour 11 hommes, une goélette prend une cargaison de 20 barriques de vin et 10 barriques de cidre.	
1879	22 barriques de cidre.....	352 fr.
	6 barriques de vin.....	426 fr. 50
1885	22 barriques de cidre.....	385 fr.
	6 1/2 barriques de vin.....	464 fr.
1895	12 barriques de vin.....	780 fr.
	12 barriques de cidre.....	177 fr. 60
1905	20 barriques de vin.....	1.060 fr.
1914	26 barriques de vin.....	1.800 fr.
1915	20 barriques de vin.....	3.250 fr.
1916	26 barriques de cidre.....	3.900 fr.
1917	24 barriques de vin.....	4.800 fr.
1921	24 barriques de vin.....	10.002 fr. 75
1927	24 barriques de vin.....	11.889 fr. 55

Alcools. — En plus de sa boisson de table, l'islandais consommait beaucoup d'alcool, surtout de l'eau-de-vie à 42°-45°. L'approvisionnement du bord et la cave personnelle du marin comprenaient cognac (43°), bitter (47°), amer Picon, Pernod, madère, vermouth, byrrh, triple-sec, etc., et parfois quelques bouteilles de champagne.

La quantité d'alcool qu'emportera la goélette dépendra en premier lieu du nombre de son équipage. La réglementation des armateurs et les dispositions légales (cf. p. 47) modifieront également la ration individuelle journalière.

On relève ainsi, dans l'avitaillement d'une goélette :

En 1876, pour 21 h.,	1.096	litres d'eau-de-vie.	
En 1879, — —	1.120	— —	443 fr. 80
En 1889, — —	1.177	— —	369 fr. 45
En 1898, — —	1.008	— —	

En 1900, sa provision tombe à 983 litres, puis demeure constante : 1.070-1.050 litres, jusqu'en 1907. Les dépenses sont de l'ordre de 250-350 francs.

A partir de 1908, par suite de la législation de 1907, on fixe la quantité d'alcool à embarquer sur les goélettes :

Pour 23 hommes et 210 jours de pêche : 725 litres.			
— 24 —	210	—	756 —
— 25 —	210	—	788 —
— 26 —	210	—	819 —

La flottille semble donc bien pourvue d'alcool. En 1905, par exemple, les quantités déclarées à la douane s'élevèrent à 33.923 litres, sans compter toutes les incontrôlables provisions de chambre. Par suite de la réduction de 1907, cette exportation paimpolaise subit une chute et passe de 25.671 litres en 1907 à 15.240 litres en 1908⁵⁰.

De semblables quantités auxquelles il faudra ajouter la cargaison du chasseur (400 litres) impliquaient un commerce de boissons très intense à Paimpol. Les trois maisons qui assuraient ces fournitures se partageaient toute la clientèle islandaise. L'une d'entre elles, qui approvisionna près de 50 goélettes à une campagne, avait, au temps de la prospérité, 30 bateaux clients dans les années moyennes. En 1900, elle ravitailla 40 goélettes; en 1905, 33; en 1907, 28.

Cette clientèle d'armateurs, capitaines et marins (munis de leurs avances), payait au comptant et un magasin de boissons pouvait établir ses bénéfices très facilement sur la base de 10.000-15.000 francs avant 1900, et à 15.000-18.000 francs avant 1914 malgré le déclin de l'armement. Après la guerre, l'alcool et toutes les boissons subissaient une hausse vertigineuse, mais il ne reste plus que quelques bateaux, faible appoint pour le commerce local.

Si les vivres ont permis de faire apprécier les dimensions du ventre de la flottille paimpolaise, ces chiffres de boissons donnent à leur tour une idée approximative du légendaire gosier des islandais.

50. Il est vrai que la flottille diminuait, entre ces deux années, d'une dizaine de goélettes.

Ainsi donc, quelle que soit la forme du travail à Paimpol au temps d'Islande, depuis les charpentiers des constructions navales jusqu'aux cordonniers et aux commerçants, l'entreprise islandaise anime toute l'économie de la cité.

Tous les chiffres de denrées et boissons vendues par les magasins aux navires pour le ravitaillement de leurs équipages se retrouveront dans la récapitulation commerciale du port. Il s'exporte ainsi au temps d'Islande des quantités de vivres en fonction du nombre des goélettes partantes. Pour obtenir le résultat des transactions de marchandises effectuées entre les maisons de commerce et les cales des bateaux, il suffit d'extraire des statistiques de la douane les fournitures de quelques années marquantes de la période islandaise :

En 1894 (75 navires : il manque à la douane l'année d'apogée, 1895), les pêcheurs et les chasseurs emportèrent :

40.206 kg de viande salée.
3.888 kg de viande fraîche.
942 kg d'œufs.
11.590 kg de beurre (y compris des envois sur l'Angleterre).
30.355 litres d'alcool.
101.569 litres de vin.
277.295 litres de cidre.

L'année 1900, plus complète, bien que moins importante (43 islandais et 4 terre-neuvas), donne les chiffres suivants pour cette campagne morutière :

Février :

Viande fraîche	1.950 kg
Viande salée	26.293 kg
Beurre	7.800 kg
Pommes de terre.....	83.000 kg
Vins	96.700 litres
Légumes	3.900 kg
Biscuits	9.850 kg
Tabac	3.845 kg
Cigares	10 kg
Autres	4.763.000 kg
(Y compris le sel probablement).	

Mars :

Viande	820 kg
Beurre.....	245 kg

Pommes de terre.....	2.800 kg
Vins.....	3.100 litres
Biscuits.....	2.900 kg
Divers.....	177.900 kg

Avril :

Viande.....	1.370 kg
Beurre.....	370 kg
Pommes de terre.....	4.800 kg
Vins.....	4.950 litres
Biscuits.....	5.670
Autres + sel.....	823.500 kg

Enfin, en 1905, 63 goélettes d'Islande + 1 Terre-Neuva embarquèrent :

2.092.550 kilogrammes de pommes de terre.
43.132 kilogrammes de viande.
11.110 kilogrammes de beurre salé.
42.363 litres de cidre.
33.269 litres d'alcool.
232.923 litres de vin, sans compter les légumes, les biscuits, etc.

A eux seuls, ces chiffres donnent une idée de l'importance que revêtait pour les négociants paimpolais le ravitaillement périodique et assuré de la population islandaise.

III. — ACTIVITÉS MARITIMES CONNEXES A LA PÊCHE D'ISLANDE.

En plus des expéditions de vivres qui entrent dans le commerce général du port, l'industrie islandaise créera et développera deux branches du trafic maritime, tributaires de la pêche morutière, destinées à fournir aux goélettes deux marchandises fort diverses : sel pour la morue pêchée et cidre pour l'équipage.

1. — Le commerce des sels.

Le sel entre dans le négoce du port sous l'aspect de l'importation d'abord, puis de l'exportation⁵¹.

51. La différence entre les deux chiffres représente le stock en entrepôt. Ces sels étaient destinés à la pêche. Pendant la guerre cependant le registre de la douane de 1916 laisse entendre qu'on en fait usage également dans les campagnes pour les salaisons de viandes, bien qu'en fait on préfère à ce sel portugais ou espagnol celui des marais de l'Ouest. « Plus fortement imprégné d'humidité, moins dense, le sel étranger se dilue avec plus de facilité. Tout porte à croire que les épiciers reviennent à leurs premières bases de fournitures, dès que le service de transports en petite vitesse aura été rétabli. » L'année suivante, cette demande rurale des sels de goélettes se restreint du fait que « les besoins de l'armée ont raréfié la race porcine ».

Paimpol se procura du sel en provenance des salines de l'Ouest et du Midi et des mines de l'Est. Mais c'est surtout la péninsule ibérique qui fournira cette marchandise, particulièrement dans les années où le prix du sel français dépasse celui du sel étranger. Des relations maritimes s'établiront ainsi entre Paimpol et Lisbonne, Sétubal, Torrevieja au Portugal, Cadix en Espagne. Le transport par mer étant moins onéreux que le transport ferroviaire, les Paimpolais trouvaient avantage à toucher ces ports après livraison de la morue⁵². Des voiliers caboteurs feront parfois la rotation pour le bénéfice de plusieurs armateurs et rapporteront leur délicate cargaison « sous la garde de Dieu » comme le portent les chartes-parties.

Quelques années avant la grande guerre, des vapeurs effectueront ce trafic, tels le *Jarlot*, le *Cap-Mazagan*, le *Charles-Leborgne*. Ils remplaceront les voiliers et éviteront aux goélettes une perte de temps.

Bien que tous les armateurs soient, de par leur industrie morutière, importateurs de sels, on ne relève qu'une seule maison qui se soit spécialisée dans ce négoce.

Le budget de l'armateur a déjà mentionné la quantité de sel qu'emportait la goélette pour sa pêche : 100-130 tonnes.

En 1877, Paimpol enregistre 30 caboteurs français, de 2.748 tonneaux, avec 199 hommes d'équipage, et 7 navires étrangers, de 1.088 tx 70, qui viennent livrer du sel.

L'année suivante, le prix élevé des sels français a engagé les armateurs à s'approvisionner en Espagne. 26 bateaux français et 22 étrangers importeront à Paimpol 4.000 tonnes dont 2.000 tonnes de sel étranger.

Au premier trimestre, l'importation du sel espagnol représente 278 t. 036, et la taxe sur les sels produit 5.922 francs contre 6.799 francs en 1877, pour ce trimestre. Dans le trimestre suivant, les droits perçus s'élèvent à 3.671 francs au lieu de 9.668 francs en 1877 et 5.710 francs au troisième trimestre. Le quatrième trimestre ne voit débarquer que 34 t. 179. Au total, les Paimpolais ont fait venir 4.061 t. 420 au fret de 18 francs la tonne pour Cadix.

52. Les goélettes y livreront, rarement cependant, de la morue; avec le sel, elles rapporteront du vin, des fruits, etc.

Les exportations suivront l'évolution des armements morutiers :

1884.	4.353 t.	055.
1885.	3.877 t.	202.
1886.	4.123 t.	958.
1887.	2.598 t.	788 (répercussion de la crise de 1886).

En 1893, le fret de sel Lisbonne se coté 12-14 fr. et 11 bâtiments ont débarqué 1.496 t. 041 de sel portugais, tandis qu'un autre venant de Cadix livre 110 tonnes. L'année suivante, Paimpol reçoit 27 navires de 2.590 tonnes, qui ont apporté, en prévision des importants armements de 1895, 5.268 t. 198.

En 1898, le fret Lisbonne tombe à 10 francs. La taxe de consommation sur les sels à Paimpol ne produit que 13.311 francs contre 16.808 francs en 1897.

L'importation s'élève, en 1900, à 4.472 t. 235 et, en 1901, le fret Lisbonne étant à 12-13 francs, les Paimpolais se ravitaillent entièrement au Portugal, alors que l'année précédente les salines françaises avaient satisfait les besoins de la flottille.

Pendant 10 années environ, les armateurs demeureront fidèles à leurs fournisseurs portugais :

Année	Importations	Exportations sur l'Islande
	tonnes	tonnes
1901	5.704,496	5.479,082
1902	5.329,853	5.424,320
1903	9.047,029	5.212,077
1904	6.078,571	6.427,556
1905	7.334,330	7.308,370
1907	6.189,241	5.514,745
1908	4.974,366	5.972,510
1910	4.738,354	4.298,720

Malgré cette importation encore appréciable de 1910, les recettes de la douane accusent au chapitre des taxes de sels une moins-value de 13.151 francs parce que le sel est venu par chemin de fer après acquittement de la taxe. En cette année, le transport par mer se révèle plus dispendieux. La douane n'a perçu que 8.669 francs contre :

21.820 fr. en 1909	18.266 fr. en 1905
18.632 fr. en 1908	18.799 fr. en 1904
17.128 fr. en 1907	13.774 fr. en 1903

De 1910 à 1914, avec le déclin de la flottille, le trafic du sel baisse encore en 1911 à 4.324 t. 925. L'exportation par contre s'élève à 4.659 t. 540. En 1912, les importations parviennent à 7.197 tonnes et l'exportation à 4.928 t. 600. L'excédent sur les sels tient à la part importante prise par les terre-neuvas qui ont embarqué à Paimpol leur provision de campagne. D'autre part, les chasseurs ont emporté de grandes quantités nécessitées par l'abondance de la pêche précédente et l'éventualité d'une production aussi fructueuse en 1912. La taxe sur les sels est nulle cette année-là, parce que « l'unique négociant a fait venir directement son sel »⁵³.

Il reste en entrepôt, en fin d'année, 366 t. 600 de sel étranger au lieu de 99 t. 248 en 1911, les sels de Torrêvieja et de Iviça ayant été plus abondants en 1912.

En 1913, le négociant en sels de Paimpol achemine sa marchandise par fer des marais de l'Ouest; en cas de pénurie momentanée, il s'adresse aux navires revenant d'Espagne ou du Portugal.

Il vient ainsi à Paimpol 3.245 tonnes et l'exportation n'atteint que 2.578 tonnes. Les recettes de la douane sur ce chapitre tombent à 3.800 francs. La réduction des armements a provoqué cette baisse, surtout qu'à cette campagne de 1913 les terre-neuvas ont pris moins de sel, de même que les chasseurs ont diminué leur cargaison en prévision d'une pêche peu abondante.

En 1914, importation, 2.801 tonnes; exportation, 4.545 t. 860. La flottille ne comprend plus qu'une vingtaine d'unités et la douane de son côté accuse une pauvre recette de 2.789 francs sur les sels. Le fret demeure très abordable : Torrêvieja, 12 francs; Iviça, 15 fr.

La guerre bouleversera ce trafic paimpolais en réduisant d'abord le nombre des islandais et surtout en postant des sous-marins sur les routes maritimes du golfe de Gascogne. Aussi assiste-t-on à un effondrement de ces échanges avec l'Espagne et le Portugal.

Année	Importations	Exportations	Taxe perçue
	tonnes	tonnes	francs
1915	549,518	848,078	3.021
1916	1.131,146	1.240,580	7.690
1917	455,378	526,461	3.407
1918	0 ⁵⁴	180	

53. Statistique commerciale, 1912.

54. Le sel fut fourni par les marais du Midi et le port de Fécamp.

Les frets, de 12-15 francs de 1893 à 1914, s'élèvent pendant la guerre :

1915, Lisbonne, 20 francs, puis 38 fr. en 1916. En 1917, le receveur de la douane mentionnera des prix « hors de toute proportion ». Au lendemain de la guerre, en 1919, le fret atteint 125 francs pour Setubal, 90-100 francs pour Lisbonne. Il reste en entrepôt 5.386 tonnes et le sel étranger, très abondant, est réservé pour les secondes pêches. L'importation de 1.003 t. 644 dépasse l'exportation (599 t. 360).

Cinq navires ont accompli le voyage Lisbonne-Setubal. Après avoir versé une partie des chargements (529 tonnes) à l'entrepôt, on a maintenu le reliquat (698 tonnes) à bord des goélettes sous le régime de l'entrepôt flottant. La taxe sur les sels produit la somme dérisoire de 626 francs.

Désormais, les armements ne reprenant pas leur vigueur d'autrefois, ce trafic s'amenuisera d'autant plus que les frets, après avoir atteint, en 1920, des taux supérieurs à ceux du temps de guerre, resteront encore relativement coûteux en 1921 et dans la suite : 1920, Setubal-Lisbonne, 150 francs; 1921, Setubal-Lisbonne, 60 fr.

Année	Importations	Exportations	Taxe perçue
	tonnes	tonnes	francs
1920	1.400,881	1.285,230	174
1921	3.269,237	2.800,960	28 ⁵⁵
1922	2.030,190	2.110,820	300 ⁵⁶
1923	2.562,300	1.881,750	2.046
1926	1.997,811	1.744,162	
1928	345,082	358,900	
1930	913,661	250	
1932	979,546	1.676,664	
1933	1.308,900	995	42.840
1934	99,473	240	4.890
1935	210	210	

Avec la disparition des goélettes islandaises s'évanouissait la raison d'être de ce trafic des sels. Sans perdre espoir toutefois, la

55. La douane compte en plus un apport de 3.711 francs produit par l'acquiescement du droit spécial de 0 fr. 60 + 4 % sur 1.396 kg. de sel portugais livré à la grande pêche à Terre-Neuve. La taxe sur les sels est généralement faible à cette époque parce que Paimpol reçoit surtout des sels français, qui ont payé l'imposition à la sortie des salins.

56. L'état de 1923 y ajoute 8.316 francs au titre de la taxe de 1 fr. 10 % pour 1922. Cette même taxe en 1923 rapporte 14.021 francs.

municipalité paimpolaise, après avoir vu désaffecter l'entrepôt des sels en 1928, se décida à le racheter, dans le secret dessein de le faire servir, car « l'avenir ne saurait être prédit... ». Douce illusion.

2. — Le transport des cidres et pommes à cidre.

Enfin, les activités du port de Paimpol au temps d'Islande, comptent une dernière forme de travail liée non plus au ravitaillement de la goélette mais à celui de l'équipage : le transport des cidres et des pommes à cidre.

On a pu estimer plus loin que, vu la quantité de cidre nécessaire aux islandais, le verger régional était incapable de couvrir les besoins de cette énorme consommation (il ne peut même pas fournir le cidre nécessaire à la population terrienne).

Une fois encore l'industrie islandaise développera une branche d'activité du port. Les petits caboteurs iront dans la vallée de la Rance charger des pommes et du cidre à destination des islandais, malgré la concurrence entre cette boisson si bretonne et le vin méridional.

Ici se retrouve le double courant : entrées de pommes et de cidre à Paimpol, puis exportation de cidre sur l'Islande.

En 1884, Paimpol fait venir 1.273 t. 800 de pommes + 277.100 litres de cidre et l'année suivante, 1.922 t. 495 de pommes + 261.132 litres de cidre.

1886, dont les armements furent nombreux, provoque l'arrivée de 1.368 t. 546 de pommes + 424.300 litres de cidre. Mais les résultats désastreux de la pêche réduisent les arrivages pour 1887 à 798 t. 108 de pommes.

Ce trafic s'effectue normalement ensuite. Dans la colonne des exportations paimpolaises les cidres tiennent une grande place :

1890.	27.680 litres vers Islande (mauvaise récolte).
1891.	190.346 —
1892.	169.405 —
1893.	212.108 —
1894.	277.295 —

En 1901, les expéditions de cidre provenant de l'abondante récolte de 1900 atteindront 914.718 litres pour la flottille qui se ravitaille

ainsi à meilleur marché au détriment du vin dont la quantité embarquée ne représente que 30.391 litres au lieu de 105.379 litres en 1900. Mais, en 1902, il se produit au contraire une hausse des vins : 153.122 litres contre 29.290 litres de cidre. Malgré le taux très bas des frets Guildo, Dinan, Plouer (3 fr. la tonne en 1901), les petits caboteurs trouvent, à chaque automne, un abondant travail dans ces rotations : Paimpol, vallée de la Rance et vice-versa.

En 1905, qui fut une brillante année pour l'armement paimpolais, les islandais embarquèrent hélas ! du vin (232.923 litres) au lieu de cidre (42.763 litres). Le même phénomène se produira en 1908 où les goélettes emmagasinèrent 221.480 litres de vin quand l'exportation des cidres atteint seulement 436 litres !

En général, la demande, toujours assez importante, fournit aux caboteurs de Paimpol et de la région des frets suffisants. Du mois de septembre à la fin de l'année 1913, par exemple, malgré la régression des armements islandais, le trafic des pommes, pour une seule fabrique paimpolaise qui a une clientèle de goélettes, exige 27 voyages de petits caboteurs (sans compter 8 arrivages de pommes par voie ferrée). La tonne de pommes coûte 45 fr., 47 fr., 50, 38 fr., 40 fr. Les voyages rapportent à un caboteur :

117 fr. 10	pour une cargaison de 14 t.	950
178 fr. 85	—	23 t. 180
121 fr. 40	—	15 t. 520
174 fr. 70	—	22 t. 628

Dès l'automne de 1914, les arrivages sont moins nombreux à cause de la pénurie de main-d'œuvre à bord des bateaux et du manque de chariots. La sombre perspective de 1915 où, dit-on, cessera la pêche d'Islande, ralentit les transactions de pommes. Un petit caboteur a effectué pour une maison de Paimpol 12 voyages pour lesquels il a touché 158 fr. 60, 131 fr. 40, 173 fr. 55, 175 francs, 179 fr. 60, etc.

1915 verra encore partir quelques morutiers avec 6.360 litres de cidre seulement. Les frets se relèvent maintenant et la tonne passe de 3-4 francs à 7 francs pour les ports de la Rance.

Aussi, ce commerce a-t-il provoqué dès les mois d'octobre et novembre une grande animation au port. Il défile en moyenne, durant cette période, plus de 25 bateaux par semaine, chargés de pommes,

à Plouer et au Guildo. Les arrivages s'élèvent à 5.280 tonnes contre 2.762 en 1914. On note même que des caboteurs d'assez fort tonnage se sont livrés à ce genre de transport.

La flottille islandaise est devenue squelettique pourtant, et sa situation ne s'améliorera point pendant les hostilités. Les exportations de cidre semblent dérisoires auprès des chiffres d'autrefois :

23.220 litres en 1916	3.930 litres en 1919
4.292 — — 1917	8.400 — — 1920
20.670 — — 1918	

Il apparaît que les goélettes hésitent à reprendre la route de l'Islande. Malgré tout, les petits caboteurs introduisent à Paimpol, en 1921, 6.102 t. 800 de pommes au lieu de 1.787 en 1920. La récolte a d'ailleurs été exceptionnelle et l'on a enregistré à l'entrée, pendant l'automne, 301 bateaux venant de la Rance.

Les islandais, solides buveurs de bon cidre, vont désormais disparaître... En conséquence, l'exportation vers l'Islande et Terre-Neuve et le Groenland restera insignifiante :

1921.....	3.530 litres	1925.....	5.600 litres
1922.....	2.470 —	1926.....	8.062 —
1923.....	2.160 —	1927.....	6.938 —
1924.....	3.780 —		

A partir de cette date, les statistiques de la douane ne mentionnent plus d'exportations de cidre. Comme on le verra dans l'étude du commerce du port (cf. p. 319), les petits caboteurs ont continué ce trafic des pommes et du cidre en vue de satisfaire la consommation paimpolaise et régionale.

Mais il est hors de doute que la disparition des goélettes leur a fait perdre leurs meilleurs clients, les islandais au penchant si fervent pour le cidre d'or de Bretagne.

En conclusion, si l'on examine l'une après l'autre les manifestations si diverses des activités locales, on s'aperçoit que l'armement d'Islande, après avoir provoqué la naissance ou développé la puissance d'un ensemble d'industries et de négoce, anime le travail paimpolais dans sa totalité. L'entreprise islandaise n'est donc pas détachée de l'économie paimpolaise. Elle ne constitue pas non plus à elle seule cette économie. Mais au contraire, parce qu'elle est l'élément de base, la cellule-mère, elle s'enracine dans tout le labour de la cité.

B. — LE BIEN COMMUN PAIMPOLAIS AU TEMPS D'ISLANDE⁵⁸

Au terme de cette étude qui nous a permis de disséquer, fibre par fibre, le tissu économique de Paimpol islandais, il convient par-delà les chiffres fastidieux et les détails objectifs de l'inventaire, de découvrir la tendance qui a provoqué l'organisation sociologique de la cité. Il faut maintenant regrouper cellules et nervures, reconstituer le corps vivant, déceler les poussées de son travail et suivre les lignes architecturales de son organisme. On verra alors la connexion ou plutôt l'unité qui préside au déroulement de l'action vitale d'un groupe humain, poursuivant en commun un « climat » favorable à tous, et instaurant, par son effort collectif, le bien commun à tous les Paimpolais.

1. — LA PROFESSION MARITIME DANS LE CADRE GÉOGRAPHIQUE.

Au lieu de considérer la profession maritime à l'état pur, c'est-à-dire théoriquement détachée de son milieu, il semble plus indiqué de l'examiner dans le « réel paimpolais », compte tenu des contingences géographiques. C'est, en effet, dans le cadre paimpolais si restreint que s'incarna la profession maritime de la pêche d'Islande.

Entreprise de petit patronat ou d'association, elle demeura pendant plus d'un demi-siècle⁵⁹ l'industrie spécifiquement paimpolaise.

Il se constitua dans la ville une aristocratie de l'armement, une classe d'armateurs, coarmateurs, associés, dont dépendaient navires et marins. Mais la grande pêche, courant de travail perpétuellement enrichi, a permis des dérivations de force capables d'animer d'autres entreprises, qu'elle engendre ou développe. L'industrie d'Islande prolonge encore ses ramifications jusque dans certaines branches du commerce urbain et maritime et plus loin jusque dans l'agriculture régionale.

Ces exploitations secondaires, qui gravitent autour de la pêche morutière, en sont comme les arcs-boutants. A leur tour, nourries de sa sève généreuse, elles transfusent leur propre vitalité à l'en-

⁵⁸. Qu'on nous pardonne ce grand mot et ceux qui suivront ! Nous n'oublions pas les proportions plus que modestes de la villette. Ce qui étonne précisément, c'est l'insignifiance de Paimpol comparée à sa relative « grandeur » pendant la période islandaise.

⁵⁹. Comme on l'a vu dans l'historique, la période de prospérité va de 1852-1856 à 1914.

treprise primaire. Dès lors, toutes les activités paimpolaises dépendent de la pêche d'Islande, mais toutes également, par un phénomène d'interférence et par des relations intercausales, lui apportent leur soutien.

L'activité locale se trouve de la sorte concentrée autour d'une industrie de base, clef de voûte de l'économie paimpolaise.

Jouant sur un plan modeste, les entreprises, les métiers, les commerces forment par leur enchevêtrement un complexe harmonieux dans lequel s'engrènent les diverses formes du travail paimpolais. L'interdépendance est si profonde que Paimpol, à l'examen de sa vie de travail, apparaît comme un système clos où chaque industrie en appelle une autre, où personne ne reste autonome, où tous, au contraire, hommes et entreprises, se soutiennent comme les pierres d'un même édifice.

On a vu qu'une sorte de parenté professionnelle liait les uns les autres, les armateurs en tant que tels. L'étude des occupations et des besognes paimpolaises montre que la parenté s'étend pour se transformer en un cousinage professionnel qui apparente tous les Paimpolais du temps d'Islande.

Dans les étroites limites du terroir, la contexture de la profession, réalisée par cet entrecroisement organique des énergies productrices, se manifeste par conséquent non pas comme une activité linéaire, mais multiforme et rayonnante.

Quelles que soient alors les discussions sur le concept de « profession »⁶⁰, la communauté humaine paimpolaise poursuit par son labeur un but commun et devient dans la pratique une cité-profession ou mieux encore une cité-corporation.

La profession en effet s'élargit au point qu'elle cadre avec la ville tout entière qui par sa spécialisation exerce un métier communautaire, celui de la pêche d'Islande.

Ainsi se construit dans le Paimpol islandais la structure interne de la profession, métier unique et membrure de la cité. Il n'est pas d'autre mot que celui de « Communauté de travail » pour exprimer cette réalité ; ce terme rejoint l'ordonnance de 1699

⁶⁰. Cf. à ce sujet : *Anticipations corporatives, les professions maritimes à la recherche du bien commun*. La terminologie maritime définit ainsi la profession : « ensemble des entreprises exerçant des activités idéologiques ou très voisines, au même plan de production, de transformation ou d'échange », d'après Correspondance du Secrétariat social maritime de Saint-Malo. « Pour bien s'entendre, Contributions à la fixation d'un vocabulaire de la Corporation des pêches maritimes », 15 mai 1941.

attribuant à la « communauté des marchands de la ville » le blason adopté par l'agglomération symboliquement « recouverte » par la profession qui « déborde » sur la collectivité.

Cette intime unité de l'œuvre communautaire provient de la constante préoccupation qui se résume au temps de la grande pêche dans le seul nom d'Islande. Il ne rappelle pas seulement l'île nordique, mais encore tous les gestes, les désirs, les efforts de la population, dominés par l'entreprise morutière.

La pêche d'Islande anime la volonté de la ville qui en est pour ainsi dire « informée ». Elle est la force qui, compénétrant les énergies locales, les dirige vers ce terme : la prospérité de l'armement. Selon une hiérarchie de valeurs et de pouvoirs subordonnés, tous les éléments de l'économie paimpolaise s'orientent dans cette direction. Depuis les bassins jusqu'à la moindre boutique, l'empreinte de l'Islande se retrouve partout. En définitive, Paimpol semble créé en fonction de l'aventure islandaise, selon un plan rationnellement établi et progressivement mis à exécution. L'Islande exige. Répondant à cette exigence, naissent, pour étayer l'armement, les bassins, les chantiers, les voileries, la Mutuelle, etc., ensemble de conditions favorables accumulées l'une après l'autre par le labeur commun. Ce travail collectif s'étendit au fur et à mesure que l'Islande prenait en quelque sorte possession de la topographie et de l'organisation de la petite société urbaine. La cité se construit en vue de la grande pêche et l'Islande, perpétuellement présente dans l'esprit des Paimpolais, est présente jusque dans le terroir. C'est pour l'entreprise islandaise que la communauté a œuvré ; c'est pour son développement qu'elle a installé bassins, cales, entrepôts, chantiers, gares, magasins, et qu'elle n'a pas hésité à modifier la physionomie de son site géographique. Sur un point de la côte bretonne, dépourvu de grandes ressources physiques, les Paimpolais ont créé un port abrité, bien équipé.

Dans le but de favoriser leur industrie principale, ils ont annexé des parcelles des communes voisines, puis, hantés par le même souci, ils ont discipliné le rivage hybride qui continue la terre, mais sur lequel la mer a des droits. Par des assèchements (Poul Goie-Marais), par la construction des terre-pleins, des quais, du môle, ils deviennent rassembleurs et créateurs de terre. Ils ont ainsi modelé leur géographie, pétri le visage de leur cité qui est bien l'ouvrage de leur volonté et de leurs mains.

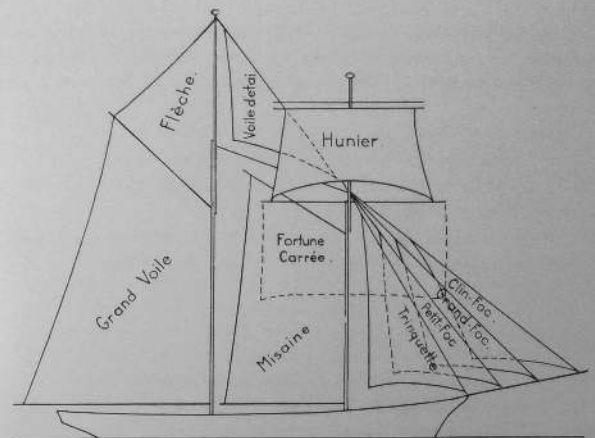


FIG. 39. — PLAN DE VOILURE DE LA GOÉLETTE

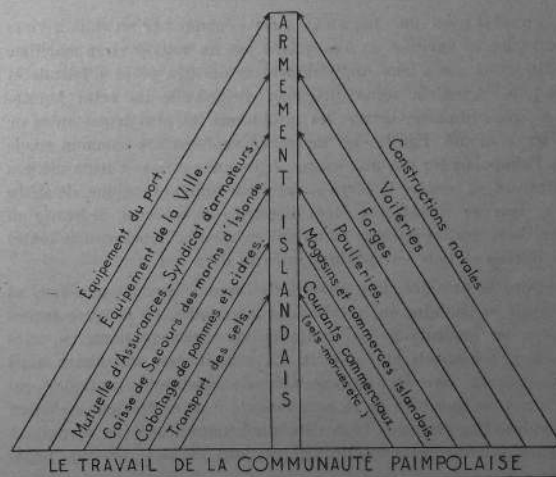


FIG. 40. — RÉPARATION DES BORDÉS D'UNE GOÉLETTE

Cliché Terté.

L'œuvre commune s'inscrit ainsi dans le sol paimpolais qui fut mis au service de la pêche d'Islande. De ce sol, dompté, « humanisé » par un geste long d'un demi-siècle, surgit la cité de Paimpol, port de goélettes islandaises.

On pourrait résumer dans le schéma suivant l'œuvre diverse et une pourtant, édifiée dans les différents domaines par le travail de la communauté paimpolaise.



Voilà donc l'œuvre paimpolaise telle qu'on peut la voir au temps d'Islande. A première vue, le but immédiat de ce travail tend à donner à la pêche d'Islande toutes les possibilités d'expansion. Mais une fin ultime oriente ces efforts, ces installations, ces institutions, car dans cette somme d'activité se dissimule le but suprême de la collectivité : son *épanouissement humain*.

En l'occurrence, cette œuvre se réalise en vue de ce perfectionnement, par un *vouloir-vivre* identique, conscient ou non, qui meut les membres de la Société paimpolaise et les pousse à réaliser leur amélioration propre, autrement dit leur *épanouissement*. C'est

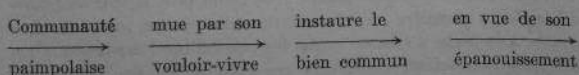
bien par la pêche d'Islande que ce désir d'épanouissement entend se réaliser. Vers elle se tendent tous les Paimpolais, depuis l'armateur et le marin jusqu'au constructeur, le fabricant de poulies, le voilier, le marchand de bottes.

Tout le groupe d'une façon ou d'une autre a lié sa vie à la pêche d'Islande et ce vouloir-vivre naturel, fondé sur l'identité d'intérêt, demande plus que de l'entraide dans des limites aussi réduites dans lesquelles il devient une tendance éminemment sociale.

Paimpol n'est donc pas animé à cette époque par un vouloir-vivre industriel, ni agricole, ce n'est même pas un vouloir-vivre maritime indéterminé, mais bien un vouloir-vivre dans la pêche d'Islande et par elle. Aussi, la même précision dirige-t-elle les actes journaliers très ordinaires comme les résolutions les plus importantes de la communauté. Par le fait même, ce vouloir-vivre commun soude les Paimpolais les uns aux autres, leurs entreprises et leurs métiers entre eux; il pénètre le corps social d'une union organique, de même que, dans un vivant, une force directrice de cohésion, ordonnée au bien de toutes les cellules, maintient en relation fonctionnelle toutes les parties et tous les membres intégrés dans son être.

Dans la pratique, la poursuite de l'épanouissement personnel et collectif se traduira en installations matérielles, en mesures appropriées, en institutions, en coutumes, en réglementations, en actes moraux, personnels et collectifs. Le vouloir-vivre organisera ainsi d'une façon concrète un ensemble de conditions pratiques qui aideront les membres de la communauté à atteindre leur élévation humaine. Cet ensemble bien déterminé, dans lequel ils vivront et se perfectionneront quotidiennement, sera le *bien commun paimpolais*.

Ce processus peut se figurer par le schéma ci-après :



2. — LES ÉLÉMENTS DU BIEN COMMUN PAIMPOLAIS

A l'analyse, le *bien commun* de Paimpol, qui constitue une société fixée dans le réel local, se révèle comme contenant des éléments extrêmement divers, dont on peut s'efforcer d'établir l'inventaire :

ÉLÉMENTS DU BIEN COMMUN PAIMPOLAIS

Éléments naturels :

- Fonds de pêche.
- Proximité relative de l'Islande.
- Site abrité du port.
- Plasticité de la ville.
- Fertilité et richesses de la région pour le ravitaillement.

Éléments humains.

- Classe sociale d'armateurs compétents.
- Classe de capitaines capables et expérimentés.
- Classe de marins courageux, d'un excellent recrutement, abondante population maritime.
- Classe de petits industriels, artisans, commerçants versés dans leur métier.
- Atavisme marin de tous et habitude de la mer.
- Confiance et connaissance réciproques.
- Honnêteté et loyauté entre les professionnels dans toutes les branches d'activité.

Éléments de création humaine.

- Installations et améliorations du port.
- Équipement de la ville et du port.
- Entreprises moyennes, facilement contrôlables, « prudentes » et par le fait même solides et bien dirigées.
- Industries connexes.
- Courants commerciaux créés (sel, vin, livraison de la morue).
- Organisation rationnelle de l'exploitation : navires pêcheurs et navires chasseurs.
- Navires d'une construction excellente.
- Qualité de la morue paimpolaise.
- Traditions et coutumes.
- Réglementation locale pour : engagements, date de départ, date de retour, composition de l'équipage, barème de salaires, équipement des navires (engins, vivres, boissons).
- Syndicat des armateurs.
- Mutuelle d'assurances maritimes.
- Caisse de Secours des marins d'Islande.
- École d'Hydrographie sur place permettant le recrutement et l'instruction des capitaines.

Eléments généraux extra-paimpolais :

- Organisation professionnelle dans le cadre de l'Inscription maritime.
- Protection des professionnels (Caisse de Prévoyance, des Invalides, Pensions).
- Législation protectrice de l'armement (primes à l'armement, primes à l'exportation).
- Egalité entre les moyens de production.
- Organisation du marché français et international.
- Equilibre entre la production et la consommation.
- Clientèle assurée.
- Saine concurrence entre les armements nationaux, entre les armements français et étrangers.

Ces éléments composants sont d'ores et déjà des biens que la communauté a rassemblés (éléments paimpolais) ou qu'elle a reçus (éléments extra-paimpolais) du dehors, du fait de son choix professionnel. Elle peut en faire usage dans la mesure des besoins de chacun et de la collectivité sans préjudice pour personne.

L'addition de ces biens possédés en commun ne compose pas à proprement parler le bien commun paimpolais; c'est plutôt leur complexion, leur agencement selon les nécessités communes à tous les membres du groupe qui parvient à l'instaurer. Une articulation interne enlie, en effet, ces nombreux éléments et constitue l'ensemble des conditions pratiques de toute la vie paimpolaise et non seulement de l'armement d'Islande. Le bien commun devient alors la loi intérieure de la communauté, le principe qui préside à l'élaboration de cette société précise cherchant à s'aménager en vue de son équilibre et de son élévation.

La vie sociale peut se mouvoir au milieu d'institutions, d'installations, de faits et de règles, de valeurs matérielles et humaines qui désormais la garantissent.

Une fois le bien commun ainsi réalisé et sauvegardé, chacun s'appuie sur ces conditions communes que lui fournit le groupement dont il est membre, le milieu dont il fait partie. Il trouve ainsi, comme à portée de la main, des facilités pour l'amélioration de sa vie personnelle, professionnelle, familiale, morale, spirituelle; en dernière analyse, il dispose (et avec lui, tous les membres) de ces soutiens qui l'aident à atteindre son épanouissement.

Et pourquoi donc ?

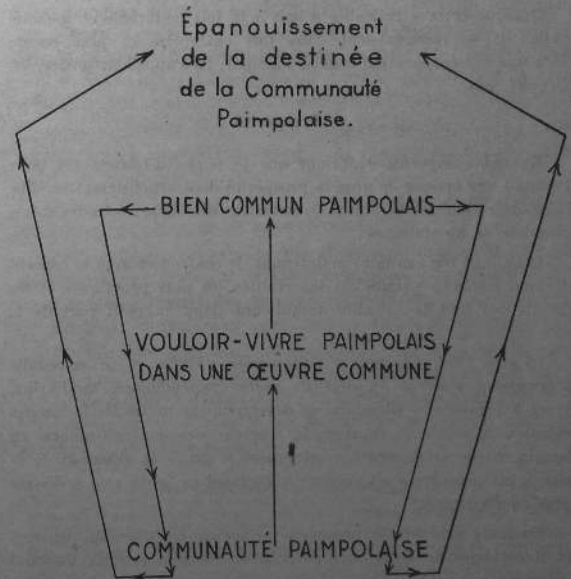
Parce que le bien commun est « l'ensemble des conditions sociales qui aident les personnes à accomplir leur destinée humaine et spirituelle », comme le définit M. Duthoit⁶¹.

Parce que le bien commun s'est redonné en donnant à tous ce qu'il y avait en lui de « bon » pour eux.

Parce que le bien commun s'est *reversé* sur ceux qui l'ont respecté et sur la communauté qui a rempli ses exigences.

Par une sorte de courant de retour, en effet, le bien commun se répand sur le groupe qui en a édifié les éléments et observé les règles parfois sévères.

On peut alors représenter schématiquement ce mouvement intérieur qui parcourt la communauté paimpolaise comme le sang descend du cœur à travers le réseau artériel :



⁶¹ Les professions maritimes à la recherche du bien commun, p. 146. Ou encore la définition du B. P. Delos : « Le Bien Commun est un ensemble organisé de conditions sociales, grâce auxquelles la personne humaine peut remplir sa destinée naturelle et spirituelle ». Cours de M. DEUTROT, Semaine Sociale, Rouen, 1938.

Et ce n'est pas d'une façon imprécise comme seulement une certaine ambiance favorable que s'opère ce reversement, mais d'une manière caractérisée. La « retombée » du bien commun pénètre la communauté et chacun de ses membres qui bénéficieront de biens précis remis à leur disposition, d'avantages obtenus, de résultats acquis. Tous en useront, en profiteront et en jouiront par une fruition bienfaisante.

3. — SIGNES DE LA RÉALISATION DU BIEN COMMUN.

A quels signes distinguera-t-on ce reversement du bien commun ? Par quels bienfaits se manifeste-t-il ? Quels fruits objectifs (pour ne pas dire palpables) produit-il en faveur de la collectivité ?

Quoique cette « retombée » soit à la fois matérielle et immatérielle, ils se reconnaissent dans une entreprise et plus encore dans une cité-corporation comme Paimpol ; ils s'appellent *prospérité, sécurité, paix*.

a) Prospérité.

Il semble superflu d'affirmer que le temps d'Islande fut pour Paimpol une époque de grande prospérité dont bénéficièrent la ville, l'agglomération, les habitants. L'industrie islandaise répandra même plus loin sa bienfaisance...

Il ne faut pas craindre maintenant de confronter avec le concept de bien commun paimpolais les réalités les plus prosaïques et les détails qui font la grisaille quotidienne dans un petit port de la côte bretonne.

Depuis 1852, l'économie paimpolaise s'étoffa et se consolida. L'armement s'accrut au delà de toute vraisemblance, tandis que grâce à l'entreprise islandaise se développaient toutes les industries voisines. A plusieurs reprises, le receveur des douanes notera, en terminant ses « Observations générales », que « la situation de la région est prospère » ou encore : « Paimpol ne laisse rien à désirer sous aucun rapport ».

De toute évidence la prospérité s'exprime toujours en richesses et il est hors de doute que la grande pêche a enrichi Paimpol d'une richesse relativement disproportionnée avec la très relative importance de la ville.

Mais on restreindrait à tort ce mot d'*enrichissement* en n'y comprenant que les seules valeurs d'argent ; aussi convient-il de détailler, l'un après l'autre, les domaines où s'accumulèrent les ressources de l'enrichissement général ou privé, péuniaire ou non.

1° Enrichissement du port.

Que serait aujourd'hui le port de Paimpol, s'il n'avait tiré profit de la prospérité islandaise⁶² ? Très probablement un mouillage à peu près inexistant, parce que placé trop loin des hautes eaux, un simple échouage vaseux pour quelques barques, sans même espoir de recevoir des navires moyens comme avant 1852.

Or l'entreprise islandaise, après lui avoir donné une effective existence, l'a doté de tous les perfectionnements possibles à cette époque : quais, bassins, cale de radoub, môle, entrepôt, chemin de fer, chantiers, voileries, forges. Toutes ces ressources, que lui confère son équipement, constituent pour un port un potentiel industriel⁶³. Il devient à cette époque le premier port breton de pêche d'Islande et le second de France après Dunkerque.

Ce potentiel demeure comme un capital, de telle façon que Paimpol compte encore aujourd'hui comme l'un des meilleurs ports secondaires de Bretagne.

Grâce à son outillage, il garde ses possibilités et reste toujours un centre d'appel pour les activités maritimes.

Pendant la guerre, par exemple, il se transforma en importateur de houilles, en exportateur de poteaux de mines, puis de 1925 à 1932, il se livra à l'expédition massive des primeurs.

En 1941, on parle d'en faire un port de pêche fraîche.

Il s'agit donc bien d'un enrichissement pour ce point du rivage breton qui, avec son organisation nullement grandiose toutefois, est toujours prêt à s'adapter aux entreprises humaines qu'il tente, au lieu de rester là sous le ciel paimpolais comme un vieil outil inutilisé et pourtant utilisable.

62. Si l'on supposait par exemple la pêche d'Islande se fixant à Lézardrieux au lieu de Paimpol, il est très certain que Paimpol serait actuellement fort proche du néant, que notre port n'aurait même pas la modeste importance de Lézardrieux qui, contrairement à Paimpol, est en eau profonde.

63. Le port n'avait sans doute pas atteint le dernier stade du perfectionnement. Il lui manquait en particulier les industries de transformation et de préparation de la morue. (Encore ne faut-il pas oublier la sécherie, qui ne fonctionne jamais, il est vrai.) Des ateliers de transformation seront construits seulement après la guerre. Abstraction faite de cette lacune, en replaçant à son époque son outillage portuaire, on s'aperçoit que Paimpol n'avait pas grand-chose à envier aux autres ports maritimes de France.

2° *Enrichissement de la ville par des richesses collectives.*

Après du port, première richesse de Paimpol, s'est édifiée la ville, construite « avec des queues de morues », dit-on communément pour exprimer que la cité tout entière (port y compris) doit sa construction à la pêche d'Islande.

C'est pendant le temps de la pêche lointaine que la localité s'enrichit, augmente sa puissance, embellit son visage.

Elle effectue à cette époque ses « grands travaux » : assèchements, aménagement de la topographie, édification d'établissements publics : écoles, Caisse d'épargne, hospices, église, mairie, presbytère, cimetière. Elle améliore ses rues, ses places et entreprend d'importants travaux de voirie, d'adduction d'eaux, d'électrification, etc.

L'ensemble de l'équipement urbain se trouve réalisé avant la guerre de 1914. Toutes ces installations manifestent que la ville se procure les moyens que requiert la vie sociale de ses habitants, moyens qui deviennent richesses communes de la population, bien que richesses pétrifiées et statiques.

Il convient toutefois de reconnaître que les Paimpolais ne se préoccupèrent de l'embellissement général que dans l'après-guerre. Leur ville sert uniquement au travail, qui ne laisse que peu de place à l'urbanisme, au temps d'Islande. Absorbée par sa besogne, la communauté n'a produit ni édifices, ni œuvres artistiques, qui eussent marqué la période islandaise. L'équipement mentionné plus haut devait « servir », sans aucune prétention d'esthétique ; le bien public l'exigeait pour les relations sociales et en rapport avec celles-ci.

Il existe néanmoins deux édifices dans lesquels se manifeste la recherche sinon de la beauté, du moins de la dignité paimpolaise.

En 1909, la municipalité acheta pour 70.000 francs la propriété qui est aujourd'hui l'hôtel de ville. Ancienne maison d'armateurs, elle a grand aspect avec ses façades en pierre de taille et ses vastes appartements. Les Paimpolais possédaient ainsi une « maison commune », une mairie digne de leur ville.

L'église actuelle vit le jour au temps d'Islande (1910-1914). On discutera la valeur artistique de son style néo-gothique, mais on reconnaîtra qu'elle constitue un beau monument de vastes proportions. Elle est le symbole de l'évolution psychologique et économique de Paimpol. Bâtie, en effet, par des armateurs « bienfaiteurs insignes »,

comme le disent les vitraux, et par les paroissiens⁶⁴, la nouvelle église remplace l'antique sanctuaire du xiv^e siècle devenu trop étroit. Elle dit la munificence paimpolaise au temps d'Islande⁶⁵ et révèle l'état d'esprit de la population, d'autant plus que le curé bâtisseur, M. Fromal, était lui-même paimpolais⁶⁶.

La communauté voulait une église en accord avec la mentalité du moment, c'est-à-dire avec l'orgueil de Paimpol, mais aussi en harmonie avec le rôle réel de Paimpol, métropole du Goëlo, centre d'un des plus importants armements de toute la Bretagne.

En cette œuvre de pierre, les paroissiens faisaient montre de leur légitime ambition et de leurs richesses. Ainsi, l'église, maison de la communauté par excellence, devient un reflet de la pensée collective et de l'aisance générale. C'est pourquoi, elle s'éleva d'un jet, haute, svelte et grande, comme un défi non seulement aux règles de l'architecture bretonne⁶⁷, mais aussi aux églises neuves des paroisses voisines.

Enrichissement de la vie sociale religieuse, l'église provoquera un déplacement du centre de la ville. Non bâti à cette époque, le quartier supérieur se construit désormais et peu à peu l'église peuplera de maisons une partie du territoire communal jusqu'alors à peu près inhabité⁶⁸.

Enfin, Paimpol la Jolie, devenue la cité au double clocher, a embellie sa silhouette panoramique par le jaillissement de la fine flèche

64. *Semaine religieuse*, 25 mars 1910. Dans son discours à Mgr Morelle « mu bémol la première pierre de l'église, M. Fromal affirmait : « Quand il y a dix longues années, je demandais à mes chers paroissiens leur argent afin de réaliser notre projet, ils furent, vous le savez encore, Monseigneur, admirables de cœur et de générosité ; ils donnèrent sans compter, on peut le dire, et il y eut alors à Paimpol des noms de famille qui mériteraient d'être gravés en lettres d'or sur le frontispice de notre future église. Dès ce jour, Monseigneur, les ressources nécessaires à notre construction auraient été assurées si, par suite de cette loi inique de la Séparation, nous n'avions pas été spoliés par l'État d'une somme de 30.000 francs, placés dans ses caisses, sous sa garantie et sur parole écrite qu'elle nous serait rendue quand nous en aurions besoin. »

65. La consolidation de l'édifice, qui se révéla un travail colossal (sous le clocher il fallut creuser des puits de 15 mètres de profondeur pour y couler du béton), augmenta les dépenses de 80.000 francs environ. Au total, la construction de l'église coûta près d'un demi-million (450.000 fr.).

66. M. le Chanoine Henri Fromal, né en 1848 à Paimpol, fut recteur de Kérity avant de devenir doyen de sa paroisse d'origine en 1895. Curé de cette date à 1914, demeuré au pays natal pendant presque toute sa carrière, il put contempler l'apogée du temps d'Islande et il connaissait mieux que personne l'âme de ses compatriotes. Il épousait, il va sans dire, leur état d'esprit à tel point que Mgr Morelle dans son oraison funèbre pourra dire à son sujet : « Paimpol ! Paimpol ! mais c'était la cité de ses rêves, sa fierté, son orgueil, car il était chauvin. » *Sem. rel.*, 8 février 1916.

67. En Bretagne et surtout sur la côte, les églises sont plutôt basses à cause du régime des vents.

68. M. Fromal, confiant dans l'avenir, répondra à cette critique le jour de la bénédiction de la première pierre. « Plus tard, dit-il, notre cité s'agrandissant, s'étendra forcément de ce côté, le seul où l'on puisse encore construire des maisons sur le sol paimpolais, et plus que jamais notre église deviendra centrale. » *Semaine religieuse*, 25 mars 1910.

qui, par-dessus le célèbre vieux clocher du XVIII^e siècle et l'entassement bleuté des toits chaotiques, se hausse comme pour chercher encore dans le miroir des bassins déserts la trace des goélettes d'Islande.

C'est sans nul doute la période islandaise qui a procuré aux Paimpolais ces enrichissements communautaires payés par les économies accumulées campagne après campagne. En ce sens, le Conseil municipal reconnaîtra, le 3 juillet 1870, que « la pêche d'Islande est devenue sinon l'unique, du moins la principale ressource du pays » et dix ans plus tard, le 17 mai 1880, il répétera que « l'intérêt de la ville s'identifie avec celui du port, qui est le centre et la source de la principale industrie de la commune et du canton ».

Cet équipement de la cité suppose évidemment des dépenses que la collectivité assumera par ses propres moyens ou parfois en participation avec l'Etat, le Département ou la Chambre de commerce.

A ne considérer que le budget communal, les dépenses de la ville s'accroissent :

1852	13.195 fr. 05	1895	28.469 fr. 21
1865	17.503 fr. 03	1914	55.108 fr. 52
1870	35.576 fr. 05		

Les ressources communales proviennent des impôts communaux et des emprunts.

On voit également augmenter les impôts généraux, comme par exemple de 1852 à 1870 :

	1852	1870
	francs	francs
Contribution foncière.....	5.577 »	6.152 »
Personnelle mobilière.....	2.644 »	2.746 »
Portes et fenêtres.....	1.490 »	1.760 »
Patente.....	3.903 28	5.950 74

Même en tenant compte de l'élévation possible du taux des contributions, il ne semble pas hasardeux de prétendre que la hausse provient surtout de l'élargissement de l'assiette de l'impôt et de l'augmentation des chefs imposables.

Quant aux emprunts, la commune de Paimpol en effectuera en nombre respectable. Pour couvrir ses dépenses, elle témoignera d'une certaine audace et ne paraîtra nullement craindre les échéances. C'est

ainsi que le maire de Paimpol se trouve en 1926 en face de remboursements à acquitter s'élevant à : 100.000 fr., 45.000 fr., 50.000 fr., 200.000 fr., 40.000 fr., 22.000 fr.⁶⁹. Mais la prospérité islandaise s'est évanouie à cette époque !

Les Maires. — Il est équitable de rendre hommage aux maires qui eurent, au temps d'Islande, la gérance de la collectivité paimpolaise.

La ville semble disposer à cette époque d'une élite d'hommes marquants, conquis et entraînés, dirait-on, par l'esprit d'entreprise qui règne alors à Paimpol (et n'est-ce pas là aussi « richesse » ?). Ainsi la classe des notables a fourni à la population des magistrats qui, si l'on en juge par la durée de leur mandat, avaient de très belles qualités d'administrateurs.

A Pierre Le Mesl, maire de 1840 à 1855, succédèrent MM. Sylvain Duval (1855-1878), Emmanuel Le Connat (1878-1885). Quelques années plus tard, M. Jean Le Rochais prend la charge de premier magistrat, du 6 septembre 1891 au 17 février 1907.

Cette « longévité » municipale s'établit en fonction des travaux exécutés, qu'elle permet en même temps. M. Le Mesl vit les débuts de la pêche d'Islande que venait d'entreprendre son adjoint Louis Morand; M. Duval, armateur lui-même, pendant les 23 ans où il occupa la mairie, soutient l'entreprise dans sa période de fixation (entrepôt des sels), et envisage les perfectionnements qui la favoriseront : chemin de fer, bassin à flot. M. Le Connat entreprendra les pourparlers en vue de l'annexion du Goas-Plat et parviendra à mener à bien la construction du premier bassin. Enfin, c'est lors de la magistrature de M. Le Rochais que Paimpol connaîtra son apogée, annexera le Goas-Plat, asséchera le marais, obtiendra la ligne de chemin de fer et exécutera le second bassin.

Dans les délibérations du Conseil municipal de cette époque, ils parleront toujours de réaliser les meilleures conditions pour le développement de la pêche d'Islande et l'amélioration de la ville. Ils ont un souci constant du « bien général ». Il est vrai qu'ils furent aidés dans cette tâche par une pléiade d'hommes remarquables, conseillers municipaux pour la plupart : Morand, Méléart, Villet-Dufrêche, Chapelain-Varat, Allenou, Savin, Laboureur, Bonne...

⁶⁹ Dans l'a. r. s. guerre le budget communal se gonfle démesurément. Les dépenses atteignent 400 et même 700.000 francs, bien que les grandes transformations de la ville soient achevées. On note cependant des détachements du port, des travaux de voirie, d'adduction d'eau, l'achat de l'entrepôt des sels, etc.
Un chapitre important des recettes est constitué par les droits de place qui, de 1914 à 1927, rapportait à la commune de 38.900 à 42.000 francs par an et, depuis leur concession à M. Trassard, 30.000 francs.

On ne pouvait dédaigner l'avis de ces meneurs d'entreprises quand il s'agissait du bien de la collectivité.

A partir de 1907 par contre, alors que la situation de l'armement, et donc de toutes les industries paimpolaises, devient délicate puisque la concurrence des chalutiers se fait déjà sentir, alors que dans les années suivantes l'armement paimpolais va décliner, les maires se succèdent à une cadence précipitée : 3 maires de 1907 à 1913 ! A la faveur des luttes partisans en effet, le maire est désormais un homme « politique ».

M. Bertho occupa la mairie de 1913 à 1919. De cette date à 1933, les Paimpolais connaîtront 6 maires. Dans ces conditions les œuvres de longue haleine, les travaux importants deviennent à peu près impossibles. On relève pendant cette période 1 ou 2 dévasements du port, l'établissement de la voie normale (demandée depuis 1865-1885), l'achat de l'entrepôt des sels.

Les Fêtes de Paimpol. — La richesse de la communauté se traduit donc en édifices, en installations, en travaux publics. A leur tour, des manifestations spontanées, vivantes, du groupe la révèlent. Envisagées sous leur aspect collectif, les fêtes et les réjouissances populaires expriment l'aisance financière de la communauté. Or, au temps d'Islande, l'éclat de ses festivités a consacré jadis la réputation de Paimpol, ville riche.

Qu'il s'agisse des solennités religieuses ou des « assemblées » profanes, les fêtes de la cité des goélettes surpassaient celles de toute la région.

La fête patronale, par exemple, se célébrait au jour d'incidence (Immaculée Conception, 8 décembre). Toutes les entreprises chômaient dès que les cloches avaient annoncé les premières vêpres du Pardon dans l'intime crépuscule de la vigile.

Le soir, Paimpol illuminait... et les vieux citadins évoquent encore la féerie de cette soirée de décembre. Ils n'ont pas oublié entre autres les décorations lumineuses de l'armateur Savin...

« Paimpol n'est pas une grande ville, écrivait, en 1868-1869, la *Semaine Religieuse* diocésaine, mais elle a une gloire qui lui est propre : l'éclat exceptionnel et la grâce de ses fêtes. Elle est grande, elle est belle, elle est vraiment la reine, aux jours où elle se pare et célèbre ses solennités... » et le chroniqueur, visiblement conquis, poursuit le dithyrambe à l'adresse de la minuscule cité, « nid d'aleçon au bord des flots », dont il vante la « grandeur et la beauté » des manifestations religieuses.

De nombreuses dates profanes à honorer chargeaient le calendrier paimpolais, les gras, la foire de la Trinité, les courses, le 14 juillet, les régates, etc... A la paroisse, les fidèles célébraient également de multiples fêtes de dévotion et les solennités annuelles comme le Pardon des islandais, la Trinité, les Fêtes Dieu, le 15 août, etc. Ils organisèrent en 1914 un grand Congrès eucharistique et probablement, pendant le temps d'Islande, bien d'autres fêtes occasionnelles.

Ce renom de Paimpol se perpétua jusqu'à nos jours, bien que la disparition de la grande pêche ait tari les sources de la richesse communautaire⁷⁰.

3° Enrichissement en superficie.

Géographiquement, Paimpol semblait condamné à rester une agglomération sans importance, dotée d'un mouillage insignifiant. « Mais une ville non plus qu'un homme ne peut tenir éternellement dans son berceau⁷¹. »

C'est pourquoi, suivant la loi de sa croissance, Paimpol, étouffant dans ses limites, aura besoin de s'étendre, d'occuper un espace vital proportionné à l'intensité de sa vie économique.

Pour le développement de leur port, centre d'armements terre-neuviers, les Paimpolais annexèrent en 1843 le quartier de Kernon, puis, en 1896, une seconde parcelle de Kéridy pour placer la gare à proximité du port des goélettes islandaises. Outre ce grappillage de terres, relativement facile, la communauté, toujours à l'étroit dans ses frontières, devra bousculer la géographie des lieux et créer du sol. Pour un port sans doute, la mer prolonge le terroir et ouvre l'horizon, mais il lui faut aussi de la terre. On verra alors les Paimpolais assécher la grève, le marais, construire des terre-pleins, des quais, faisant ainsi participer à leur vie et à leur évolution le sol qui les portait.

Ce travail du temps d'Islande réussit à transformer le « castrum » antique, l'ingrate presque de jadis, la « tête de l'Étang », en un port doté de dépendances relativement considérables. De 15 hectares

⁷⁰ Dans la période de déclin de l'industrie islandaise, on relève encore des manifestations collectives, religieuses plutôt (bien qu'il y eût une très belle fête des fleurs en 1933). Triduum du Bienheureux Roy de Kervillac en 1927, Congrès eucharistique de 1930, auquel participèrent toutes les paroisses du royaume — entre le Centenaire du vœu de 1832 avec la Consécration de l'église et l'érection du maître-autel. C'est avec une suprême splendeur que Paimpol célébra ainsi les derniers fastes de ses annales.

⁷¹ Rapport de M. Le Connat, maire, 18 juin 1883.

en 1793, la superficie de la ville passe à 93 hectares en 1870, à 103 hectares depuis la dernière annexion du Goas-Plat, et l'édification des terre-pleins de Kernoa.

Modeste territoire ! Mais dans une agglomération semblable, si l'acquisition de terre est un enrichissement commun, sa valeur s'en trouve décaplée, et son utilisation rationnelle devient une richesse plus grande encore pour la collectivité.

4: — *Enrichissement en population.*

Il semble paradoxal de parler pour Paimpol d'un accroissement de la population si l'on s'en tient aux chiffres fournis par le mouvement démographique pendant la période islandaise :

Année	Naissances	Mariages	Décès ⁷²
1840	62	12	47
1845	58	16	48
1850	56	15	50
1855	58	11	36
1860	43	13	43
1865	42	12	55
1870	55	15	74
1875	52	11	67
1880	47	14	53
1885	54	15	62
1890	41	13	62
1893	49	23	64
1894	67	26	64
1895	77	23	59
1897	64	22	62
1899	76	13	75
1900	68	30	79
1902	67	18	55
1905	64	27	59
1910	62	17	82
1913	61	27	63
1914	59	19	58
1920	56	36	74
1922	48	21	51
1926	42	15	55
1927	50	24	46
1930	53	15	40
1931	51	22	45
1933	30	19	36
1934	36	23	49
1935	51	11	45
1936	49	23	45

72. Dans les décès nous ne tenons compte que de ceux survenus à Paimpol même, abstraction faite des Paimpolais décédés hors de la commune. Ceux-ci sont surtout des marins morts sous toutes les latitudes du monde. Les transcriptions s'élevaient à 3, 4, 5 parfois. A certaines années, elles sont plus nombreuses parce que les registres de l'état-civil mentionnent la disparition de marins du quartier, originaires de communes limitrophes. C'est ainsi, par exemple, qu'en 1914 les équipages de *Françoise* et *Quo Vadis*, perdus en 1912 en Islande, sont portés comme Paimpolais décédés.

Ce tableau permet de constater que la mortalité s'accroît à partir de 1860, donc dès les premières années du temps d'Islande, pour cette raison que la population augmente.

En général, sauf aux années d'apogée, 1895-1905, les décès dépassent les naissances. Les mariages atteignent leur maximum aux années de prospérité : 26 en 1894, 30 en 1900, 27 en 1905 (abstraction faite des 36 mariages de 1920, dont le chiffre élevé est dû à la guerre).

Bien que les naissances n'équilibrent pas les décès, la population ne cesse de croître pendant la période islandaise.

En 1787, Paimpol comptait plus de 1.800 communiants. En 1793, les habitants sont au nombre de 1.748, de 1.900 en 1822, de 2.043 en 1841. L'année où s'ouvrait la pêche d'Islande, 1852, la population atteint à peine 2 milliers d'habitants.

Voici d'ailleurs un tableau d'ensemble ⁷³.

Année	Population totale	Population agglomérée	Population épars	Nombre de ménages	Nombre de maisons
1841	2.043			407	
1856	2.022	1.640	382	515	330
1861	2.112	1.708	404	529	320
1872	2.033	1.665	368	562	355
1882	2.242	1.720	522	606	395
1886	2.211	1.782	429	562	332
1891	2.213	1.766	447	593	356
1896	2.406	2.015	391	659	384
1901	2.668	2.300	368	737	413
1906	2.805	2.409	396	757	460
1911	2.873	2.546	283	771	520
1926	2.676			826	587
1936	2.538			857	

On remarque à l'aide de ces chiffres une nette augmentation de la population; pendant le temps d'Islande, Paimpol a gagné près d'un millier d'habitants. Cet accroissement n'est pas dû cependant aux naissances, presque toujours inférieures aux décès. Il provient sans doute de l'apport du Goas-Plat annexé avec ses 203 habitants (C. M., 17 juillet 1889), mais surtout de l'augmentation des

73. Nous avons composé ce tableau d'après des renseignements épars retrouvés dans les archives de la mairie de Paimpol. Nous ne nous dissimulons point les anomalies de certains chiffres. Pour 2.043 habitants en 1841, par exemple, Paimpol compte 407 ménages, alors qu'en 1856, pour 2.022 habitants on en mentionne 515. D'autre part, les chiffres de 1882 nous semblent exagérés, surtout quand on les compare aux précédents et aux suivants. On ne voit pas comment Paimpol de 1882 à 1886 aurait perdu 63 maisons.

ménages qui ont doublé de 1840 à 1911. Paimpol se peupla donc d'adultes. On peut s'en convaincre en consultant les registres de l'état civil; on s'aperçoit ainsi que de nombreux habitants domiciliés dans la ville sont originaires des paroisses limitrophes ou de la région⁷⁴. C'est ce qui explique l'excédent de mortalité dès 1860. Faute de travail dans l'après-guerre, Paimpol attirera moins de monde et verra tomber sa population à 2.400-2.500 habitants.

On enregistre aussi qu'en vertu de la constitution progressive des quartiers, la population éparse diminue. Le semis original des maisons s'épanouit autour des bassins, dans les environs immédiats du port, aux abords de la place du Martray, de la rue de l'Église et de celle de Ploubazlanec.

L'annexion de Kerno, « petit village » (C. M., 15 juin 1841), de 50 habitants, déterminera autour de quelques vieilles maisons un nouvel essaim d'habitations neuves. Le même phénomène se produit dans d'autres parties de la ville, et l'un après l'autre se construisent les îlots qui forment l'agglomération : rue Alfred-de-Courey + 2^e tronçon de la rue de Ploubazlanec, Chemin Vert + rue Bécot + rue de la Mairie + Quartier du Calvaire, rue de la Marne + quartier du Cimetière.

Tournebride + Avenue de la gare + Pont-Neuf.

Talavera + Kerpallud + Lanvignec.

Ainsi s'agglutinent, autour de la nodalité primitive, de nouvelles habitations. De 1856 à 1911, les Paimpolais ont édifié 146 maisons, déduction faite des 44 annexées avec le Goas-Plat. Dans ce minuscule Paimpol, la densité de la population, déjà très élevée, se révèle encore plus forte en réalité, puisque le triangle Église-Lanvignec-Talavera demeurait à l'état de campagne et comprenait moins d'habitations que le centre de la ville ou même Kerno. Encore faudrait-il remarquer que, dans la superficie cadastrale, de grands espaces restaient inutilisables, bassins, places, quais, etc...

Et pourtant malgré la scrupuleuse exactitude de ces renseignements, ces données ne correspondent pas à la réalité démographique paimpolaise.

74. A la suite de M. Bonne, il vint à Paimpol ou dans sa banlieue quelques familles bouloennaises : les Bonne, les Fontaine, les Agueray. On enregistre encore, avant 1914, des Italiens, une famille anglaise. Après la guerre, le contingent des Italiens s'accroît; il viendra en outre plusieurs ménages étrangers : 1 turc, 1 juif, 2 ou 3 espagnols, et de multiples algériens (les bicots). De nos jours, on recense un apport de retraités, pensionnés, anciens Paimpolais ou non, qui élisent domicile dans l'agglomération.

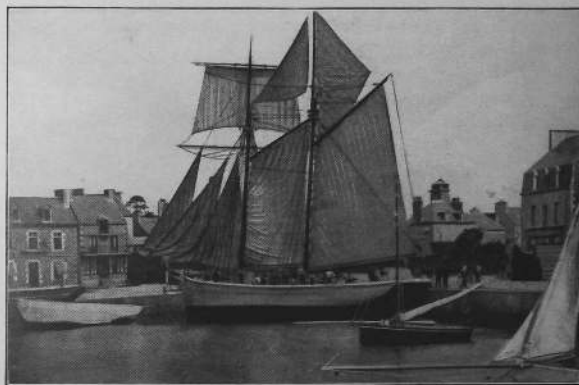


FIG. 41. — VOILURE DE GOÉLETTE



Édition Prodhomme.

FIG. 42. — VOILURES DANS LE PORT

En bordure de la ville en effet, s'édifièrent des faubourgs, administrativement rattachés aux communes voisines :

A Plounez : Tournebride + Lostang + Calvaire.

A Kéridy : Goudehin + Run Baélan⁷⁵ + Kroaz Hent + Kernoa + Pont Neuf + Four à chaux.

A Ploubazlanec : Les Salles + Kerpallud + Kerarziac. Ces quartiers sont pourtant déjà assez excentriques.

Sans vouloir relier à la démographie paimpolaise des quartiers de Kéridy comme Poulafret, que peuplèrent les chantiers de l'organisation navale de M. Bonne, on reconnaîtra que ces zones extrapaimpolaises constituent avec la cité une agglomération de 4.000 habitants. D'aucuns prétendent même 4.500-5.000 habitants.

Ainsi, autour du double essaim de maisons paimpolaises, d'autres habitations se sont édifiées qui, se confondant avec celles de Paimpol, lui donnent de loin, par exemple de Ploubazlanec, de la Lande-Blanche ou de Pen-Creac'h, l'apparence d'une grande ville tassée dans la dépression qui va du passage à niveau de Kéridy à Goudehin et de Goudehin aux Abattoirs.

Qu'on le veuille ou non, Paimpol débordait ses frontières et devint, comme on l'a vu, un centre de peuplement. La ville, en se créant au temps d'Islande une banlieue très peuplée, accroissait sa population utile tout en augmentant la population administrative des communes voisines. Car ces nouveaux venus ont fixé leur domicile le plus près possible de la ville, sans souci aucun des délimitations communales.

La concentration périphérique permit aux habitants de fréquenter Paimpol, leur centre d'affaires, leur lieu de travail, leur point d'approvisionnement, ou leur place d'échanges, quels qu'ils soient.

Ces riverains, paimpolais sans l'être, rappelleront à plusieurs reprises les considérants de la municipalité, lors des tractations territoriales.

Ils vivent dans la mouvance de Paimpol et ne connaissent leur commune respective ou leur paroisse que par nécessité administrative, à l'occasion de naissances, de décès, de mariages; encore convient-il de faire des réserves en ce qui concerne la discipline ecclé-

75. Run Baélan, dont le nom signifie « coteau des genêts », a été converti dans le langage courant en « rue Baélan » qui n'a aucun sens.

siastique locale (cf. t. I, p. 144). L'élément qui caractérise le mieux l'attraction démographique de la ville est la population scolaire et catéchistique.

La banlieue s'étant peuplée au temps d'Islande, c'est de cette époque que date la fréquentation courante des écoles et catéchismes de la ville par des enfants non paimpolais (284 en 1872, cf. t. I, p. 126). En 1883, par exemple, 107 enfants de Kéridy viennent en classe à Paimpol ; ils font usage des écoles de la ville à tel point que Kéridy a dû s'engager à participer aux dépenses du groupe scolaire de Paimpol pendant 30 ans, au taux de 7-8 centimes additionnels (cf. t. I, p. 146). On enregistre la même tendance, quoique moins accentuée, du côté des enfants de Plounez et Ploubazlanec.

La gent écolière de cette dernière commune, habitant le versant méridional de Kerarzie, Placen-Louédec, Les Salles, sera attirée par Paimpol, plus rapproché, plus facile d'accès puisqu'on « descend » à Paimpol, tandis qu'il faut « monter » à Ploubazlanec. Le principe du moindre effort entre lui aussi dans le phénomène de l'attraction démographique !

Paimpol étendait donc jusqu'à cette zone extracommunale et même plus loin son rayonnement pendant la période islandaise ⁷⁶.

Envisagés sous un aspect particulier, les établissements destinés au public mesurent le courant de vie du groupement paimpolais considéré dans sa totalité (agglomération de 4.000-4.500 h., canton de 21.000 h.) Or, on constate à Paimpol une organisation sociale d'ensemble, nettement disproportionnée si la commune ne comptait que sa population de 2 milliers d'habitants.

C'est au temps d'Islande que se construisit, en grande partie du moins, cet équipement urbain : maisons de commerce, banques, cabinets de médecins, pharmacies, gares, écoles.

⁷⁶ L'attraction de Paimpol est encore effective de nos jours. Pour remédier à cet inconvénient d'avoir à sa périphérie des habitants qui sont effectivement des Paimpolais, mais domiciliés dans les communes voisines, la municipalité a cherché à les attirer dans les limites communales, en faisant ouvrir des routes, futures rues, dans le quartier de Lanvigne.

Quant aux enfants, ils n'ont nullement modifié leur manière de faire depuis les plus lointaines années. Grâce aux moyens de locomotion dont dispose la vie moderne, le périmètre d'attraction de Paimpol s'est encore accru, et il est évident que pendant la phase de déclin de la pêche d'Islande, ou même après sa disparition, la ville n'est pas devenue un désert.

Pour les catéchismes, la législation diocésaine s'est efforcée de sauvegarder le principe de l'appartenance paroissiale. Aux termes du règlement synodal (1931), sont autorisés à suivre les catéchismes à Paimpol les enfants éloignés de leur église de 2 km. En réalité, cette distance-limite est artificielle, car un enfant du Calvaire par exemple (Plounez est à 1.000 m.) viendra à l'église de Paimpol pour la seule raison qu'il n'en est éloigné que de 200 m. Ceux de Tournehribid (aucune route directe de ce quartier à Plounez), de Gouélin, Kermou, Pour-à-Chaux (Kéridy) agiront de même.

Pour remédier à cette situation géographique, il est question en 1943 d'une extension des frontières communales par l'annexion des quartiers de la banlieue appartenant à Plounez et Kéridy.

A ces établissements, il faut ajouter les manifestations collectives : marché hebdomadaire, foires, fêtes.

De leur côté, les services administratifs correspondent à une nécessité démographique et sont proportionnés à l'importance de la communauté. Paimpol compte ainsi : postes, enregistrement, perception, contributions directes, contributions indirectes, Caisse d'épargne, tribunal de commerce, Justice de paix, gendarmerie, Inscription maritime, douanes, Ponts et Chaussées.

Fort disparates, tous ces éléments, métiers, professions libérales, institutions, etc., sont autant de « poussées » du courant de vie et, sous un autre aspect, ils forment les cadres à travers lesquels s'écoule le mouvement engendré par Paimpol, du fait de sa situation géographique et économique à l'époque d'Islande.

Cœur de l'agglomération, centre du canton, de la région maritime et terrienne, Paimpol devint, à cette époque et depuis lors, un foyer d'appel de populations.

Pour évaluer son importance démographique, il faudrait pouvoir compter la population paimpolaise de jour, c'est-à-dire, en plus des membres authentiques de la commune, tous ceux qui fréquentaient la ville pour leurs occupations, leurs transactions : islandais par centaines, dont la goélette est aussi une parcelle du terroir, travailleurs des industries connexes, ouvriers, employés des magasins, des bureaux, vendeurs et acheteurs quotidiens, écoliers, clients de toute sorte.

Assumant ainsi sa fonction centrale dans la circulation de sa zone d'influence, Paimpol voyait passer, sous ses formes diverses, la vie intense qui au temps d'Islande remplissait ses rues étroites aux durs pavés de granit gris.

Le peuplement des morts. — Cité très animée malgré sa relative importance, Paimpol, à cause de sa densité de population au temps d'Islande, a dû accroître le domaine de ses morts. Un nouveau cimetière beaucoup plus vaste remplaça l'ancien devenu trop étroit, tandis que celui de Lanvigne reçoit toujours les défunts de familles propriétaires d'une concession avant ce transfert ⁷⁷.

Il existe actuellement dans le « champ de repos » des Paimpolais plus de 1.000 tombes ou caveaux. Ce chiffre ne concerne pas

⁷⁷ Les dernières concessions datent de 1907.

strictement la population de la commune, car Paimpol s'est aussi enrichi de morts !

On retrouve ici une funèbre illustration de l'attirance étudiée plus haut. Si l'on compare, en effet, les décès survenus à Paimpol même et les inhumations d'après les registres paroissiaux, on s'aperçoit qu'à certaines années celles-ci dépassent les décès :

1880	53 décès, 57 inhumations.
1893	64 — 71 —
1899	62 — 66 —
1900	75 — 80 —
1902	79 — 85 —

Respectueux de la tradition bretonne et fidèles au culte des trépassés, les Paimpolais, à moins d'impossibilité absolue, ramènent leurs morts en terre paimpolaise, dans la tombe de famille, selon le désir du défunt d'ailleurs, la plupart du temps.

Un Paimpolais se fait donc rarement enterrer à l'extérieur, si l'on peut l'inhumer dans sa terre natale. Il est très commun par contre que les riverains fassent élection de sépulture à Paimpol, parce que toute leur vie ils ont fréquenté Paimpol, parce qu'ils y ont établi leur tombe familiale, même si administrativement ils appartiennent à des communes voisines ⁷⁸.

En conclusion, l'aspect humain de cette terre paimpolaise, qu'on décrive le peuplement des vivants ou des morts, établit par l'analyse des actes individuels et des tendances collectives que Paimpol est surtout centre d'attraction parce que Paimpol fut et demeure la petite patrie.

5° *Accroissement des fortunes privées.*

Au delà de ces richesses publiques indivises, il est délicat de saisir dans ses dernières ramifications le reversement du bien commun en espèces sonnantes de la prospérité.

Les plus grosses fortunes au temps d'Islande appartiennent d'abord aux armateurs et la parole de Morand en 1857, « l'Islande est pour vous une source de richesses », s'est réalisée en leur faveur. A elle seule, leur flottille représentait plusieurs millions et

78. Les chiffres comparatifs des décès et inhumations, cités plus haut, sont largement dépassés par ceux d'aujourd'hui. Peut-être ne mentionnait-on pas jadis toutes les inhumations des non-paroissiens ? Ou bien alors la tendance est plus nette de nos jours. En 1899 par exemple, sur 57 inhumations inscrites au registre de l'église, 16 proviennent d'autres paroisses. Quant à l'erreur qui pourrait se glisser dans ces chiffres par suite de la possibilité des enterrements civils, elle est négligeable, ceux-ci étant rarissimes.

jusqu'en 1914 ils ont pu édifier des fortunes considérables pour l'époque. En 1894, une banque de Saint-Brieuc signale que les disponibilités d'un armateur s'élèvent à 101.060 francs. On retrouve dans leur correspondance de multiples et diverses sollicitations des établissements bancaires qui recherchaient leur clientèle.

Avec les principales industries paimpolaises (chantiers-voileries-forges) les armateurs faisaient figure de gros patronat bourgeois dans le modeste Paimpol islandais.

La fortune de ces entreprises se devinait à l'accroissement des navires, au train de vie, à l'habitation ; la maison est, en effet, signe extérieur de richesse et les armateurs islandais ont construit de belles maisons contrastant avec celles des petites gens. Sans doute n'ont-elles pas l'allure des 2 hôtels de Corouge-Kersaux sur le quai. Mais la demeure de M. Gicquel, par exemple, justifie fort bien son appellation de « Château de Poul Goic » ⁷⁹.

Depuis la guerre, désireux de confort, les Paimpolais ont édifié nombre de maisons très convenables. De 1914 à 1926 surtout, ne durent-elles pas leur existence aux richesses accumulées pendant la période de prospérité islandaise ?

La fortune de ces notables s'exprime encore dans leurs monuments funéraires au cimetière et aussi dans la tendance à se séparer du commun des mortels, même dans la mort... C'est ainsi qu'on peut relever à Lanvignec les noms d'anciens armateurs : Morand, Le Pesant, Ruellan, Gicquel, Savin...

Sans revenir sur le budget de l'entreprise, on peut affirmer qu'au temps d'Islande, les armateurs paimpolais étaient fort riches. En plus de ces expressions individuelles de leur richesse, des manifestations collectives leur permettront d'étaler leur fortune. Ils édifieront à leurs frais l'entrepôt de sel. Lors de la construction du premier bassin, ils se cotiseront pour aider les pouvoirs publics et lorsque les travaux s'arrêteront faute de crédits, ils se porteront caution pour la ville à l'occasion d'un emprunt au Crédit Foncier en 1884. Ils établiront cependant un droit de tonnage à l'entrée du port, afin de recouvrer leur mise de fonds, mais dans l'hypothèse (qui se réalisa) où cette imposition ne couvrirait pas les frais, ils seront prêts à combler le déficit. Ils payaient donc deux fois, puisque la taxe de tonnage frappait leurs propres navires.

79. Nous ne pouvons pas affirmer que la maison de l'armateur Alléou (mairie actuelle) ait été construite au temps d'Islande et soit postérieure à 1852.

Lorsqu'en 1898 on institua un droit de péage pour couvrir les dépenses du second bassin, l'imposition les frappait encore.

Et dans tous les domaines, on retrouve leur générosité habituelle que leur permettait leur situation financière. En définitive, c'est bien de leurs deniers qu'ils encouragèrent et payèrent toutes les entreprises publiques.

Mais en vertu de l'association, les richesses islandaises ne se concentrent pas entre les mains de quelques grosses maisons d'armement. Une goélette représente bien souvent une association de co-armateurs allant de l'artisan, du petit épargnant à l'armateur cosu. Dès lors, la richesse se répand à travers les couches de la population paimpolaise. Dispensateurs de revenus à leurs collègues, ils susciteront en outre sur le plan paimpolais des industries, des négocees, et alimenteront l'activité commerciale.

En dernière analyse, leur richesse créera de la richesse. Leur fortune se ramifiera et s'étendra sous forme de travail et d'achat. L'argent passera de la main de l'armateur dans celle du constructeur, du voilier, du commerçant. On se rappelle que l'expédition d'une goélette exige l'intervention de 45 ou 50 maisons de commerce !

C'est ainsi qu'un armateur de 1880 à 1910, pour l'équipement d'un seul navire (et il en possède 4 ou 5 à certaines campagnes), a dépensé en ces 30 années à Paimpol la somme de 1.471.956 fr. 37. Si l'on évalue à 50 le chiffre moyen des bâtiments armés tous les ans pendant cette période, on trouve que les dépenses effectuées par la seule flottille à Paimpol s'élèvent à 75 millions de francs.

Pour saisir la valeur exacte de cette somme, il convient de la replacer à son époque et de se rappeler que Paimpol n'est qu'une toute petite ville. Hélas ! du temps d'Islande, il ne lui reste plus que sa réputation de richesse et le souvenir de l'opulence de ses armateurs « millionnaires ».

En face de la classe possédante quelle sera la situation des petites gens ? Marins, ouvriers, artisans, manoeuvres, détaillants de toutes sortes... tous bénéficieront sans conteste de la « retombée » de l'argent des armateurs. Quelle que soit leur activité professionnelle, les armateurs la rétribueront. Les fortunes paimpolaises dépasseront alors les limites de la commune, parviendront jusqu'aux plus lointaines catégories sociales de la périphérie et de la région ; ouvriers extra-paimpolais, agriculteurs, marins.

On se rappelle encore l'espoir que le recteur de Ploubazlanee confiait à son cahier de paroisse entre 1852 et 1860, époque où la classe des islandais venait de naître. « La classe des marins, écrivait-il, est nombreuse et tend tous les ans à s'accroître (1/6^e de la population masculine). La mer est pour le pays une source de bien-être et elle le deviendra davantage si la pêche d'Islande, pour laquelle on arme depuis quelques années, réussit. »

On n'a pas oublié d'autre part la préférence des jeunes gens pour les métiers de la mer et leur mésestime pour les professions agricoles moins bien rétribuées. Enfin en 1868, un armateur écrira que « la pêche d'Islande sème le bien-être au pays paimpolais et en est l'unique ressource ». Il faut cependant tenir compte, dans ce domaine, du barème des salaires en ce temps-là, tout en remarquant que Paimpol avait adopté un taux supérieur à celui de la région. Aussi est-ce à juste titre qu'en 1872, déjà, M. Méleart pourra écrire dans le journal local que « les armateurs sont les bienfaiteurs de notre population » grâce à leurs entreprises qui viennent au secours des « familles peu aisées de nos marins et de nos travailleurs »⁸⁰.

En ce qui regarde les islandais exclusivement, au travers des renseignements d'une comptabilité, il est possible de relever les sommes distribuées par cette entreprise à un équipage, de 1880 à 1910 :

Denier à Dieu.....	100.000 fr.
Avances	150.000 fr.
Salaires de retour.....	500.000 fr.
Voyage d'hiver	50.000 fr.

Quant à l'argent que rapportait au port de Paimpol la morue pêchée en Islande, il dépasse un million par campagne :

En 1885⁸¹, la vente des produits de 44 navires islandais a rapporté à leurs armateurs et aux 926 marins : 1.772.900 francs en net. En 1904, la douane prétend que la production de 46 goélettes, qui ont fait retour sur Paimpol, représente près de 3 millions.

Bien qu'on soit certain que cette richesse se répandait dans les classes populaires, on ne peut reconstituer le montant de ces fortunes privées. Il existe cependant un moyen qui permette de montrer

80. Indirectement, l'entreprise maritime répand parmi les marins des sommes importantes. En 1854 par exemple, le trésorier des Invalides paye à Paimpol 291.069 fr. 25, et en 1864, 487.656 fr. 37. Vingt ans plus tard, en 1885, la Caisse des gens de mer opère des versements de l'ordre de 374.586 fr. 56 et celle des Invalides de 315.943 fr. 52, soit un total de 690.530 fr. 08. Cette augmentation ne tient pas uniquement à un relèvement du taux des pensions, mais plutôt à un accroissement de la population maritime, dû à la prospérité des armements et en tout premier lieu de la pêche d'Islande.

81. Girard, *La Bretagne maritime*.

l'amélioration des modestes budgets : la Caisse d'épargne, qui dans la pensée de la municipalité devait encourager les marins (bien payés alors) à l'économie.

Autorisée le 10 novembre 1855, elle s'ouvre à Paimpol, le 20 avril 1856, année où les armateurs s'engagent en grand nombre dans l'expédition d'Islande.

Au 1^{er} janvier 1860, les 360 livrets en dépôt représentent 89.291 fr. 88 et ces chiffres vont augmenter pendant la prospérité islandaise :

1864. — 637 livrets	158.815 fr. 39
1872. — 788 —	134.110 fr. 93
1882. — 1.677 —	876.152 fr. 94
1890. — 2.632 —	1.673.373 fr. 87
1895	1.475.848 fr. 96
1900	1.660.970 fr. 53
1910	1.981.084 fr. 56
1913	2.210.027 fr. 63

Compte tenu de l'époque, ce sont là des chiffres appréciables et relativement aussi élevés que ceux de l'après-guerre ⁸².

1921. — 4.512 livrets	2.750.393 fr. 54
1930. — 3.998 — ⁸³	6.985.076 fr. 30
1935. — 4.101 —	11.363.336 fr. 06

Il serait exagéré d'affirmer qu'il s'agit là de placements opérés exclusivement par des petites bourses ou seulement par des Paimpolais.

Faute de renseignements plus précis, on ne peut faire état que de la tradition orale. Il demeure encore dans la mémoire des anciens le souvenir d'un bien-être général à Paimpol.

« On vivait bien à Paimpol, au temps d'Islande »... « Tout le monde vivait bien », telles sont, dans leur indétermination, les formules frappantes qui rappellent en même temps la facilité de vie avant la guerre et la prospérité islandaise.

On a vu dans l'histoire comment les Paimpolais ont lutté contre l'indigence par les moyens de la charité ; le moyen radical consistait à procurer aux nécessiteux de l'argent et du pain en leur donnant du travail. C'est ce que réalisa la pêche d'Islande.

Alors qu'en 1843 la réunion du Bureau de Bienfaisance fait état de la « classe nécessitaire si nombreuse dans cette ville », le

⁸² En appliquant le principe que l'argent vaut 5 fois moins en 1930-1935 qu'en 1913 (d'anciens disent 8 fois).

⁸³ Liquidation de livrets improductifs.

9 janvier 1875, les édiles affirmeront que « les pauvres de la ville ne mendient pas ou très peu ».

Grâce à l'aisance générale, les Paimpolais réussirent à diminuer et presque à supprimer l'indigence de leurs concitoyens. Ils maintinrent dans ce but et développèrent leurs institutions charitables : Bureau de bienfaisance, Bureau de charité, Société pour l'extinction de la mendicité, Hospice.

Mais une autre preuve atteste que Paimpol a connu, au temps d'Islande, une prospérité matérielle, qui tranchait sur la situation sociale de la région. Il resta sans doute parmi les Paimpolais des nécessiteux, parce que dans cette vie intense du temps d'Islande il y eut quand même quelques malheureux, malchanceux ou faimés, et la charité paimpolaise, aux ressources étendues, n'hésitait pas à aller jusqu'à l'extrême bonté en accordant larges aumônes au pauvre, quel qu'il fût, qui venait frapper au seuil.

En plus de ces compatriotes plus ou moins misérables, il s'établissait à Paimpol des nécessiteux étrangers à la commune qui n'hésitaient pas à enfreindre les interdictions pour devenir Paimpolais et hériter du droit de bénéficier des secours communaux, de la charité de leurs riches voisins, des allocations et secours des institutions philanthropiques.

La municipalité tentera à plusieurs reprises d'endiguer cet afflux par des interdictions, des défenses, des arrêtés.

Ce fut en vain... et l'indigence ne disparut pas totalement au temps d'Islande. Tous les efforts demeurèrent inutiles contre ces « naturalisations » répétées, qui permettaient d'éviter la réglementation locale de la mendicité.

Après de ces pauvres devenus citoyens paimpolais, il reste encore des compagnons de misère qui se rattachent à la prospérité islandaise par le même lien de charité. Ce phénomène social de la mendicité établira par lui-même la différence entre la ville et les communes voisines ou éloignées.

Par sa richesse Paimpol attirera les miséreux « des communes voisines qui inondent Paimpol de mendiants ». C'est surtout le vendredi qu'ils arrivent « par bandes » tendre la main aux bons Paimpolais ⁸⁴.

⁸⁴ D'Élib, G. M., 9 janvier 1875. Cf. Cah. Par. Plouhazanez, 1886, sur le sort misérable des ouvriers agricoles (salaire, 40 cent.), « de là un grand nombre de pauvres qui va tous les ans en augmentant, que l'on voit parcourir nos campagnes et dont le socialisme se servira un jour pour bouleverser la société, si on ne prend quelques mesures efficaces pour les tirer de l'état où le gouvernement et les personnes riches les laissent languir ».

En conclusion, la prospérité islandaise a provoqué l'édification de grosses fortunes pour l'époque. Au près d'elles et par elles, tous les Paimpolais s'enrichissant mutuellement, il se produisit une amélioration de la vie sociale au profit de toute la communauté et même au delà. Pour s'en rendre compte, il suffit de se rappeler l'état misérable de la population entre 1840 et 1850⁸⁵.

Le temps d'Islande provoqua ainsi par un enrichissement général, une certaine aisance dont profitèrent les Paimpolais et leurs voisins pour atteindre plus facilement leur épanouissement.

6° Enrichissement de la tradition, création d'un folklore et d'un renom.

La prospérité engendrée par la réalisation effective du bien commun se caractérise donc par l'enrichissement. Mais faut-il enlever dans ce mot les seules richesses palpables ?

L'enrichissement d'une communauté n'est-elle que d'argent ? Nous ne le croyons pas. Il existe, en effet, dans le patrimoine de Paimpol une richesse de surcroît, qui, lui étant personnelle, différencie cette petite ville. L'originalité ne représente-t-elle pas aussi un enrichissement, car, par les traits saillants de son visage spirituel une collectivité échappe à l'indigente banalité ?

L'Islande a étendu la géographie paimpolaise en rendant familières autour des bassins les brumeuses appellations exotiques de Reykjavik, Seydisfjord, Faskrudfjord, etc. C'était un enrichissement des connaissances...

Paimpol a surtout empli son cœur et son esprit de la pensée de l'Islande, de l'annuelle aventure qui, à cette époque, a forgé à la cité une âme d'audace et de force.

Ainsi la séculaire tradition maritime s'enrichissait d'un nouvel apport.

La constante pensée de la collectivité s'extériorisera enfin dans un folklore; elle s'exprimera, en définitive, dans un ensemble d'œuvres qui procureront à la ville des goélettes une relative célébrité. Voilà l'originale richesse qui sauve Paimpol de la banalité.

85. Cette élévation sociale du niveau de vie s'est caractérisée par un embourgeoisement général. Ne serait-il pas indiqué de rattacher à cette situation du groupe la tendance des Paimpolais à délaisser peu à peu la langue bretonne et le fait que les Paimpolaises abandonnèrent, bien avant la guerre, la coiffe de campagne pour le bonnet de ville, puis le chapeau de dame ? D'autres facteurs sont intervenus, nous le reconnaissons, dans cette évolution linguistique et vestimentaire, mais la chanson d'Ange Offret, s'appuyant sur un épisode vrai, n'a-t-elle pas dénoncé la vanité de la femme du gros Job, l'islandais, apprenant là-bas avec un serrement de cœur que sa femme a troqué la coiffe pour « le chapeau des Parisiennes » et la haitant dès son retour à Paimpol ?

La grande pêche deviendra une « veine », littéraire, sentimentale, qu'exploiteront poètes, chansonniers, romanciers et cinéastes... C'est l'Islande qui inspire Pierre Loti, Anatole Le Braz, Charles Le Goffic. Après ces écrivains, Théodore Botrel immortalisera Paimpol par la création de *La Paimpolaise*⁸⁶, *Goûlands et goélettes*, *Mon gâs d'Islande*, *La berceuse de Ploubazlanec* et une pièce en vers *La Paimpolaise*.

Yann Nibor, chansonnier de la marine de l'Etat, ajoutera à sa chanson *l'Islandais* quelques allusions à Paimpol. M. J. Le Flem, de Lézardrieux, directeur de la chorale de Saint-Gervais, composera la *Croix de Mer*, qui attend avec les épouses le retour des goélettes d'Islande.

Il faudrait encore rappeler les *Cloches de Paimpol*, par Pottier-Alberty, musique de René Mercier, les « sônes » du barde Le Guyader et probablement beaucoup de chansons interprétant le thème islandais. Au près de ces noms, étrangers à la petite ville, des Paimpolais ont célébré, avec amour et ferveur, le Paimpol des temps d'Islande; tels, Ange Offret dans la *Chanson du mousse islandais*, *Le gros Job*, *Pêcheur d'Islande*, *Paimpol*, *Les oiseaux de Paimpol*, *Le cidre de Paimpol*, etc..., peut-être aussi Victor Barré, organiste à l'église, le populaire « Toto Barré », spécialisé plutôt dans la chanson satirique, et encore Prosper Montréer, chanteur-compositeur, et rempailleur de chaises.

En français et en breton, de nombreuses nouvelles, plusieurs contes, des pièces de prose et de poésie, parus dans les revues ou des journaux de Bretagne ont décrit avec ou sans talent le Paimpol d'autrefois.

Après cette littérature fort mélangée, le cinéma⁸⁷ séduit par le roman de Loti surtout réalisera à Paimpol deux films du *Pêcheur d'Islande*.

86. Botrel a raconté qu'il composa la populaire chanson en 1895, après la lecture de *Pêcheur d'Islande*, à 2 heures du matin, et qu'elle lui rapporta 20 francs. « Je ne connaissais alors de la petite cité, de Paimpol, dit-il, qu'elle-même pour l'avoir traversée au cours d'une excursion rapide; j'ignorais ses fatalités. Or le Paimpol de *Pêcheur d'Islande* n'est pas la ville, mais bien les superbes falaises qui la dominent; celles de Ploubazlanec... les falaises aussi de Pour-Even... » (*Mémoires d'un barde breton*, collection Durand-Lethellier, 10, rue Cassette, Paris-VI, p. 185 et suivantes).

87. En 1941, un livre allemand, *Bretagne, ein Buch für die deutsche Kriegsmarine*, consacre une chronique à la Paimpolaise et donne une traduction de la chanson de Botrel (*Dépêche de Brest*, 18 novembre 1941).

87. La première version tournée « en muet » était, paraît-il, fort soignée et très exacte. Il n'en fut pas de même pour la version parlante de 1933. Il n'est pour en juger que d'avoir assisté, à Paimpol, à sa représentation. Les Paimpolais qui se rappellent encore la façon grotesque dont fut tournée ce film, n'éprouvent à le

C'est la pêche d'Islande qui a inspiré deux vitraux de l'église (sans valeur artistique), les peintures de la mairie⁸⁸, les tableaux, les dessins, que l'on rencontre encore dans les foyers de Paimpol et de la région, sans compter les innombrables cartes postales.

L'Islande a ainsi créé le motif principal de l'imagerie paimpolaise : la goélette. Elle reparait partout depuis les panneaux décoratifs du maître-autel jusque sur des en-têtes de factures et dans des marques de commerçants.

Les sportifs paimpolais rappellent encore à leur façon ce temps d'Islande, puisque les jours de matches les joueurs de la Société « La Paimpolaise » se font interpellés ou applaudir sous le nom de « goélettes ». Drôle, mais vrai ! et le même surnom reparait dans les comptes rendus. En ces dernières années, elle mit en compétition, lors de tournois de foot-ball, une goélette miniature et un buste d'islandais (du sculpteur trécorrois J. Savina).

Humbles ou célèbres, religieux ou profanes, ces témoignages sont autant de manifestations humaines d'un grand souvenir vivace, d'un renom... seule richesse que garde Paimpol de son temps d'Islande⁸⁹. Attiré par cette réputation l'étranger vient encore bien souvent visiter la ville dans l'espoir d'y retrouver l'atmosphère d'autrefois et de connaître le Paimpol islandais⁹⁰. Hélas ! la déception l'attend.

voir qu'une lugubre déconvenue. Pour eux, le temps d'Islande est tellement plus grand que ces minauderies de cabotins, ces erreurs énormes.

88. Il est vraiment dommage que les peintures récentes (1938) de l'École nationale de navigation, effectuées par Dubreuil, Laboureur, Frelaut, n'aient fait aucune allusion à la pêche d'Islande à Paimpol.

89. M. F. Dauphin créa un Musée de la Pêche d'Islande à bord du trois-mâts *Santa Maria* qui eut l'honneur de figurer à l'Exposition internationale de 1937, à Paris. Ce bateau-musée, avant de s'échouer à Trouville en 1940, avait présenté au public des grandes plages à la mode le labour du pêcheur d'Islande.

90. Il est étrange de constater que la pêche d'Islande n'a fourni aucun nom caractéristique aux rues de la ville. L'Islande ne transparait qu'à travers des noms propres et donc très indirectement. Après la rue du même nom (tréflant l'angle est de la place du Martray au bassin), le quai Morand rappelle, depuis 1890, le souvenir de l'initiateur de la pêche d'Islande. Le quai Loti évoque le célèbre auteur de *Pêcheur d'Islande*. (Dans la préface qu'il servit à un recueil de Yann Nibor, *Chansons et récits de Mer*, 1889, Loti avoue avoir été très touché de la délicatesse des Paimpolais, qui avaient donné son nom à l'un des quais). Le square Botrel et le monument du chansonnier rappellent la Paimpolaise attendue, à laquelle l'Islande disputait son mari. Mais l'apport islandais dans la toponymie locale se borne à ces allusions. Paimpol a pourtant puisé autrefois dans son terroir des vocables aussi anciens que variés : place du Martray le Mézouber (les courts coteaux), Kernon, le Four-à-Chaux, la rue de l'Église, le Chemin Vert, rue de la Poissonnerie (autrefois rue de la Boucherie, cf. Plan de l'an II, devenue rue de la Vieille-Poissonnerie, rue de l'Étang, du Lavoir, Tournebride à cause du détour de la route). Ces vocables sont inspirés de l'aspect des lieux ou des activités qui s'y développaient. Quant à des noms d'individus, on relève comme fort antiques la venelle Saint-Vincent (en souvenir du passage de saint Vincent Ferrier, 1355-1419), la venelle Prébel (cf. L. I, p. 3), puis les venelles Connan, Ledru, la rue Pascou (mentionnée en 1692 et même plus tôt, parait-il).

Dans la période récente, Paimpol pensera encore à utiliser la même source d'appellations ; la géographie locale donnera la rue de Pen an Run (Haut du Coteau). La rue Becot rappellera le nom d'une famille d'armateurs, dont deux membres furent maires de Paimpol dans la première moitié du siècle dernier, et en particulier le souvenir de M^{lle} Becot, bienfaitrice insigne de l'hospice, morte en 1908, à l'âge de 101 ans.

b) Sécurité.

Le second bienfait, répandu par la sauvegarde du bien commun sur la collectivité de travail, est la *sécurité*. Toute la communauté jouit de ce bien immatériel, par une fruition difficilement exprimable, tant est inexprimable l'état d'esprit d'une population, sise dans la prospérité, assurée du présent et du lendemain. Cette sécurité se manifeste en tout premier lieu dans le travail : or, à Paimpol, au temps d'Islande, trouvaient sans peine du travail, relativement bien rétribué, tous ceux qui voulaient besogner, depuis le courageux petit mousse jusqu'au fin pêcheur, depuis l'apprenti jusqu'à l'ouvrier spécialisé.

Toutes proportions gardées évidemment, l'horizon du travail était très étendu à Paimpol et au mois de février, lors de l'armement des goélettes, n'a-t-on pas vu des armateurs engager jusqu'aux écoliers pour embarquer les biscuits ?

La perspective de travail, continuellement élargie pendant le temps d'Islande, donna à Paimpol cette puissance d'attraction analysée plus haut. S'il était possible d'additionner les sommes des activités déployées par la main-d'œuvre paimpolaise au temps d'Islande,

La rue de Labenne tient son nom du fils naturel de Napoléon III (?), le comte de Labenne, dont la veuve, remarquée à un M. Dupont, habita l'actuelle gendarmerie. Le quai Armées perpétue le souvenir du député qui représenta Paimpol pendant de longues législatures. L'abbé Fromal a hérité, en 1939, de la rue qui longe l'église dont il fut le constructeur. Après des noms anciens, qui gardent encore une saveur de passé, ou de vocables fixant le souvenir de Paimpolais marquants et d'hôtes illustres, il en est d'autres d'une banalité déconcertante : rues de la Mairie, de la Gare (ancienne rue de l'Étang), des Écoles, du Cimetière... Dans la période récente, d'autres appellations, bien peu évocatrices, se sont imposées en déformant parfois les vieux noms : place et rue de la République (ancienne venelle Connan), rue Thiers (ancienne venelle Saint-Vincent), rue Pasteur (ancienne rue Pascou), place Gambetta (ancienne place du Lavoir ou encore Levée du Marché).

A des titres divers, Anatole Le Braz, Chateaubriand, Duguay-Trouin, Alfred de Courcy ont obtenu droit de cité.

La guerre de 1914-1918, en souvenir des 100 Paimpolais morts pour la patrie, a bénéficié d'une très large place dans la toponymie de la commune : rue de l'Yser, rue de la Marne, place de Verdun, rue de l'Oise. Cette dernière appellation toutefois est contestée dans son origine. Perpendiculaire à la rue de l'Étang, elle rejoignait sur la Levée la rue du Lavoir (cf. Plan de 1853, fig. 9, où elle se porte aucun nom). Elle conduisit donc au lavoir qui en breton se dit « euz ». Grâce à l'effacement de ce détail topographique après la disparition du Lavoir, et la francisation aidant, elle doit aux circonstances historiques et à cette homonymie de rappeler la victoire de l'Oise. Il existe une autre explication au titre de cette rue. Il est peut-être resté depuis la période révolutionnaire, alors que d'autres noms, tels que rue du Gard, rue de la Seine, rue du Finistère (c'était la rue de Plouhazlaner), destinés à commémorer la naissance des départements, se sont effacés.

La promenade la plus attentive à travers la ville ne permet donc pas de relever la moindre évocation de celle qui fut pendant une longue période la pensée de Paimpol : l'Islande. Il ne reste plus que l'enseigne du café des Islandais ! encore a-t-elle disparu, puisque cette maison vient d'être louée, en 1942, par une entreprise de tâtellerie de Paris !

Maintenant que la pêche d'Islande est entrée dans le passé, on remarque cette lacune. Mais autrefois l'Islande était tellement présente à Paimpol qu'il n'était nul besoin de la rappeler à la mémoire paimpolaise et c'est pourquoi on ne pensa jamais à une « rue des Islandais » ou à un « quai des Islandais ». Plus tard, peut-être, quand Paimpol voudra faire revivre ses fêtes et ses grands mariages, par une plaque bleue à lettres blanches sur le granit roux d'une enseigne de maison....

dans toutes les branches du labeur quotidien, on obtiendrait un résultat presque colossal, parce qu'il serait en disproportion avec la petitesse du port.

Ce potentiel humain de la bruisante ruche paimpolaise peut se résumer dans les chiffres des professionnels qui, au temps de la prospérité (1852-1914), y pratiquaient leur métier.

Pêcheurs	800-1.000-1.500
Charpentiers	350-400
Calfats	90-100
Pouliers	10-15
Forgerons	50-60
Voiliers	120-130
Manœuvres	100-150
Scieurs	50
Contremaîtres	20-30
Cordonniers	10-12
Fabricants de cirés.....	20-30

Il faut en plus mentionner les centaines de commerçants, employés, vendeurs, commissionnaires, vivant de la pêche d'Islande et des industries connexes : magasins, boutiques, cabotage de sel et de pommes à cidre. La ville fourmira encore du travail aux manœuvres et ouvriers qui effectuèrent ses aménagements urbains ou portuaires.

Pour se convaincre que la pêche d'Islande a procuré de la besogne à une multitude d'individus, il suffit d'évoquer le Paimpol de 1840-1850, lorsque les maires cherchaient en vain à employer les bras de leurs administrés.

Ce labeur était régulier et constant. La courbe du travail atteignait son maximum d'intensité lors de la préparation de la campagne morutière, de novembre à février, pour tous les ouvriers. Elle descendait ensuite, au printemps et pendant l'été, sauf aux chantiers de construction et dans la cordonnerie où l'ouvrage était continu.

Pour les islandais, la courbe évidemment s'élevait de février au mois d'août, pendant la saison de pêche, sauf durant le court intervalle de la rencontre avec le chasseur.

Sur le plan régional, Paimpol possède donc au temps d'Islande une valeur humaine appréciable, qui se résume dans le travail que la ville, dotée de son port, fournit à plus de 2 milliers d'ouvriers, tant de l'agglomération que des communes limitrophes.

La famille jouissait à son tour de cette sécurité et, le 28 mars 1894, le Conseil municipal déclarait que la pêche d'Islande faisait vivre 1.200 familles de pêcheurs. Le chef de famille, ses fils ont un embarquement sûr et les armateurs se les disputent bien souvent. Grâce aux salaires du pêcheur, engagé après sa campagne dans les industries paimpolaises, la famille bénéficie d'une relative aisance, comme on l'a établi plus haut, aisance que ne connaissaient point les ouvriers agricoles par exemple. On fait la même constatation pour tous les ouvriers de la ville et, si les salaires restent modestes à l'époque, ils demeurent proportionnés au coût de la vie. Ainsi le spectre du chômage, avec son cortège de misères, ne troublait pas les travailleurs au temps d'Islande⁹¹.

La sécurité du travailleur et de sa famille dérivait en grande partie de la sécurité dont jouissait aussi l'entreprise.

Fortement charpentées, les maisons d'armement n'avaient à craindre que des obstacles extérieurs à la profession, dont le principal était le naufrage, en partie conjuré pourtant par la Mutuelle d'assurances. Ce risque s'implique d'ailleurs dans toute entreprise maritime. Fortune de mer !

La concurrence existait sans doute, mais tous les professionnels disposaient des mêmes moyens de production jusqu'à la venue en Islande du chalutier. Les autres exploitations, liées à la pêche, partageaient cette sécurité. Il ne pesait donc sur les entreprises paimpolaises aucune de ces menaces modernes : grèves, chômages, surproduction, super-concurrence...

Tous les éléments de leur structure interne s'agençaient avec équilibre et proportion ; elles comportaient ainsi, d'un côté, une résistance dont elles devaient faire preuve dans les difficultés et, de l'autre, une puissance qui leur était nécessaire pour se développer. C'est pourquoi, comme on le verra dans l'étude des causes de la ruine (p. 204), l'entreprise paimpolaise ne se décomposera point par « le dedans » ; le mal viendra du dehors, mettant la modeste entreprise en état d'infériorité, et donc d'insécurité, en face de concurrents plus forts qu'elle.

91. Pour saisir la différence, on peut comparer cette situation du marché du travail à Paimpol au temps d'Islande à son état actuel (cf. p. 387).

c) Paix.

Enfin le bien commun paimpolais, après avoir répandu sur la communauté la prospérité et la sécurité, lui accordait son troisième « fruit » : la Paix.

Il y eut sans aucun doute des conflits entre capitaines et marins, entre armateurs, surtout au moment des engagements. Mais les seuls conflits sociaux au sein de l'entreprise que l'on puisse relever au temps d'Islande, de 1852 à 1914, se réduisent à la grève des chantiers en 1910, déterminée par des salaires trop bas. On ne peut, en effet, qualifier de conflit la demande des islandais en 1902; effrayés par les naufrages d'avril 1901, ils réclamèrent une hausse des salaires que « leur accordèrent les armateurs encouragés par les résultats de la campagne, dont les produits très satisfaisants comme prix de vente et comme poids ont trouvé un débouché facile »⁹².

L'année suivante, « la difficulté toujours croissante de trouver des bons marins et l'exigence toute naturelle de ces derniers ont déterminé quelques armateurs à affréter leurs navires au cabotage et au long cours ». La plupart acceptèrent de satisfaire l'exigence « bien justifiée » des islandais⁹³.

En 1909, la douane parle d'une grève des armateurs, mais sans autre détail.

Malgré les défaillances qui ont pu se produire dans telle ou telle partie du corps de la communauté, on ne peut prétendre que la paix ait été troublée en profondeur pendant la période islandaise, du moins pendant la prospérité, soit jusqu'en 1914⁹³. Paix et concorde, trésor précieux, dont le bien commun accorde la « fruition » à ceux qui en ont conservé les exigences⁹⁴...

Le cadre humain de Paimpol-Corporation permettait encore de développer cette entente. Dans une telle entreprise de moyen pa-

92. *Bulletin du commerce*, Douane, 1902-1903.

93. Nous ne tenons pas compte évidemment des luttes politiques, qui ont pu troubler Paimpol, pendant cette période. Ce sont là des conflits extérieurs à la profession et il est probable que, lorsqu'il s'agissait de la pêche, les préjugés politico-religieux faisaient place à l'union.

94. Dans l'étude de l'esprit de l'islandais (p. 40) il a été fait mention des conflits qui surgirent à partir de 1925 entre armateurs et marins.

Cette évolution n'est que le résultat logique de la non-observation des exigences du bien commun de la profession. La production intensive, la concurrence féroce, la disproportion entre le rendement et l'écoulement garanti (consommation et exportation), les luttes douanières, etc., comme on le verra au chapitre suivant, sont autant de *faits* contre le bien commun de tous les maritimes. En conséquence, le bien commun ne dispense plus à la profession ses bienfaits, les prix s'avilissent, les salaires diminuent, les bénéfices se restreignent (cf. les dernières années dans les budgets d'armateurs paimpolais). Ne jouissant plus de la *prospérité*, les entreprises sont placées, avec les hommes, dans l'insécurité. Dans ces conditions, il est naturel que la *paix* s'évanouisse.

tronat, d'association et de participation, qu'il s'agisse de l'armement lui-même ou des industries de soutien, tous les Paimpolais se connaissent, non seulement d'une connaissance individuelle (patrons et ouvriers ou marins), mais familiale, en ce sens que derrière le travailleur, l'employeur connaît la famille de son salarié. Par la force des choses, les classes sociales s'interpénétraient dans la pratique, et la vie de chacun s'insérait dans la vie du prochain. Pourquoi, dès lors, se faire la guerre, puisque tous ont besoin les uns des autres, puisque tous avouent leur interdépendance ? Comment d'ailleurs se faire la guerre, quand toute la communauté vit dans une atmosphère de famille ?

Au dernier stade, en effet, de l'analyse sociologique de cette entité paimpolaise, la communauté de travail apparaît comme dépassant le concept de *cité-profession* ou même de *cité-corporation* , pour devenir, en réalité, l'institution naturelle: la *cité-famille* .

La tradition orale, exprimée dans le vocabulaire local, caractérise avec saveur cette ambiance familiale par des termes tout chargés de réel... « Au temps d'Islande, Paimpol était une famille. » « Au temps d'Islande, on était heureux à Paimpol. » « On s'aimait bien à Paimpol », et après ces mots, ceux qui se targuent d'être de cette génération comparent la période islandaise avec les temps actuels. Ils évoquent le Paimpol d'autrefois comme un paradis perdu et aussitôt suivent mille traits du « vieux Paimpol » pour appuyer leurs dires. Vie de joie dans le labeur. Ces témoignages absolument authentiques, bien qu'ils ne soient consignés dans aucun rapport ni dans des « observations générales » administratives, sont encore inscrits dans le cœur des « anciens ». Ils confirment la conclusion de l'étude sociale et économique : *Au temps d'Islande, les Paimpolais, malgré les servitudes du métier, vivaient dans un réconfortant climat familial.*

Or, par l'unité mystérieuse du sang et de l'esprit, la famille, pourvoyeuse d'ordre et d'union, répand dans les cœurs de ses membres l'amour, parce qu'elle-même découle de l'amour. C'est ainsi que Paimpol, la Cité-Famille, par sa maternité, reversant sur ses fils le bien commun à tous, leur accordant joie et bonheur, élevait jusqu'à leur épanouissement les générations qui naissaient et grandissaient à son foyer.

CHAPITRE III

LES CAUSES DE LA DISPARITION DE L'ARMEMENT PAIMPOLAIS

L'historique a exposé comment l'entreprise d'Islande a vu venir la ruine, alors qu'on la croyait solidement enracinée dans le cœur de Paimpol. La décadence commence en 1906-1907, mais se précipite surtout à partir de 1915, par suite des circonstances exceptionnelles dues à la guerre. Contrairement à ce qu'espéraient les armateurs, la pêche d'Islande ne connut, après le traité de paix, qu'une reprise factice entre 1920 et 1926. Après la disparition de la pêche de Terre-Neuve en 1926, l'industrie islandaise consumma sa ruine en 1935, lorsque le dernier islandais, la *Glycine*, revint de son expédition. Les armements morutiers (islandais et terre-neuvas compris) ont ainsi passé de : 64 en 1905 à 8 en 1915; 12 en 1921; 8 en 1925; 2 en 1935; 0 en 1936.

Avec les navires diminuent les effectifs; le millier d'islandais se réduit dans l'après-guerre à une ou deux centaines, puis à une cinquantaine en 1935¹.

Dans les autres industries locales se manifesta la même régression, à tel point que la population maritime du quartier de Paimpol, l'un des plus importants de France, de 5.209 inscrits en 1845, 10.365 en 1865, 8.138 en 1913, tombe à 6.980 en 1925, 6.163 en 1935 et à 5.315 en 1938. De 1900 à 1939, il est vrai, le département des Côtes-du-Nord a perdu 10.000 inscrits maritimes. Avec la pêche d'Islande, les entreprises connexes qui en vivaient se sont effondrées à leur tour. On a suivi plus haut cette lente paralysie s'étendant jusqu'aux plus lointaines ramifications de la cité-corporation : dans les chantiers de constructions navales, dans les voileries, les forges, les poulgeries, les cordonneries, les commerces d'avitaillement, etc., partout se sont accumulées les ruines. Avec les islandais, s'en sont allés les charpentiers puissants, les calfats habiles, les forgerons bruyants et les

1. Le quartier maritime de Paimpol a délivré, en janvier-février 1936, 315 permis d'embarquement à la grande pêche à des marins de la région, engagés à Saint-Malo, La Rochelle, Fécamp. Dans cette période de 1926-1936, il se produisit une émigration de la population maritime du pays paimpolais. Loguivy par exemple, petit port spécialisé dans la pêche des crustacés, a perdu de 1930 à 1936 une quarantaine de familles. Cf. Rapport de M. l'abbé Rebours, Congrès des Sables-d'Olonne, 18-23 juin 1936, dans *La grande angoisse de nos familles côtières*, 1937.

silencieux voiliers. Dans un cadre aussi restreint que Paimpol, la disparition de cette activité centrale, sur laquelle les autres se greffaient, a pris figure d'un écroulement général.

En vingt ans, de 1915 à 1935, l'industrie paimpolaise a été rayée de la carte de France et Paimpol perdait jusqu'à sa physionomie de ville maritime.

Il va sans dire que les causes de cette décadence furent multiples; elles n'eurent pas toutes la même importance; les unes *tiennent à l'armement paimpolais lui-même*, les autres relèvent de la *situation générale de l'entreprise française et étrangère de grande pêche*.

A. — CAUSES PARTICULIÈRES

1° Hausse des dépenses d'armement pendant et après la guerre 1914-1918.

Dès avant la grande guerre, les Paimpolais éprouvaient des difficultés pour maintenir la prospérité de leur exploitation. L'incidence désastreuse de la guerre portera un coup mortel à leur flottille. En 1918, quand la route est à nouveau libre et sûre, il lui manque une trentaine de navires dont 17 bâtiments morutiers, les autres étant des caboteurs ou encore des pêcheurs affectés temporairement au transport de marchandises. Le port ne compte plus que 8 bateaux de grande pêche contre 33 en 1913, quelques unités ayant en outre été ou démolies ou vendues².

Le problème primordial qui se pose aux Paimpolais est donc celui de la réparation des navires fatigués par un cabotage intense et surtout celui de la reconstruction de leur flottille, instrument de travail pour la collectivité.

En 1916 déjà, les armateurs avaient fait part de leurs craintes au Gouvernement et attiré l'attention de la Commission de la Marine marchande de la Chambre des députés, sur la reprise des constructions navales. « Seule la France, qui perd des bateaux tous les jours, est dans l'impossibilité de s'en procurer à l'étranger et n'en construit pas chez elle. Nous courons par conséquent à un véritable désastre³. »

En 1917, interviendra cependant un projet de loi portant ouverture d'un crédit de 160 millions aux armateurs pour achat ou cons-

2. Annuaire de la Marine marchande, 1926. Comité central des armateurs de France.

3. Corr. du Comité central des armateurs de France, 6 juillet 1916.

truction de navires de charge à propulsion mécanique. Le projet, voté le 30 mars, promulgué le 17 avril 1917, fut mis en application par décret du 12 mai 1917.

Le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande avait l'intention⁴ de déposer un autre projet en faveur de la reconstruction des voiliers de pêche ou de cabotage.

A la même époque, la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, dans sa séance du 28 avril 1917, devant l'insuffisance du tonnage disponible, émettait le vœu que dans le futur « traité de paix il fût stipulé que les navires français coulés par nos ennemis seront remplacés par des navires de même nature prélevés sur la flotte de commerce allemande ». Heureuse solution pour les Paimpolais de voir ressusciter leurs 30 goélettes disparues ! Hélas ! Vœu stérile ! « seule la France a été sacrifiée dans la répartition des paquebots ennemis »⁵, écriront en 1924 les armateurs de France qui enregistraient la même déconvenue dans le partage des autres bâtiments. La France dut se contenter du modeste lot consenti par l'Angleterre.

A Paimpol, les chantiers, privés de leur main-d'œuvre, n'avaient pas pu remplacer au fur et à mesure les goélettes détruites par la guerre. Le recrutement des équipages étant devenu très difficile, les armateurs hésitaient à reprendre leurs expéditions d'Islande, d'autant plus que l'Etat avait semé une certaine méfiance dans les esprits par des dispositions législatives, comme la loi sur les bénéfices de guerre (1^{er} juillet 1916), la journée de 8 heures (23 avril 1919), etc.

Où d'ailleurs reconstruire des goélettes ? La reprise de 1918-1921 a été si timide que les chantiers ont fermé leurs portes en 1921-1922. Paimpol perdait l'industrie qui lui engendrait des navires.

Mais c'est surtout le prix de la construction qui arrête les armateurs. Le coût des bâtiments ne cesse de monter depuis 1914, dans des proportions qui inquiétaient les Paimpolais, désireux de reconstruire le tonnage perdu, soit pour toucher les primes d'assurance, soit pour tenter à nouveau, avec des goélettes neuves, l'aventure d'Islande. A la fin de la guerre, « on ne peut reconstruire qu'en bois et à des prix insensés », avoue un armateur⁶. Il évalue à 2.000 francs la tonne voilier pour un bateau en bois vert susceptible d'être attaqué rapidement par les tarets.

4. Corr. du C. C. A. F., 12 mai 1917. A notre connaissance, ce ne fut là qu'une intention non réalisée. Pendant ce temps, par exemple, l'Italie, par décret n° 783, du 6 mai 1917, prévoyait des mesures pratiques pour la construction de voiliers en bois, de voiliers à coque métallique et pour l'installation de moteurs auxiliaires sur les voiliers en service (*Gazetta Ufficiale*, 21 mai 1917).

5. Circ. du Comité des armateurs de France, n° 1244, 15 sept. 1924.

6. Corr., 29 septembre 1918.

La tonne-voilier tombe à 500-400 francs en 1921 et la tonne-vapeur à 700 francs⁷. On propose ainsi un voilier de 1.500 tonneaux pour la somme de 600.000 francs⁸.

Après cette chute, les prix remontent. En 1923, un Paimpolais envisage la construction d'un terre-neuva à Saint-Malo, mais il recule devant la dépense, car la coque seule, au prix de 945 francs la tonne, lui reviendrait à 300.000 francs⁹.

L'achat d'unités âgées exige approximativement les mêmes débours :

220.000 francs une goélette de 1913; 200.000 francs une goélette de 1904; 330.000 francs une goélette de 1917.

Pour illustrer cette question de la hausse des prix de navires, il est facile de puiser, dans une comptabilité de constructeur local, les chiffres suivants qui, il faut en convenir, ne concernent que des unités de petit tonnage. Cette élévation du coût de la construction ne date d'ailleurs pas de la guerre, et ce constructeur établit lui-même ce parallèle :

AUGMENTATION DU PRIX D'UN PETIT BATEAU

	1905	1912
	francs	francs
Main-d'œuvre, charpentiers.....	945 80	1.400 »
Travail de mâture en lougre.....	53 50	80 »
Sciours.....	207 00	265 »
Calfats.....	89 65	100 »
Clous.....	58 »	72 »
Pointes.....	18 »	18 »
Etoupe, 30 kilogrammes.....	10 50	27 »
Brai.....	8 »	10 »
Peinture, 18 kg. 500.....	18 50	23 »
Chevillage en fer.....	20 »	20 »
Ferrures.....	175 95	221 »
Bois de la mâture.....	131 65	150 »
Bois du Nord.....	170 »	200 »
Bois de chêne.....	500 »	500 »
Bois d'orme.....	200 »	250 »
	2.596 45	3.337 »

7. Corr. d'armateur, 20 décembre 1921. Par suite de la situation économique et politique, il se produisit sur le marché international une chute des prix de vente des navires. On cite, à ce sujet, le cas typique d'un bâtiment anglais, le *Dribble-Brigde* de 5.050 tonneaux, construit en 1919, vendu 165.000 livres, en 1920, et 30.000 livres en 1921. En juillet de cette année, on offre à d'éventuels acheteurs 487 vapeurs, 20 voiliers et en outre 287 vapeurs ex-allemands et 22 voiliers de même origine. Cf. Circulaire du C. C. A. F., n° 1184, 19 août 1922.

8. Corr. d'armateur, décembre 1921.

9. Corr. d'armateur, 18 mai 1923.

En 1905, ce bateau étant traité à forfait pour 2.800 francs, et la prime à la construction s'élevant à 285 francs, le constructeur réalisait un bénéfice net de 488 fr. 55. La même année, un navire de 20 mètres de long, 60 tonneaux de jauge, revient à 12.331 fr. 18, alors que le constructeur avait traité à 9.400 francs; la prime étant de 1.693 fr. 69, il perd cependant 1.238 francs.

A partir de la guerre, on voit s'élever les prix, tandis qu'inversement le tonnage diminue :

La *main-d'œuvre* reçoit des salaires plus considérables.

Salaires d'un charpentier¹⁰ :

1911, 4 fr. 25 au maximum	} journée de 9 et 10 heures.
1913, 4 fr. 50 —	
1916, 5 fr. 50 —	
1919, 12 fr. 50 —	
1921, 12 fr. 85 —	} journée de 8 heures.
1922, 18 fr. —	
1925, 25 fr. —	
1928, 26 fr. —	
1930, 28 fr. —	

Quant aux *matières premières*¹⁰, il est superflu de rappeler qu'elles sont parvenues à des taux hors de toute proportion avec les prix d'avant 1914. Il s'ensuit une hausse massive du coût de la construction :

1922, 1 bateau de 18 mètres, 25 tonneaux, 30.802 fr. 26 (non compris ferrures).

1924, 1 bateau de 10 mètres	} prix forfaitaire, 20.000 fr.
1925, 1 bateau de 9 mètres	} prix forfaitaire, 15.000 fr.

En 1925, un bateau de 18 tx 31 revient au constructeur à 23.501 fr. 97; un acquéreur l'achète pour 31.300 francs.

L'année suivante, une barque de 4 tx 28, traitée à 13.500 francs, revient à 11.474 fr. 98¹¹.

Pour souligner encore cette hausse inexorable, que l'on compare les chiffres de 1905 à ceux de 1926.

10. Chiffres d'une entreprise palmpolaise.

11. À titre documentaire, nous signalons qu'en mars 1942 l'étude de M^e Bertho, à Paimpol, annonce la vente de l'*Edelweiss*, 15 tonneaux, 13 m. 95 de long, moteur Bollinders de 50 c.-v. construit à Paimpol en 1926. Mise à prix 150.000 francs.

1905, 1 bateau de 60 tonneaux	} 12.331 fr. 18, prix de revient au constructeur,
1926, 1 bateau de 4 tonneaux	} 11.474 fr. 18, prix de revient au constructeur.

Il n'est pas nécessaire d'être grand marin pour saisir la différence entre une barque de 4 tonneaux et un navire de 60 tonneaux.

A quels prix ne fussent pas dès lors montées les goélettes ?

En 1926, un *dundee* douarneniste, exécuté à Paimpol (76 tx 66, 23 m. de tête à tête, coque et mâture), coûte 92.018 fr. 45 sans voilure ni équipement. La *main-d'œuvre* représente 30.778 francs et le bois dur, 29.276 fr. 09. Le constructeur avait traité à 86.000 francs et enregistrait un déficit de 6.000 francs.

En 1927, un bateau de 12 mètres de long, 14 tx 33, coûte à l'armateur 38.500 francs et revient au constructeur à 32.221 francs. Ce dernier ajoute qu'il manquera encore audit bâtiment différents accessoires s'élevant à 2.968 fr. 50.

En 1928, une unité de 17 mètres de long, 32 tx 35, coûte 64.740 fr. pour la coque, la mâture, les ferrures et le pouliage. Voici le détail :

Main-d'œuvre :

Contremaître	26 fr., 31 jours + 2 heures :	811 fr. 80
Contremaître	28 fr., 36 — + 2 — :	1.026 fr. 65
Ouvriers	25 fr., 82 — + 6 — :	2.066 fr. 68
—	24 fr., 230 — + 4 — :	5.530 fr. 64
—	23 fr., 438 — :	10.074 fr.
Manœuvre	20 fr., 26 — + 2 — :	524 fr. 44
Faire les gabarits.....	24 fr., 7 — :	168 fr.

20.202 fr. 21

Assurance 7% 1.414 fr. 14

Matériaux :

Bois du Nord.....	14.537 fr. 90
Bois du Nord.....	4.490 fr. 70
Mâture	760 fr.

Pointes, clous, hublots, etc. (canot de 12 pieds = 1.200 francs)	4.294 fr. 50
Dépense de quille.....	3.929 fr. 35
Pouliage	1.764 fr. 90
Ferrures (dont gouvernail = 1.071 francs).....	4.988 fr.
	56.401 fr. 70

Le prix à forfait était de 70.140 francs. Aussi le constructeur réalise-t-il un bénéfice de 13.739 francs, mais en fait l'armateur-acheteur paye plus de 70.000 francs un bateau de 32 tonneaux, soit le prix d'une goélette de 200 tonneaux en 1914.

Une goélette islandaise de 60.000-70.000 francs en 1913 eût coûté, après la guerre, 200.000, 300.000 francs, et en 1930, 700.000-800.000 francs¹².

Dans ces conditions, les Paimpolais, dont les fortunes étaient des fortunes d'avant-guerre, ne reconstituèrent pas leur flottille de 1919 à 1935. Au contraire ! ils vendirent leurs navires. C'est ainsi que, dès 1921 par exemple, l'annuaire de la Marine marchande porte pour 8 bâtiments paimpolais la mention « vendu ». Scandinaaves, Pérugiens, Islandais se partagèrent les dépouilles de l'armada.

Si la pêche de la morue s'est encore maintenue jusqu'en 1926 pour Terre-Neuve, et jusqu'en 1935 pour Islande et Groenland, ce fut grâce aux quelques goélettes d'avant 1914, aux trois-mâts de Saint-Malo et aux unités de Gravelines qui venaient prendre armement à Paimpol.

On enregistre sur tout le littoral la même évolution : de 1919 à 1924, la construction navale française n'aura produit que 10 voiliers en bois¹³. L'avenir n'est plus à la voile, estime-t-on dans les

12. En 1931-1932, les Chantiers navals de Normandie ont construit pour l'École navale de Brest deux goélettes : *Etoile* et *Belte-Pouic*, qui sont bien un dérivé des goélettes islandaises, comme nous l'avait M. Lemaître, architecte naval de ces chantiers. Il existe cependant entre ces voiliers modernes pour midships et les goélettes paimpolaises des différences considérables : aménagements, doublages en cuivre de la coque, etc. Il eût été intéressant, au seul titre de comparaison, de connaître le prix approximatif de ces unités modernes. Mais M. Lemaître n'estime que « leur prix ne nous serait d'aucune utilité pour la poursuite de ce travail sur la pêche d'Islande ».

La même évolution des prix de construction se retrouve dans tous les ports. Pour nous en tenir aux ports bretons à entreprises moyennes ou artisanales, lors de notre enquête en 1939 à Concarneau, premier port thonier du monde, qui arme 150 navires, nous n'avons été nullement surpris d'apprendre que, malgré la modestie du tonnage (50-60 tonneaux), le coût de la construction est devenu absolument prohibitif : 145.000 francs vers 1930 pour un thonier à voile; de 500.000 à 600.000 pour un bateau motorisé. Conclusion : de 1936 à 1939, il n'a pas été lancé un thonier à Concarneau.

13. Circ. du C. C. A. F., n° 1243, 1^{er} sept. 1924.

milieux maritimes. La transformation des moyens de production s'opère sur une vaste échelle. Aussi n'ont-ils qu'à disparaître ou à suivre le progrès les chantiers de navires en bois; les commandes se font d'ailleurs de plus en plus rares et la main-d'œuvre se disperse pour chercher un travail plus sûr¹⁴.

La hausse des prix de navires s'explique par celle des salaires et surtout des matières premières; il convient d'y ajouter le rééquipement des ateliers après quatre ans d'inactivité. Les voiliers se déprécieront ensuite très rapidement dans la période 1925-1935. Lors des adjudications, il ne se présentera guère d'acheteurs, même pour des acquisitions à vil prix. La plupart furent destinés à la démolition et parfois on ne prenait pas la peine de disjoindre leurs énormes membrures. Que l'on pense aux carcasses des voiliers qui pourrissent aux abords des ports ! Que l'on se rappelle, dans la rivière de Nantes, le grand cimetière des voiliers !

Cet avilissement ne s'arrêtera qu'à la disparition des unités à voile. En 1932, le *Bonchamps*, le dernier grand voilier français, fut adjugé au Havre « pour une somme dérisoire »¹⁵. Quelques années plus tard, on vendait à Paimpol pour 1.000 francs la goélette *Violette*, l'unique survivante de la flottille islandaise¹⁶.

Nous rencontrons là par conséquent deux phénomènes qui, à première vue, semblent s'opposer : prix insensés de la construction, puis avilissement des voiliers. L'explication tient en ces mots : le voilier étant dépassé, n'étant plus utile, ne garde que la valeur matérielle de son bois, mais sa construction, par suite du taux des matières premières et du rééquipement des chantiers (outillage et main-d'œuvre spécialisée), coûterait des sommes astronomiques.

A supposer maintenant que l'armateur eût acheté ou fait construire une goélette de pêche, il se serait vite aperçu que son entretien atteignait des dépenses n'ayant plus qu'un rapport très lointain avec celles d'avant-guerre. Un carénage par exemple a suivi cette progression :

1913, 1.000 francs-1.050 francs.	4 francs le salaire journalier ¹⁷
1923, 8.000 francs.....	17 francs le salaire journalier.
1925, 10.000 francs.....	22 et 26 fr. le salaire journalier.

14. En 1932, M. R. Mussel, dans *La Bretagne*, évalue encore à 112 les petits chantiers de constructions navales établis dans 12 ports de la côte bretonne. Il s'agit là d'entreprises effectuant des unités modestes, au maximum des thoniers et des langoustiers, mais non plus des goélettes, ni des trois-mâts d'un tonnage bien supérieur.

15. Commandant LACROIX, *Les derniers grands voiliers*, p. 15.

16. Par suite de la crise du combustible en 1941, sa démolition se révéla une excellente affaire pour les acquéreurs.

17. La location du ponton de carénage pour une goélette en 1907 avec 10 jours de travail coûte 130 francs.

Que dire alors s'il s'agit d'avaries graves ! En 1923, une goélette touche une roche sur les Echaudés, au travers de Bréhec, à une dizaine de kilomètres de Paimpol. Le navire se dégage et rentre au port sans remorque. Il est assuré 110.000 francs; trois soumissionnaires se présentent pour les réparations; ils prévoient un minimum de 2 mois 1/2 de travail et offrent leurs services pour les sommes respectives de 128.010 francs, 127.500, francs, 125.000 francs.

Cette dépense semble colossale quand on remarque que ce bateau a rallié Paimpol par ses propres moyens. Dans les années suivantes, ce chapitre accusera des chiffres exorbitants :

45.571 fr. 55 par exemple une réparation de gouvernail en 1934. Désormais, sans compter les grosses avaries, on retrouve dans les comptabilités, de 1925 à 1935, des sommes annuelles de 20.000, 30.000, 40.000 francs pour les travaux d'entretien, de réparations, etc. Il est donc hors de doute que la goélette d'Islande « sur corps » oblige l'armateur à d'imposants débours. Nous avons déjà fait état dans l'étude du budget et dans les entreprises connexes de la façon démesurée dont en plus, après la guerre, se gonflèrent les chapitres des dépenses d'armement. L'armement d'une goélette, de 20.000 fr. en 1900, passe à 40.000 francs en 1913, 75.000 francs en 1916, puis à 100.000 francs, et 200.000 francs à partir de 1920-1922.

Entre 1914 et 1921, on a noté les hausses suivantes¹⁸ :

- 568 % sur la tonne de charbon.
- 662 % — les 100 kilogrammes de biscuits.
- 414 % — la barrique de vin.
- 305 % — les 100 kilogrammes de pommes de terre.
- 690 % — les 100 kilogrammes de lard salé.
- 420 % — les 100 kilogrammes de lignes.
- 666 % — les avançons.
- 590 % — le mètre de toile à voile.
- 688 % — les 100 kilogrammes de chaînes, etc., etc.

En résumé, l'augmentation varie entre 300 et 700 %. Et de 1920 à 1935, cet accroissement massif des dépenses d'armement ne marquera guère de stabilisation et encore moins de régression. Les frais d'une goélette s'établiront en moyenne à 300.000, 400.000 francs par campagne et même au delà, tandis que le terre-neuva demandera en 1930, de 500.000 à 600.000 francs¹⁹. De 1929 à 1930, le

18. Circulaire du C. C. A. F., n° 1181, 10 juillet 1922.
19. Circulaire du C. C. A. F., n° 1439.

rapport de M. Yves Pouhaër à la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc établit une nouvelle hausse de 30 % sur les dépenses de l'exploitation islandaise²⁰.

La motorisation augmentera, à partir de 1926, les frais de l'armateur, car, après l'achat du moteur, il faudra le placer, disposer les aménagements intérieurs de la goélette, entretenir ce matériel, acheter du combustible, se procurer une main-d'œuvre spécialisée, etc.

Dans de semblables circonstances, on n'est pas surpris d'entendre un ancien armateur évaluer à un million ou plus la construction et l'armement d'une goélette d'Islande en 1930, alors que ces deux chefs de dépenses étaient, en 1878, de l'ordre de 60.000 francs et, en 1905, de 80.000 francs.

Il est fort compréhensible dès lors que les armements se soient raréfiés. La flottille ne pouvait se reconstituer, car les fortunes diminuées par les pertes de la guerre, par le manque à gagner, par la hausse des dépenses, n'étaient plus suffisantes pour assurer des dépenses aussi « colossales ».

Il ne faut pas oublier, en effet, que les fortunes paimpolaises étaient des fortunes édifiées avant 1914 et l'on sait la différence entre la valeur de l'argent en cette période (1913-1935), si féconde en expériences financières.

L'avenir se présentait d'ailleurs aux armateurs sous un jour peu rassurant. Après les prix élevés de la guerre, le quintal de morue subit une baisse à peu près constante.

Il tomba de 120 francs en 1917 à 80 francs en 1920. Il remonta dans les années suivantes (cf. prix du quintal, t. I, p. 334), il est vrai, pour se stabiliser, à partir de 1932, au-dessous de 100 francs, soit aux prix de 1920-1921, compte non tenu de la dépréciation de l'argent.

Indifférents de leur côté, semble-t-il, aux difficultés des armateurs, les équipages exigent dans l'après-guerre des salaires fort élevés (surtout les capitaines). Pour couvrir leurs énormes dépenses, les armateurs avaient un besoin absolu de bons pêcheurs qui eussent rapporté de belles captures. Mais là encore ils sont arrêtés par la quasi-impossibilité du recrutement. Les islandais, en effet, ont abandonné le métier pour se fixer à la terre plantureuse du Godlo ou pour s'embaucher dans les entreprises artisanales, tandis que d'autres s'engagent dans la marine de commerce.

20. Séance du 14 mai 1930.

Lorsque baissèrent les salaires, ce dégoût de la grande pêche devint encore plus évident, car, dans l'euphorie de l'après-guerre, les ex-islandais comparaient leur tranquillité à terre aux terribles six mois de « là-bas ». La réduction des armements depuis 1915 n'avait pas permis le renouvellement des équipages et les « jeunes » n'avaient plus nulle envie de se faire « islandais » (cf. p. 40).

2° Ostracisme de l'Islande : loi du 21 avril 1922.

A ces causes purement locales se rattache une condition de l'exploitation paimpolaise qui devint, en fait, impraticable à partir de l'entrée en vigueur de la loi islandaise du 21 avril 1922. L'ostracisme de l'Islande, prohibant le transbordement des produits de pêche dans ses eaux territoriales, interdisait aux unités paimpolaises la possibilité des deux campagnes comme auparavant. Désormais la goélette devra embarquer sa morue sur le chasseur en haute mer ou couper son expédition par une première livraison. La pêche au Groenland, en 1926-1927, permettra à nouveau la double pêche, mais il était trop tard pour ressusciter une entreprise moribonde.

3° Tentatives pour sauver l'armement paimpolais.

Les Paimpolais eurent-ils au moins le mérite de tenter de sauver leur industrie ? Oui, mais leurs efforts s'avèrent insuffisants. Le premier essai consista à moderniser la goélette en la dotant d'un moteur auxiliaire.

C'est en 1925 que se place la motorisation des premiers morutiers. Deux ans plus tôt pourtant, en 1923, le rapport du Stationnaire à Terre-Neuve avait marqué fort peu d'enthousiasme à l'endroit de cette transformation des voiliers²¹.

« Certains, écrit-il, pensent au voilier à moteur; ils y voient comme avantage l'économie de temps provenant d'une plus grande rapidité de mouvements et surtout la facilité d'atteindre les parages à bulot, quels que soient les vents, lorsque la boîte vient à manquer. Ces arguments ont leur valeur. Je ne suis pourtant pas partisan de cette solution. Et d'abord, le plus fin voilier du monde perd ses qualités quand on lui met une hélice à l'étambot, de même que le meilleur bateau à moteur est handicapé quand on lui ajoute une mâture.

21. Circulaire du C. C. A. F., n° 1234, 1^{er} juin 1924.

» Je ne crois pas qu'on ait réalisé un bateau mixte satisfaisant. Je parle naturellement de bâtiments d'un tonnage comparable à celui de nos banquiers.

» D'autre part, l'adjonction d'un moteur conduira à modifier considérablement les lignes d'eau et les aménagements des bâtiments existants; il faudra tâtonner pendant quelques années avant de trouver un type satisfaisant qui ne sera d'ailleurs que momentané²². La main-d'œuvre nécessaire à la pêche ne sera en rien diminuée, mais l'effectif sera augmenté de spécialistes coûtant fort cher et qui seront des bras inutiles en cas d'avaries sérieuses, ce qui peut se prévoir.

» Enfin, je crois pouvoir poser en principe que si les voiliers vivent encore, c'est uniquement parce que leurs frais généraux sont minimes; il en sera tout autrement le jour où il y aura un moteur, car à partir de ce moment sévira sur les capitaines une maladie qui, j'ai pu le constater, existe déjà : la bougeotte. »

L'inconvénient le plus grave à cette modernisation était une nouvelle augmentation des frais de l'entreprise. C'est ainsi qu'on peut relever dans une comptabilité de goélette motorisée les chiffres suivants concernant la campagne de 1926 :

Facture Renault (moteur).....	74.600 fr.
Port du moteur (aller et retour).....	9.207 fr. 30
Port de la ligne d'arbre.....	410 fr. 10
Port de l'hélice.....	100 fr.
Port d'une caisse à mazout.....	350 fr.
Gratification au chef monteur.....	200 fr.
Caisnes à mazout.....	6.732 fr. 86
Facture du constructeur (pose du moteur et aménagements).....	38.624 fr. 60
Renault. Réparations du moteur, 1/2 facture.....	14.460 fr.
Forge.....	12.058 fr. 85
Déplacement du mécanicien.....	300 fr.
Factures de mazout.....	13.715 fr. 95
Facture Renault.....	10.000 fr. 40
Avances au mécanicien.....	4.649 fr. 95

Sans prétendre que ces chiffres comprennent tous les frais, on est peu surpris de voir l'armateur inscrire dans la colonne de

22. On verra plus loin (p. 221) comment on parvint, vers 1930, à la solution du voilier mixte parfaitement adapté aux armements moyens.

dépenses la somme de 609.243 fr. 60. Malgré cette adaptation, les goélettes motorisées « ne payèrent pas ». Déjà âgées pour la plupart, elles ne pouvaient subir sans dommage les trépidations d'un moteur et d'une hélice; leur étambot se révéla trop peu robuste et c'est, par exemple, à cette cause que l'on attribuera la perte du *Bar-Avel* en 1927. Prévus pour naviguer à la voile, ces navires accuseront désormais à chaque voyage des réparations de plus en plus importantes et de plus en plus coûteuses.

Le compartiment du moteur, les caisses à mazout, etc., prenaient en outre de la place dans la cale et réduisaient d'autant l'espace réservé à la cargaison de sel, morue, etc., alors que le moteur devait permettre de parvenir à un rendement supérieur. Bien que la motorisation ait eu l'avantage de rendre plus rapides les rotations des navires, notamment pour la livraison de leur première pêche, les budgets n'accusèrent aucune amélioration notable.

La conclusion qui s'impose est donc que le voilier paimpolais, même adapté au progrès technique de l'après-guerre, était irrémédiablement condamné.

4° Pourquoi Paimpol n'a pas armé de chalutiers.

On se demande alors, devant la solitude des bassins : « Pourquoi le port n'a-t-il pas armé des chalutiers ? ». Fameuse question ! à laquelle quelques armateurs essayèrent d'apporter une réponse. En 1900, M. Duffilhol avait armé un vapeur *L'Eclairer*. On sait (cf. t. I, p. 171) son échec, alors que son navire était le premier chalutier français affecté à la pêche de la morue. Dans la dernière année de la guerre, M. J. Le Fricc envisagera l'achat d'un chalutier et, en 1919, la douane prétend qu'il « est question, pour 1920, d'un chalutier à vapeur, mais le bruit n'a encore rien de bien démontré ».

En 1922, M. Le Fricc pense encore à l'acquisition d'un chalutier boulonnais, *Notre-Dame-de-Lourdes*, n° 42. Ce bateau, construit en 1908, a une jauge brute de 375 tx 28 et une jauge nette de 173 tx 44. Sa longueur est de 47 m. 28 et la capacité de ses soutes de 220 tonnes. Doté d'une machine de 620 CV, il possédait une surface de chauffe de 163 mètres carrés. On ne sait pour quelles raisons ce vapeur ne vint pas à Paimpol. Achat trop onéreux, la mise à prix s'élevait à 130.000 francs ? Mauvais état du bâtiment ?

Les Paimpolais ont pourtant vu, en février 1921, un chalutier de grande pêche accoster leur quai. C'est l'*Elisabeth-Marie* d'Ar-

cahon. Dix ans plus tard, viendra le *Victoria*, un arcachonnais, également. Mais, ce ne sont pas là des bâtiments spécifiquement paimpolais. Ils prennent armement à Paimpol et y recrutent plus facilement qu'ailleurs leurs équipages.

Pourquoi les Paimpolais n'ont-ils pas suivi l'exemple de M. Duffilhol ? Pourquoi des vapeurs n'ont-ils pas remplacé dans les bassins la flottille de goélettes ?

Hélas ! si les dépenses du simple voilier sont déjà prohibitives, à fortiori celles du chantier, qui sont bien supérieures.

En 1914, un chalutier neuf coûte de 400.000 à 600.000 francs. Quatre ans plus tard, un vapeur, vieux de dix ans, est évalué 600.000 et 700.000 francs et après la guerre il va sans dire que les prix vont en augmentant : un petit chalutier revient, en 1932, à 800.000 fr., 1 million ; ses dépenses mensuelles se chiffrent par 30.000 et 40.000 fr. Quant aux grands chalutiers, leur construction varie à cette époque entre 3 et 7 et même 8 millions.

Ni dans l'après-guerre, ni dans les années récentes, les fortunes paimpolaises n'étaient en mesure d'effectuer de semblables dépenses. De 1900 à 1914, peut-être auraient-elles pu, grâce au système du co-armement et de l'association, acheter quelques vapeurs et abandonner progressivement les voiliers. Mais il leur eût été pénible sans aucun doute de sacrifier une flottille aussi nombreuse, dont les unités rapportaient encore de beaux bénéfices et de laisser mourir toutes les industries connexes liées aux voiliers (à moins de supposer une transformation radicale au moins des chantiers de construction). Dans l'après-guerre, il était déjà trop tard pour substituer des vapeurs aux voiliers à cause du coût des navires en fer. Manque d'argent ? Oui sans doute, mais aussi manque d'audace et de perspicacité. Un Morand eût probablement deviné l'avenir et révolutionné la technique de l'armement paimpolais. Mais Paimpol n'a pas rencontré un homme qui, en 1900, voyant appareiller vers l'Islande le premier chalutier français de grande pêche, eût pensé à son nom symbolique d'« éclairer » et eût interprété sa tentative comme un signe avant-coureur de la décadence des flottes goélettes paimpolaises.

Abstraction faite des obstacles dus à la modicité des fortunes, on peut se demander si le port en lui-même pouvait se transformer en port de chalutiers.

Les partisans de cette évolution mettent en avant que Paimpol pouvait armer des vapeurs grâce à sa région maritime très peuplée, qui eût fourni les équipages. Autour de la flottille, se seraient édifiés des ateliers de réparations, peut-être même des chantiers de construction en fer, etc. Enfin, cette évolution était possible puisque, à trois reprises, Paimpol arma des chalutiers et de plus, en 1931, partit de ses bassins vers les lieux de pêche le *Victoria*, le plus grand chalutier de son temps ou, comme disaient les Anglais, « the world's largest Diesel trawler ».

Il suffit pourtant de considérer dans la réalité l'aménagement et l'outillage du port pour comprendre que l'armement occasionnel d'un vapeur ne consacre pas un port en port de chalutiers. Une hirondelle ne fait pas le printemps.

Au lieu d'utiliser l'estuaire du Trieux²³ ou Loguivy, les armateurs se contentèrent d'enserrer le port de Paimpol dans une paisible coulée du rivage. Si, au contraire, ils l'avaient « projeté » en avant, vers la mer vivifiante et vaste, son avenir n'eût pas été hypothéqué par l'évolution des conditions économiques et techniques. Un port, plus que toute autre entreprise humaine, est un vivant qui grandit ou s'étiole selon les ressources physiques de son site géographique, selon que l'énergie des hommes parvient ou non à discipliner la souple mer et à l'asservir. Hélas ! regrets stériles et ambitieux projets rétrospectifs ! Installé au fond de sa baie, le plus loin possible de la haute mer, dirait-on, pour abriter ses frêles goélettes, Paimpol se condamnait par avance à se pétrifier, à se paralyser et à mourir quand se produirait la révolution industrielle, parce qu'il lui était impossible (en même temps qu'inutile) de jeter dans sa baie, couverte à la seule marée haute, des jetées et des digues qui eussent développé sa puissance.

On prétend communément à Paimpol que les armateurs qui ont fait construire les deux bassins désiraient avant tout surveiller de leurs fenêtres les navires et équipages.

Prétention inexplicable, les navires étant en campagne la majeure partie de l'année.

Ils n'avaient conçu le port qu'en vue d'y réaliser un abri sûr pour les goélettes. On fait remarquer surtout que le palier du sas d'entrée est trop élevé pour les gros navires affectés plus tard à la pêche de la morue.

23. Il y eut plusieurs projets d'établissement d'un port militaire dans ce magnifique aber. Vauban, Napoléon, Louis-Philippe, l'amiral Aube, y pensèrent et Félix Faure vint reconnaître sur place les possibilités de l'embouchure du Trieux.



Ottché Tarty.

FIG. 43. — UNE VOILERIE PAIMPOLAISE EN 1943
(Louis Rivoallan, succ^r Louis Dauphin.)

Le manque de carburant a déterminé un renouveau de la voile. Pour satisfaire la clientèle, il a fallu faire appel aux « anciens » ouvriers voiliers.



FIG. 44

Dans la solitude de sa forge de marine Guillaume TREHOU se rappelle encore l'inférieur bruit des enclumes au temps d'Islande.

La baie de son côté, découverte à marée basse, n'offre pas de mouillages favorables à des bâtiments calant beaucoup d'eau. Ces inconvénients n'avaient aucune importance autrefois quand, de février à septembre, les voiliers étaient absents de Paimpol étant donné leur tonnage très faible, en comparaison de celui des vapeurs.

Paimpol se construisit donc uniquement en fonction du voilier et pour la goélette. L'armement a cru que la goélette paimpolaise représentait le bateau le mieux adapté à l'entreprise morutière, que l'avenir appartenait à la voile et qu'on avait atteint le dernier stade de l'évolution de la pêche, surtout que les Paimpolais avaient apporté des perfectionnements appréciables à leur navire-type. La réponse à la question : « Pourquoi Paimpol ne s'est-il pas modernisé ? » tient en ces mots : Paimpol n'a pu se perfectionner parce qu'il n'était pas perfectible.

Il a pleinement rempli, au temps d'Islande, sa fonction de port secondaire sans pouvoir dépasser plus tard les limites rigides de ses capacités.

Aux inconvénients du site géographique s'ajoutent les lacunes qui empêcheront l'industrialisation de Paimpol.

Il manque à la région, fer, minerai, charbon, métallurgie, ateliers, main-d'œuvre. Un port de vapeurs ne se construit pas dans un désert privé de toute ressource industrielle. A ne considérer que la cale de radoub par exemple, même munie d'une porte, aurait-elle pu rendre service à des chalutiers de plus en plus grands ? N'a-t-on pas prétendu au surplus que la résistance de ses murailles se trouvait bien diminuée depuis le creusement du second bassin ?

Quant à assurer à une flottille de grand rendement le traitement de sa production, fallait-il y penser, quand on a vu dans l'histoire de la pêche d'Islande avorter l'un après l'autre les essais de sécherie, de raffinage des huiles, de fabrication de filets de morue ?

Port de voiliers, Paimpol s'était équipé pour pêcher la morue, mais non pour la travailler ni la vendre de ses propres quais. Comment eût-il pu écouler cette marchandise, puisqu'il ne sera doté de la voie normale que quelque dix ans avant le retour de la dernière goélette islandaise ?

De ce côté pourtant, les Paimpolais avaient compris qu'en plus de ses installations spécifiquement techniques un port doit comporter des moyens de rayonnement, qu'il soit port d'exportation ou d'importation. La respiration d'un port ne s'effectue pas seu-

lement du côté de la mer, mais aussi du côté de la terre qui consommera les marchandises apportées par les navires ou qui déversera vers lui ses produits. Pour cette double circulation, le port exige et routes et moyens de transport. C'est pourquoi, dès 1865, le Conseil municipal demandait une ligne de chemin de fer reliant le port à l'intérieur de la Bretagne, afin d'y introduire la prospérité au moyen des engrais marins et d'y ravitailler l'interland en poisson de pêche côtière et en morue d'Islande. En 1886, le receveur de la douane écrira que « l'avenir de Paimpol dépendra de l'établissement de la voie normale ». Or, les multiples pétitions paimpolaises et les interventions répétées du député Armez n'obtiendront satisfaction qu'après la grande guerre, quand le Paimpol islandais, perdant son dynamisme, était déjà virtuellement mort. Ce fut la seule amélioration dont bénéficia Paimpol pour son équipement depuis l'achèvement des bassins. On a parlé à ce sujet de la coupable ignorance de l'Etat à l'égard des petits ports et de sa lamentable politique portuaire dans l'après-guerre.

Autrefois, les ports secondaires obtenaient plus facilement satisfaction, témoin cette pétition caractéristique des Paimpolais aux ministres de l'Empereur (Délib. du C. M., 23 mai 1865) : « Dans la répartition du crédit extraordinaire de 360 millions demandés pour donner satisfaction à de nombreux et légitimes intérêts, les grands ports de commerce ne seront sans doute pas favorisés au détriment des ports d'un ordre inférieur qui ont des besoins non moins impérieux et des droits égaux ». Quel port secondaire de France eût osé employer un langage aussi vigoureux et aussi juste dans l'après-guerre, surtout avec quelque chance d'être écouté ?

Or, il est un fait que, de 1880 à 1905, Paimpol reçut un équipement appréciable, car au premier rang de ses arguments venait toujours son importance humaine. En 1865, les Paimpolais rappellent que le quartier compte 10.000 inscrits dont 2.682 dans la flotte impériale. Heureux temps où les hommes, leurs familles et leurs métiers prenaient place sur le plateau de la balance gouvernementale. Et, à proprement parler, Paimpol fut privilégié ; il suffit pour s'en rendre compte, de se rappeler quels encouragements pratiques reçurent les Paimpolais des pouvoirs publics pour outiller leur havre bonoux. Mais dans l'après-guerre il semble que l'Etat se désintéresse de son sort et se préoccupe fort peu de soucis aussi négligeables. Pendant ce temps, des crédits étaient votés périodi-

quement en faveur de Marseille, Bordeaux, Le Havre, Dunkerque, sans égard pour cette poussière de petits ports (en Bretagne notamment, qui fournit 53 % des 76.000 pêcheurs français, soit 40.200 en 1932 encore, compte non tenu des rivages méditerranéens ; cf. R. Musset, p. 98).

Et pourtant avec leur équipement « primitif », ces petits ports demeurent, par on ne sait quel miracle, la pépinière de marins français²⁴.

En conclusion, pour Paimpol l'évolution, à notre avis, ne pouvait s'effectuer par simple substitution de chalutiers aux voiliers, ni par l'équipement mécanique du voilier simple qui devenait par le fait même un bateau hybride comportant plus souvent les inconvénients de son double élément que ses avantages.

5° Le voilier mixte.

Il existait une solution moyenne, qui n'apparut, il est vrai, que vers 1930-1932, quand Paimpol avait déjà presque abdiqué.

Entre le chalutier trop coûteux pour les bourses paimpolaises et d'un trop fort tonnage pour le port, et la goélette trop primitive, la construction navale a exécuté, en 1931, pour la première fois le « voilier mixte » ou « cordier ».

En juin 1933, par exemple, les chantiers de Nantes lançaient pour le compte de M. Briand, armateur à Saint-Servan, le voilier

24. Si Paimpol, comme nous le reconnaissons, fut honnêtement équipé et honorablement traité, qu'on regarde l'effroyable indigence de Pors-Even, de Loguivy, qui nourrissent bien 2 milliers d'habitants ! Et sans plus de romantisme, qu'on veuille constater, sur toutes les côtes françaises, le délabrement et l'outillage rudimentaire des ports de pêche. En ce qui concerne plus particulièrement le littoral breton, qu'on se reporte aux innombrables campagnes, pétitions, réclamations dans la presse régionale, dans les publications du Secrétariat social de Saint-Malo. Quant aux publications autonomistes (cf. surtout M. Duhamel, *La Bretagne dans son cadre européen*), leur critique de la politique maritime française à l'égard des ports bretons, etc., est bien souvent très proche de la réalité. Sur 4 millions de travaux, fous, etc., effectués par la Chambre de commerce. En 1928, 536 millions sont votés pour les ports et de la Chambre de commerce. En 1928, 536 millions sont votés pour les ports français, il n'est même pas fait mention de Brest, Lorient ou Nantes (il était prévu 30 millions pour l'achat de dragues affectées aux ports de pêche). Le plan Marquet de 1934 prévoyait à un ensemble d'outillage national : 50 millions pour la sélection des ports de Gennevilliers, Levallois, Asnières, Puteaux, etc., 180 millions pour l'aménagement de Dunkerque, Boulogne, Rouen, Bordeaux, Marseille, etc.

Après la guerre de 1939-1940, on peut se demander si la politique portuaire prendra en considération les besoins des ports secondaires ou plus modestes. 5 mars 1941, M. Berthelot, ministre des Communications, dans une déclaration, envisageait une dépense de 3 milliards pour l'aménagement du port de Marseille ; et attribuait 23 millions aux sports indonésiens !

Le 12 décembre 1940, l'*Ouest-Eclair* écrivait encore cette phrase typique, issue des milieux gouvernementaux : « Nous n'oublions pas dans nos projets nos grands ports maritimes, notamment Marseille, Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire. Pour le seul port de Nantes, il est prévu une dépense de 40 millions, etc. »

Quant aux petits ports qui, au dire des Paimpolais de 1865, « avaient des droits égaux » à ceux des grands ports, il n'est pas fait la moindre allusion à leur pauvreté, comme s'ils n'existaient pas. On ne s'écouera pas dès lors de les voir mourir au fur et à mesure que leurs armements se raréfient ; on ne sera nullement surpris de voir fondre rapidement la population maritime française.

à moteur *Commandant-Louis-Richard*; le mois suivant, un bateau identique, *Lieutenant-René-Guillon*, est achevé. Les caractéristiques de ces navires sont les suivantes : longueur, 54 m. 62; largeur, 10 m. 06; ereux, 5 m. 25; jauge brute, 903 et 920 tonneaux; déplacement en charge, 1.500 tonneaux; propulsion à moteur Diésel-Sulzer-Loire, 250 cv.; vitesse, 7 nœuds; installation frigorifique; 6 embarcations à moteur pour remplacer les doris.

Ce type de bâtiment se révéla, dès les premières campagnes, comme parfaitement adapté à la pêche de la morue. Doté de la propulsion à voile et à moteur, ce bateau à coque en acier, plus grand que le simple voilier, mieux aménagé à tous les points de vue, dénotait une supériorité sans conteste sur la goélette ou le trois-mâts, soit à voile, soit même pourvu d'un moteur.

L'exploitation du « mixte » est en outre moins onéreuse que celle du chalutier et, à l'expérience, elle se révèle comme plus avantageuse que celle du voilier. Ce navire continue la pêche aux cordes selon la méthode de Terre-Neuve et, en 1938, le commandant Beaugé²⁵ écrivait que « 7 voiliers mixtes avec un personnel à peine doublé font la besogne de 30 voiliers d'autrefois ». Un cordier mixte produit dans sa campagne de 10 à 15.000 quintaux au lieu de 4.000, 5.000, 6.000 quintaux que rapportait un voilier pur. Le mixte emploie au surplus proportionnellement plus de monde que le chalutier, les rétribue mieux que le voilier et accomplit sans difficulté deux campagnes.

L'adoption du cordier mixte représente « l'évolution normale du voilier, rendu plus mobile et présentant plus de sécurité; par ailleurs, elle conserve la pêche aux lignes qui aura toujours l'avantage de pouvoir être pratiquée sur tous les bancs et non seulement là où le chalutage est impossible, mais aussi dans les cas très nombreux où les morues décollent du fond et nagent entre deux eaux »²⁶.

C'est donc dans ce sens que Paimpol, parfaitement adapté à des bateaux de moyen tonnage, aurait pu accomplir l'évolution de son armement de grande pêche. Mais cette technique survint trop tard, quand les Paimpolais étaient déjà découragés et un peu plus appauvris par les résultats désastreux des expéditions qui suivirent 1928-1929. Paimpol avait perdu toute espérance en cette époque de progrès industriel de redonner au port son antique splendeur en repeuplant de voiles ses bassins vides.

25. *Ouest-Eclair*, 14 février 1938.

26. Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 1432, 13 mars 1932.

En dernière analyse, quand on examine les différentes phases de l'activité économique de cette cellule paimpolaise, on s'aperçoit que sa décadence provient d'abord de causes particulières inhérentes à la situation du port et de son armement.

Comme dans toute industrie modeste organisée de façon à laisser chacun vivre de son travail, Paimpol, ordonné vers une mono-entreprise, à l'instar de toute communauté économique, avait sa ligne de vie. La communauté paimpolaise put dérouler les moments de sa destinée tant que les événements et la transformation des moyens de production n'y apportèrent pas de perturbations profondes.

Il n'est donc pas nécessaire de solliciter ni les faits, ni les chiffres, ni les statistiques, pour s'apercevoir que la ruine de l'armement paimpolais a été provoquée en premier lieu par des causes locales. Dans cette période de déclin (1915-1935), on remarque qu'il manque à l'entreprise, à toute la ville, des éléments paimpolais du bien commun de toute la cité.

L'un après l'autre, en effet, s'affaïssèrent les ares-boutants qui soutenaient l'édifice. Les chantiers ont fermé leurs portes, la Mutuelle d'assurances a disparu, la guerre a décimé les goélettes, les armateurs ont abandonné la profession; les équipages découragés ont quitté le métier, l'entreprise est devenue trop coûteuse, les gains incertains.

Il en résulta une insécurité générale qui ne permettait plus à l'entreprise de tenir debout. Et c'est dans l'organisme tout entier, dans la communauté paimpolaise de travail, que se répercuta cette décadence : armateurs, coarmateurs, associés, patrons, ouvriers, marins, commerçants, etc., tous ont porté sur leurs épaules le désastre paimpolais. Sans distinction de classe, toute la cité s'appauvrisait, à mesure que la structure des fortunes islandaises s'éroulait... et que s'amenuisait la flottille, jusqu'au jour où, la dernière goélette étant rentrée, se tarirent les sources de richesses.

B. — CAUSES GÉNÉRALES

1° Ruines dans tous les ports de grande pêche.

A la lecture des éléments du bien commun paimpolais, on a pu cependant se rendre compte que tous n'avaient pas une égale importance. Mais qu'il vint à manquer un seul et, aussitôt, l'entreprise, c'est-à-dire, en l'occurrence, toute la communauté de travail, en souff-

frait dans son organisme. Il existe ainsi pour les cités un « état de santé » contre lequel s'exerce la nocivité plus ou moins grande de tel ou tel obstacle, de telle ou telle déficience. Sans aucun doute, les causes énumérées plus haut et qui sont spécifiquement paimpolaises ont privé l'armement de ses moyens de résistance et provoqué en partie la mort de l'armement islandais, mais elles ne sont pas les seules. Il intervint d'autres causes, plus générales, extra-paimpolaises, qui ont contribué plus encore à l'élimination des goélettes d'Islande.

La décadence de l'armement paimpolais ne constitue pas en effet un phénomène isolé.

Plusieurs années avant son abdication, Paimpol a vu renoncer à la pêche lointaine (Islande ou Terre-Neuve) tous ses satellites de la côte bretonne : Dahouët, Légué, Binic, Portrieux, Pontrieux. Binic, qui armait encore 13 voiliers en 1913, cessera ses armements en même temps que Dahouët en 1926.

Plus loin encore, pendant que s'évanouissait la flottille cancalaise, l'armement malouin a réduit sa puissante flotte de trois-mâts terre-neuvas :

1914	.....	151 voiliers.	1931	.....	35 voiliers.
1921	.....	46 —	1934	.....	30 —
1923	.....	88 —	1936	.....	33 —
1926	.....	90 —	1939	.....	15 —
1929	.....	69 —			

La décroissance des voiliers se constate sur tous les points de la côte française, qui depuis des siècles pratiquaient la grande pêche :

Dunkerque-Gravelines :	135 navires en 1865
	100 — — 1895
	90 — — 1900
	62 — — 1905
	23 — — 1914
	1 — — 1937

Dieppe et Boulogne abandonneront leurs armements morutiers pour s'adonner à la pêche hauturière ou affréteront des chalutiers terre-neuvas et islandais.

Fécamp,	48 voiliers en 1913.
	18 — — 1923.
	0 — — 1936.

Granville,	21 voiliers en 1913.
	0 — — 1936.
Lorient,	3 voiliers en 1923.
	0 — — 1928.
La Rochelle,	5 voiliers en 1921.
	0 — — 1929.
	3 — — 1931.
	1 — — 1935.
Bordeaux,	3 voiliers en 1927.
	0 — — 1928.

Sur les 3.000 kilomètres du littoral, la suppression des voiliers est donc générale ²⁷ :

1890.....	500 voiliers morutiers.
1900.....	400 —
1913.....	300 —
1934.....	44 —

2° Disparition des voiliers par suite de l'industrialisation.

Ce simple regard sur les entreprises françaises suffit à révéler qu'il existe des causes plus étendues que les incidences désastreuses ou les imperfections auxquelles se sont heurtés les Paimpolais. L'exemple de Paimpol s'est reproduit sur toute la côte. Ainsi s'amorce l'examen de la cause principale qui a provoqué la mort des voiliers : *l'industrialisation des moyens de production*. C'est une cause bien vaste sans doute, et l'on est un peu confus d'en entreprendre l'analyse dans une étude aussi insignifiante que celle de l'armement paimpolais. Et pourtant, si modeste soit-elle, la cité travaille, évolue, et produit en même temps que ses semblables dans l'Economie nationale et internationale; son activité dépend de contingences qui la dépassent et de conditions dans lesquelles, bon gré mal gré, elle est obligée de vivre, c'est-à-dire de s'épanouir ou de s'éteindre.

3° Chalutier contre voilier.

Or, le voilier a rencontré sur mer un concurrent : le chalutier. Avant d'examiner la technique du filet dit chalut, il nous faut situer l'époque où fut utilisé ce nouveau moyen de production.

²⁷ C'est dans toutes les activités maritimes que se constate cette extinction des voiliers : 26.946 navires en 1914, 4.714 en 1937. « Statistiques des Pêches maritimes, année 1937, Ministère de la Marine marchande. »

Le chalut a une histoire mouvementée. Interdit en 1726, autorisé en 1729, prohibé en 1744, puis en 1746, il triomphe enfin en 1766 et Dieppe l'emploie aussitôt dans la pêche du hareng.

C'est la France qui, la première, inaugura, en 1871, la pêche au chalut avec des vapeurs²⁸ affectés à la capture du poisson frais dans le golfe de Gascogne. Les 4 navires armés pour le compte de la Société des Pêcheries de l'Océan à Arcachon obtinrent des résultats si encourageants que l'année suivante les Pêcheries de l'Ouest de La Rochelle équipaient également 3 vapeurs d'une force totale de 120 cv.

Les avantages sont tels « qu'on peut prévoir le moment où la pêche au chalut sur nos côtes ne sera plus faite qu'à l'aide de bateaux de cette espèce²⁹ ».

La France se laissa cependant distancer par l'étranger et ce n'est qu'en 1894 qu'elle construisit et lança son premier chalutier de fabrication française.

L'emploi de ces vapeurs dans la pêche fraîche, côtière ou hauturière, se généralise dans les années suivantes et l'on remarque déjà, en 1903, que « les chalutiers à vapeur font aux petits pêcheurs une concurrence de plus en plus grande. Ces entreprises, montées généralement par des Sociétés riches et puissantes, mettent dans une situation tellement inégale les marins qui se livrent à la pêche pour gagner leur vie et celle de leur famille qu'il est facile de prévoir le jour où les petits pêcheurs devront abandonner la pêche et renoncer à leurs moyens d'existence. »

Jusqu'à maintenant, il n'est pas encore question d'affecter des vapeurs à l'expédition de Terre-Neuve ou Islande.

Ce n'est qu'en 1903³⁰ qu'un chalutier anglais « a fait une apparition sur le banc de Terre-Neuve; mais on ne connaît pas, d'une façon précise, les causes auxquelles il faut attribuer l'échec de cette entreprise isolée ».

En revanche, cette année-là, de nombreux chalutiers anglais, allemands, belges, hollandais, pratiquent journalièrement en Islande la pêche de la morue.

28. Rapport sur l'industrie des chalutiers à vapeur, présenté au ministre de la Marine au nom du Comité consultatif des pêches maritimes, par G. Favreux, chargé de cours en Sorbonne. Extrait du *J. O.*, 23 mai 1905.

29. De Bon, Rapport sur la statistique des pêches maritimes pour 1876 (*Revue maritime et coloniale*, 1877, t. IV, p. 466, proposition de loi ayant pour but d'établir une taxe de 10 francs par tonne sur les chalutiers à vapeur, présenté à la séance de la Chambre des députés le 5 février 1903. Circulaire n° 300, 23 mai 1905, du Comité central des armateurs de France).

30. Circulaire du Comité central, n° 109, 26 décembre 1903.

En 1903 également, 4 chalutiers de Boulogne ont effectué chacun 2 voyages en Islande. C'est « la première expérience » des armateurs français ou plutôt la seconde si l'on n'oublie pas l'essai malheureux du chalutier paimpolais de 1900 (cf. t. I, p. 171), qui fut bel et bien le premier chalutier français armé en morutier.

En 1904, la maison Charles Le Borgne expédie un chalutier à Terre-Neuve³¹ suivi, dès 1905, par un vapeur granvillais qui ne donne « aucun bon résultat »³², tandis que Boulogne arme pour Islande 6 vapeurs, Gravelines, 1; Lorient, 1; Fécamp, 1.

A partir de cette année 1905, l'armement français s'engage dans la pêche industrielle de la morue en Islande plus rapprochée que Terre-Neuve. Le rendement de la campagne de 1906 a été si avantageux que l'on escompte armer une quarantaine d'unités en 1907.

La lutte s'engage à partir de 1905-1906 ! Désormais va s'opérer la substitution des instruments de travail, le chalutier remplaçant le voilier.

Dès 1908, le receveur des douanes de Paimpol, recherchant les raisons de la chute des armements locaux, fait la constatation suivante : « Le stock de morues de Terre-Neuve provenant de l'abondante pêche de 1908 menace de jeter une certaine perturbation dans le marché à traiter. Cette perspective, plus encore que la concurrence du chalutier à vapeur, semble avoir provoqué le désarmement partiel de cette année. »

Trois ans après leur première campagne de grande pêche en Islande, les chalutiers se posent donc en concurrents « meurtriers ».

Si peu nombreux et si modestes à cette époque, ils font néanmoins sentir aux voiliers leur présence et provoquent déjà des désarmements. Ces premiers résultats laissent deviner la place qu'ils prendront plus tard dans la production morutière quand ils auront acquis une technique plus parfaite.

L'année précédente, 1907, des consignataires de Bordeaux avaient agité devant les yeux des armateurs paimpolais la menace du chalutier. Les prix offerts pour les premières pêches de 1907 atteignent 36-37 francs, les secondes 34 fr. 50, 34 francs. Un consignataire rappelle l'effondrement des cours en 1906 (de 41-40 fr. à 32 fr. 50).

31. Séance du Comité central, 10 octobre 1905. Cf. Circ. n° 1243 du 1^{er} septembre 1904.

32. Circ. du Comité central, n° 304, du 31 mai, et n° 314, du 25 juin 1905.

« Soyez prudent, recommandez-moi, et autorisez-moi à vendre pendant que les dispositions sont bonnes. Je crois devoir vous faire remarquer que nous allons avoir à Boulogne une vingtaine de chalutiers à vapeur qui partiront pour l'Islande aussitôt après Pâques. Ces navires seront de retour dans les premiers jours de mai : en admettant qu'ils rapportent une moyenne de 1.000 quintaux, nous pourrions avoir de suite de 20 à 25.000 quintaux, excédent de production dont le placement sera peut-être difficile. Je vous conseille de ne pas perdre cela de vue et d'y réfléchir, car les chalutiers pourraient porter grand tort à vos chasseurs³³. »

Voilà comment se traduisait dans la réalité la menace du chalutier dès 1907.

Or, c'est précisément à cette époque, 1905-1910, que commence la décadence de Paimpol et des autres ports voiliers, parce que désormais intervient la production massive des chalutiers.

A cette lutte s'ajoutera l'incidence catastrophique de la guerre, suivie d'une industrialisation plus forcenée qui, de 1920 à 1935, achèvera en quelques années armements et ports moyens.

Il est incontestable que l'avenir appartenait aux vapeurs; le « climat » n'était plus favorable, ni à la renaissance d'une flotte de voiliers, ni à son développement. Le progrès devait faire son chemin dans l'industrie de la grande pêche, quelques sacrifices qu'il imposât, quels que fussent les cadavres de navires qu'il semât au travers des cimetières marins où furent démolis à grands coups de cognée les terre-neuvas et les islandais de chêne solide³⁴.

En résumé, la situation générale de l'armement morutier français (tous navires compris) a subi cette chute :

1850.....	363 navires.	1900.....	1.118 navires.
1860.....	469 —	1910.....	764 —
1870.....	661 —	1920.....	123 —
1880.....	636 —	1930.....	141 —
1890.....	1.123 —	1931.....	98 ³⁵ —
1896.....	1.235 —		

33. Corr. d'armateur, 10 janvier 1907.

34. On enregistrera dans l'après-guerre une recrudescence des voiliers : 61 en 1919, 111 en 1920, 125 en 1921. « La cause de la différence est la plus faible importance des frais d'exploitation des navires (à voiles) par rapport aux chalutiers et peut-être aussi la régularité moins certaine de la pêche au chalut. » Circulaire du Comité central, n° 1203, 18 mars 1922.

Cette reprise s'arrêta rapidement et les voiliers accusèrent ensuite une décroissance très nette à chaque campagne.

35. Circ. du Comité central, n° 1426, 23 novembre 1931. On notera que dans les chiffres considérables à partir de 1880 sont comptés les armements saint-pierrais, très nombreux jusqu'à la guerre. Ils disparurent en 1926.

Il est donc incontestable que la flotte de grande pêche française a décliné dans des proportions « énormes ».

En juin 1935, la *Voix du Marin* publiait ce tableau comparatif :

1890. —	500 voiliers environ		
1900. —	391 —	—	—
1913. —	301 —	—	+ 50 chalutiers.
1925. —	150 —	—	+ 40 —
1926. —	143 —	—	+ 45 —
1927. —	116 —	—	+ 47 —
1928. —	112 —	—	+ 45 —
1929. —	107 —	—	+ 43 —
1930. —	96 —	—	+ 45 —
1931. —	61 —	—	+ 37 —
1932. —	54 —	—	+ 39 —
1933. —	44 —	—	+ 37 —
1934. —	42 —	—	+ 37 —
1935. —	34 —	—	+ 46 —

(En 1936, il partira 34 voiliers et 44 chalutiers.)

Au-dessous de ce tableau la *Voix du Marin* écrivait :

« Qu'il nous soit permis de dire que si l'industrialisation se poursuit à cette cadence, en 1940, la situation sera la suivante : voiliers, 0; chalutiers, 40; mixtes, 5; équipages, 1.500 hommes³⁶. »

On remarquera que c'est surtout dans l'après-guerre que l'élimination des voiliers sera plus accusée, tandis que les chalutiers ont tendance à diminuer leurs effectifs. On verra plus loin pour quelle raison.

4° La pêche au chalut.

C'est par sa technique de pêche que le vapeur affirmera sa supériorité sur le voilier.

Le chalut est un filet descendant à des profondeurs de 150-200 mètres. Il forme une poche de 76 mètres de profondeur et de

Si précis que soient ces chiffres fournis par le Comité central des armateurs de France, il convient de remarquer qu'ils ne concordent pas toujours rigoureusement avec ceux que procurent d'autres sources d'informations : Statistiques du Ministère, des stationnaires, du Service des primes, etc.; les uns comptant les départs prévus, les autres les départs effectifs, d'autres négligeant les navires perdus, etc. Il faut en outre distinguer les navires qui fréquentent l'Islande et ceux qui pêchent à Terre-Neuve, etc.

36. En 1940, par suite des réquisitions, les chiffres prophétiques de la *Voix du Marin* furent encore réduits par la tragique réalité ! Les voiliers furent à peu près seuls à prendre le départ, au nombre de 6 !

38 mètres d'envergure³⁷. Cette poche effilée, bombe du dos, rague du ventre et maintient ses deux lèvres ouvertes. La ligne dorsale du filet est constituée par une corde que « soulage » un chapelet de boules creuses. Il reste béant, par l'effet de deux éléments inflexibles : les *godinots* et les *panneaux*.

Le godinot est un gros montant en fer aux deux bouts duquel s'amarront le haut et le bas de chaque côté du chalut. De l'un et de l'autre godinot partent deux bras, c'est-à-dire 100 mètres de câble d'acier qui arrivent aux panneaux. Ceux-ci sont des surfaces de bois très épais, bordés de fer qui restent debout et avancent de biais. La pression de l'eau qu'ils embrassent ainsi les écarte et les oblige à maintenir la gueule du chalut largement ouverte. Ces panneaux font penser à deux mains au bout des bras tendant à écarter l'orifice du filet.

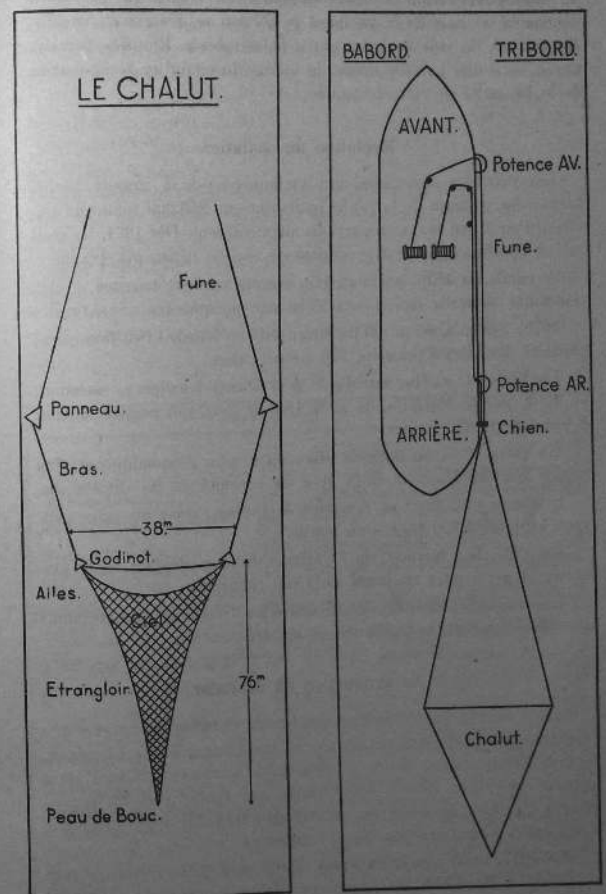
Le bateau marchant 4-5 nœuds, vitesse réduite, pour ne pas arracher le filet, tire au centre de ces deux mains, attelé de flanc par deux funes d'acier qui partent du treuil, passent le bord du navire sous 2 potences, se rejoignent entre les mâchoires du « chien » et là se séparent pour rejoindre leur panneau respectif. Les potences sont placées à l'épaule du chalutier. Ce sont 2 fers à cheval, debout, hors bord, au-dessus de la mer, portant au centre une poulie par laquelle se dévident les funes.

Le « chien » est une sorte de tenaille très forte, fixée au bordage après la seconde potence. Elle saisit les funes comme une main les rênes assemblées d'un attelage.

Le chalut « paré à affaler », c'est-à-dire prêt à être mis à l'eau, tient aux potences par ses flancs. Libéré de ses rabans d'amarrage, une fois les funes larguées par le treuil, le chalut tombe à l'eau. Comme les 2 funes ne sont pas de la même longueur, la fune AV file la première, puis la fune AR. Elles se réunissent entre les crocs du chien qui les fait partir du même point. Le filet descend jusqu'au sol sous-marin et s'ouvre pour happer toutes les proies qui se présenteront sur son passage.

Au bout de 2 heures environ, on hisse. Le treuil embobine les funes. Quand le panneau AR heurte la potence où il vient s'accrocher, le chien lâche prise, le treuil stoppe à droite et embobine à gauche; le panneau AV rejoint la potence AV. Les bras apparaissent et s'enroulent sur le treuil, puis viennent les godinots et enfin le filet lui-même. Le chalut, comme une monstrueuse boule remplie

37. Il s'agit là surtout du chalut moderne.



de poissons, est monté au-dessus du pont par une grue. Là un homme dénoue la coulisse de la poche et le poisson se déverse en trombe. En général, on vide le chalut par « palanquées ». Etouffée, écrasée, noyée, sous une pareille masse, la morue du chalutier se ressentira de la brutalité de cette technique.

5° Evolution du chalutier.

Les premiers chalutiers, qui s'adonnèrent à la grande pêche, furent des vapeurs de la pêche hauturière de 250-300 tonneaux environ. Peu à peu leurs proportions augmentèrent. Dès 1921, les chalutiers français dépassent le tonnage de tous les bâtiments étrangers.

A partir de 1926, les morutiers accroîtront leur tonnage, évolution toute naturelle, qui se caractérise par quelques chalutiers-types :

1928, *Victoria*, 63 m. 60 de long ; port en lourd, 1.075 tonneaux ; capacité des cales à poissons, 920 mètres cubes.

Le *Victoria*, « The world's largest Diesel trawler », est suivi, en 1932, par le *Marcella*, de 70 mètres de long, qui possède 2 cales à poisson, de 850 tonnes.

En mars 1935, on lance le *Merceditta*, plus économique et plus rapide que le *Marcella* dont il a la capacité et les dimensions.

Six mois plus tard se construit le *Vikings*, dont les cales peuvent contenir 1.300 tonnes de morue.

En 1937, le *Finlande*, de 72 mètres de long, déplace 2.850 tonneaux et a un port en lourd de 1.600 tonneaux.

Encore faut-il ajouter à ces données les divers perfectionnements qui développeront la puissance de ces bâtiments.

6° La production du chalutier.

Il est admis que le voilier produisait dans sa campagne une moyenne de 4.000 quintaux de morue pour une goélette islandaise, 5.000-6.000 quintaux pour un trois-mâts terre-neuve. Muni d'un moteur, le voilier élèvera sensiblement son rendement. En regard de ces résultats, la pêche du vapeur dénotera une supériorité que l'on peut à juste titre qualifier d'écrasante.

En 1912, les 3 chasseurs *Julia*, *Marie* et *Bretonne* transportent d'Islande à Bordeaux les premières pêches respectives des 8 chalutiers ci-après :

<i>Amérique</i>	21.506 morues + 6.758 faux poissons.
<i>Rorqual</i>	19.470 — + 6.013 —
<i>Suzanne-M.</i>	18.241 — + 4.157 —
<i>Norcaper</i>	26.305 — + 10.180 —
<i>Afrique</i>	47.838 — + 10.535 —
<i>Europe</i>	14.386 — + 1.780 —
<i>Marguerite-M.</i>	48.621 — + 8.391 —
<i>Liberté</i>	40.835 — + 9.483 —

Ces chalutiers d'un tonnage fort modeste, partis après les voiliers, ont donc réalisé des pêches excellentes, dans leur demi-campagne.

Dans l'après-guerre, leur production va s'élever. A la campagne de 1920 par exemple, la circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 1.143, du 27 mars 1921, établit la comparaison suivante entre les chalutiers et les goélettes qui ont relâché à Reikjavik :

CHALUTIERS

Nom	Jours de pêche	Production
<i>Simon-Duhamel</i>	6	92.000 morues + 15.000 faux poissons + 11 fûts de rogues.
<i>Auguste-Leblond</i>	8	55.000 morues + 10.000 faux poissons.
<i>Cap-Fagnet</i>	10	78.000 morues + 20.500 + 2 fûts de rogues.
<i>Normande</i>	10	50.000 morues + 10.000.
<i>Marguerite-Marie</i>	15	20.400 mor. + 6.500 + 15.000 kg. de rogues.

Les autres chalutiers, dont la production varie entre 50.000 et 70.000 morues, ne totalisent que 25-28-30 jours de pêche.

GOÉLETTES

Nom	Jours de pêche	Production
<i>Sainte-Anne</i> , de Paimpol	35	38.000 morues.
<i>Saint-Antoine</i> , Paimpol	35	44.000 morues.
<i>Yvonne</i> , de Paimpol...	36	36.000 mor. + 1.000 faux poissons.
<i>Surprise</i> , de Paimpol..	38	35.000 mor. + 2.000 faux poissons.
<i>Madelon</i> (3 m.), Paimpol	35	37.000 mor. + 500 faux poissons.
<i>Glycine</i> , de Paimpol...	38	27.000 mor. + 1.000 faux poissons.
<i>Roger</i> , de Paimpol...	40	20.000 morues.

Pour saisir la différence entre les deux productions, point n'est besoin de faire remarquer davantage la disproportion entre les temps de pêche des deux catégories de navires et entre leur rendement respectif.

En 1920, 31 chalutiers ont pêché 328.401 quintaux, moyenne : 10.593 quintaux ; en 1922, 26 chalutiers ont pêché 313.264 quintaux, moyenne : 12.049 quintaux.

A cette dernière campagne de 1922, presque tous les vapeurs³⁸ dépassent 10.000 quintaux et l'apport le plus faible est celui du *Jupiter* (6.486 quintaux, du 28 juin au 2 décembre). La *Champagne* et l'*Elisabeth-Marie* ont pêché respectivement 24.053 quintaux et 22.815.

Les autres captures sont de l'ordre de 19.000, 16.000, 13.000 quintaux.

En 1923-1924, la moyenne par navire atteint 15.000 quintaux environ, soit un rendement de 20 tonnes par homme, tandis que le voilier dépasse à peine 8 tonnes (8 t. 6). En 1923³⁹, 11 voiliers gravelinois ont pêché 413.803 morues, soit 827.606 kilogrammes, quand 4 chalutiers fécampois produisent 583.804 kilogrammes.

1926, 36 chalutiers, 558.000 quintaux. La moyenne des vapeurs est de 14.500-15.000 quintaux en 1927. Les meilleures pêches ont été celles de *Alfred*, 19.000 quintaux ; *Islande*, 19.750 quintaux ; *Téméraire*, 18.770⁴⁰.

A partir de 1928-1930, la production des vapeurs va augmenter. Dans son énorme poche le chalut ramènera 5, 7, 10 tonnes de poisson et même 12, 15, 20, 30 tonnes dans les parages du Groenland et de Terre-Neuve⁴¹.

Le 23 mars 1930 par exemple, le chalutier *Edouard-Watteau* communique au *Victoria* qu'il a pêché 85 quintaux d'un trait ; le *Sénateur-Duhamel*, 250 quintaux, soit 12 tonnes.

Le 30 avril 1934, les chalutiers *Alfred* et *Islande* en deux coups de chalut de 10 minutes ont fourni à l'équipage 18 heures de travail par jour !

On a relevé que la production moyenne d'un chalutier en Islande est sans cesse croissante entre 1930 et 1934 :

38. Lettre de M. Lacroix correspondant du Comité central à North Sydney, 15 décembre 1922.
39. Circ. du Comité central, n° 1234, 1^{er} juin 1924.
40. Lettre de M. Lacroix, de North Sydney, 30 décembre 1927.
41. Il ne s'agit pas seulement de morue, mais la masse totale des poissons que happe indistinctement le chalut.



FIG. 45. — LES BOTTES D'ISLANDE

A L'HAMEÇON PAIMPOLAIS



DERIEN-CAMUS

BREVETE (S.O.D.G.)

Fabricant d'Ustensiles

POUR LA PÊCHE D'ISLANDE

RUE DE L'ÉGLISE

A PAIMPOL (Côtes du Nord)

FIG. 46. — EN-TÊTE DE FACTURE DE 1800

1. Couteau décolleur, 2. Couteau piqueur, 3. Plomb, 4. Balancine, 5. Hameçons.

1930.....	4 tonnes 8 par jour.
1931.....	6 — 5 —
1933.....	6 — 6 —

Aussi n'est-on pas surpris outre mesure de voir le rendement global de ces énormes chalutiers, surtout en ces dernières années; en 1932, le *Spitzberg*, 45 hommes, débarque sur le quai de Fécamp 600.000 morues, quand toute la flottille de Gravelines (11 voiliers avec 300 marins) réussit une campagne exceptionnelle de 921.000 morues (plus de 80.000 morues par bateau). On estime désormais que le rendement moyen d'un chalutier moderne s'élève par campagne à 25.000-30.000 quintaux.

Ainsi, a-t-on évalué que le *Jutland* peut produire dans ses 3 campagnes annuelles 80 ou 90.000 quintaux.

En 1934, le *Spitzberg* battra tous les records avec une production de 31.600 quintaux (pour une seule campagne), soit un train de 160 wagons de 10 tonnes⁴² !

Veut-on comparer encore une fois les rendements des morutiers voiliers, mixtes et chalutiers ? Voici à cette fin quelques chiffres de la campagne de 1935 :

Voiliers et mixtes.

<i>Zaspiakbat</i>	13.000 qx	} On remarquera la supériorité du mixte <i>Zaspiakbat</i> sur les autres voiliers qui sont pourtant des trois-mâts-malouins et non pas des goélettes, plus faibles encore.
<i>Ben-Hur</i>	5.500 —	
<i>Jean-Dunois</i>	5.000 —	
<i>Pescador</i>	4.500 —	
<i>N.-D.-des-Flots</i>	4.000 —	
<i>Pépita</i>	4.400 —	
<i>Côte-d'Émeraude</i> ..	6.000 —	
<i>Saint-Suliac</i>	5.000 —	

Chalutiers.

<i>Atlantique</i>	225.000 kg de morue + 200 flétans + 45 fûts d'huile + 25.000 ânon + 10.000 kg d'issues.
<i>Simon-Duhamel</i> ..	500.000 morues + 25.000 ânon + 40 fûts d'huile.
<i>Orage</i>	260.000 kg de morue + 20.000 kg d'issues, + 25.000 faux poissons + 9.000 kg d'huile.
<i>Joseph-Duhamel</i> ..	500.000 morues + 70.000 ânon.
<i>Neptunia</i>	200.000 morues = 315.000 kilogrammes.
<i>Victoria</i>	750.000 kilogrammes de morue.

⁴² Fécamp grand port de pêche et de commerce, G. VASSE, 1934.

Spitzberg.....	600.000 morues.
Groenland.....	630.000 kilogrammes de morue.
Alfred.....	475.000 kilogrammes de morue.
Duguay-Trouin...	800.000 kilogrammes de morue.

Ces chiffres de chalutiers ne représentent que les apports d'été débarqués sur le marché en septembre. Pour obtenir la production totale, il faut ajouter les pêches de printemps, soit autant et plus pour les navires qui accomplissent 3 campagnes.

Sans entrer dans plus de détails, il est facile de relever dans la rubrique des journaux maritimes quelques chiffres qui démontrent bien la marche ascendante de la production des vapeurs.

1936 — juillet — *Duguay-Trouin* livre en France :

700.000 morues =	852.500 kilogrammes;
80.000 colins =	137.500 kilogrammes;
15.000 kilogrammes d'huiles;	
4.000 kilogrammes d'issues;	
1.000 kilogrammes de faux poisson.	

1937. — *Minerva* : 770.000 morues;

80.000 anons;
30.000 kilogrammes d'issues;
1.000 kilogrammes de flétans;
37.000 kilogrammes d'huiles.

Et l'année suivante, le *Duguay-Trouin* rapportait 800.000 morues! Le chalutier moderne produit donc dans une seule campagne 6 fois et 10 fois plus qu'un voilier dans ses 7 mois de pêche. Ce rendement provient de sa capacité technique de production, encore accrue par l'allongement de la campagne.

Après la guerre⁴³, les vapeurs quittaient les ports de France plus tard que les voiliers. Selon un tableau récapitulatif des chalutiers à Terre-Neuve en 1921, les départs s'échelonnent entre le 21 avril et le 16 août. La plupart, cependant, ont appareillé dès avril-mai-juin, pour rallier leur port d'attache à la fin du mois de novembre ou début décembre. Dans ce tableau, la *Champagne*, qui a effectué la plus courte rotation, 1^{er} août-30 novembre, a néanmoins capturé 9.248 quintaux de morues. Tous ces navires touchent Saint-Pierre pour y livrer leurs pêches qui sont acheminées sur les ports de vente par des transports. Le vapeur qui a fait la campagne la plus longue, le *Labrador* (21 avril-5 décembre), rapporte 13.154 quintaux.

N'ayant guère besoin de se ravitailler, munis d'une plus grande capacité, les chalutiers modernes pourront emmagasiner dans leur

43. Campagne 1921 ; cf. Circ. du Comité central, n° 1174, 12 mai 1922.

cale des quantités toujours plus considérables. Ils allongeront par le fait même leur période de pêche. Grâce à leur vitesse, ils effectueront leurs voyages très rapidement et leur année comptera 2 et 3 campagnes. Ils viendront livrer en France et fréquenteront Terre-Neuve, Islande⁴⁴, Groenland.

Ils pousseront leurs investigations jusqu'à la mer Blanche, l'île aux Ours, la mer de Barentz, etc.

Le chalutier pêche donc presque toute l'année et son séjour au port de livraison est réduit au minimum⁴⁵. Le 1^{er} juin 1928 par exemple, l'*Alfred-Vieu* débarque à Bordeaux 13.000 quintaux, de façon à se retrouver en pêche le 1^{er} juillet suivant.

Le parallèle entre les deux moyens de production impose la conclusion irréfutable que la disparition des voiliers est fatale du fait de la concurrence des chalutiers :

« Le voilier rapporte 5.000 quintaux, écrit le R. P. Lebrat⁴⁶, le chalutier 30 à 45.000 quintaux. Certes les frais d'exploitation d'un chalutier, sans parler de l'amortissement, sont incomparablement plus lourds que ceux d'un voilier. Il n'empêche que le voilier est mal placé pour résister à l'écart plus grand entre les charges de l'armement qui croissent en flèche, et les prix de vente du poisson qui sont en diminution. Car il y a course aux apports.

» Le chalutier reste dix mois en campagne, ses moyens de capture sont considérables. Si le prix de la morue baisse, il se rattrapera tant bien que mal en pêchant davantage, tandis que le voilier est limité; il ne fait et ne peut faire qu'un voyage.

» Ainsi, qu'on veuille ou non le reconnaître, et sans vouloir porter le moins atteinte à la bonne entente existant entre armateurs de voiliers et armateurs de chalutiers, force est de reconnaître que le « chalutier a tué le voilier ». C'est une constatation déjà faite dans d'autres branches d'industrie; la technique « dernier cri » chasse la plus ancienne. Voilà la cause principale de la disparition des voiliers. »

Et c'est sur le marché de la morue que l'on verra la situation créée par la concurrence du chalutier. Les comptes se régleront entre voiliers et vapeurs à la vente des cargaisons respectives.

44. Ils se moqueront ainsi de la législation islandaise de 1922, qui fut si préjudiciable aux goélettes de Palmpol.
45. Réquisitionnés pendant la guerre de 1939-1940, les chalutiers sont venus se faire armer dans les arsenaux. La plupart de ceux qui furent équipés à Brest par le Service de mobilisation des bâtiments de commerce (S. M. B. C.) y arrivèrent dans un état pitoyable. A la suite de cette pêche intensive, ils étaient réduits à l'état de blocs de rouille, tel un chalutier maçon qu'il fallut dérequisitionner.
46. Porte-Voix, dans Ouest-Eclair, 23 mars 1938.

Combat inégal où se mesurent les morutiers français... faibles goélettes et trois-mâts... contre les puissants chalutiers.

7° Production française de morue.

Il est bien évident que la production de l'armement français dépendra des moyens de travail utilisés par les morutiers.

Au temps des voiliers, elle est sensiblement constante et oscille autour de 40.000 tonnes. Seule à cette époque, la pêche déficitaire pouvait influencer le rendement total, les armements se maintenant sensiblement au même chiffre à chaque campagne.

1880.....	35.209 tonnes.	1907.....	48.230 tonnes.
1886.....	45.344 —	1908.....	53.705 —
1890.....	31.699 —	1909.....	64.772 —
1895.....	31.868 —	1910.....	76.010 —
1897.....	41.806 —	1912.....	41.946 —
1899.....	46.622 —	1914.....	35.859 —
1900.....	43.822 —	1919.....	33.421 —
1901.....	48.139 —	1920.....	42.179 —
1902.....	51.838 —	1921.....	42.814 —
1905.....	31.998 —	1922.....	44.485 ⁴⁷ —
1906.....	30.913 —		

Il ressort de ce tableau que, dès 1908-1910, grâce aussi aux pêches exceptionnelles de 1909 et 1910, la production française monte en flèche. Après la diminution du rendement pendant la guerre, la production augmente dès 1924⁴⁸ :

1924.....	52.874 tonnes.	1933.....	59.872 tonnes.
1926.....	56.737 —	1934.....	62.500 —
1929.....	51.199 —	1935.....	65.000 —
1930.....	37.075 —	1937.....	67.000 —
1932.....	40.935 —		

En conclusion, la production française dans ces dernières années oscille autour de 60.000-65.000 tonnes.

47. Ces chiffres, extraits des Tableaux généraux du commerce et de la navigation publiés par la Direction des Douanes, sont cités par M. de Penfentenyo dans *Industrie morutière*, page 19, et tableau IV. Ils ne concordent pas toujours avec ceux que fournit le Comité central des armateurs de France. La circulaire n° 346, par exemple, du 2 février 1905, donne 63.969 tonnes pour 1886, 66.481 en 1900, 68.985 en 1902, etc. La différence proviendrait-elle du fait que cette dernière source d'information fait état des armements saint-pierrais ?

48. Chiffres du ministère de la Marine marchande. Dans Circulaire du Comité central, n° 1426, M. Laurens-Castelet donne encore des chiffres plus considérables.

Pour saisir le progrès technique réalisé par les chalutiers, il suffit de montrer le rapport entre les navires armés et leur production totale :

1910, 764 bâtiments, 76.000 tonnes (rendement maximum entre 1880 et 1914).

1924,	257	—	52.874 tonnes ⁴⁹	(tonnage des navires : 60.125 tx)
1933,	92	—	59.872 tonnes	(tonnage des navires : 30.197 tx).
1935,	70	—	65.000 tonnes.	

En même temps qu'augmente la production, l'écart entre les maxima et les minima, jadis si désastreux, se réduit par suite du rendement régulier des vapeurs. Le commandant Beaugé, de l'Office des pêches⁵⁰, a établi ce tableau des indices de hausse entre les différentes périodes :

1881-1887	91 %	1919-1926	172 %
1904-1910	226 %	1931-1935	44 %

Il est donc indéniable que sur le plan de la production, les chalutiers ont très avantageusement remplacé les voiliers.

Le « progrès » consiste-t-il à produire toujours davantage avec de moindres moyens ? Si oui, la flotte morutière française a réalisé un progrès « colossal » puisqu'une quarantaine de navires suppléent des centaines de voiliers (plus d'un millier en comptant les goélettes et les warrys saint-pierrais) et dépassent leur production !

Cette flotte de vapeurs a supprimé, avec les voiliers, les armements secondaires et elle a étouffé les ports moyens.

En vertu de la concentration industrielle, l'entreprise morutière s'est alors fixée dans quatre grands ports : Arcahon, La Rochelle, Saint-Malo et surtout Fécamp.

Fécamp⁵¹ a substitué très tôt des chalutiers à ses voiliers.

De ses 50 trois-mâts et dundees de 1913, il ne reste que 2 en 1930, qui d'ailleurs disparaîtront en 1936.

Par contre, ses chalutiers, de 15 en 1913 sont : en 1926, 17 à Terre-Neuve et 9 en Islande; en 1930, 20 à Terre-Neuve et 7 en Islande; en 1933, 18 à Terre-Neuve et 13 en Islande.

En 1918, l'armement fécampoïsis produit 7 millions de morues (15 millions en 1922). Dix ans plus tard, ses 35 navires, d'un tonnage de 17.000 tonneaux, produisent 17.124 tonnes de morue.

De 1933 à 1936, les armements accusent toutefois une régression :

49. Tableau de la Navigation, Douanes, 1936.

50. Ouest-Eclair, 17 février 1938.

51. Dieppe et Fécamp ports de pêche, 1929. Fécamp grand port de pêche, 1929 et 1934, par M. Vasse, président de la Chambre de commerce de Fécamp. Journal de Fécamp, 30 août 1941.

	Terre-Neuve		Islande
	Chalutiers	Voiliers	Chalutiers
1933	18	1	13
1934	17	1	8
1935	13	1	8
1936	13	0	8

La production tombe de 17.124 tonnes en 1928 à 12.742 tonnes en 1933, 10.458 tonnes en 1934⁵².

En 1937, les navires fécampois ont capturé à Terre-Neuve 11.684 t. 500 et en Islande 8.010 t. 216⁵³, soit une production de 19.694 t. 716, dont il ne fut débarqué que 16.000 tonnes à Fécamp.

L'industrie morutière représente pour Fécamp une importante source de gains. En 1928, la valeur de la morue est de 45.930.000 fr. + 1.300.000 francs pour 300.000 kilogrammes d'huiles.

En 1933, cette valeur de la morue est tombée à 29.782.805 francs pour remonter en 1937 à 38.915.028 francs.

Par ses efforts persévérants et les multiples initiatives de ses armateurs, Fécamp a acquis cette importance parmi nos ports morutiers. Entre autres améliorations, il convient de citer la création de sécheries artificielles, la fabrication de filets de morues (6 millions de boîtes en 1933)⁵⁴ et l'utilisation de tous les succédanés du poisson (farines de poisson, colle, engrais, etc.), cependant que les Fécampois fournissent de la morue sèche à d'innombrables clients, portugais, malgaches, antillais, etc., selon le goût de chacun et le degré de séchage désiré.

Par le moyen de cette modernisation massive de son matériel de production, la France se trouve en possession d'une flottille à grand rendement et d'un équipement national concentré dans quelques ports parfaitement outillés.

Et maintenant se pose le problème de la « distribution » des cargaisons de morues.

8° La consommation française.

Jusqu'en 1922, la consommation métropolitaine a assuré l'écoulement de la différence entre la production et l'exportation :

52. Lors de notre enquête à Fécamp au mois 1935, on nous avait donné, pour la totalité des apports de Fécamp, 354.000 quintaux, soit 17.000 tonnes environ. C'est une communication de M. Vasse qui fournit ce chiffre de 10.458 tonnes.

53. Statistique des pêches maritimes, année 1937, Ministère de la Marine marchande.

54. En 1938, on expérimentait un nouveau procédé de séchage.

67 % de la production entre 1880 et 1889.

57 % — — — 1890 et 1913.

64 % — — — 1919 et 1922 (hausse due en partie, à la vente des filets de morues).

La consommation française s'est stabilisée dans ces dernières années à 30.000 tonnes environ avec une tendance à se réduire :

1900.....	40.000 tonnes.	1935.....	28.000 tonnes.
1930.....	38.000 —	1936.....	31.167 —

La production nationale (cf. *supra*) dépasse donc presque de moitié la consommation. Le Français mange, en effet, trop peu de poisson : 7 kilogrammes, quand d'autres pays établissent une moyenne de 26-30 kilogrammes par habitant⁵⁵.

La morue, poisson maigre, comme le merlan, le colin, la sole, la raie, etc., ne contient que 0,2 à 2 % de graisse au lieu de 8 à 30 % comme le poisson gras (saumon, hareng frais, maquereau),

Aussi ne connaît-elle pas la faveur du public. Elle est considérée comme un aliment pauvre, « alors que, si chaque Français consommait seulement 2 kilogrammes de morue par an, il faudrait doubler notre flotte de pêche »⁵⁶.

C'est à maintes reprises que les organes de la presse maritime ont conseillé aux Français de consommer de la morue, de considérer le poisson comme un élément principal de l'alimentation et non comme un luxe ou un appoint dans leur nourriture quotidienne⁵⁷. La propagande s'en mêla timidement et des Semaines du poisson s'organisèrent. Malgré la répartition du poisson par de rapides trains de marée, les résultats ne récompensèrent pas ces efforts. Alors

55. Circ. 1427 du Comité central des armateurs de France, du 11 décembre 1934. Pour le poisson frais, la consommation atteint 2 millions de quintaux métriques, alors que la production est de 1.835.000 quintaux métriques. D'où obligation d'importer 165.000 quintaux métriques.

56. « Quinzaine du poisson », Paris, 1933. Ministère de la Marine marchande qui extrait d'un journal médical cet éloge de la morue : « Que nul gourmet ne s'avise en pensant à la morue de faire la fine bouche. L'ombre de Brillat-Savarin le viendrait tirer par les pieds ! »

» Que la morue bien cuite est un régal ! Bien cuite par là non violente. Surtout que dessalée à souhait, mise à l'eau fraîche sur feu prudent, surveillée jusqu'à ce qu'elle écoule. Et dès lors menée douce, tout doux, sans ébullition pour lui éviter la disgrâce trop courante de n'être plus qu'un paquet d'éponge. Et c'est un surrégal, accommodé à la maître d'hôtel, à la ménagère, à la provençale, avec une pointe de salade, à la maître d'hôtel, à la ménagère, à la provençale, avec une pointe d'ail pour « accent », à l'Italienne avec un coulis de tomates pour tartentille, à la Béarnaise, en gratin, en croquettes, au voi au vent, somptueuse ou banale, mais si merveilleusement frite avec ou sans sale à frire. Quant à la brandade, salées ! C'est un poème de soub et du monde romber dans le bêtisier papillaire qu'il n'en omlberait pas l'œuf et le lysisme palistal ! Vraiment si j'étais quelque chose en France je décrèterais la « Croisade pour la morue. » (Cité par H. de FLEURY et René LEVYAT.)

Aux sceptiques, CARONSKY, « prince des Gastronomes » offre la recette non moins succulente de la morue « à la nicolsa ». D'après M. Raymond CARVE, ancien chef de cuisine au Negresco à Nice (Agenda Renaudin, 1929).

57. Circulaire du Comité central, n° 1237, 19 juillet 1934.

qu'en Allemagne par exemple, à la suite d'une campagne de publicité, la consommation passe de 9 kilogrammes en 1934 à 12 kilogrammes en 1936 par habitant, en France elle est sensiblement en décroissance pour la morue⁵⁸ et en légère augmentation pour la pêche fraîche⁵⁹.

9° L'exportation française.

Après cet examen, en comparant les chiffres schématiques de la production française : 60.000 tonnes, et de la consommation 30.000 tonnes, on conclut à une surproduction du moins sur le marché intérieur. A lui seul, Fécamp peut fournir la moitié de la consommation nationale !

Il est donc un fait que le rendement des vapeurs dépasse les possibilités d'absorption du marché national. Pour éviter de disparaître, les morutiers seront dans l'obligation absolue de chercher des débouchés pour leur morue.

Encouragée par une législation protectrice, la grande pêche française réussissait, jusqu'en 1914, à vendre à l'étranger le surplus de sa production. L'exportation atteint ainsi :

En 1880....	6.122 tonnes	En 1902....	28.475 tonnes.
1887....	18.189 —	1909....	26.191 —
1897....	22.595 —	1910....	32.456 ⁶⁰ —

La loi du 26 février 1911 maintint les primes à l'exportation comme par le passé⁶¹. Mais la guerre nous fait perdre bon nombre de clients et, en 1919, les ventes à l'étranger ne dépassent pas 6.729 tonnes. Les exportateurs s'efforcent aussitôt de reconquérir les marchés et l'exportation s'élève à 13.232 tonnes en 1920; 20.222 tonnes en 1921; 19.668 tonnes en 1922.

Les marchands de morues rencontrent cependant à cette époque, tant en France qu'à l'étranger, des difficultés de plus en plus considérables.

En 1924, les prix du poisson demeurant trop élevés, le ministre du Commerce, à la suite de la réunion du Conseil de cabinet, le

58. Jeunesse maritime, août 1935 et mai 1936. Pour la morue on ne consomme en France que le gros et le moyen poisson. Le petit poisson doit dès lors être exporté. Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 1439, 18 juillet 1932. Note remise par le comité aux ministres de la Marine marchande et du Budget, le 21 décembre 1931.

59. Il a fallu les restrictions alimentaires de 1940-1943, pour prouver enfin aux Français que les quatre mers qui baignent leurs côtes constituaient des viviers inépuisables.

60. Chiffres de l'industrie morutière, par M. DE PENFENTENY.

61. Comité central. Lettre du 4 février 1910-21 mars 1911. Circulaires n° 836, du 12 septembre 1913, n° 887, du 5 mars 1914.

27 septembre, avait été chargé d'interdire l'exportation du poisson français et la morue fut comprise dans cette mesure ! Il fallut faire entendre raison au Gouvernement pour qu'il permit des dérogations en faveur de la morue⁶².

Dans les années suivantes, alors que la production s'accroît, la situation ne s'améliore guère. Le taux des primes, en effet, sensiblement abaissé en valeur absolue, le fut surtout en valeur relative par suite de la dévalorisation de la monnaie, à tel point que la protection était à peu près inefficace en 1926, date à laquelle venait à expiration la loi de 1911.

Année	Prix du quintal métrique	Prime	Incidence de protection
	francs			francs
1913	85 »	20 »	23.53 %
1917	200 »	18 »	9 %
1922	240 »	16 20	8 %
1926	310 »	16 20	5 %

En 1926, les primes (taux fixé jadis en francs-or) se liquidèrent en francs-papier et leur incidence par rapport au prix de vente de la morue se faisait peu sentir. Leur disparition ne gêna pas l'armement, la dépréciation de la monnaie constituant une prime d'une valeur très supérieure à celle qu'aurait pu payer l'Etat. La suppression de la protection se compensait en partie par le décalage entre le prix de la morue qui augmentait au fur et à mesure de la baisse de la monnaie et l'augmentation moins rapide des frais d'armement. Mais dès la stabilisation du franc, les frais d'armement n'ont cessé de croître, tandis que le prix de la morue s'avilissait.

Les prix de vente français ont alors rejoint et dépassé la cotation des concurrents étrangers. Aussi notre exportation enregistra-t-elle une chute brutale⁶³.

28.900 tonnes en 1925	25.300 tonnes en 1929
28.800 — — 1926	18.900 — — 1930
33.900 — — 1927	10.500 — — 1931

La situation se complique encore, car depuis 1929 l'Amérique du Sud est atteinte par la crise économique suivie de la chute de

62. Corr. du Comité central, 36 septembre 1924. Réunion du Conseil d'administration, 14 octobre 1924.

63. Rapport de M. Geisdoerfer, annexe au P.-V. de la première séance de la Chambre des députés, 16 mars 1932.

la couronne norvégienne, de la surproduction terre-neuvienne et islandaise. La morue connaît une dépréciation générale sur le marché mondial. Dès 1930, l'armement français réclame le rétablissement de la prime à l'exportation. L'année suivante, il se trouve à la tête d'un excédent de pêche qu'il ne pourra écouler à des prix rémunérateurs⁶⁴. On entrepose la morue en frigorifique, le tonnage des morutiers désarmés atteint 34 % ; 1.350 islandais et terre-neuvas sont en chômage. Les chalutiers eux-mêmes accusent une régression :

Année	Voiliers	Chalutiers	Total
1926	141	47	188 ⁶⁵
1927	114	42	156
1928	106	46	152
1929	110	43	153
1930	97	38	135
1931	60	38	98

En six ans, la flotte française a perdu la moitié de ses effectifs ! Les armateurs font des expériences fort coûteuses pour leur tréorerie⁶⁶.

Profitant de leurs bas prix, les marchands étrangers introduisent leur morue sur la place française, insuffisamment protégée. Notre importation se chiffre par 70.000 quintaux en 1929, 55.000 en 1930, alors qu'elle n'était que de 1.500 quintaux en 1927.

Malgré cette situation déplorable de la vente, la surproduction continue et, en 1932, il reste 200.000 quintaux de la pêche de 1931.

Par la loi du 12 avril 1932, le législateur rétablira la prime à l'exportation (80 francs par quintal) et relèvera les droits de douane. Mais les crédits, votés trop tard, ne purent venir en aide à l'armement qu'en 1933⁶⁷.

En définitive, l'exportation française tombe au-dessous des chiffres d'avant-guerre :

1887.....	18.189 tonnes.	1921.....	20.222 tonnes.
1902.....	28.475 —	1927.....	33.900 —
1910.....	32.456 —	1928.....	29.000 —

64. Note du Comité central aux ministres de la Marine marchande et des Finances, 21 décembre 1931.

65. Chiffres cités au F.-V. de la séance de la Chambre des députés, 23 février 1932.

66. Circ. du Comité central, n° 1430, 13 juillet 1932.

67. Dans son rapport au XII^e Congrès national des Pêches et Industries (Circ. n° 1426, 24 nov. 1931, du C. C. A. P.) M. Laurens-Castellet donne un aperçu fort documenté sur la protection de la grande pêche et expose les raisons du maintien de la prime à l'exportation.

1929.....	25.300 tonnes.	1931.....	16.000 tonnes.
1930.....	18.900 —		

On remarque donc que la chute de l'exportation s'accomplit dans les années où notre armement augmente sa production et en 1935 il sera encore débarqué 250.000 quintaux en excédent sur les apports de 1934. Notre rendement dépasse les possibilités d'écoulement de notre marché intérieur et de notre clientèle étrangère.

Pourquoi la production et la distribution n'ont-elles pas marché de pair ? Après cet aperçu sur notre exportation, est-il indifférent d'examiner dans la réalité les difficultés rencontrées par nos exportateurs et de montrer comment notre clientèle traditionnelle a réduit sa demande ou s'est même détournée de nos produits ?

a) Le Marché américain⁶⁸.

1° Antilles. — Dans nos possessions d'outre-Atlantique, la morue est depuis fort longtemps le principal aliment de la population ouvrière. Une ordonnance fixait même jadis la ration minima de morue qui devait être garantie aux noirs employés dans les plantations. Jusqu'au traité de 1763, la France y exerça un monopole de fait, mais à partir de cette date, les Anglais, favorisés par la possession de Terre-Neuve, et les Canadiens, surtout, envahirent ce marché.

On a vu (cf. t. I, p. 318) que la protection de la pêche française mettait au premier rang de ses préoccupations le marché antillais, et c'est ainsi que jusqu'en 1914 l'armement français réussit à y garder une clientèle appréciable. De 1914 à 1919, le producteur britannique se chargea d'assurer presque l'intégralité de la consommation.

À la demande des armateurs et du syndicat du commerce de la morue, le Gouvernement rétablit en 1920 les droits de douane sur la morue anglaise à son entrée dans la colonie. Mais cette imposition insignifiante se révéla impuissante à arrêter la marchandise britannique. « Il serait pourtant naturel que le marché de la morue aux Antilles fût dans les mains de producteurs français », avouent les armateurs du Comité central au lendemain de la guerre⁶⁹. Les demandes de relèvement des droits se heurtent à l'opposition formelle

68. Selon l'ordre d'importance on classe les pays importateurs de morue en marchés principaux : Espagne, Italie, Portugal, Brésil, Grèce, et en marchés secondaires : Cuba, Antilles, Guyane, Égypte, Argentine, Australie, Palestine, Europe centrale. C'est pour plus de clarté que nous adoptons cette distinction en « marché américain » et en « marché euro-méditerranéen ».

69. C. R. de la réunion de la sous-section de grande pêche, 9 juin 1922.

des Conseils généraux de la colonie et des Assemblées locales, qui doivent être consultés obligatoirement sur les modifications des tarifs douaniers. La mesure sollicitée aurait pour effet de renchérir la morue salée, aliment de première nécessité pour les travailleurs ⁷⁰. La morue française est d'un prix trop élevé en comparaison de la morue anglaise qui a conquis ce marché pendant la guerre, comme le prouvent surabondamment les chiffres suivants ⁷¹.

Année	Importations de morues	
	Françaises	Anglaises
	tôts	tôts
1914	8.156	428
1915	6.041	2.547
1916	4.555	6.957
1917	3.618	6.214
1918	1.528	8.949
1919	577	de 7 à 8.000
1920	531	10.000

Les éléments du problème ne se modifieront pas dans l'après-guerre et c'est aux dépens de nos morutiers que le producteur britannique conservera ce débouché, qui absorbe en 1923 ⁷², par exemple, 100.000 quintaux et augmentera par la suite son contingent d'importation.

2° Cuba. — Cherchant après la guerre des clients, les exportateurs français expédièrent, en 1922, sur le *Mont-Kemmel* 1.140 kilogrammes de morue livrée à Santiago de Cuba. En janvier 1923, le *Macoris* en déchargeait 34.000 kilogrammes en provenance de Bordeaux.

La même année, 600 barils sont distribués comme échantillons et les résultats de cette propagande permirent au consul de France à Santiago de qualifier de « certaine » l'exploitation ⁷³ du marché cubain. Mais la réalité démentit ces prévisions optimistes. Les marchands français rencontrèrent en effet, sur cette place, de puissantes organisations canadiennes favorisées par leur proximité et de Cuba et des lieux de pêche.

70. Circ. du C. C. A. F., n° 1242, 27 août 1924.

71. Circulaire du C. C. A. F., n° 1181, 10 juillet 1922.

72. Réunion de la sous-section de grande pêche, 9 mars 1922. Circulaire du Comité central, 18 mars 1923.

73. Lettre du consul de France à Santiago au ministre des Affaires étrangères, 26 février 1923.

Par une ligne spéciale de navigation, il arrive à Santiago, deux fois par mois, des cargaisons de morue venant d'Halifax. La Compagnie Pickford and Black assure en 8 jours l'acheminement du poisson. Cette morue, fournie par la maison Silver surtout, est vendue très fraîche, très sèche et toujours exempte de « rouge » grâce à la rapidité du transport.

En 1923 ⁷⁴, il se créait une Société bordelaise pour l'exportation de la morue, départ de Bordeaux, via New-York, ou de Marseille, par la Société générale de transports maritimes à vapeur, qui nouait des relations commerciales avec Santiago.

Mais l'irrégularité du service maritime France-Cuba obligea les marchands français à utiliser le pavillon américain ou britannique et à sacrifier, par le fait même, le bénéfice de la prime à l'exportation. Les cargaisons totalisaient deux mois de navigation.

Aussi les commerçants bordelais ne durent-ils pas être étonnés d'enregistrer des pertes de 34 % sur leurs chargements, à la suite d'un aussi long voyage et des multiples transbordements, d'autant plus que le service de Santé cubain interdit la vente de toute morue légèrement avariée; le rejet à la mer est obligatoire.

Fidèle aux produits canadiens, dont la fraîcheur est garantie, la clientèle cubaine acheta sans difficulté la morue française expédiée via New-York, persuadée que ce poisson provenait de Saint-Pierre et Miquelon. Par contre, on ne put vendre les cargaisons arrivées par la Martinique ou même directement de Bordeaux, sous prétexte que cette morue ne pouvait être fraîche dans de semblables conditions de transport !

Le consul de France craignit que le voyage trop long de France à Cuba, outre ses prix élevés, ne fasse arriver la morue aux consommateurs cubains « sous une telle forme que cette importation française sera à jamais condamnée » ⁷⁵. On voit par là quels obstacles s'opposaient à l'entrée des Français sur le marché cubain. La seule mesure qui eût peut-être permis d'y maintenir la morue française consistait à étendre le bénéfice de la prime à l'exportation au poisson transporté sous pavillon étranger, faute de bateaux français qui se voyaient frustrés d'un fret important ⁷⁶. Mais, la prime n'est accordée qu'à la condition *sine qua non* du transport sous pavillon

74. Lettre du sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande au C. C. A., en date du 11 avril 1923.

75. Lettre du 16 avril 1923 au directeur de la Compagnie générale transatlantique.

76. Réunion de la sous-section de grande pêche, C. C. A. F., 2 juin 1923.

national. Dès lors, il était inutile d'envisager la conquête du débouché cubain.

3° *Brésil*. — D'origine portugaise, les Brésiliens sont gros consommateurs de morue salée, très sèche et très dure, « planche de sapin ». Ils recherchent en outre le petit poisson de 400-800 grammes. Malgré l'importation considérable de ce pays, on notait avant la grande guerre, une régression des exportations françaises : 1905, 433.800 kilogrammes; 1906, 151.310 kilogrammes, 145.000 francs; 1907, 44.967 kilogrammes, 40.800 francs.

Cette chute de la morue française sur le marché brésilien tient à une question de qualité et prix. A qualité égale, le prix de revient de nos morues est plus élevé que celui des morues concurrentes. Il faut considérer, en outre, que le commerce de ce produit se trouvant entre les mains de firmes étrangères, celles-ci peuvent sans peine contrarier toute tentative de nos représentants pour introduire de la morue française sur la place.

Cet état de choses est dû déjà, à cette époque, au manque d'organisation de nos exportateurs et à leur méconnaissance du marché brésilien. Pour s'y créer un débouché, il fallait envoyer sur place un délégué qui choisirait un représentant compétent et consentir à vendre au même taux que les concurrents, tout au moins au début, de manière à s'assurer une clientèle stable⁷⁷. L'enjeu en vaut la peine, car le Brésil importe une grande quantité de morue : 25.932 tonnes, 19.299.000 fr. en 1906; 26.324 tonnes, 21.974.800 fr. en 1907.

A cette époque, c'est Terre-Neuve surtout qui ravitaille le Brésil (15.000 tonnes), puis la Norvège (5.000 tonnes), et le Canada (4.500-5.000 tonnes).

En 1913, l'importation atteint plus de 40.000 tonnes d'une valeur dépassant plus de 25.000 contos.

Par suite de la hausse des prix, elle diminua de 1914 à 1924⁷⁸.

	1913	1924	
	tonnes	tonnes	
Terre-Neuve	25.842	6.157	(préférence des Brésiliens pour la marque <i>Noruega</i>).
Norvège	12.012	4.797	
Canada	6.518	1.598	
Grande-Bretagne	2.607	6.091	
États-Unis	2.087	364	

77. Corr. du Comité central, 11 mars 1910.

78. Rapport de l'attaché commercial de France à Rio-de-Janeiro, 17 mai 1927. Rapport de la Chambre de commerce française de Sao-Paulo, 22 mai 1923.

En 1925, l'Angleterre se place en tête des pays fournisseurs avec un contingent de 8.363 tonnes, devant Terre-Neuve 7.873 tonnes, la Norvège 3.736 tonnes, le Canada 2.303 tonnes, États-Unis 297 tonnes.

La régression des produits français, déjà très nette avant 1910, a abouti à leur disparition de ce marché. Il n'est plus question de notre marchandise dans les statistiques officielles.

4° *Haïti*. — Malgré la modestie de son territoire, la République d'Haïti présente d'excellents débouchés pour la morue séchée et salée⁷⁹.

Pour l'exercice financier octobre 1930-septembre 1931, l'importation de cette marchandise a atteint 812.807 kilogrammes d'une valeur de 700.435 gourdes (la gourde = 0,20 de dollar américain). Le principal fournisseur est l'Amérique du Nord :

États-Unis	685.921 kg	Iles Bahamas	49.666 kg
Canada	55.027 kg		

Puis viennent :

France	16.187 kg	Jamaïque	1.300 kg
Belgique	4.061 kg	Hollande	627 kg

De toute évidence, le marché est entre les mains des Américains et des Canadiens⁸⁰. Bien que nos produits jouissent de la faveur du consommateur, Haïti ne pourra jamais devenir un débouché important pour l'exportation française en raison de la concurrence nord-américaine, trop puissante et trop facile.

Sur les autres places américaines du Centre ou du Sud (car il ne faudrait pas penser offrir de la morue française aux États-Unis ou au Canada !), notre exportation est à proprement parler presque nulle. On peut conclure que l'immense marché américain est définitivement perdu pour nos morutiers.

Et pourtant, il nous restait encore, en ces dernières années, l'antique colonie de Saint-Pierre et Miquelon.

79. Note de l'attaché commercial de France aux Grandes Antilles transmise par le ministre des Travaux publics et de la Marine marchande, Corr. du C. C. A. F., 29 avril 1932.

80. Une forte proportion des envois américains provient du Canada qui fait transporter sa morue sous pavillon américain et les embarque dans des ports des États-Unis.

5° *Parti que la France aurait pu tirer de sa possession de Saint-Pierre et Miquelon.* — On a vu que nos concurrents anglo-saxons nous ont éliminés parce qu'ils sont à portée des lieux de pêche et des marchés : tels sont le Canada, Terre-Neuve, les Etats-Unis, l'Angleterre au moyen de Terre-Neuve. Mais comment expliquer sur les places américaines la présence de la Norvège par exemple ? Par sa production énorme sans aucun doute. Mais la France ne se trouvait-elle pas plus favorisée, grâce à cet archipel de Saint-Pierre qui la maintenait dans la zone économique américaine ?

Pour garder leur clientèle d'outre-atlantique, les armateurs français comprirent qu'il leur fallait traiter et sécher leur morue à Saint-Pierre, puis l'expédier directement sous pavillon national sur les lieux d'approvisionnement américains. C'est pourquoi ils sollicitèrent, en 1923, la location du frigorifique de l'île, location que leur refusa le Gouvernement⁸¹.

Au lieu de perdre un temps précieux à travailler à bord le poisson capturé, et à le rapporter en France avant de le réexpédier, les navires auraient livré à des sécheries situées à proximité des bancs.

Saint-Pierre semblait, en effet, tout désigné par la géographie elle-même comme *le vrai marché de la morue française*. Mais hélas ! le Barrachois, ou port de Saint-Pierre, ne peut que difficilement se transformer en port moderne de grande pêche. Faute de profondeur, il est devenu inaccessible aux grands chalutiers. On établit, dans les années récentes, 2 plans d'aménagement du port ; le premier, de 1925, prévoyait un approfondissement de 2 m. 75 à 4 mètres, le second, de 1927, entrevoyait la réalisation d'un chenal de 5 mètres de profondeur, qui conduirait à un terre-plein multidigité permettant l'accès des quais à plusieurs chalutiers à la fois.

L'évolution de la production morutière dépassa ces plans. La technique actuelle rendait inutiles pareils travaux, puisque, au lieu de transformer Saint-Pierre en port de débarquement et de répartition, l'armement s'est ingénié à équiper des navires qui puissent éviter toute escale et en même temps accomplir leur campagne, départ et retour en France. Les chalutiers purent ainsi, à partir de 1925-1926, tenir la mer pendant plusieurs mois et opérer rapidement leur navigation soit à l'aller soit au retour.

81. C. R. de la réunion de la sous-section de grande pêche du C. C. A. F., 7 juin 1923.

C'est ce qui explique la rareté des relâches des chalutiers à Saint-Pierre. En 1931, par exemple, on n'y enregistre aucun débarquement de morue de bateaux métropolitains. En 1932, au cours de la campagne, 4 voiliers ont touché Saint-Pierre pour des réparations et des débarquements de malades.

En 1933, on mentionne l'entrée de 7 voiliers. Quant aux chalutiers, ils sont venus se ravitailler en eau, sel, charbon, au nombre de 12 en 1932 et de 17 en 1933.

A trois reprises seulement, des vapeurs ont débarqué de la morue en vue de compléter leurs cargaisons en fin de campagne et de cette production livrée à Saint-Pierre on ne destine qu'une très faible partie aux Antilles.

Si, vers 1927-1928, Saint-Pierre a connu une période de prospérité, celle-ci n'est due qu'à l'entreposage des alcools au temps de la prohibition. C'est ainsi que le commerce général passait de 11.877.951 francs en 1918 à 314.346.676 francs en 1928 ! Mais, lorsque les Etats-Unis renoncèrent à la tempérance, les Saint-Pierrais virent s'évanouir ces chiffres.

Dotée jadis d'un armement considérable, fréquentée par les voiliers et les modestes chalutiers d'antan, cette dernière parcelle de l'empire français en Amérique septentrionale se trouve placée devant un avenir « bien triste »⁸².

Malgré les protestations renouvelées de la presse maritime, par manque d'équipement et d'organisation, par suite aussi de l'autonomie de plus en plus prononcée des vapeurs et de l'élimination des voiliers, la colonie n'est plus qu'une terre indigente que les Français n'ont pas su utiliser pour se maintenir sur le « marché américain »⁸³. Comment dès lors prétendre conquérir ce marché par ce moyen méconnu ?

b) *Marché euroméditerranéen*⁸⁴.

N'ayant aucun espoir de vendre leur morue sur les places américaines, nos exportateurs ont dû se contenter de l'écouler auprès des clients des pays voisins ou situés dans le bassin méditerranéen.

82. Notice sur la situation et l'avenir économiques des îles Saint-Pierre et Miquelon, par L. LÉNAUX, 1930. *La Pêche Maritime*, n°s 704 et 705, 22 et 29 novembre 1931.

83. En 1934 (*Voix du marin*, numéro d'avril), une importante maison française envisagea d'armer à la grande pêche 25 petits chalutiers jusqu'à la hauteur de l'Amérique du Sud. Leur production aurait été exclusivement expédiée sur les Antilles et l'Amérique du Sud. Beau rêve ! car cette production risquait d'aboutir sur nos marchés d'exportation déjà saturés ailleurs ou tout simplement de revenir sur le marché français. Ce projet ne fut pas mis à exécution.

84. Cette dénomination a pour but de comprendre des pays importateurs plus rapprochés de la France, depuis le Portugal jusqu'à la Palestine, l'Égypte, etc.

De tous temps d'ailleurs, ce furent là les clients « naturels » des morutiers français. Pour satisfaire la consommation européenne et méditerranéenne, la France se trouve particulièrement privilégiée grâce à sa flotte de grande pêche, plusieurs fois séculaire, à ses colonies, à ses côtes largement ouvertes.

La morue est un aliment pour population à standard de vie peu élevé et l'on remarque sans difficulté que les pays importateurs seront plutôt déficitaires soit en céréales, soit en cheptel : Portugal, Espagne, Italie, Grèce, Palestine, Egypte, etc.

L'instauration des primes à l'exportation encourageait les producteurs à vendre de la morue dans ces régions, depuis le Portugal jusqu'aux « Echelles du Levant ».

De 1914 à 1935, on a pu se demander pourtant si la France y maintiendrait sa position ou bien si là encore ne s'effectuerait point son élimination sans pitié...

1° *Espagne*. — Les pays producteurs de morue trouvent en Espagne un important débouché à leur marchandise : ce pays importe :

En 1904....	37.709 tonnes	En 1921....	59.943 tonnes
— 1913....	54.749 —	— 1922....	54.099 —
— 1920....	55.245 —		

En 1923, 60.000 tonnes environ, d'une valeur de 100.000.000 piastres.

Il faut toutefois se rendre compte des diversités du marché espagnol, qui comporte des difficultés peu communes du fait des exigences du consommateur d'outre-Pyrénées.

C'est par quatre ports seulement que l'Espagne importe la morue : Au nord : Bilbao et Barcelone se fournissent en morue d'Islande surtout, et en poisson de Norvège, Féroé, Shetland et Orkney.

Pour le levant, Alicante approvisionne non seulement sa région, mais encore une partie de la Castille, Albacète, la Manche, de morue de Terre-Neuve, préparation « Labrador » et « Shore fish »⁸⁵, et Madrid qui absorbe toutes sortes de morues, mais avec une préférence pour celles d'Ecosse et, pendant les mois d'hiver, pour celles de France (Burdeos Banco).

Au sud enfin, Malaga, centre de ravitaillement de l'Andalousie et de l'Estradumure, demande les mêmes qualités que le levant à l'exception de Séville qui absorbe de la morue « préparation

85. La préparation « shore fish » est plus connue en Espagne sous la dénomination de « Escalao inglés » ou « morue anglaise ».

d'Islande » de qualité secondaire. Grenade toutefois marque une sympathie toute particulière pour la marchandise française.

Quelle diversité dans la clientèle ! Cette présentation du marché espagnol révèle qu'il ne forme pas un marché unique, mais plusieurs marchés régionaux avec leurs goûts, leurs coutumes, leurs procédés commerciaux⁸⁶.

Pour donner une idée de cette anarchie, il suffit de rappeler par exemple que l'unité de mesure varie d'une région à l'autre, et parfois entre deux villes.

En France, la mesure uniforme contient 55 kilogrammes, à Bilbao 50, à Tarragone et Barcelone 40.

Quelle part obtiendra sur cette place l'invariable morue sèche venant de France ?

Par suite du voisinage entre les deux pays (Bordeaux étant notre centre principal de distribution), l'Espagne resta notre meilleure cliente jusqu'en 1903, où elle réduisit son importation :

1885.....	8.231 tonnes.	Pour saisir la valeur de ces chiffres, on se rappellera le tonnage de la production française à cette époque.
1886.....	10.054 —	
1900.....	13.443 —	
1902.....	14.817 —	

Il convient de remarquer que ce sont là des chiffres maxima de 1880 à 1914, l'importation tombant parfois à 5.000-2.000 tonnes⁸⁷.

Dès 1910, le consul de France à Bilbao, dans un rapport du 14 février au ministre des Affaires étrangères⁸⁸, écrivait : « Il faudrait que nos sécheries se décident à tenir compte des desiderata de la clientèle. Je les ai déjà signalés non seulement dans mes rapports, mais encore dans ma correspondance avec les intéressés ». Il mentionne qu'à cette époque ce sont des maisons norvégiennes qui détient le marché de la morue à Bilbao par exemple, avec un apport de 9.980 tonnes de morues sur 13.250. Encore fait-il observer que les autres envois, même ceux de France, se font par leur intermédiaire.

86. Cf. Communication très détaillée de M. Hoff, transmise par l'Office national du Commerce intérieur, en date du 15 février 1923. Cette étude du marché espagnol insiste aussi sur les difficultés de communication entre les différentes provinces. La morue française, par exemple, sera livrée à Bilbao dans le nord, alors que c'est Grenade qui en consomme la plus grande quantité ! Quant au Maroc espagnol, il reçoit la morue soit d'Espagne, soit de l'étranger : 157.812 kilogrammes en 1913, dont 10.785 d'Espagne, 100 d'Algérie, 166.806 d'Angleterre. (Communication de M. Sanni, consul de France à Malaga, 25 mars 1914.)

87. Cf. *Industrie morutière*, de M. de Penfentenyo, pour les chiffres de 1880 à 1923.

88. Carr. C. C. A. F., 21 février 1910.

La concurrence étrangère surtout éliminera la production française et, pour s'en convaincre, on peut considérer les chiffres suivants :

Provenance de la morue importée en Espagne :

	1904	1913	1921
	tonnes	tonnes	tonnes
Norvège.....	15.737	18.483	13.745
Terre-Neuve.....	6.428	11.071	15.234
Grande-Bretagne.....	6.357	11.511	10.707
France.....	3.971	1.875	3.765
Islande et Féroé.....	2.786	185	4.319
Danemark.....	1.987	11.346	6.659
Allemagne.....	57	203	145
États-Unis.....		69	155
Divers.....	386	6	214

Au lendemain de la guerre, la situation de la France ne s'améliore guère sur le marché espagnol. Pour le seul port de Bilbao par exemple :

1919. Importation de 15.146.926 kg dont 141.200 kg de France.
1920. — 16.628.257 kg — 199.249 kg —

En 1922, l'exportation française vers l'Espagne ne comprend plus que 1.322 tonnes de morue.

« L'Espagne est cependant un pays gros consommateur de morue, écrit dès 1923 le consul de France à Malaga⁸⁹, où la morue française trouve bien peu de place, alors que la proximité de Bordeaux et le cours du change devraient lui assurer un débouché important dans cette branche d'importation de la péninsule hispanique. » La pêche française « reste handicapée par ses rivales d'Islande, de Terre-Neuve et d'ailleurs ».

Le peu de succès de notre morue en Espagne est un sujet d'étonnement quand on considère que nul concurrent ne se trouve aussi bien placé que la France.

Au lendemain de la guerre, en février 1921⁹⁰, à la suite d'une convention intervenue entre les gouvernements des deux pays, la Norvège accepte d'acheter à l'Espagne du vin en échange de sa morue.

89. Comm. de M. Hoff, consul de France à Malaga, transmise par l'Office national du 15 février 1923. Cf. Circ. C. C. A. F., n° 1143, 27 mars 1921. Comm. du consul de France à Bilbao, 17 janvier 1921.

90. Réunion de la sous-section de grande pêche. C. C. A. F., 9 juin 1922.

L'Islande négocie une convention analogue.

Et, en février 1921, la Norvège obtient le placement de 200.000 quintaux métriques, contre achat de 100.000 litres de vins.

Vers 1924⁹¹, la morue en Catalogne est presque exclusivement norvégienne, islandaise, suédoise, alors que la France possède à cette époque le bénéfice du change. En Andalousie, la morue anglaise fait prime, etc.

Il intervint, depuis le 8 juillet 1922, un accord commercial entre les marchands français et les acheteurs espagnols sous condition pour les premiers de s'approvisionner en vins espagnols. Cet accord menaçait d'être dénoncé dès le mois de juillet suivant⁹². Des interventions écartèrent ce danger. Désormais le marché espagnol demeurera notre client, mais un client « à éclipses », ouvrant et fermant sa frontière suivant diverses incidences (luttres douanières, concurrence étrangère, exigences des viticulteurs du Midi, revendications des industriels, etc.).

Au moment où notre surproduction devint inquiétante, la morue islandaise envahit le marché espagnol : 572.123 quintaux de 50 kilogrammes en 1932; 679.223 quintaux de 50 kilogrammes en 1933. Les deux ports de Tarragone et de Barcelone ont reçu respectivement plus de 10.000 tonnes de morue islandaise en 1932 et plus de 13.000 tonnes en 1933.

Terre-Neuve s'adjuge également une partie de l'importation (116.896 quintaux en 1930, du 1^{er} août au 6 novembre)⁹³.

Norvégiens, Suédois, Danois déversent de la morue sur la place et dès lors quelle est la marge laissée au produit français ?

Par suite d'un accord datant du 6 mars 1934, entre l'Espagne et la France, celle-ci a obtenu la clause de la nation la plus favorisée et, en plus, la moitié du fret sur les Canaries. Par la même convention, notre exportation s'élève de 4.000 à 70.000 quintaux. Mais, dès le 28 avril 1935, le *Journal officiel* publiait un décret instituant un contingentement des importations espagnoles en France sur la base des chiffres de 1934. Un droit de 75 francs par quintal frappait les importations de fruits espagnols. L'Espagne dénonça aussitôt l'accord du 6 mars.

Le conflit entre les agrumes espagnoles et les agrumes coloniales françaises provoqua cette dénonciation.

91. Communication du consul général de France à Barcelone, 17 avril 1924.

92. Circ. C. C. A. F., n° 1342, 27 août 1934.

93. *Pêche Maritime*, n° 705, 30 novembre 1931.

L'Espagne refuse de consentir un régime plus libéral aux importations de certains articles français, alors que notre frontière s'ouvre au quart de la production des agrumes espagnoles.

Une nouvelle convention intervint le 21 décembre 1935, qui donnait à la France un contingent annuel de morue de 15 % des importations espagnoles, ce qui représente pour l'exportation morutière française une apport de 9.000 tonnes de morue environ sur la place espagnole.

Cet accord fut fort heureusement signé, car d'avril à décembre, le commerce de la France avec l'Espagne tombait de 45 à 5 millions pour cette période qui comprend malheureusement l'époque des apports d'été des morutiers.

2° Portugal. — Le Portugal consommait annuellement, avant la guerre, de 25 à 35.000 tonnes de morue : 1904, 24.133 tonnes; 1913, 33.258 tonnes.

Ce pays est un excellent client de la Norvège (17.385 tonnes en 1913), et surtout de Terre-Neuve qui profita de la guerre pour élever ses exportations vers le Portugal :

16.666 tonnes en 1904; 28.430 tonnes en 1919; 31.487 tonnes en 1920.

Les exportations françaises y sont par contre médiocres⁹⁴ :

647 tonnes en 1903; 480 tonnes en 1908; 1.517 tonnes en 1912; 301 tonnes en 1919.

A sa porte, pourrait-on dire, la France rencontre déjà ses concurrents, alors que depuis fort longtemps elle a établi avec le Portugal des relations commerciales très suivies : la France y vend de la morue, des vins doux du Midi, des boîtes en fer-blanc, des objets manufacturés, et récemment des automobiles. En échange, elle reçoit du sel, des vins de Porto et de Madère, des fruits, des sardines.

Après la guerre, ce complexe commercial engendrera entre les deux pays des rapports étrangement précaires. Notre exportation morutière subira ainsi des fluctuations désastreuses qui ne lui permettront pas de se développer.

Afin d'encourager la construction navale nationale et d'accorder divers avantages à sa marine marchande, le Portugal met en vigueur, en 1922, un décret du 22 novembre 1921 réduisant de 10 à 20 % les droits de douane sur les marchandises importées ou exportées sur

94. Circ. Comité central, n° 1221. Chiffres extraits de la *Fish trade Gazette*.

navires portugais, tandis que le décret du 8 août 1921 augmente les taxes de séjour des bâtiments étrangers dans les ports portugais.

A cette époque, la lutte douanière entre la France et le Portugal se déclenche à la suite de l'entrée en France des vins de Porto.

Un arrangement est signé à Lisbonne le 30 janvier 1922. Le gouvernement portugais s'engage à ne plus appliquer aux marchandises françaises le droit compensateur de 50 % *ad valorem*, prévu par le paragraphe unique de l'article 3 du décret n° 7.801, du 5 novembre 1921. De son côté, le Gouvernement français admettra l'importation d'un contingent mensuel de 5.000 hectolitres de vins de Porto et de Madère⁹⁵.

Sous l'influence des viticulteurs du Midi⁹⁶, nos relations avec le Portugal menacent d'être rompues dès 1923 et le *modus vivendi* qui réglait, depuis 1922, le régime commercial réciproque est venu à expiration en 1924 sans avoir été renouvelé. Il en résulte que les produits français, notamment la morue, ont été soumis à un tarif douanier quatre fois environ plus élevé que le tarif minimum français. En plus de ce tarif prohibitif, nos navires perdaient l'avantage de la réduction de 25 % sur les droits de ports. Dans les dix années suivantes, la lutte douanière peut se résumer dans le tableau ci-après⁹⁷ :

PORTUGAL	FRANCE
ACCORD DU 4 MARS 1925.	
Le Portugal introduit en France 47.000 hectolitres de Porto en 1927 (98).	Protestations des viticulteurs du Midi.
ACCORD DU 12 JUILLET 1932.	
Le Portugal introduit 175.000 hectolitres en 1932.	Protestations des viticulteurs. Le 27 avril 1933, le Gouvernement augmente de 2 fr. par bouteille les droits de douanes sur les vins portugais.
3 mai. — Le Portugal dénonce l'accord et frappe d'un droit de 80 francs le quintal de morue française à l'entrée.	14 mai. — La France porte de 75 à 115 fr. les droits sur les conserves de poisson portugais + 80 fr. de taxes sur les licences d'importation (protection des sardines française).

95. Circ. Comité central, n° 1164, 31 janvier 1922.
96. Circ. du Comité central, n° 1342, le 31/8/1924.
97. Interpellation de M. Taudou, Chambre des députés, 10 novembre 1933. *Anticipations corporatives*, 1937.
98. Il est interdit d'arrêter l'importation, tant que l'accord n'a pas été dénoncé officiellement. Circ. C. C. A. F., n° 1212.

PORTUGAL	FRANCE
16 mai-26 mai. — Le Portugal relève encore ses droits de douane.	6 juillet. — La France frappe d'un droit de 20 % <i>ad valorem</i> toutes les marchandises portugaises.
7 juillet. — Le Portugal frappe d'un droit de 20 % <i>ad valorem</i> toutes les marchandises françaises.	24 juillet. — Un décret institue une taxe spéciale supplémentaire par litre de vin portugais.
1 ^{er} août. — Le Portugal dénonce le <i>modus vivendi</i> de 1925-1932.	
AUCUN ACCORD N'INTERVIENT EN 1933.	
	L'armement morutier français, qui a perdu à cette époque le marché espagnol, italien, portugais, enregistre une de ses plus catastrophiques campagnes.
ACCORD DU 13 MARS 1934.	
	La France, par Décret du 12 mars 1935, instaure une taxe de 50 francs sur les licences d'importations de sardines portugaises (protection des sardines françaises). Conflit évité par la suppression de cette imposition dès le 12 septembre au retour des morutiers.

Il ne faudrait pas croire toutefois que cette situation résulte du seul mauvais vouloir portugais, car si humiliante qu'en soit la constatation, elle provient aussi d'un heurt entre des intérêts particuliers français.

Le marchand de morue demande l'ouverture des frontières portugaises pour son poisson, l'industriel pour ses automobiles ou ses boîtes de conserves, le viticulteur pour ses vins doux destinés à se transformer en authentique Porto !

Le sardiniier français par contre réclame l'interdiction pour la sardine portugaise d'entrer en France, comme le viticulteur exige la fermeture de nos frontières aux vins portugais (vins français transformés) ! Comment concilier ces intérêts ? Il ne semble pas qu'on ait cherché une solution dans la conciliation. On sacrifia tantôt l'un, tantôt l'autre, ou plus exactement les morutiers et les sardiniiers firent à tour de rôle les frais du conflit. « Sous la pression des viticulteurs, qui constituent un groupement très puissant représenté à

la seule Chambre par 300 députés, sous l'influence des groupements de métallurgie dont ce n'est plus la peine d'évaluer la force dès qu'on parle d'accord douaniers franco-portugais, c'est le point de vue vinicole et métallurgiste qui l'emportera et comme il faut donner au Portugal, grand producteur de poisson, des compensations, nos pêcheurs de morue puis nos pêcheurs sardiniiers seront sacrifiés à cette politique du plus fort. La raison du plus fort en économie ou en politique est hélas ! toujours la meilleure⁹⁹. »

Cet aperçu permet d'apprendre sans surprise que l'exportation française n'a nullement progressé au Portugal¹⁰⁰.

La prime à l'exportation, rétablie en 1932, laissait prévoir que la vente à l'étranger passerait de 870 quintaux (752.000 fr.) à 24.920 quintaux (22 millions) en 1933. Le stock entreposé serait ainsi tombé de 200.000 quintaux en 1932 à 30.000 quintaux.

La lutte douanière réduisit à néant ces calculs et l'armement malouin par exemple voyait se rompre tous ses contrats avec des acheteurs portugais, alors qu'ils portaient sur 2.000 tonnes.

L'arrangement de 1934, qualifié de « contrat des dupes »¹⁰¹, ne releva pas immédiatement le contingent de la morue française : 1933, 26.232 quintaux ; 1934, 20.487 quintaux.

Cette différence s'explique par le fait qu'il ne s'est pas trouvé d'acheteurs portugais en nombre suffisant.

Impressionnés par les difficultés douanières, ces clients, comme il est naturel, ne s'empressèrent pas de passer des commandes en France. Il faut en effet, à la base des échanges surtout internationaux, un minimum de confiance et de sécurité. Nos exportateurs ont ainsi fait la preuve, encore une fois, qu'un marché ne s'improvise pas.

En 1935, après la suppression de la taxe de 50 francs sur les licences d'importation de sardines, le marché portugais ne s'ouvrit qu'au mois de décembre, parce que, les chalutiers portugais ne revenant qu'à la mi-octobre, les importateurs, avant d'acheter à l'étranger, désiraient connaître les apports de la pêche nationale.

Pendant que nos marchands de morue livraient cette bataille, nos concurrents écoulent leurs produits sur les places portugaises : en 1932, Terre-Neuve livre 43.216 tonnes du 1^{er} août au 29 septembre et en 1933, 39.194.

99. *Anticipations corporatives*, p. 325.

100. Les échanges furent arrêtés à plusieurs reprises. Durant un voyage d'études à Lisbonne, MM. Le Troquer et Gaspier-Duparc y virent « des entrepôts encombrés de marchandises diverses dont la surtaxe empêchait la livraison d'automobiles et de marchandises diverses dont la surtaxe empêchait la livraison et que les vendeurs français ne voulaient pas ramener ».

101. Interpellation de M. Tristan à la Chambre des députés, mars 1935.

Terre-Neuve est donc le principal fournisseur depuis la guerre. Sur le marché d'Oporto par exemple, au 30 septembre 1933, pour un stock de 27.860 quintaux de 60 kilogrammes, domine la morue terre-neuvienne avec 17.900 quintaux contre 280 quintaux de Norvège et 9.680 d'Islande et d'Allemagne.

L'Islande se taille aussi une place honorable et elle exporte sur Oporto et Lisbonne 15.000 tonnes en 1932, 16.000 tonnes en 1933.

L'importation portugaise s'établit donc au delà de 50.000 tonnes, en augmentation sur les chiffres d'avant 1914.

La Norvège cherche à supplanter la marchandise de Terre-Neuve et d'Islande. Dans ce but, elle envoyait au Portugal, en janvier 1936, M. Christophe Furst Smith, directeur général de la politique commerciale du ministère des Affaires étrangères.

Pendant que les Français, viticulteurs, métallurgistes, sardiniers, morutiers, parlementaires, se disputent entre eux, que la France se bat avec le Portugal à coups de taxes et de surtaxes, des concurrents venus de plusieurs milliers de kilomètres nous laissent un contingent de 50 ou 60.000 quintaux depuis 1935, et s'approprient le marché portugais... à notre barbe !¹⁰².

3° *Italie*. — L'Italie est l'une des nations européennes qui absorbent la plus grande quantité de morue. L'importation atteint 41.203 tonnes en 1913; 30.343 en 1920; 36.872 en 1921.

Elle augmentera dans les années suivantes, 1930-1935, où la consommation se stabilisera autour de 50.000 tonnes.

Avant la guerre, l'Italie, notre meilleur débouché avec l'Espagne, assurait l'écoulement de nos exportations :

1880.....	2.111 tonnes	(exportations globales, 6.122 tonnes).
1887.....	6.440 —	
1897.....	7.688 —	
1908.....	9.259 —	

¹⁰² Notre élimination partielle du marché portugais, prétend M. O. Salazar (Salazar, *le Portugal et son Chef*, par Antonio Franco, Grasset, 1934, p. 105), ne porte aucun préjudice à l'intérêt français. Elle retarde seulement la satisfaction de cet intérêt. « La Norvège, par exemple, dit-il, ne peut nous acheter du vin qu'autant que nous lui achetons de la morue. Mais la France profite de cette situation; si nous n'achetons pas de la morue à l'armateur norvégien, celui-ci ne fera pas venir de Paris des toilettes pour sa femme... » Ce triple échange, envisagé par le dictateur du Portugal s'est, sans aucun doute, fermé par un achat français. Mais dans ce circuit le pêcheur et l'armateur norvégiens ont remplacé nos pêcheurs et nos armateurs. Ceux-ci ont été affectivement lésés, car les courtiers parisiens de la rue de la Paix, qui ont habillé les dames norvégiennes, ne sont pas des acheteurs de morue. La morue française reste donc en dehors de l'échange, qui a commencé par sa substitution et son élimination au profit de la morue étrangère.

1909.....	11.776 tonnes.
1910.....	12.976 —

Nos chiffres tombent ensuite pour ne remonter qu'en 1921 à 10.026 tonnes.

Dès 1913, en effet, la Norvège fournit à l'Italie 16.148 tonnes, 11.261 tonnes en 1921, tandis que Terre-Neuve et le Canada assurent la fourniture de 12.153 tonnes en 1913.

En 1915, le marché est encore encombré par les stocks de 1914, surtout le port de Naples; la morue de Terre-Neuve arrive cependant en quantités considérables : du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1914, 17.581 quintaux; du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1915, 15.597 quintaux¹⁰³.

La France, absorbée par la guerre, abandonne la place que s'empressent d'occuper Terre-Neuve, Norvège, Angleterre et plus tard Islande.

De 9.307 tonnes en 1920, les importations terre-neuviennes passent en 1921 à 12.206 tonnes.

Après 1918, « les exportateurs de morue française tentent de reprendre sur le marché italien la situation qu'ils avaient acquise avant la guerre, mais n'y ont réussi qu'en partie »¹⁰⁴.

Dans les mois d'octobre et novembre 1921, le prix de la morue subit de nombreuses fluctuations sur le marché et la marchandise française recule de 250 à 200 francs les 100 kilogrammes (fret à la charge de l'acheteur). En janvier 1922, les prix remontent à 215, 220 francs et même 230 francs à Naples. Mais les Français demandent 260 francs (500 livres environ), alors que les prix de morue baissent en Angleterre, Islande et Danemark.

C'est ainsi que le marché italien, aux dépens de nos exportateurs, « est envahi par les morues anglaises et danoises, bien qu'on leur préfère incontestablement la morue française ».

En 1922, il existe des stocks en entrepôts; on attend aussi divers arrivages d'Angleterre, « sans parler des voiliers qui peuvent arriver directement du Labrador ».

Les arrivages français, depuis le début de la campagne, ne s'élevaient qu'à 21.525 balles de 50 kilogrammes et il reste sur la place

¹⁰³ Rapport de M. Suror, vice-consul de France à Saint-Jean-de-Terre-Neuve. Correspondance du Comité central, 23 août 1915.
¹⁰⁴ Corr. de M. Harlamendy, attaché commercial de France à Rome, 10 janvier 1922.

environ 6.000 balles de 60 kilogrammes en provenance de Bordeaux et de Port-de-Bouc. De Fécamp « les envois, considérables autrefois, ont complètement cessé ». « Il semble que, malgré la concurrence anglaise et danoise, il y ait encore place pour des envois de morue française sur ce marché qui durant les mois d'hiver est grand consommateur de ce produit. Il convient de faire remarquer que notre morue, parfaitement salée, est plus résistante que la morue danoise (très insuffisamment salée) aux variations fréquentes de température et qu'elle gagne plus à l'eau.

Pour reconquérir ce marché que nous détenions et qui risque aujourd'hui de nous échapper, il est indispensable de consentir des prix plus avantageux et moins sujets aux variations. Je crois que le prix devrait être en rapport avec ceux des autres provenances et particulièrement du Danemark »¹⁰⁴.

Le *modus vivendi* franco-italien, du 13 novembre 1922, avec la clause de la nation la plus favorisée, fut maintenu dans la convention de commerce et de navigation signée le 15 novembre 1923, qui comprenait des abaissements de droits, applicables aux importations françaises. En 1924 cependant, ces relations demeurent fragiles.

Dans les années suivantes, les concurrents étrangers, notamment les Norvégiens, achèvent de supplanter l'armateur français. Messine par exemple, l'une des villes italiennes¹⁰⁵ qui consomme le plus de morue, n'importe plus que de la morue norvégienne dont les qualités préférées sont Lofoten et Finmark.

Les morues salées de Terre-Neuve, Canada, Islande ne viennent qu'en second rang.

Vers 1930-1935, l'Islande a accru son contingent d'exportation sur l'Italie et, dans le seul mois d'août 1932, elle y vend 35.010 quintaux. Dans le même laps de temps, en 1933, elle écoule 45.209 quintaux. On voit par ces chiffres l'importance du marché italien, d'autant plus que l'Italie reste l'un des pays maritimes d'Europe non producteurs et par le fait même tributaire de la production étrangère¹⁰⁶.

La France augmente son exportation vers ce marché : en 1933, 1.042 t. 500; en 1934, 4.877 t. 300; en 1935, 8.328 t. 700.

À la campagne de 1935, les 200.000 quintaux d'exportation française ont été répartis entre l'Italie et la Grèce.

104. Cf. p. 261. Corr. de M. Harismendy.

105. *Pêche maritime*, n° 720, novembre 1932.

106. On verra plus loin que l'Italie s'équipera à son tour.

En septembre 1935, le gouvernement italien accorde à la France l'importation supplémentaire de 42.800 quintaux métriques ou 75.000 quintaux de 55 kilogrammes.

La moitié de ce contingent (21.000 q. m.) est attribuée de telle façon que chaque navire peut expédier en Italie une quantité proportionnelle à son tonnage de pêche et cette livraison s'effectue en outre sans licence d'importation.

Lorsque éclata la guerre d'Éthiopie et que furent appliquées les sanctions de la S. D. N., on craignit que la morue française ne pût franchir la frontière italienne. (À Saint-Malo, des wagons chargés attendaient en gare l'ouverture des frontières.)

La section des pêches maritimes du Comité central des armateurs de France, réunie le 9 novembre 1935, « considérant :

— Que le marché italien constitue le débouché le plus important pour l'exportation de la morue;

— Que des négociations ont permis d'élever nos exportations de morues à 90.000 quintaux métriques;

— Que les renseignements recueillis par les exportateurs font entrevoir un développement de ce marché;

— Que l'armement à la petite pêche exporte des variétés de poisson que seule l'Italie consomme.

» Appelle l'attention du Gouvernement sur le préjudice considérable qui peut résulter directement ou indirectement de l'application des sanctions économiques en ce qui concerne l'armement à la pêche,

» Demande au Gouvernement d'examiner dès maintenant les mesures à prendre pour compenser ce préjudice¹⁰⁷.

Il semble que ces doléances furent prises en considération. Dès le 30 novembre, les trains de morue quittent Saint-Malo. Le 6 janvier 1936, le vapeur *Saint-Paul* lève l'ancre avec 1.700 tonnes à destination de Gênes. Saint-Malo expédie encore le chargement de 4 chalutiers pour Gênes, Naples, Bari. Si cette expédition ne suffisait pas, la pêche des voiliers devait aussi s'écouler en Italie.

Il était bien évident que nous n'avions pas d'impair à commettre sur ce marché italien si difficilement reconquis après 1918 !

Hélas ! les sanctions puis tous les reproches d'ordre politique chargèrent l'atmosphère entre les deux pays, cependant que depuis

107. Les armateurs annonçaient déjà au Ministre l'envoi d'une documentation à ce sujet. Ils laissent aussi entrevoir le tort qui résulterait pour la Marine marchande par la même occasion. Notre flotte de commerce trouvait un fret abondant en effet dans le transport des charbons destinés à l'Italie et ce pays était également le principal débouché de nos vieilles unités à vendre ou à démolir.

1932 les commerçants italiens se plaignaient en outre de la qualité de plus en plus défectueuse de notre marchandise.

Pendant ce temps, d'autres producteurs affermissaient leur position sur le marché italien : Allemagne, Etats-Unis, Grande-Bretagne¹⁰⁸.

En 1935 et en 1936, notre exportation de morue en Italie a cependant atteint 230.000 quintaux et 250.000 quintaux, quand la Norvège y écoule la moitié de son stockfish (25.000 tonnes), que l'Islande y expédie, dès 1932, 20.000 tonnes de morue, 18.000 tonnes en 1933, et que Terre-Neuve, du 1^{er} août au 6 novembre, lui livre, en 1930, 68.514 quintaux et dans la même période de 1931 71.248 quintaux. Notre situation s'affaiblira encore après toutes ces méfiances et ces conflits, quand pour réaliser l'autarcie les Italiens pêcheront eux-mêmes la morue... comme le leur apprendront des marins français ! Et notre exportation de 9.635 t. 400 en 1936, de 10.597 t. 600 en 1937, sera presque réduite à néant.

4^o Grèce. — L'importation de morue de la Grèce de l'ordre de 6 à 7.000 tonnes avant la guerre (6.832 tonnes en 1913), augmente légèrement dans l'après-guerre : 1920, 7.538 tonnes; 1921, 7.209 tonnes¹⁰⁹.

Les principaux fournisseurs sont :

	1913	1920	1921	1923
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
La Grande-Bretagne....	4.000	3.517	1.496	445
Terre-Neuve.....	2	712	3.440	1.646
États-Unis.....	2	2.190	1.246	1.167

Aux termes de l'accord franco-hellénique de 1891 la France trouve aussi à y vendre sa production :

1880.....	724 tonnes.	1902.....	1.496 tonnes.
1892.....	369 —	1910.....	3.128 —
1897.....	1.925 —	1913.....	2.450 —

Après la guerre, ces chiffres marquent une régression : 1920, 2.187 tonnes, et 1921, 1.464 tonnes.

108. *Ouest-Eclair*, 28 octobre 1935. La balance commerciale italienne.
109. « Ces chiffres sont extraits des statistiques grecques qui doivent comporter des erreurs, car les statistiques anglaises mentionnent une exportation de Terre-Neuve sur la Grèce de 5.168 tonneaux en 1920. » *Industrie maritime*, p. 47.

Pendant les cinq premiers mois de 1922, la France exporte sur la Grèce 5.000 quintaux; l'année suivante, elle y a expédié dans le même laps de temps près de 20.000 quintaux. Or, à ce moment survient la dénonciation de l'accord de 1891 et le tarif ordinaire des douanes est déclaré applicable dans chacun des deux pays jusqu'à établissement d'un modus vivendi.

C'est donc un mouvement d'affaires en plein essor qu'arrête la rupture du traité commercial, à la suite de l'intention manifestée par le Gouvernement français d'excepter les produits vinicoles du bénéfice de cette convention.

Un règlement provisoire intervient en octobre 1923, sur la base du régime de la nation la plus favorisée (art. 1 de l'accord commercial franco-hellénique du 8-20 février 1891)¹¹⁰. Une nouvelle convention intervint le 11 mars 1929, accordant à la France un régime préférentiel, surtout pour ses exportations de morue sur la Grèce.

Ces tractations et celles qui suivirent ne favorisèrent pas le développement de notre commerce sur ces marchés.

Là encore, des concurrents sont venus. Avant la guerre déjà, les produits anglais nous avaient ravi le débouché du Péloponèse (Corr. C. C. A. F., 23 févr. 1910).

En 1930, du 1^{er} août au 6 novembre, Terre-Neuve écoule sur les places helléniques 37.775 quintaux et, dans la même période de 1931, double son contingent : 65.007 quintaux¹¹¹, tandis que parvient aussi la morue de Russie¹¹², 170 tonnes; d'Islande, 300 tonnes; du Labrador, 160 tonnes.

Pendant la même période, la morue française n'arrive qu'au dernier rang avec 140 tonnes.

Elle est, en effet, d'un prix trop élevé en regard du poisson étranger. C'est pourquoi, « le produit français perd constamment du terrain et l'armement et les exportateurs doivent faire un gros effort pour ramener leurs cotations à la parité des étrangers, faute de quoi le marché grec leur échapperait bientôt à peu près complètement »¹¹³.

L'année suivante, par suite des mesures prises par le Gouvernement hellénique sur l'exportation de l'argent, les créanciers étran-

110. Lettre du ministre de France à Athènes au Gouvernement grec, 11 octobre 1923. Lettre du Gouvernement grec au ministre de France, 12 octobre 1923. Lettre du Président du conseil au ministre du Commerce et de l'Industrie, 5 novembre 1923.
111. *Pêche maritime*, n° 705, 29 novembre 1931.
112. *Pêche maritime*, n° 706, 6 décembre 1931.
113. *Pêche maritime*, n° 710, 15 janvier 1932.

gers (dont les exportateurs de morues) furent dans l'impossibilité totale ou partielle de recouvrer leurs créances.

A la suite de l'élévation des droits de douanes sur les vins inscrite dans la loi de finances de 1931-1932¹¹⁴, la Grèce a dénoncé l'accord du 11 mars 1929. Cet événement soulève immédiatement l'émotion dans l'armement à la grande pêche, dont le marché grec constituait un important débouché :

Années	Exportations totales françaises	Exportations en Grèce	Pourcentage des exportations en Grèce
	quintaux	quintaux	
1928	290.000	57.000	20 %
1929	283.500	67.100	24 %
1930	188.200	45.100	24 %

A cette époque, notre exportation en Grèce varie donc entre le quart et le cinquième de nos exportations totales de morue.

Si l'on remarque que la consommation grecque est de 60 à 70.000 quintaux, on peut dire que la France détient la place prépondérante sur ce marché.

La dénonciation de la convention doit devenir définitive le 2 avril 1931 et à partir du 17 avril la France ne bénéficiera plus du régime de la nation la plus favorisée, si une nouvelle convention ne permet pas aux négociations de suivre leurs cours. En cas d'échec, la morue française serait frappée de la taxe de 50 francs aux 100 kilogrammes à son entrée en Grèce.

Une convention, ayant pour but la compensation par échanges de marchandises, entra en vigueur au mois de juillet 1932 en vertu d'un arrêté interministériel du 28 juillet 1932¹¹⁵. Cette compensation devait se faire dans les conditions prévues avec les autres pays (arrêté interministériel du 25 février 1932), c'est-à-dire que son cours serait celui du franc à Athènes tel qu'il résulte des achats et des ventes de devises de la banque de Grèce.

En 1933, la Grèce décrète d'arrêter toute transaction avec les nations qui ne pourraient offrir une contrepartie en marchandises et non plus en monnaie. La Norvège, la Russie, le Danemark, l'Islande

¹¹⁴ Circ. C. C. A. F., n° 1423, 11 septembre 1931; *J. O.*, 29 mars 1931 et 1^{er} avril 1931.
¹¹⁵ *J. O.*, 28 juillet 1932.



Fig. 47
 Ce document montre l'arrangement des mâts dans le centre de la ville. On remarque aussi les zones périphériques. (Photo aérienne de M. le Commandant Permentier, de Patras.)

se trouvent évincés du marché grec et la France en profite pour y améliorer sa position.

Dès le mois d'août, la Grèce reçoit 1.200 balles de morues au prix de 120-160 francs le quintal. Alors que la pêche était abondante, mais les débouchés rares (fermeture du Portugal), l'ouverture du marché hellénique fut une subaine pour nos morutiers. L'année suivante, la Grèce regut 6.704 tonnes de morue française sur les 16.000 tonnes exportées et les expéditions se prolongent jusqu'au 20 janvier 1935. Un nouvel accord, intervenu à cette date entre les deux gouvernements, oblige tous les marchands français à produire un permis d'importation *déterminé en valeur*. Cette détermination est telle qu'on ne peut la faire correspondre à la valeur de la cargaison de morue. On ne fractionne pas des chargements de 500 à 2.000 tonnes de morue salée comme on divise d'autres marchandises. Même avec tous les permis, les Français doivent suspendre leur exportation.

Nos clients italiens et portugais se partagèrent les 200.000 quintaux que permettait d'écouler la prime à l'exportation.

Dès le mois d'octobre 1935, les commandes grecques marquent une tendance très nette de reprise. En fin de compte, le recul du commerce français se révèle particulièrement « catastrophique » sur le marché grec ¹¹⁶. Nos exportations vers le débouché hellénique tombent de 867.296 (en milliers de drachmes) en 1928 à 184.151 en 1935.

Encore faut-il tenir compte du fait que la chute de la livre a provoqué une dépréciation d'environ 60 % de la drachme, permettant à notre franc de passer de 3 à 7 drachmes. Par conséquent nos ventes en Grèce, de 250 à 300 millions jusqu'en 1930, se réduisent en 1935 « au chiffre lamentable » de 26 millions environ et pour 1936 on entrevoyait une baisse encore plus prononcée.

Sur le littoral méditerranéen, il s'ouvre d'autres marchés, mais de moindre importance : Turquie, Syrie, Egypte, Palestine, Algérie. Un arrêté du 3 juin 1933 accordait même le bénéfice de la prime à l'exportation à la morue à destination du Maroc et transitée par l'Algérie.

Quant aux populations européennes dont l'importation n'a pas été examinée plus haut, elles consomment plutôt de la morue fraîche.

¹¹⁶ *Journal de la Marine marchande*, n° 967, 30 août 1936. « Le déclin de la France et l'essor du pavillon italien sur le marché grec. »

Notre armement ne s'étant pas spécialisé dans cette technique, ce sont les pêcheurs anglais et allemands qui fournissent cette clientèle. Dès 1922, par exemple, l'Allemagne exporte près de 8.500 tonnes de morne fraîche sur l'Autriche, 1.187 sur les Pays-Bas, 1.313 tonnes sur la Belgique, 971 tonnes sur la Suisse¹¹⁷ et sur d'autres pays consommateurs comme la Tchécoslovaquie, la Pologne, la Hongrie.

En conclusion, depuis 1914, la France a perdu une partie de sa clientèle mondiale. Au lendemain des traités de paix, elle s'efforça de reconquérir sa confiance¹¹⁸ et vers 1927-1928 son contingent d'exportation remonte aux chiffres d'avant guerre, sans être toutefois proportionné à sa production toujours croissante. Or, dans les années suivantes, malgré la surproduction inquiétante, l'exportation est inférieure à celle de 1897 et de 1887.

Des causes multiples ont engendré cette situation : la guerre en premier lieu, puis le manque de diversité dans la présentation de notre marchandise, la baisse de la qualité, les incessantes luttes douanières et notre politique maritime instable où le favoritisme le dispute à l'incompétence, à la négligence et parfois au sectarisme.

Si importantes que soient ces causes, elles n'expliquent pas suffisamment comment le marchand français a été éliminé de toutes les places d'importation d'une manière progressive mais infaillible.

10° La production mondiale.

La France a perdu cette bataille économique parce qu'elle était plus faible.

Au XVIII^e siècle, elle détenait le quasi-monopole de la production morutière avec un pourcentage supérieur à 50 %.

Depuis 1900, des concurrents l'ont distancée à tel point qu'en 1904 elle ne fournit plus du tonnage mondial que 10 % et seulement 5 % en 1920¹¹⁹. En 1933, on estime que « la Norvège produit 6 fois autant que la France, la Grande-Bretagne 3 fois, le Canada 2 fois, l'Islande et Terre-Neuve plus que la France. Notre production annuelle de 50.000 tonnes ne représente plus aujourd'hui que 6 % de la production mondiale qui dépasse 800.000 tonnes »¹²⁰.

117. En 1924, la France exportait de la morue sur la Suisse. Cf. *Corr. du Comité central. C. R. de la réunion de la sous-section de grande pêche, 13 octobre 1924.*

118. *Circ. 1242, 27 août 1924 du C. C. A. P. Lettre au ministre des Affaires étrangères.*

119. *Commandant Beaugé, dans Ouest-Eclair, 17 février 1933.*

120. *Aspects maritimes de la crise mondiale, 1933.*

C'est depuis la guerre, surtout, que la France a vu venir sur le marché des concurrents qui, grâce à la modernisation de leur technique de pêche, se sont placés en tête de la production morutière.

Bénéficiant de notre absence sur les bancs pendant quatre ans, de l'évolution de la navigation, ces pays, qui trouvaient à écouler leur pêche, n'ont cherché que le rendement maximum et ont pris les moyens pour atteindre ce but. La fortune les favorisait en leur livrant de vastes bancs de morues dans les parages de leurs côtes : Norvège, Terre-Neuve, Islande, Canada, n'avaient qu'à puiser dans l'immense réserve de leurs mers. D'autres pays, moins favorisés, comme l'Allemagne, l'Angleterre, ont construit une flotte neuve de chalutiers et l'ont consacrée à la pêche fraîche. Ils n'avaient pas à faire subsister un armement périmé comme notre armement voilier qui a évidemment retardé l'industrialisation française, mais non pas l'industrialisation internationale.

Enfin, de tout l'horizon maritime, s'engageaient dans la capture de la morue, des navires de pays qui jusque là se contentaient d'en acheter aux nations productrices : tels sont l'Espagne, le Portugal, la Russie, l'Italie¹²¹.

Cette vue d'ensemble, par trop rapide, ne permet pas d'estimer à sa juste valeur l'énorme disproportion entre notre armement et l'armement étranger.

1° *Norvège.* — En tête de la production mondiale, vient sans contester la Norvège.

Ses pêcheurs sont avantagés par la disposition géographique de leurs côtes. Ils pêchent, en effet, à quelques milles des îles qui s'égrènent le long de leur littoral et surtout aux îles Lofoten (2/3 de la production). Ils emploient de petites embarcations, montées par quelques hommes, et rapportent tous les jours à terre le produit de leur pêche.

Des équipes de femmes, installées sur les plages, travaillent la morue, l'ouvrent, la tranchent, la salent, préparent les foies.

Tout ce traitement du poisson s'effectue par conséquent dans des conditions de facilité infiniment plus grande qu'à bord et à un prix de revient beaucoup plus faible... Point n'est besoin de millions pour armer des chalutiers ! La morue se tient si près de

121. Seule la Grèce, bien que consommant de la morue, ne s'est pas équipée pour en produire.

la côte qu'il est impossible aux étrangers de la pêcher sans entrer dans les eaux territoriales¹²².

Les armements norvégiens compteront aux îles Lofoten, en 1932, 7.906 bateaux, contre 7.453 en 1931¹²³.

Cette proximité des banes de morues comporte un désavantage qui peut avoir des répercussions inattendues sur le rendement annuel. Il est de toute évidence que les pêcheurs ne peuvent guère s'écartier des côtes; or, si par suite de variations des courants sous-marins ou pour toute autre cause, la capricieuse morue ne vient pas se faire prendre, change l'itinéraire de sa migration ou reste trop loin du littoral, la pêche norvégienne tombe brusquement comme en 1919-1920 (169.697 tonnes).

Malgré cette irrégularité très relative, la Norvège a une production très supérieure à celle des autres régions spécialisées dans la grande pêche. Elle a su d'autre part diriger sa vente et développer ses industries de transformation. En 1921 par exemple, par suite de mesures anti-alcooliques, la Norvège perd le marché espagnol où sa morue vient, en représailles, d'être frappée d'un droit de 72 pesetas les 100 kilogrammes. Ne pouvant non plus vendre à la Russie à cause de la situation politique, elle se résout à sécher la morue pour en faire du stockfish, qu'elle écoule en Afrique du Sud où les Cafres l'apprécient beaucoup.

Après avoir bénéficié de l'absence de concurrents pendant la guerre, la Norvège, de 1918 à 1935, consolide sa position sur le marché mondial. On retrouve partout sa morue salée, ou transformée en stockfish, klipfish. Elle livre ses produits à l'Italie. Elle a des clients en Afrique, en Amérique du Sud, en Australie, etc. ¶

La production augmente encore grâce aux méthodes de pêche de plus en plus perfectionnées: bateaux plus rapides, équipement plus efficace, modernisation de l'armement.

En 1930, la pêche globale (994.000 tonnes) de la Norvège (hareng, maquereaux, morues) représente la valeur de 77 millions de couronnes, soit 530 millions de francs¹²⁴.

Le hareng et la morue entrent dans ce rendement pour 800.000 tonnes.

122. Les Norvégiens fréquentent aussi les parages d'Islande. Dès 1921, ils installaient à Sigthjoford un centre important de manipulation de poisson. A cette époque, ils se confinaient dans la salaison du hareng. Ils expédieraient également quelques navires pêcheurs vers le Groenland, l'Ile aux Ours, le détroit de Davis. Mais c'est surtout la petite pêche de la morue sur la côte norvégienne qui constitue la supériorité de ce pays.

123. Pêche maritime, n° 714, mai 1932.

124. Rapport du commandant de la station navale de la Manche, mer du Nord et Islande. Circ. 1457, 30 juin 1932, du C. G. A. F.

Le chiffre de la pêche totale est en progression très nette sur celui de 1929, 976.000 tonnes, et de 1928, 894.000 tonnes.

La production morutière, très élevée déjà avant la guerre (200.000 tonnes), atteint 250.000 tonnes en 1924 et de 300 à 350.000 tonnes en 1930-1935.

En 1932, les seuls pêcheurs de Finmark ont rapporté 160.900 tonnes contre 125.900 tonnes en 1931¹²⁵.

L'huile de foie de morue n'atteint que 92.000 hectolitres en 1932, au lieu de 100.000 hectolitres d'huile médicinale exportée l'année précédente.

Pour « formidables » que soient ces chiffres, ils ne dénotent pourtant que les résultats d'une « année de bonne moyenne ». La production semble en effet décroître: en 1930, 61 millions de morues; en 1931, 40 millions; en 1932, 49 millions; en 1933, 40,9 millions.

En 1933, la valeur de la pêche morutière fut de 17 millions de couronnes contre 18 millions en 1932.

Cette somme provient dans sa plus grande partie de la pêche côtière, puisqu'en 1932, par exemple, les 2.486 tonnes rapportées par les Norvégiens d'Islande ne représentent que 409.000 couronnes et, en 1933, 1.528.000 couronnes pour 6.900 tonnes.

Quant aux autres lieux de pêche, leur rendement est de: Ile aux Ours, 560 tonnes en 1932; 757 tonnes en 1933.

Banes au large des côtes norvégiennes: 17.200 tonnes en 1933, d'une valeur de 3.410.000 couronnes.

En outre, à cause de la proximité des installations à terre, le Norvégien utilise au maximum son poisson.

L'huile de foies par exemple totalise de 90.000 à 100.000 hectolitres par campagne, les rogues, de 50 à 60.000 hectolitres (56.023 en 1932, 47.574 en 1933).

La Norvège s'est également préoccupée de travailler la morue. C'est ainsi qu'elle a présenté au consommateur son klipfish (morue séchée et salée) qui, dans les dernières années, donnait lieu à une industrie importante: en 1933, elle a absorbé 77.814 tonnes de morue, soit 21,1 millions de morues, contre 21,7 en 1932. Malgré d'énormes difficultés en 1933, rencontrées dans les pays importateurs, Cuba, Brésil, Argentine, la Norvège écoule sur le marché d'exportation 32.567 kilogrammes de klipfish.

125. La Pêche maritime, n° 714, mai 1932.

Le stockfish (morue séchée, non salée) absorbe une moyenne de 17 millions de morues (72.981 tonnes en 1932). Son exportation atteignait, en 1932, 32.974 tonnes et 25.895 tonnes en 1933, dont le marché italien à lui seul a consommé plus de la moitié.

Avec de tels chiffres, on comprend la place que s'est taillée la Norvège sur le marché international :

1935.	Exportation :	57.000 tonnes =	33 millions de couronnes
1937.	—	: 72.000 tonnes =	42 — ¹²⁶ .

alors qu'à la suite de la crise mondiale les Norvégiens ont réduit leur rendement.

Pour la Norvège, la mer demeure bien une source inépuisable de richesse et de puissance économique.

2° *Grande-Bretagne*. — Favorisée, comme la Norvège par sa situation géographique, la Grande-Bretagne se place au second rang parmi les armements morutiers. Avant la guerre sa production était déjà considérable :

1903.....	96.181 tonnes.	1909.....	155.482 tonnes.
1905.....	107.638 —	1913.....	198.132 ¹²⁷ —

Après la guerre, les Anglais pêchent en Islande et relèvent leur production de 29.701 tonnes en 1919 à 63.932 tonnes en 1920. Et la progression du rendement continue dans les années suivantes.

La flotte morutière britannique pratique la pêche fraîche de la morue; au lieu de saler le poisson à bord, ses navires le conservent dans la glace et le débarquent dans les ports après une rotation de 12-15 jours. Grimsby, autrefois port régulateur du marché de la morue (500 bâtiments de pêche)¹²⁸, recueille ainsi des pêches de l'Atlantique Nord, de Feroë, d'Islande, de l'Île aux Ours, etc. En 1931, ses quais reçoivent 407.000 quintaux d'églefin et 810.000 quintaux de morue.

Hull, actuellement le port morutier anglais le plus important, a reçu, en 1931 : églefin, 333.000 quintaux; morue, 1.303.000 quintaux.

Outre cette pêche fraîche destinée surtout aux clients européens, les Anglais ont traité la morue en vue de confectionner du stockfish et du klipfish qu'ils exportent avec de la morue salée. Le haddock (poisson salé puis fumé) se confectionne avec de la morue et surtout

126. Statistiques du Commerce international, 1937, publiées par les Services économiques de la Société des Nations.

127. *Industrie morutière*, de M. de Penfentenyo.

128. Circ. du C. C. A. F., n° 109, 28 décembre 1903, et la Circ. n° 1437.

de l'églefin¹²⁹. Il s'exporte surtout vers les Dominions et l'Irlande (31.000 livres pour 54.000 livres de l'exportation totale du haddock). La France en importe elle-même 90 tonnes en 1932, 70 tonnes en 1933).

En regard des autres nations productrices, la Grande-Bretagne à elle seule pêche de 160 à 180.000 tonnes de morue et à sa production métropolitaine s'ajoute celle des dominions dont le Canada et Terre-Neuve se trouvent dans une situation identique à celle de la Norvège ou de l'Islande.

3° *Canada*. — Les Canadiens utilisent des navires de 90 tonneaux de portée et 150-200 tonneaux de déplacement, avec un équipage de 22 hommes.

La production du Canada s'est développée régulièrement : 72.549 tonnes en 1913; 132.761 tonnes en 1919; 100.919 tonnes en 1920.

L'exportation canadienne se fait en Espagne, au Portugal, en Italie et tout particulièrement sur le marché américain.

4° *Terre-Neuve*. — Entourée de bancs de morues, la « Terre-Neuve » de jadis, a vu ses marins développer sa production.

Dès avant la guerre, elle s'orientait vers l'industrialisation et en 1909¹³⁰ déjà y travaillent des sécheries mécaniques, des fabriques de conserves, de colle, de cuir de morue, tandis que le calmar (encornet) s'expédie en grandes quantités vers la Chine.

Les goélettes terre-neuviennes, analogues aux bâtiments saint-pierrais, sont des navires de 60-70 tonneaux, montés par 16-18 hommes. Ils pêchent sur les bancs, tandis que d'innombrables embarcations effectuent à peu de distance de la côte la petite pêche de la morue.

Par suite de la faible densité de la population locale, Terre-Neuve exporte la presque totalité de sa production :

1910.....	75.139 tonnes.	1920.....	89.400 tonnes.
1919.....	84.088 —	1922.....	79.602 —

Les produits de cette pêche se rencontrent ensuite sur tous les marchés du monde.

L'exportation s'est accrue pendant la guerre, les Terre-Neuviens ayant « profité des circonstances qui les ont débarrassés d'une partie de leurs concurrents habituels »¹³¹.

129. L'églefin est de la même famille que la morue.

130. Rapport du vice-consul de France à Terre-Neuve, 30 juillet 1909. Corr. du C. C. A. F., 17 novembre 1909-9 mai 1910.

131. Circ. du Comité central, n° 367, 15 février 1917.

Après la guerre, Terre-Neuve produisant à bon marché de grandes quantités, a pu garder sa clientèle et maintenir son tonnage de pêche. Ainsi du 1^{er} août au 6 novembre 1931, le tableau suivant donne une idée de la distribution de la morue de Terre-Neuve :

	1930	1931
	quintaux métriques	quintaux métriques
Portugal.....	65.761	76.229
Espagne.....	116.896	70.136
Italie.....	68.514	71.248
Antilles Britanniques.....	11.292	17.784
Brésil.....	50.147	50.899
Angleterre.....	15.483	13.235
États-Unis.....	1.321	5.260
Grèce.....	37.775	65.007
Porto-Rico.....	19.794	27.147
Jamaïque.....	20.303	21.501
Cuba.....	342	1.842
Canada.....	34.471	16.737
Gibraltar.....		15.554
Malte.....	1.768	1.598

Au rendement de la morue, il faut encore ajouter les huiles, les rogues et les sous-produits.

Devant cette situation géographique de Terre-Neuve et son potentiel maritime, on évalue le dommage incalculable que fut sa perte pour la France.

Les conséquences de nos désastres dans cette région, au XVIII^e siècle, se perpétuent encore...

5^o *Islande*. — Avant la grande guerre, l'Islande était surtout un lieu de pêche pour les producteurs étrangers, bien que les habitants aient timidement exploité de leur côté les banes de morues de leur zone maritime. En 1902, leur rendement atteint 13.000 tonnes environ. A la veille de la guerre, M. Blanche, consul de France à Reikjavik, écrivait que, malgré les excellents résultats de la pêche des voiliers locaux dans la baie de Faxa, « les Islandais ne cherchent pas à conserver leurs dundees et s'en désintéressent si complètement

132. *La Pêche maritime*, n° 705, 29 novembre 1931.

qu'on peut prévoir déjà le jour où il n'y aura plus un seul navire à voiles dans la baie de Faxa ¹³³ ».

La guerre de 1914-1918 va bouleverser l'armement islandais. La flotte se modernise à outrance et, en 1916, 21 chalutiers, dont 17 de Reikjavik, appartiennent à des armateurs de l'île. L'Islande, comme bien on pense, met à profit l'absence des pêcheurs ¹³⁴ et envahit aussitôt les marchés européens : morue fraîche sur l'Angleterre, morue salée sur le Danemark qui absorbe « des grandes quantités », huiles de foies sur la Norvège et le Danemark ¹³⁵.

Un conflit entre armateurs et pêcheurs faillit, en 1916, faire disparaître les navires islandais, les propriétaires envisageant de vendre leurs chalutiers à l'Angleterre qui offrait des prix fort rémunérateurs ¹³⁶. En définitive, les Islandais gardèrent leurs bateaux, qui représentaient pour eux à cette époque un moyen d'enrichissement inappréciable.

Entre la fin de février et la mi-mai, 18 d'entre eux ont produit 636.000 morues, contre 503.000 en 1915 et 340.000 en 1914 dans la même période.

L'exploitation rapporte aux équipages des salaires très élevés et aux armateurs des bénéfices inconnus jusque là.

Sur les voiliers, les gains sont du même ordre et en fin de campagne la seule pêche des chalutiers a produit de 9 à 10.000 tonnes.

La campagne d'été permit aux Islandais de réaliser une « pêche vraiment miraculeuse » ¹³⁷, due en particulier à la reproduction rapide de la morue, moins traquée, comme l'affirme le consul de France à Reikjavik en juin 1916. « La réduction du nombre des chalutiers (étrangers) a encore profité évidemment aux navires à voiles qui ont maintenant réalisé pour la deuxième fois une pêche bien supérieure à la moyenne de ce qu'ils obtenaient dans les années où les eaux islandaises étaient balayées de tous côtés par des centaines de vapeurs ¹³⁸ ».

A la fin de la guerre, l'Islande se classait parmi les pays de grande production et fournissait aux marchés américains, européens, de la morue salée, fraîche, des rogues, des huiles, des filets, etc. Sa production s'élève à 76.766 tonnes en 1919 et à 82.776 tonnes en 1920.

133. Rapport du 29 octobre 1913. Corr. du Comité central, 14 novembre 1913.
134. C. R. du Comité central, n° 987, 15 février 1917. Cf. Rapports de M. Blanche, 29 février-17 mars-3 juin 1916.

135. Probablement pour le ravitaillement de l'Allemagne.

136. La guerre sous-marine avait entraîné le tonnage anglais. Les chalutiers auraient servi comme dragueurs, patrouilleurs, etc.

137. Communication du sous-secrétaire d'Etat à la marine, 23 juin 1916.

138. C. R. de M. Blanche, 9 juin 1916.

Cette hausse de sa production provient tout d'abord de l'augmentation et de la modernisation de sa flotte en l'espace de quelques années :

	Voiliers	Bateaux à moteur	Chalutiers
1911	129	0	12
1920	39	120	30

L'Islande accroîtra encore sa flotte par l'achat de voiliers gravelinois, granvillais, paimpolais et fécampois.

En 1921, l'armement insulaire compte environ 35 chalutiers à vapeur, 75 chalutiers à moteur de 12-15 CV (ces derniers, dans les îles Westmann) ¹³⁹.

Alors qu'en 1905 l'armement local ne compte que 170 voiliers, il monte en 1925 et 1930 à 300 navires pêcheurs dont 45 chalutiers. Leur chalut en outre, plus léger que le nôtre, leur fait obtenir des résultats qui semblent comparativement « miraculeux ¹⁴⁰ ».

L'Islande ne paraît donc pas vouloir réduire son rendement même après la guerre, quand les anciens concurrents ont repris leurs expéditions de grande pêche. Sa production se révèle comme très régulière du fait du voisinage immédiat de la crête Wiville-Thomson, et de la fixité presque absolue des conditions océanographiques de sa région.

Mais où s'écouleront les morues rapportées en quantités si considérables ?

Dès 1922, l'Islande se trouve fort gênée dans son exportation. En Europe, les pays producteurs ont opéré leur reprise. La Norvège regorge de morue, la Russie ne passe aucun contrat, l'Angleterre et l'Allemagne ne consomment guère de morue salée, l'Espagne, à la suite de mesures antialcooliques prises par l'île, risque de refuser le poisson islandais. L'Italie par contre maintient sa demande. Alors l'Islande cherche des débouchés en Tchécoslovaquie, qui accueille sa morue, en Afrique du Sud et surtout en Amérique du Sud sous le prétexte bizarre que Brésiliens, Argentins, etc., préféreront la morue islandaise qui satisfait les goûts des latins (Espagnols, Portugais, Italiens) !

139. Circ. du Comité central, n° 2174, 12 mai 1922.

140. Communication du consul de France au ministre des Affaires étrangères, 25 avril 1923.

Malgré cette situation délicate, l'armement réussit à franchir cette période grâce aux avantages énormes que lui valaient les conditions particulièrement favorables de son exploitation.

On comprend maintenant qu'après cette époque si florissante pour les Islandais, ils aient préféré se réserver le droit de pêcher le long de leurs côtes et, par la loi du 21 avril 1922, rendre la pêche impossible aux étrangers en leur interdisant tout transbordement dans les eaux territoriales et en exerçant une surveillance sévère à l'endroit de nos pêcheurs.

Quelques années plus tard, l'Islande, durement touchée par la crise pourtant, maintient son rang dans la production mondiale. Au 15 octobre 1931, elle a exporté 47.531 tonnes au lieu de 42.793 en 1930. Ses expéditions progressent sur presque tous les marchés européens, surtout en Italie et en Espagne, grâce à la pêche très abondante quoique inférieure à celle des années précédentes ¹⁴¹.

Poisson salé.

	Pêche totale en fin d'année	Stock en fin d'année
	shippounds ¹⁴²	shippounds
1928	409.000	45.000
1929	417.000	52.000
1930	441.000	126.000
1931	403.000	135.000 environ

Poisson sur glace.

1928, 7.861 tonnes.

1929, 8.750 —

1930, 11.000 —

1931, 17.500, abstraction faite des apports de hareng.

A cette campagne de 1931, l'Islande a armé 40 chalutiers pour la pêche du poisson salé, qui ont effectué 3.092 jours de mer en 336 sorties, soit 100 de moins qu'en 1930 ¹⁴³.

Néanmoins, la moyenne de la capture quotidienne de poisson salé est supérieure :

40 2/3 shippounds en 1931; 30 shippounds en 1930; 24 shippounds en 1929.

141. Chiffres communiqués par le consul de France, le 30 décembre 1931.
142. Le shippound = 192 kilogrammes d'après Circ. du C. C. A. P., n° 1433.
143. Pour le poisson de glace 1/2 ont totalisé en plus 235 sorties.

Pour faire état d'un autre élément d'appréciation qui permet de se figurer cette production massive, il suffit de rappeler que le chiffre des fûts d'huile *par navire* atteint 600 et 700.

Et pourtant, malgré cette abondance, la campagne de 1931 fut « très difficile » pour les trésoreries d'armateurs à cause de la chute des prix et de la fermeture de certains marchés :

L'exportation sur l'Espagne tombe, par exemple, de 33.164 tonnes en 1929, à 27.117 tonnes en 1931.

En Italie, par contre, l'Islande expédie, en 1931, 23.737 tonnes contre 18.092 en 1930 et 19.313 en 1929. Au Portugal, son contingent passe de 4.849 tonnes en 1929 à 12.479 en 1931.

Mais les exportations islandaises au Portugal s'effectuèrent à des prix extrêmement bas, par suite de la volonté des armateurs d'éliminer les produits norvégiens.

La Grande-Bretagne, qui achetait auparavant la plus grande quantité de poisson salé non préparé, après avoir acheté 6.978 tonnes en 1928 et 2.901 tonnes en 1929, n'a commandé, en 1930 et 1931, que des contingents insignifiants.

La pêche devient l'industrie la plus importante des Islandais. La morue est pour eux un véritable trésor inépuisable. Elle représente dans les années 1930 et 1931 91 et 92 % des exportations totales de l'île. L'armement lutte péniblement cependant contre la crise : les cours du poisson n'ont jamais été aussi défavorables et les frais aussi élevés. Les salaires de marins ont passé de 70 couronnes avant 1914 à 215-235 couronnes en 1931. Les traitements du poisson par shippound ont augmenté (22 couronnes contre 4 ou 5 couronnes en 1914). Les impôts deviennent très lourds, cependant que les cours du poisson accusent une chute de 90 couronnes à 50-60 couronnes par shippound.

Les armateurs n'ont pu en conséquence rembourser la plupart de leurs dettes de 1930. Les bailleurs de fonds manquent et les navires seront moins nombreux en 1932, prévoit-on.

En somme, il ne semble pas que l'industrialisation ait apporté une aisance proportionnelle au rendement. Il en est de même dans tous les pays producteurs. Pour la campagne de 1932, on envisage que la Norvège, l'Angleterre, Féroë et Islande réduiront leurs apports. Pour Islande, les raisons de cette prévision sont les suivantes :

- 1) Il manque des moyens financiers après une crise aussi sévère (avilissement de 20 % de la monnaie locale). Les armateurs moyens surtout ne trouveront que difficilement des crédits en vue de financer leurs achats d'équipements et de rogues;
- 2) Les armateurs islandais sont décidés à rechercher moins la quantité que la qualité. Ils comptent en effet « pêcher peu de poisson à saler, mais avec profit »;
- 3) Ils se proposent enfin de n'armer leurs gros chalutiers à la pêche du poisson salé que pendant la saison favorable.

L'Islande tend maintenant à exploiter le poisson de glace. Mais l'Allemagne, excellent débouché, ferme ses frontières en vertu de son régime de paiements en marchandises. Les Islandais cherchent alors à écouler leur morue fraîche particulièrement en France et dans ce but leur Gouvernement nous dépêche M. E. Sigurbergsson.

L'Allemagne reçoit la visite d'un armateur-député islandais, M. Johann Josefsson, qui réussit à obtenir une convention entre son Gouvernement et le Gouvernement allemand, signée le 22 décembre 1931.

Aux termes de ce contrat, les bateaux islandais auront le droit de vendre leur cargaison de poisson frais jusqu'à la fin du mois de mars 1932 dans les ports de Wesermünde, Bremerhaven, Cuxhaven et Hambourg, jusqu'à concurrence d'une somme de 700.000 marks.

Toutefois, le montant total des ventes réalisées restera en Allemagne et sera affecté au paiement des droits de douane et des achats effectués par les navires islandais et des marchandises allemandes exportées en Islande.

Succès pour les Islandais par conséquent ! Par contre, la République espagnole vient de fermer son marché en représailles contre les pays qui appliquent des droits prohibitifs sur les marchandises provenant de la péninsule ibérique ou leur ferment leur porte.

Les Islandais avaient décidé de rechercher plutôt la qualité que la quantité lors de cette campagne de 1932, comme on l'a vu plus haut. Il ne suffit pas en effet de s'assurer des débouchés, il faut encore garder et « soigner » une clientèle, surtout à cette époque où la morue regorge partout.

Dès le 17 février 1932, il intervient un arrêté du ministre de l'Industrie et des Communications, réglementant jusque dans le

détail le triage et l'emballage du poisson destiné en particulier aux consommateurs italiens, portugais et espagnols.

Au premier novembre 1932, la production islandaise tombe à 346.668 shippounds au lieu de 403.254 en 1931. Et pourtant les stocks demeurent très lourds :

1 ^{er} novembre 1932.....	134.542 shippounds.
— 1931.....	167.005 —
— 1930.....	167.537 —
— 1929.....	97.020 —

Dans les pays importateurs, il existe aussi des lots entreposés ne trouvant pas d'acquéreurs : 2.440 à Porto, 1.900 tonnes à Barcelone, 900 tonnes à Bilbao, etc. Après réduction de ces stocks, les envois reprirent vers l'Espagne, le Portugal et l'Italie.

En 1932, le marasme ne s'est pas encore dissipé malgré les garanties prises par les Islandais : limitation des apports, ouverture de nouveaux débouchés, recherche de la qualité...

Les armateurs se décident alors à prendre une mesure radicale qui doit permettre à leur entreprise de sortir victorieuse de la crise. Ils se constituent en coopérative de vente ou Fisksolunsamlagid, qui a aboli la concurrence entre les nationaux. Elle représente 90 % de la production insulaire.

Cette Coopérative aussitôt « sembla maîtresse des prix, qu'elle fit monter de 10 à 15 %. Le poisson est exporté par quantités régulières, ce qui permet de contrôler les prix et de les stabiliser¹⁴⁵. » Cet organisme entretient un représentant qui voyage dans les pays importateurs. La Coopérative devint si importante que, dans la loi du 5 décembre 1932, accordant au Gouvernement le droit d'intervenir dans la vente à l'étranger des produits de pêche, le paragraphe premier portera :

« Le Ministre compétent peut interdire, pendant l'époque du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 1933, toute exportation de poisson salé, préparé ou non, débarqué après le 1^{er} janvier 1933, à moins « que la Coopérative de vente des armateurs n'accorde son consentement à cette opération ».

On saisit par là que la loi accorde à la Coopérative, de concert avec l'Etat, le monopole de l'exportation.

145. Comm. du canal de France à Reykjavik, 10 novembre 1932.
Outre cette Coopérative, les Islandais ont amélioré le fonctionnement des autres organismes corporatifs : Syndicat des armateurs fondé en 1916; Assurance au profit des membres de la Société Coopérative pour la fabrication et la vente des huiles; Organe d'achat en commun du charbon, sel, etc...

Ainsi le pouvoir économique des armateurs se double d'un pouvoir politique. Représentant des intérêts considérables et groupés en un parti politique, ils veillent à ce que le Gouvernement obtienne des nations étrangères les meilleures conditions pour la vente de leurs produits. Aussi l'activité diplomatique (à but économique) de l'Islande a-t-elle été très intense en ces années 1932-1933. A cette dernière année, la flottille islandaise fortement soutenue par toutes ces dispositions, n'enregistre aucune régression. Elle comprend 220 mixtes, 46 chalutiers, 32 cordiers à vapeur et à ces chiffres il faut adjoindre les innombrables barques de pêche.

Leur campagne de 1933 rapporte aux chalutiers une moyenne de 6 t. 6 par jour, soit un rendement de 68.000 tonnes; on vit même certains navires ramener en une nuit 20 et 30 tonnes de morue. Malgré la situation économique, particulièrement lamentable en 1933, la balance commerciale islandaise enregistre 40 millions de couronnes obtenues par la vente de morues à l'étranger.

Dans les années suivantes, la pêche de l'île se maintient aux environs de 80.000 tonnes et, en 1936, l'exportation totale représente 47 millions de couronnes, dont la plus grande partie est procurée par les expéditions de morue.

Les trésors de l'Eldorado des islandais paimpolais et dunkerquois ont passé en d'autres mains.

6° *Allemagne*. — Les chalutiers allemands qui, avant 1903, fréquentent déjà l'Islande, pratiquent comme les bateaux anglais la pêche de la morue fraîche, la population consommant fort peu de morue salée. En 1903, la Compagnie Nordsee de Brême (port d'attache Nordenham), faisait construire 10 chalutiers destinés à cette industrie¹⁴⁶.

Avant la guerre, une trentaine de vapeurs des ports de Cuxhaven, Geestmunde et Nordenham pêchaient dans les eaux islandaises.

Dès 1921¹⁴⁷, la flottille de chalutiers s'accroît; il en vient de Emden, Brême, Wilhelmshafen, Cuxhaven, Hambourg. Le développement de la pêche à la morue est dû à l'initiative du Gouvernement, résolu à faire baisser le prix du poisson par l'accroissement de sa production. C'est dans ce but qu'est nommé consul d'Allemagne aux

146. Circ. du Comité central, n° 109, 26 décembre 1903.
147. Après avoir livré leurs navires comme il était stipulé dans le traité de Versailles, les Allemands entreprennent la reconstruction de leur flotte commerciale et de pêche. Au 30 juin 1921, d'après le Lloyd's Register, la flotte allemande compte 1.265 navires et a passé en deux ans de 95.000 tonneaux à 717.450 tonneaux. Circ. n° 1197, 18 janvier 1923. « Le relèvement de la marine allemande ». Circ. n° 1174, 12 mai 1922.

files Westmann en Islande M. Josefson, jusqu'alors simple correspondant officieux des armateurs allemands.

De faible tonnage, les bateaux allemands fréquentent surtout la mer du Nord, le Dogger-Bank et l'Islande. Ne pouvant relâcher dans cette dernière île à cause du change, et de la législation islandaise à partir de 1922, ils conservent leur poisson dans la glace avant d'aller le livrer dans les ports allemands et s'y ravitailler. Leur rotation, plus longue que celle des Anglais, est de 20-22 jours. Cette méthode leur a valu, depuis 1903, une production nettement progressive et, dès 1920, ils avaient dépassé leur rendement d'avant 1914 :

1903	4.077 tonnes.	1912	31.316 tonnes.
1905	5.641 —	1913	31.138 —
1906	12.789 —	1914	22.462 —
1907	15.379 —	1919	12.865 —
1908	16.670 —	dont 1.160 seulement en Islande.	
1909	21.247 —	1920	31.733 tonnes ¹⁴⁸
1910	22.972 —	dont 18.636 en Islande.	
1911	24.055 —		

En 1924, l'Allemagne songe à s'organiser en nation exportatrice de morue et, dès 1926, Hambourg expédie à l'étranger 15.662 tonnes de morue. Le rendement de la flotte subit une augmentation considérable et l'Allemagne se place parmi les pays gros producteurs à partir de 1924-1925 :

1924	81.841 tonnes.	1930	73.150 tonnes.
1929	108.341 —		

Les chalutiers poussent maintenant jusqu'à la côte Mourmane, la mer de Barentz, l'île aux Ours. La plupart d'entre eux se livrent, de juin à novembre, à la capture du hareng en mer du Nord.

En 1930¹⁴⁹, la flotte de pêche allemande comprenait 357 chalutiers, 133 drifters harenguiers (65 à vapeur, 54 à moteur et 10 à voile), 132 cutters à moteur et 12.000 petits bateaux de pêche côtière de types variés (2.000 en mer du Nord, 10.000 en Baltique).

Cette flotte imposante n'a guère évolué quant à ses effectifs depuis 1928, sauf qu'un assez grand nombre de bateaux, trop petits, ou trop âgés, ont été vendus à la Hollande ou démolis et remplacés par des unités neuves et d'un tonnage plus élevé.

En 1930, la Nordsee englobe trois nouvelles sociétés et porte à 173 le chiffre de ses navires, soit 50 % de la flotte allemande de cette

148. La production française est de 42.170 tonnes en 1920.
149. Circ. C. G. A. F., n° 1437, 10 juin 1932.



FIG. 48. — LA NOUVELLE ÉGLISE
Cliché Torty.



FIG. 49. — L'ANCIENNE ÉGLISE

catégorie de bâtiments; cette firme passe pour la plus importante du monde.

En 1931, les chalutiers allemands sont encore au nombre de 351, et la pêche totale atteint 493.300 tonnes.

Tandis que la consommation intérieure augmente méthodiquement grâce à une propagande intense (9 kilogrammes par habitant en 1934; 12 kilogrammes par habitant en 1936 contre 6-7 en France), les chalutiers allemands continuent à livrer sur les marchés que leur signalent leurs armateurs, en Angleterre, en Belgique, en Hollande. Le marché a été organisé rationnellement dans les ports allemands qui ont construit de nombreux frigorifiques destinés à répartir le poisson selon la demande.

L'Allemagne fournit ainsi de la morne fraîche et toutes autres espèces de poisson aux différents pays de l'Europe centrale.

La production globale s'est encore accrue en ces dernières années :

1928	324.000 tonnes.	1931	475.000 tonnes.
1929	292.007 —	1937	675.000 —
1930	313.778 —		

Malgré ces apports, l'Allemagne importe, en 1937, 228.000 tonnes de poisson pour une valeur de 53 millions de marks¹⁵⁰.

A la veille de la guerre de 1939, la production atteignait 782.000 tonnes et l'importation était tombée à 200.000 tonnes¹⁵¹.

Pour clore la liste des gros producteurs de morue, il convient de mentionner aussi les îles Féroé :

1913, 11.533 tonnes.

1919, 91.743 tonnes, dont 44.259 dans les eaux islandaises.

1920, 55.699 tonnes, dont 39.922 dans les eaux islandaises.

Il existe encore d'autres producteurs secondaires qui pêchent de la morne surtout pour leur consommation intérieure.

7° *Russie*. — Avant 1910, de 3 à 4.000 tonnes par an.

En 1910, 9.356 tonnes.

— 1911, 11.845 —

— 1912, 8.444 —

— 1913, 5.264 —

Vers 1930, l'armement soviétique s'est développé. Le plan quinquennal a prévu, en effet, la construction d'une flotte de chalutiers

150. Statistiques du Commerce international, 1937.
151. *Moniteur de la Flotte*, n° 13, du 28 mars 1940.

de grande pêche et de pêche hauturière. En 1932-1933, en pleine crise mondiale maritime, seule de toutes les flottes européennes, la marine soviétique augmente son tonnage par la construction de 158.068 tonneaux.

En 1933, l'U. R. S. S. lance quatre grands chalutiers de grande pêche construits dans les chantiers « Nord » commencés en 1931. Ce délai de construction est dû au retard de livraison de certaines machines importées d'Allemagne¹⁵².

Quant à la production, par suite de la proximité des bancs de morues, la Russie pourrait, avec une flotte bien équipée, en produire de grandes quantités.

8° *Portugal*. — Le Portugal ne produisait avant guerre qu'un tonnage dérisoire (chiffre le plus élevé : 5.330 tonnes en 1911) à comparer avec sa consommation. Mais l'armement national fait, à partir de 1919, un effort remarquable en équipant des navires¹⁵³ morutiers :

13 en 1919	65 en 1922
30 — 1920	70 — 1924
48 — 1921	

A Terre-Neuve, les Portugais pêchent au doris ou à la ligne comme en Islande; leurs navires étaient à cette époque analogues à nos voiliers morutiers. Dans la suite, ils armèrent des chalutiers.

9° *Divers producteurs*. — Divers pays encore produisent de la morue, mais en quantités minimes, bien qu'après la guerre on remarque chez eux une tendance à intensifier leur rendement¹⁵⁴.

	Danemark	Hollande	Belgique	Suède
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
1903	6.387	2.210		19.382
1910	9.414	4.432	1.274	5.339
1912	10.760	7.102	910	2.531
1920	17.358	12.247	1.403	6.324

On note donc au lendemain de la guerre un accroissement général de la production, au fur et à mesure que les nations cherchent à produire en vue de leur consommation ou de l'exportation.

¹⁵² Cf. L'U. R. S. S. dans le Monde. L'expansion soviétique dans le monde de 1918 à 1935, par J. MARQUES-RIVIÈRE, Payot, Paris, 1935.

¹⁵³ Cf. la Côte, n° 1291, 1^{er} mars 1924 du C. C. A. F. « La Politique maritime du Portugal pendant et après la guerre. »

¹⁵⁴ En Amérique les Etats-Unis n'ont relevé que légèrement leur production : 1910, 27.823 tonnes; 1912, 24.360 tonnes; 1920, 28.242 tonnes.

Il est curieux de remarquer que des pays grands consommateurs comme l'Espagne, l'Italie et la Grèce, n'ont pas semblé vouloir créer un armement morutier national dans cette période de 1920-1935. L'Espagne ne s'y décida qu'en 1942 où elle construira une flotte de chalutiers modernes.

La Grèce, à notre connaissance, n'a pas encore armé un bateau morutier.

10° *Le récent équipement de l'Italie*. — Quant à l'Italie, il était hors de doute que la politique maritime fasciste ne manquerait pas de combler cette lacune des armements nationaux.

Dès 1923¹⁵⁵, une Société dotée de 10 millions de liras se constitua en Italie. L'Allemagne devait à titre de réparations de guerre lui livrer 20 navires outillés qui seraient mis en exploitation dans la mer du Nord et en Islande.

Les produits de la pêche, surtout la morue, seront expédiés en Italie par des wagons allemands. L'année suivante, un accord est conclu entre des firmes allemandes et des maisons italiennes en vue de l'organisation de la pêche en Islande. Que devinrent ces projets ? Dans la période qui suivit 1925, les Italiens créèrent des sécheries et des ateliers pour traiter la morue livrée par les exportateurs. Mais ils ne se décidaient pas encore à expédier des navires vers les bancs de morues. Les chalutiers italiens, trop petits pour ces expéditions, se contentaient de se livrer à la pêche sur leurs côtes et en Mauritanie. Ils étaient très difficilement transformables en bâtiments de pêche lointaine.

Il existait, en 1935, deux courants dans les milieux d'armements, l'un soumis à l'influence française, l'autre à l'influence norvégienne.

A la suite des sanctions, et après la mise au point de l'autarcie, l'Italie se décida à s'équiper. Son industrialisation mérite quelques détails pour des raisons que l'on devinera à la lecture de l'exposé.

En 1936, la société italienne Genepesca achète à la Compagnie anonyme française de Pêche et d'Armement (C. A. F. P. A.) 2 chalutiers : *Marie-Hélène* et *Jean-Hamonet*. Ces acquisitions permettent à la société française d'achever 4 navires de pêche fraîche en cours de construction à cette époque. Le *Marie-Hélène* et le *Jean-Hamonet* étant dotés du procédé Saeip (Société anonyme de conservation industrielle du poisson), la Genepesca exigea un capitaine fran-

¹⁵⁵ C. R. de la Section des pêches, Comité central, 9 février 1923.

çais pour un stage sur ces bâtiments, en qualité d' « inspecteur des pêches » (et non pas de capitaine). Le capitaine français désigné est celui du *Jean-Hamonet*, M. Isidore, de Paimpol, qui effectue deux voyages en Mauritanie sur *Ascianghi* (ex *Marie-Hélène*) et une campagne de Terre-Neuve (départ de Livourne en septembre 1936) sur *Addis-Abbeba* (ex *Jean-Hamonet*). Il s'agissait de pêcher de la morue fraîche et le rendement fut excellent. Mais les Italiens pratiquaient la congélation à l'air froid, alors que les Français la réalisaient à la saumure. Aussi les Italiens installèrent-ils leur procédé sur les deux bateaux, prétextant, à très juste titre, que le poisson congelé selon leur méthode gardait son brillant et toutes ses qualités de présentation, gros avantages, paraît-il, aux yeux du consommateur italien.

Pendant que ces deux navires faisaient la pêche fraîche pour le compte de Genepesca, des sociétés italiennes concurrentes ont armé des chalutiers en 1937 en vue de la pêche salée. Leurs navires étant de moyen tonnage, le Gouvernement italien obtint du Gouvernement islandais la permission pour ces vapeurs d'effectuer des opérations commerciales en Islande et au Groenland. Pour Terre-Neuve l'Angleterre accordait la même autorisation !

On a vu plus haut que les Italiens avaient construit des sécheries, et que certains milieux maritimes étaient d'obédience française. Il est plus exact de dire que ces sécheries étaient tout simplement financées par des armateurs français ou plus exactement encore elles appartenaient à des Français, qui se couvraient d'un prête-nom italien.

L'Italie dispose donc maintenant de navires, de ports et escales en Islande, à Terre-Neuve, et de sécheries... Il ne lui manque que des capitaines, des trancheurs et des saeurs ! Qu'importe ! des armateurs de Fécamp qui « ont des intérêts dans les sécheries italiennes » fournirent capitaines, trancheurs et saeurs... Avec des Norvégiens et des Islandais, ils constitueront des équipages italiens.

A cette première campagne de 1937, une douzaine de chalutiers italiens firent route vers l'Islande et en rapportèrent de bonnes pêches¹⁵⁶.

En 1937-1938, comme l'Islande et l'Angleterre, la France accorde à l'armement italien des facilités à Saint-Pierre et Miquelon¹⁵⁷.

156. Les Italiens, par suite des facilités de transaction dans les ports islandais, achetèrent de la morue afin de compléter leur chargement qui devait toucher des « primes à la production » à son entrée en Italie.
157. Cf. *Voix du Marin*, juin 1939, *Ouest-Eclair*, 27 avril 1939.

Devant les résultats obtenus à la campagne de morue salée par ces chalutiers, la Genepesca décida en 1938 de construire deux navires pour la pêche salée et d'abandonner la pêche fraîche. M. Isidore est nommé inspecteur de la construction de ces bâtiments à Riva-Trigoso. Terminés en mars 1940, ces chalutiers, qui s'intitulaient *Genepesca-I* et *Genepesca-II*, devaient faire leur campagne de Terre-Neuve sous la direction du capitaine Terrier, un Fécampois, M. Isidore ayant refusé.

Contrairement aux autres armements morutiers, les Italiens se sont donc engagés dans la pêche salée après avoir effectué la pêche fraîche.

En 1940, *Genepesca* entame des pourparlers avec les Chantiers de Gênes pour l'exécution d'un « navire-usine » de 14.000 tonnes qui pourrait pêcher toutes les espèces de poissons, les travailler (poisson salé, filets, conserves, poisson congelé, etc.) et utiliser les sous-produits. Alors que cette Société ne comptait en 1935 que 3 navires de 1.200 tonneaux avec 75 hommes d'équipage, elle ne cesse d'acroître son armement à partir de 1936 :

1936.....	6	navires,	2.675	tonneaux,	155	hommes d'équipage.
1938.....	7	—	3.300	—	180	—
1940.....	9	—	6.500	—	330	—

Prévisions pour 1941-1942, 11 navires de 10.000 tonnes, 480 hommes d'équipage.

Sa puissance frigorifique passe ainsi de 250.000 frigorifiques-heure en 1935 à 960.000 en 1940 et sera de 1.200.000 en 1941-1942¹⁵⁸.

Pendant que nous encourageons ainsi l'industrialisation de l'Italie, celle-ci réduit ses importations françaises. En 1938, quand la France produit 670.000 quintaux métriques dont plus de 50 %¹⁵⁹ devront être exportés, l'Italie arrête brusquement ses achats pourtant importants sur nos places dans les années précédentes : 1933, 10.425 quintaux métriques; 1935, 83.287; 1937, 105.976.

Le débouché italien se ferme à notre marchandise et, pour la campagne de 1939, nos marchands se trouvent dans l'obligation de mendier un contingent d'exportation.

158. Cf. « *Compagnia generale italiana delle grandi pesce. La Genepesca nel suo V anno di vita, aprile 1940, Anno XVIII* ». Cette revue, magnifiquement présentée, est rédigée sous le signe de l'Antarctique, il va sans dire ! La consommation du poisson y est encouragée avec une chaleur autoritaire : « Italiati, mangiate pesce » et tous les moyens de propagande sont mis en œuvre dans ce but, depuis la presse officielle « *Il popolo d'Italia* » jusqu'aux dépliants, livres de cuisine, etc., édités par la Société.
159. *Voix du marin*, mai 1939.

Bien des raisons politiques expliquent cette situation, mais la cause profonde, et la seule vraie, réside dans la volonté farouche des Italiens de se libérer de la production étrangère, comme l'avoue par exemple cette simple coupure du *Corriere della Pesca*, du 15 avril 1939.

« L'Italie a réduit de plus en plus ses acquisitions en France et son programme d'armement pour la grande pêche préoccupe les armateurs français », et le journaliste pronostique : « La grande pêche française qui vit presque exclusivement d'exportation, malgré les accords réalisés avec la Grèce et d'autres pays de l'Europe centrale et l'exportation sur l'Espagne rouge, est sur le seuil de la faillite... »

La production italienne n'avait pas encore donné de chiffres quand survint la guerre de 1939-1940, mais tout laisse prévoir que les Français ont perdu le marché italien, en même temps qu'un nouveau concurrent surgit sur le plan de la production mondiale¹⁶⁰.

11° La surproduction et la crise.

Nous avons déjà dit que la France dans cette lutte était trop faible en face de ces géants de la grande pêche : la Norvège, Terre-Neuve, l'Islande, l'Angleterre. Sa faiblesse tient à sa géographie et produirait-elle encore davantage, elle ne bénéficiera jamais des facilités d'exploitation de ces pays. Dès lors, l'armement français subira les conséquences de cette industrialisation mondiale. Sur le marché international, la France ne commande plus et son tonnage ne peut y tenir que la maigre place que les autres concurrents veulent bien lui consentir¹⁶¹. Son exploitation dépendra fatalement de la production étrangère et ses prix en seront par le fait même tributaires.

Aussi ne faut-il pas accuser le seul armement industrialisé français du chaos de notre industrie morutière. Il ne s'agit pas uniquement d'une entreprise nationale, car elle est internationale au premier

160. De 1926 à 1936 la production globale des pêcheries s'est accrue dans des proportions extraordinaires. Voici quelques coefficients de croissance pour cette décennie : Maroc 400 %; Allemagne 208 %; U. R. S. S. 160 %; Espagne 153 %; Angleterre 136 % (548.062 tonnes en 1926, 745.685 tonnes en 1936, 1 million de tonnes en 1937.) France 121 %. C'est l'Angleterre qui se place en tête des producteurs. Pour l'Europe le coefficient global est de 114 %.

161. D'après l'*Ouest-Eclair* du 23 janvier 1939 « la France détient le record mondial de la morue » avec 670.000 quintaux métriques, avant Terre-Neuve 495.000, la Norvège 480.000. Si ces chiffres sont exacts, il est très probable que des producteurs comme ceux-là ont sagement réduit leurs apports devant la disproportion entre la production mondiale et la consommation. Il n'en demeure pas moins d'ailleurs que notre rendement reste minime en comparaison de la production totale des armements morutiers.

chef, internationale et dans la production et dans la distribution. Si importante qu'elle soit, l'industrialisation française demeure modeste en regard des pêcheries d'Europe et d'Amérique¹⁶².

Mais, en économie maritime, plus que dans tout autre domaine, la mer, champ commun de travail, engendre dépendance en livrant sa richesse vivante au navire pêcheur, quel que soit le pavillon qui flotte à sa poupe.

Les résultats de la surproduction mondiale ne se firent pas attendre et les entreprises connurent la crise toute récente.

On enregistrera par exemple, dans le tableau ci-après¹⁶³, que pour des rendements supérieurs en quantité la valeur est moindre !

	1924		1929		1931	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Norvège.....	281.076	20.935	580.359	28.074	430.000	21.400
Allemagne.....	81.841	19.795	108.341	23.635	73.150	11.100
France ¹⁶⁵	47.106	16.042	53.275	13.688	55.131	9.197
Angleterre.....	239.933	53.441	221.314	39.808	161.050	17.700

La valeur de la morue ne monte donc pas proportionnellement au tonnage des captures, car la morue subit une dépréciation constante.

On voit pour les mêmes raisons, Fécamp, le plus grand port morutier français, enregistrer une baisse de la valeur globale de ses apports :

	1928	1937
Production.....	17.124 tonnes	19.694 tonnes 716
Valeur de la morue.....	45.930.000 francs	38.915.028 francs

162. « Il faut avoir fait une enquête internationale pour se rendre vraiment compte des proportions de la pêche industrielle; il suffit d'avoir vu dans le port de Hull sur un kilomètre de long (c'est la longueur de la criée) plus de 1.000 tonnes de poisson, les apports d'une journée, pour se rendre compte que les reproches que l'ai faits naguère à notre misérable pêche industrielle étaient excessifs. » R. P. LAURET dans « *Les professions maritimes à la recherche du bien commun* », p. 77.

163. Circ. du C. G. A. F., n° 1437, 10 juin 1932.

164. En milliers de shillings.

165. En 1938, l'indice du prix de la morue ne représentait, par rapport à 1913, qu'une augmentation de 2,50 % (*Professions maritimes*, 3 oct. 1938). La pêche nationale semble d'ailleurs avoir gardé la même valeur : 166.834.000 francs.

Pêche totale française en 1937..... 1.124.357.000 francs.

Pêche totale française en 1937..... 1.124.357.000 francs.

Le dernier chiffre n'est supérieur au premier qu'en apparence, car il faut tenir compte de la dévalorisation de la monnaie française en cette période (*Moniteur de la Flotte*, n° 13, 28 mars 1940).

À la campagne de 1922, les ventes de l'armement morutier français s'élevaient à 80 millions de francs (P.-V. de la réunion de la sous-section de grande pêche du C. G. A. F., 9 novembre 1922).

C'est pourquoi, on n'est nullement surpris de relever cet aven-
significatif du Comité central des armateurs de France :

« Partout la surproduction a conduit à des désarmements et à la
disparition de certains comptoirs ¹⁶⁶ ».

Au mois de juillet 1932, les armateurs anglais vendent de nom-
breux drifters sur la demande des obligataires de sociétés; à Ymaiden,
on compte 80 % de chalutiers désarmés, en Allemagne, 60 % de la
flotte de pêche. En France, les chalutiers de pêche (tous compris)
tombent de 540 unités en 1929 à 390 en 1935, et à 304 en 1939
(70.000 tonneaux) ¹⁶⁷.

La chute des armements morutiers français n'est donc qu'un
aspect de ce désarmement mondial.

On observe dans les ports français une autre conséquence de
l'industrialisation et de la course au rendement.

La réduction massive des voiliers n'a pas affecté la production
nationale. Les chalutiers, même beaucoup moins nombreux, parve-
naient aux mêmes résultats.

Mais, à leur tour, les vapeurs s'excluent; les grands chalutiers
ont éliminé les navires plus modestes, puis se sont éliminés eux-
mêmes. A chaque campagne, leur nombre décroît. De 47 en 1927 ils
tombent à 37 en 1934 et leur nombre se maintient désormais autour
de 30-35 unités. On voit ainsi l'armement industriel se dévorer lui-
même, en construisant des chalutiers de plus en plus modernes qui
produisent toujours plus.

C. — POUR SAUVER NOTRE ARMEMENT

Dans ces conjonctures internationales, il est équitable toutefois de
ne pas oublier que l'Etat et la profession intervinrent dans le but
de sauver la grande pêche française ¹⁶⁸.

1. — Protection du marché français.

La première mesure envisagée pour sauver notre armement consis-
tait, cela va sans dire, à lui réserver notre marché intérieur et à le
protéger contre la marchandise étrangère.

166. Circulaire n° 1432, du 13 mars 1932.

167. Intervention de M. Farjon, sénateur du Pas-de-Calais, le 14 février 1930.

168. A ces tentatives se rattache l'essai d'équipement de Saint-Pierre et Miquelon
(cf. p. 250).

S'il est vrai que dès 1922 le dumping anglais et allemand oblige
nos marins de pêche fraîche à rejeter du poisson à la mer tandis
qu'aux Halles de Paris des « quantités importantes restent inven-
dues » ¹⁶⁹, le marché de la morue, jusqu'en 1926-1927, appartenait
exclusivement au producteur français et se trouvait garanti par les
droits de douane. Aussi l'importation était-elle insignifiante. Mais
aussitôt après la suppression de la prime à l'exportation, en 1926,
les importations de morue s'élevèrent (7.000 tonnes en 1929).

En 1932, les droits de douane se relèvent de 80 à 150 francs et
la prime à l'exportation s'établit sur la base de 80 francs par quintal.
Mais ces dispositions arrivent quand notre marché est déjà engorgé
par notre propre production, quoiqu'il faille tenir compte des con-
tingents étrangers. Cette année-là on vit des Norvégiens offrir sur
notre place de la morue à 30 et 60 francs le quintal, alors que nos
pêcheurs la vendaient à perte à 100 francs !

Grâce à la protection, l'importation de morue devient pratique-
ment impossible désormais. Mais nous en achetons sous d'autres
étiquettes et il suffit de consulter le relevé des contingents de « pois-
sons secs, salés, fumés », publiés périodiquement par le *Journal
officiel* ! Nous achetons ainsi, en 1932, 90 tonnes de haddock anglais,
70 tonnes en 1933. Du 1^{er} octobre au 1^{er} avril 1934, l'importation de
morue transformée (haddock, klipfish, stockfish) s'élève à 1.780 tonnes.
L'année suivante, le *Journal officiel* du 29 septembre 1935 prévoit
l'autorisation d'entrée, du 1^{er} octobre au 31 mars 1936, pour
17.800 quintaux de morue, sous formes fraîche, haddock, etc.

2. — La prime à l'exportation.

Dans l'étude de notre exportation, il fut question de cette manière
d'encourager nos ventes à l'étranger en primant les quintaux exportés.

Etant venue à expiration en 1926, la prime ne fut rétablie ¹⁷⁰
que par la loi du 12 avril 1932; elle permit d'écouler une partie de
notre rendement: 21.700 tonnes en 1934. Réduite de 10 % par les
décrets-lois, elle tomba de 16 à 14 millions pour les crédits accordés
aux exportateurs. On parla de n'y affecter que 12.600.000 francs, ce
qui équivaldrait en valeur marchande à 8.000 tonnes qui resteraient
sur le marché français déjà lourd. La réduction des primes ne

169. Corr. du C. C. A. F., 19 juillet et 16 septembre 1922.

170. On se rappelle que la disparition de la prime ne toucha l'armement que
vers 1929-1930, après la stabilisation du franc. Il semble que, depuis Henri IV, ces
6 années (1926-1932) si critiques pour nous, constituent la seule période où la grande
pêche française ne bénéficia pas de la prime à l'exportation.

permettant plus de soutenir la concurrence étrangère, une partie de notre flotte morutière menacée, en 1938, de désarmer¹⁷¹.

3. — Loi d'aide à l'armement libre, 12 juillet 1934.

C'est par son projet d'aide à l'armement libre que M. Tasso, député de Marseille, saisit, en 1933, le Parlement de la situation désastreuse de la flotte française. On comptait, au 1^{er} septembre, 940.000 tonneaux désarmés, soit 27 % du tonnage; au 1^{er} mars 1934, 867.000 tonneaux. En pleine campagne de grande pêche, le 22 mars, Saint-Servan a 25 voiliers et 2 mixtes, désarmés dans ses bassins.

Notre marine de commerce d'autre part ne se reconstruit pas : 89.310 tonneaux seulement en 1933¹⁷².

M. Tasso réussit, par la loi du 12 juillet 1934, qui porte son nom, à faire voter une aide de 150 millions, en faveur des Compagnies non subventionnées par l'Etat (2.800.000 tonneaux)¹⁷³.

Bien que cette protection ne visât à l'origine que la marine de transport, l'armement à la grande pêche fut admis au bénéfice de la loi¹⁷⁴.

L'aide aux armateurs se matérialisait par une allocation, calculée d'après le tonnage de jauge brute des navires : pour les navires à vapeur et à moteur, de 0 fr. 30 à 0 fr. 10 selon le tonnage, et pour les voiliers de 0 fr. 20 à 0 fr. 04.

C'est sur cette base que les allocations de la loi Tasso s'évaluaient, en 1934 : pour un voilier d'Islande (330 tonneaux, 180 jours), la somme de 6.800 francs; pour un chalutier de 900 tonneaux, et 180 jours, près de 25.000 francs.

Le montant de ces primes atteignait approximativement : 500.000 francs pour les voiliers; 140.000 francs pour les bateaux à moteur; 1.200.000 francs pour les chalutiers.

La loi Tasso fut prorogée en mars 1936, puis, avec des modifications, jusqu'au 31 décembre 1950.

171. *Ouest-Eclair*, du 3 avril 1938.

172. Il est vrai que la construction mondiale tombe également de 1.617.115 tonneaux en 1931 à 726.591 tonneaux en 1933.

173. Les Compagnies subventionnées (600.000 tonneaux) étaient : la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie des Messageries maritimes, la Compagnie Sud-Atlantique, la Compagnie Fraissinet. L'équivoque de ces deux armements produisit au Parlement les plus étranges confusions. On voulut notamment (M. Régulier) charger du déficit du ministère de la Marine marchande (600 millions) l'armement libre, alors qu'il était l'œuvre de l'armement subventionné !

174. L'article 29, définissant les limites de la grande pêche, y classait les navires susceptibles d'aller exploiter les fonds de Mauritanie, par exemple les chalutiers de La Rochelle, car M. William Bertrand, député de la Charente-Inférieure, était ministre de la Marine marchande en 1934 !

Elle a pu aider efficacement l'armement français et l'empêcher de disparaître brusquement comme on l'avait craint à un certain moment. Malgré toute sa bonne volonté, elle n'a pas sauvé les morutiers à tout jamais. Les voiliers n'ont pas réarmé (27 voiliers + 7 mixtes désarmés à Saint-Servan en 1935 contre 25 + 2 en 1934), les chalutiers ont continué leur recul.

4. — Limitation des apports.

Après les mesures précitées qui relèvent plutôt de l'autorité gouvernementale, la profession de son côté arrête des dispositions de salut commun.

Si l'on évalue la consommation française à 30.000 tonnes et la possibilité d'exportation à 20.000 tonnes, il semble tout à fait irrationnel d'apporter sur les quais de débarquement un stock supérieur à la capacité de notre distribution.

La consommation ne se développant nullement, mais la production s'accroissant sans cesse, les armateurs décidèrent de réglementer la production des morutiers.

A. — Accord de juillet 1935¹⁷⁵.

La production intensive laissait prévoir pour cette année une production totale de 65.000 tonnes, soit 10.000 tonnes en excédent sur les possibilités d'absorption de la consommation nationale et de l'exportation. C'est pourquoi les armateurs forment le projet de limiter la production à 50.000 tonnes pour éviter d'augmenter le stock de 15.000 tonnes déjà constitué. Une vingtaine d'armateurs, « reconnaissant le danger d'une surproduction de la pêche de la morue, décident de réaliser une entente entre eux pour l'application de contingents raisonnables et d'une base de répartition de la pêche à la morue à l'aide de chalutiers armés pour cette pêche ».

L'article 1 de l'accord divise, en 1935, les vapeurs en 2 catégories : grands navires et petits navires.

L'article 2 attribue un contingent par unité, selon sa catégorie : 28.000 quintaux de 55 kilogrammes pour les bâtiments de fort tonnage; 13.200 quintaux de 55 kilogrammes pour les bâtiments de petit tonnage.

175. A. Boulogne, l'accord Sarras avait déterminé une limitation des apports pour la pêche hauturière en 1935, puis en 1936.

L'article 7 spécifie que l'armateur, qui aura dépassé son contingent, verra cet excédent vendu au profit du « Comité de propagande pour le développement de la consommation de la morue en France ».

La production annuelle d'un chalutier étant évaluée à 30.000 quintaux, M. Duhamel avait proposé la réduction à 20.000 quintaux. Mais cette suggestion se heurta au libéralisme de la production et, à cause d'un seul dissident, l'accord établi fut sans effet, car la diminution du rendement était presque insignifiante. L'accord parlait, en effet, de 36 chalutiers (la production des voiliers n'étant pas limitée), soit une réduction de moins de 400 tonnes retranchées d'un rendement variant entre 60 et 65.000 tonnes.

B. — Accord de décembre 1935.

L'arrangement de décembre 1935 avait pour but de diminuer les apports des chalutiers et voiliers pour la campagne de 1936. Le projet mis sur pied et adopté par les 3/4 des armateurs représentant 70 % du tonnage de grande pêche, envisageait une production de 58.000 tonnes. On évaluait alors à 30.000 tonnes la consommation intérieure, à 21.700 tonnes le contingent d'exportation que permettait la prime.

La production dépassait donc encore la vente de près de 8.000 tonnes sans compter le stock existant. Aussi la *Voix du Marin* reprochait-elle de laisser trop de marge entre la production et les quantités dont l'écoulement était garanti.

5. — Comité de grande pêche, 14 janvier 1936.

Pour tenter d'assainir et d'organiser le marché de la morue, le Gouvernement, par décret du 14 janvier 1936, institua un « Comité de grande pêche ». Ce sont les difficultés auxquelles se heurtaient les armateurs qui ont provoqué la formation de cet organisme professionnel¹⁷⁶.

Il est à regretter que les Pouvoirs publics aient attendu si tard pour jeter les bases d'une reconstruction de la profession des grandes pêches.

176. Il est juste aussi de rappeler l'effort continu du Secrétariat social maritime de Saint-Malo, sous la direction du R. P. Lehret et de M. Ernest Lamort, en faveur de la formation de ce Comité. Nous renvoyons à la *Voix du Marin*, le journal du Secrétariat social maritime, qui, en 1935, fit campagne dans tous les milieux maritimes, pour l'institution du Comité. Et c'est simple justice de reconnaître que la solution fournie par la doctrine syndicaliste chrétienne ne fut pas étrangère à la décision du Ministre. M. Lamort fut d'ailleurs admis à siéger au Comité.

A la même époque, se formaient les Comités du hareng, etc.

Dans son article 1^{er}, le décret spécifie :

« Il est institué un organisme professionnel chargé de prendre toutes mesures utiles, telles que limitation des armements à la grande pêche, le contingentement de la production et des exportations et d'exercer le contrôle nécessaire afin que, à compter du 1^{er} janvier 1936, la moyenne annuelle des exportations primées ne puisse être supérieure à 200.000 quintaux métriques.

» Les décisions de cet organisme ne sont exécutoires qu'après approbation du ministre.

» Si le Comité propose des mesures insuffisantes ou s'il ne peut aboutir à une décision, le ministre de la Marine marchande peut édicter toute mesure pour suppléer à la carence de cet organisme. »

Le ministre a voulu faire de ce Comité un « corps de métier » et y voir les pêcheurs en même temps que des armateurs. Les décisions ne devaient pas être prises unilatéralement, mais après entente entre armateurs et équipages, entre armateurs de chalutiers et de voiliers.

Dès la première réunion du Comité en 1936, les membres adoptaient quelques mesures tendant à interdire l'armement de tout navire qui n'a pas armé en 1935, à limiter la production des chalutiers en retardant leur départ jusqu'au 15 février, à aménager les exportations selon les crédits de la prime qui venaient d'être diminués par les décrets-lois.

M. Lamort intervint pour demander une réglementation de la production et l'établissement d'une limite au rendement des navires de grande pêche.

Les armateurs de voiliers ont reproché à ce Comité de n'avoir pas tenu compte de leurs armements dans la mesure où ils le méritaient. La pêche industrielle dispose de 2/3 des voix. Or les voiliers totalisent 17.000 tonnes et nourrissent 1.730 hommes contre 1.690 hommes sur les « vapeurs » d'un tonnage de 35.500 tonnes. Pour Saint-Malo, le rapport était le suivant : voiliers 13.400 tonneaux, 1.350 hommes ; chalutiers 8.070 tonneaux, 420 hommes.

Une fois de plus, la valeur des machines a passé avant les valeurs humaines.

On reprocha surtout à ce Comité, dans les années suivantes, d'avoir limité son activité à régler l'attribution de la prime à l'exportation.

Sa seule existence pourtant, à cette époque de chaos, était la promesse d'un avenir meilleur, le témoignage du désir commun d'assainir la production.

En fait, hélas ! le Comité de grande pêche n'a pas reconstruit la profession, ni dirigé son travail.

6. — Transformation de la morue.

On est obligé de reconnaître que toutes ces mesures, si excellentes fussent-elles, n'ont pas sauvé les voiliers de la mort, ni les chalutiers du marasme.

Le mal vient de la production ou plutôt de la surproduction. C'est donc là qu'il fallait appliquer le remède.

Or on vient de lire qu'il n'a pas été possible d'assainir la production en la proportionnant à la consommation. Il restait un moyen suprême : « transformer notre production », la guérir par « le dedans » et non plus seulement lui appliquer une médication purement externe.

La France, bon an mal an, produit 280.000 tonnes de poisson et en importe près de 100.000 tonnes, surtout du poisson frais.

Quant à la morue, si étrange que cela paraisse, il est certain que nous importons de la morue étrangère quand notre propre marché regorge de la morue rapportée par nos pêcheurs. La France, saturée de morue salée, achète de la morue fraîche, ou transformée : haddock anglais, stockfish, klipfish norvégien.

Et pendant ce temps, comme leurs aïeux, nos morutiers continuent de produire la morue salée, l'éternelle morue salée¹⁷⁷ ! Toute la propagande possible n'arrivera jamais à étendre la consommation de la morue ainsi présentée, ni à rétablir l'équilibre entre la production et la consommation. Depuis la guerre de 1914-1918, le niveau de vie du Français moyen s'est élevé. La morue salée est un aliment pour pays à standard moyen, sinon médiocre¹⁷⁸, on a eu tort de produire toujours de la morue salée, sans y mettre aucune diversité. Un marché, économiquement parlant, est vivant ; il évolue, sa clientèle augmente ou diminue selon les conditions sociales et aussi selon la qualité de la marchandise.

177. Les ports de débarquement de pêche hauturière reçoivent bien de la morue fraîche vendue sous le nom de « cabillaud », mais nos bateaux ne pratiquent pas la pêche de la morue fraîche en tant que telle.

178. A moins d'un bouleversement des conditions de vie, le Français n'abaissera pas facilement son régime alimentaire.

Il faudrait donc traiter la morue et la travailler. Puisque nous avons de la morue à revendre, il serait tout indiqué de fournir au consommateur ce que son bon goût lui fait désirer. La clientèle est changeante et il faut suivre son évolution, la provoquer, tenter non pas sa gourmandise peut-être, mais son désir d'améliorer son alimentation. Il serait nécessaire d'élever la morue à la dignité d'aliment « noble » et de lui faire perdre cette réputation de « pauvreté » nullement justifiée.

Cette tactique sur le marché français pourrait se pratiquer à l'extérieur. N'avons-nous pas assisté, depuis la guerre, à l'introduction sur la table française et étrangère de toutes sortes de denrées coloniales absolument inconnues jusque là ?

La consommation se développerait par le fait même que chacun ressentirait le besoin de varier son menu.

Le port de Fécamp a « augmenté la consommation de la morue dans des proportions considérables » lorsque ses commerçants se mirent à présenter des filets de morues en boîtes (6 millions de boîtes en 1933).

L'industrialisation, d'ailleurs, n'a-t-elle pas cherché plutôt la quantité que la qualité ?

N'en déplaise aux partisans du progrès, la qualité de la morue de chalutiers est inférieure à celle du poisson rapporté par les voiliers. En 1903, lorsque revinrent d'Islande les premiers vapeurs boulois, leur cargaison fut vendue au-dessous des cours pratiqués pour les morues des voiliers¹⁷⁹ à cause de leur qualité médiocre. Sans aucun doute, la technique s'améliora dans la période suivante et surtout en ces dernières années ; qu'on se rappelle cependant la comparaison entre la morue pêchée à la ligne et celle qui a été étouffée sous une masse de plusieurs tonnes de poisson.

A notre connaissance, les tentatives de modifier la présentation de la morue se limitent au seul port de Fécamp.

On peut relever dans la liste des armateurs et négociants constitués en syndicat les marques suivantes :

« Filets de morue extra », « Filets extra », « Super filet », « Suprême filet », « Esquimorue », « Etoile polaire », « Duguay-Trouin », « York ou Captain Jo », etc.

Grâce à cette adaptation, le port possède les moyens de vendre sa morue sous diverses étiquettes. Le secret de sa prospérité réside dans cette modernisation qui lui a permis de résister aux crises

179. Cf. Circ. C. C. A. F., n° 109, 26 décembre 1903.

successives dont furent victimes l'un après l'autre les ports morutiers français.

On enregistre encore que, depuis 1931, la Compagnie anonyme française de pêche et armement (CAFPA) pratique la pêche de la morue fraîche.

Les chalutiers les plus récents se sont orientés à leur tour vers la congélation du poisson à l'aide de frigorifiques, afin de rapporter leur morue dans un excellent état de fraîcheur lors de la livraison aux sécheries, ateliers de transformation, saurseries¹⁸⁰.

Comme on le voit, les rares tentatives exécutées dans ce sens furent aussi timides qu'incomplètes.

En attendant que lui parvienne la morue fraîche, congelée, en filets ou sous toute autre forme, le bon Français mangera à son insu du poisson étranger !

A l'issue de cet examen, on est frappé de la faiblesse des mesures apportées pour sauver la grande pêche française. La politique maritime de l'Etat et de la profession manque d'ampleur, quand on pense à d'autres pays, qu'il s'agisse des essais d'équipement de Saint-Pierre et Miquelon, de la transformation des méthodes de production, de la propagande poissonnière, de la discipline du rendement, de l'exportation, ou même de la protection du marché intérieur.

La loi Tasso elle-même, qui, au dire du rapporteur, M. Le Bail, député du Finistère, constituait « le premier effort sérieux pour protéger l'ensemble de notre Marine marchande », a révélé une fois de plus que le « Parlement est profondément ignorant des choses de la mer »¹⁸¹.

180. On a vu comment les armements étrangers pratiquent cette méthode depuis fort longtemps.

Il eût fallu en France des frigorifiques à terre, non pour stocker de la morue salée, mais pour servir de régulateur entre la production et les besoins, nouveaux et divers, du consommateur. Que le gourmet français ne traite pas avec dédain ce poisson frigorifié « à cœur » (nous ne disons pas conservé dans la glace). Voici l'avis compétent et scientifiquement garanti de M. Leim, directeur d'une station d'expérimentation de congélation. « Les filets frigorifiés de flétan, de morue et d'églefin provenaient de poissons tout particulièrement frais, dit le docteur Leim. En frigorifique, ils étaient tenus à une température de zéro Fahrenheit. De temps à autre, certains de ces filets furent cuits et servis à 6 ou 10 personnes qui furent priées d'énoncer leur préférence pour l'un ou l'autre de deux fragments de poisson qui leur étaient présentés. L'un des morceaux provenait de l'entrepôt frigorifique, l'autre avait été extrait d'un poisson frais non congelé.

Il résulte d'épreuves nombreuses qu'après un séjour de deux mois en frigorifique l'églefin congelé ne peut être différencié de l'églefin frais, mais que les deux qualités de produits sont susceptibles de l'être après un emmagasinage de trois mois de l'article frigorifié en milieu réfrigérant.

En ce qui concerne la morue et le flétan, le produit congelé n'avait, après cinq mois, perdu aucune de ses qualités gustatives par rapport à l'article frais, indice que la substance du poisson mis en frigorifique ne s'altère pas. Par ailleurs, certains filets de morue, conservés en entrepôt à 4° au-dessous de zéro, furent déclarés lors d'une autre expérience à la station, tout à fait propres à la consommation alimentaire, dix mois après avoir subi l'opération de la congélation. » (Pêche maritime, n° 785, 29 novembre 1931).

181. *Voix du Marin*, août 1934.

Ne pouvant plus résister aux menaces qui risquent de la faire disparaître, la grande pêche, pour ne citer que cette branche des activités maritimes, fait appel aux fœus de l'Etat. On saisit alors la structure artificielle de l'entreprise¹⁸².

La ligne de paquebots ne vit plus de son transport, marchandises et passagers; la flotte morutière ne vit plus de son travail. La protection des Pouvoirs publics est sans aucun doute un avantage d'importance, mais la nécessité vitale de son aide pour tenir debout une industrie est un désordre. Et ce désordre provient d'un désordre plus profond qui réside dans la concurrence déchainée, dans le rendement massif, dans le marché congestionné, désorganisé, c'est-à-dire dans le déséquilibre fondamental entre la surproduction et la consommation. La grande pêche, industrialisée à outrance, a voulu créer le marché en fonction d'elle-même, alors que, c'est elle-même qui doit se constituer en fonction du marché, le servir et à son tour, par la rétribution de son travail, vivre de ce service communautaire, de cette fonction remplie pour le bien de la communauté humaine.

Communauté ? Bien commun ? Service de la communauté ? Quel a été le sort de ces valeurs dans cette lutte économique ? Que sont-elles devenues en face de l'appétit du « profit », principe premier du libéralisme ? Et en dernière analyse, le Bien commun des professionnels a-t-il été sauvegardé et respecté comme l'ensemble des conditions de leur épanouissement de personnes humaines ?

D. — ASPECT HUMAIN DU PROBLEME

Les faits, les chiffres, les crises, les désarmements, révèlent que, dans cette lutte, le Bien commun de l'entreprise, sur le plan national et international, a été méconnu par un déchainement des puissances de production. La concurrence n'est plus émulation mais guerre, et dans cet état social, que sont devenus les hommes ? Comment se sont-ils épanouis ? Quel est le bilan humain édifié par la méconnaissance du Bien commun ? Il ne suffit pas, en effet, d'insérer des chiffres de tonnes ou de quintaux de morue. L'homme entre lui

182. Non pas que l'Etat doive se désintéresser des initiatives privées ! Bien au contraire ! et l'on a vu (CI, p. 220) les reproches mérités par sa négligence ou sa méconnaissance de certains intérêts dans l'après-guerre.

L'Etat est le gardien qui veille sur les entreprises; il est le défenseur naturel et le protecteur des professions. Il doit en conséquence gouverner, c'est-à-dire arbitrer, orienter, contrôler jusqu'à un certain point, encourager, même occasionnellement par ses crédits, mais non d'une manière fonctionnelle. De par sa nature, l'Etat ne peut être ni exploitant, ni perpétuel bailleur de fonds, ni éternel tuteur, car il existe aussi pour les entreprises un « âge majeur » à partir duquel elles sont capables de vivre, de travailler et donc de se suffire.

aussi en ligne de compte dans le complexe d'une industrie. Il le devrait du moins en toute justice !

Il existe donc un aspect humain du problème de la grande pêche.

Et d'abord le *consommateur* a-t-il payé moins cher la surabondante morue ? Au contraire ! A la vente au détail, le prix du kilogramme de morue ne cesse de s'élever : 3 francs, 3 fr. 50, 4 fr. 50 en 1932. L'année suivante, quand l'armateur vend 1 fr. 75 le kilogramme de morue, le consommateur l'achète 6 fr. 50 à Paimpol et 8 francs à Saint-Malo. Combien paiera dès lors le consommateur parisien ou lyonnais ?

Le *producteur* sera-t-il au moins mieux partagé ? Hélas ! Pendant cette période de modernisation de la flotte de pêche, le littoral français reçut une organisation économique bien différente de celle d'avant 1914. Les petits ports, ou même les moyens, de plus en plus abandonnés, se sont éteints avec toutes les entreprises liées à l'industrie morutière. Pendant que disparaissaient ainsi les ports, s'accomplissait l'élimination de la modeste entreprise. Les armateurs, qui avaient équipé jadis plusieurs voiliers, n'ont pu résister.

L'industrialisation a-t-elle permis au moins aux *armateurs de chalutiers* des bénéfices proportionnés à leur rendement ? On peut en douter quand on sait que le quintal de morue en 1936 est à peine plus élevé en *valeur absolue* (2,50 %) par rapport à 1913. Faut-il rappeler le cas de Fécamp ? En 1928, ses armateurs vendent, pour 47 millions, 17.124 tonnes de morue. En 1932, une production moindre, il est vrai, ne représente plus que 29.782.805 francs. Mais en 1937, pour une production de 19.694.716 tonnes, donc supérieure à celle de 1928, la valeur de la morue est tombée à 39.915.028, soit une baisse globale de 10 millions¹⁸³.

En 1919 déjà, le capitaine paimpolais d'une goélette écrivait à son armateur que les chalutiers étaient obligés de rentrer en France « parce qu'ils ne prenaient pas assez de morues pour couvrir leurs frais ». Quelle différence pourtant entre l'après-guerre immédiate et la période de crise de 1930-1936, où le seul coût d'un vapeur s'éleva de 3 à 5 et à 7 millions, abstraction faite de ses frais mensuels de 35 et 40.000 francs !

Au fur et à mesure que succombaient les ports, les maisons d'armements, les effectifs de marins pêcheurs s'amenuisaient :

183. Cf. *Statistique des Pêches maritimes*, année 1937. Ministère de la Marine marchande.

Année	Nombre de pêcheurs de morue en France
1900.....	11.000
1920.....	5.000
1930.....	4.000
1935.....	2.700
1939.....	1.500

Sur toute la côte française, il se produisit depuis la guerre un exode imposant de la population maritime vers l'industrie, les carrières de fonctionnaires, etc. C'est ainsi que la banlieue parisienne, et le pourtour des grandes villes se sont peuplés de provinciaux, marins ou terriens.

Ceux qui restèrent fidèles à la mer se rassemblèrent autour des grands ports de commerce (Le Havre, 50.000 Bretons), des ports de pêche industrielle : Arcachon compte 4.000 marins bretons, 80 % de ses équipages ; La Rochelle, équipages exclusivement bretons.

Et il en est de même à Boulogne, Dieppe, Saint-Jean-de-Luz.

L'avenir ne semble d'ailleurs pas devoir apporter une modification quelconque à cette désertion de nos côtes : 1920, 11.000 mousses ; 1937, 3.500.

Bientôt, au lieu des 80.000 pêcheurs d'autrefois, la France se contentera de 20.000, puis de 10.000, ou peut-être moins encore.

Le chalutier, en effet, pour une production dix fois supérieure, emploie à peine le double de main-d'œuvre du voilier : voilier malouin, 30-35 hommes ; chalutier fécampois et rochellais, 45-60 hommes.

Aussi le contingent des marins de France va-t-il décroissant tous les ans : en 1920, 131.130 inscrits au commerce et à la pêche, dont 25.067 à l'Etat ; en 1935, 102.950 inscrits au commerce et à la pêche, dont 10.366 à l'Etat.

En 1938, sur 72.000 hommes présents dans la Marine nationale, le nombre des inscrits n'est plus que de 4.400, soit une diminution de 80 % depuis la fin de la guerre.

La disparition des équipages s'explique par l'insécurité de la profession maritime depuis l'industrialisation et par le désir d'embrasser une profession moins pénible et plus lucrative. L'augmentation du rendement n'a pas en effet élevé les salaires des morutiers (pour ne citer que cette catégorie maritime).

Gains moyens par campagne.

Après la guerre, 15.000 et 12.000 francs; de 1924 à 1928, de 9 à 10.000 francs.

1929.....	8.500-7.300 francs.
1930.....	6.000-7.000 francs.
1931.....	7.000-9.500 francs.
1932.....	2.000-4.000-5.000 francs
1933.....	4.000-6.000 francs.
1934.....	5.000 francs.
1935.....	4.500-4.000-2.500 francs.
1936.....	4.000 francs.

Le 5 février de cette année 1936, la *Voix du Marin*, peu encline pourtant à la surenchère et au dénigrement systématique, écrivait au sujet du salaire des grands pêcheurs sous le titre « *le Scandale de la pêche industrialisée* » : « Les marins des chalutiers sont des parias, qu'on fait travailler comme des brutes, 10 mois par an, pour des gains misérables... »

Parias... menant une vie de brutes... sur les chalutiers modernes ?

Le vapeur a apporté au marin, avec une plus grande sécurité contre les risques de mer, un minimum de confort¹⁸⁴. Mais quand la pêche donne, le métier est rude, le travail presque continu, tant que le chalut ramène du poisson. Il faut produire et produire sans arrêt. C'est pourquoi le navire ne restera au port que le temps indispensable pour livrer son chargement et il repartira aussitôt vers les bancs.

« A Terre-Neuve la machine n'est pas le serviteur de l'homme, c'est l'homme qui est l'esclave de la machine. La machine peut travailler nuit et jour, l'homme travaillera nuit et jour. Ce sont les travaux forcés sans discontinuité, tant que le poisson donne; et l'abondance du poisson est telle parfois qu'elle ne laisse aux hommes que 7 heures de repos par 3 jours¹⁸⁵. Est-il exagéré de parler de la « vie inhumaine » de ces marins passant 10 mois sur 12 dans les parages de Terre-Neuve, d'Islande ou du Groenland ? Aussi n'est-il

184. Cf. Rapport du docteur Fazeulles, Campagne de 1931, à bord de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*. Ce rapport parle du *Victoria*, « chalutier de luxe, modèle de confort, de propreté et d'organisation du travail ». Tous les chalutiers ne sont pas le *Victoria*. Mais néanmoins il est hors de doute que les conditions de vie à bord d'un vapeur doivent être beaucoup moins pénibles que sur les voiliers de pêche, même les mieux équipés.

185. Avec les pêcheurs de Terre-Neuve et du Groenland, par le B. P. Yvon, sumôler des terre-neuvas.

pas surprenant de noter une remarque de ce genre : « Beaucoup de matelots des chalutiers regrettent leurs voiliers, même au point de vue nourriture et installations »¹⁸⁴.

En considérant sous l'aspect humain¹⁸⁶ les formes du travail sur les côtes de France et l'évolution technique de la grande pêche, on était en droit de s'attendre à d'heureux résultats : « Tandis que les modes anciens et traditionnels de la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve périclitent, une transformation complète des méthodes d'exploitation s'accélère avec un succès grandissant; elle est destinée à élargir singulièrement les possibilités d'emploi et de richesse d'un certain nombre de ceux qui vivent du domaine communautaire de la mer; elle s'annonce comme devant fournir aux pêcheurs de nos côtes plus de travail et le goût d'avoir comme autrefois des familles nombreuses. L'armement français s'est mis à construire d'énormes chalutiers qui draguent les fonds de Terre-Neuve et d'Islande, exactement comme les fonds de la Manche pour la marée fraîche. Tandis que les chalutiers ordinaires de grande pêche ont 38 m. 50 à 39 mètres, les chalutiers de Terre-Neuve et d'Islande ont 52 mètres pour la plupart et certains jusqu'à 62 mètres. Un nouveau bâtiment qui est parti sur les bancs a même 70 mètres. Ces bateaux nouveaux ont des machines de 1.000 CV. Il y en avait 30 sur les bancs en 1925, et 45 en 1926. Ils fournissent déjà la moitié du tonnage de morue du marché français. Belle et féconde initiative dont les conséquences et dont la fin dépasseront de beaucoup les résultats présents. Il s'agit d'une évolution totale de la pêche qui doit avoir une influence profonde sur les conditions générales de la vie ». Influence bienfaisante ?

La réalité n'a pas correspondu à ces prévisions et les conséquences de l'industrialisation se pourraient résumer dans ce raccourci brutal :

Industrialisation des navires, production intensive, surproduction et avilissement des prix, disparition des ports, des armements, élimination des voiliers, élimination des chalutiers, moindres bénéfices pour l'armateur, moindres salaires pour le pêcheur, moins de pain à la table familiale, moins de marins, moins de futurs marins¹⁸⁷.

184. Cf. p. 302. Rapport du D^r Fazeulles.
186. *Histoire de la Nation française, Géographie humaine*, t. II, 1926, p. 612.
187. Il serait facile dans d'autres domaines, maritimes ou non, de dresser l'inventaire des industries disparues. L'armement de grande pêche n'est qu'une infime partie de cette somme de métiers, de professions, d'entreprises artisanales au moyen patronat que l'on a vu s'évanouir sur nos côtes et dans nos campagnes. Artisans, ouvriers, pêcheurs, borneurs, géomètres, petits patrons, etc., ont accru d'autant les masses prolétariennes, ou les effectifs de fonctionnaires. Beaucoup

En dernière analyse, le marin, sa famille, l'entreprise ont été lésés et même, avec une production plus considérable, la nation accuse un bilan négatif, une effective déperdition de ses forces maritimes.

Mais, dira-t-on, c'est le progrès! lequel exige des sacrifices et ne s'accomplit jamais sans douleur. Pour conserver ce potentiel humain, faudrait-il condamner les chalutiers fumants et ressusciter les frères voiliers? Non pas! il serait aussi absurde à l'époque de la locomotive, de l'avion, de revenir à la diligence.

Le monde est ainsi fait que l'homme recherche une technique toujours plus parfaite. Mais nous maintenons que le progrès des seuls moyens de production n'est pas un progrès intégral, un progrès pleinement humain. A problème humain, qu'on apporte solution humaine! Une industrie, en effet, doit prendre pour but non pas les bénéfices exclusifs de l'armateur et les tantièmes de ses actionnaires, mais également le gain des travailleurs et l'amélioration de leurs conditions de vie. Sa transformation se devrait donc d'aménager aux uns un triomphe moins insolent et aux autres, qui sont les plus nombreux, une mort moins brutale ou une survie moins amère. Une exploitation fait vivre des hommes, autant d'hommes que lui permettent sa vitalité et sa puissance; son évolution technique intéresse donc le professionnel *qui avec sa famille y cherche son épanouissement.*

Il fallait par conséquent à ce problème de l'évolution des instruments de production, une solution communautaire et non une solution individualiste : au lieu de vivre seul, laisser à tous le droit de vivre. Le pauvre voilier étant incontestablement périmé, le morutier mixte nourrissant plus de marins que le chalutier et produisant plus que la goélette ou le trois-mâts, n'aurait-il pas représenté cette solution heureuse?

Si l'on tient au principe de la « liberté de la production », il eût fallu, semble-t-il, assurer l'écoulement de ce rendement sans cesse accru. Mais n'aurait-il pas mieux valu, par un accord international, discipliner la machine, diriger et contrôler sa production afin de maintenir l'équilibre entre les apports de morue et sa consommation? Les entreprises n'en auraient été que plus saines, et les hommes auraient pu mener une vie moins inhumaine.

d'autres sans revendications tapageuses, après avoir arrêté leur outil de travail, aurent mouir lentement dans le calme de leur maison-atelier, tandis que les fils, désespérant de gagner le pain quotidien en prenant la place du père, écoutaient de leurs lointains villages monter la clameur de la ville et obéissaient à l'appel de la sirène d'usine.

Hélas! ce furent là des préoccupations que l'individualisme économique refusa d'insérer dans l'entreprise. Aussi est-ce par ses propres résultats anarchiques, chiffres et faits à l'appui, que le libéralisme s'est lui-même condamné une fois de plus.

En conclusion, si l'armement paimpolais manifeste des indigences dans sa structure, si des incidences désastreuses l'ont durement touché, il n'en demeure pas moins que sa mort ne provient pas exclusivement de l'absence, à un moment donné, des éléments strictement paimpolais du Bien commun de la profession et de la cité. En un mot, bien que ces causes particulières aient compromis la santé de l'entreprise, à elles seules, elles n'ont pas provoqué sa totale disparition.

Si modeste qu'elle fût, l'exploitation islandaise s'intégrait dans l'économie nationale et internationale. Or, l'inventaire du Bien commun paimpolais mentionnait des éléments généraux dont bénéficiait l'industrie locale.

L'industrialisation supprima ces éléments extra-paimpolais, tels que l'égalité de rendement des voiliers, la concurrence raisonnable, l'équilibre entre production et consommation. Ces éléments étant essentiels, à côté d'autres d'une moindre importance, le Bien commun, dès leur disparition, n'est plus sauvegardé dans son intégrité nécessaire. Privée dès lors de ces conditions d'épanouissement, l'entreprise, en l'occurrence la petite cité dans sa totalité, fut étouffée comme si ces éléments, se transformant en principes nocifs, répandaient en elle la mort.

Le déclin de la pêche d'Islande à Paimpol ne constitue donc qu'une infime conséquence de la grandiose substitution des moyens de production. La décadence de cet armement, si prospère jadis, montre dans le réel paimpolais la douloureuse suture entre l'économie artisanale ou de moyen patronat et l'économie industrielle qui chassa de l'horizon des mers les vieilles goélettes, honteuses de leurs voiles démodées.

CHAPITRE IV

POUR FAIRE FACE ET SURVIVRE

LA DOUBLURE ÉCONOMIQUE DU PORT : INDUSTRIES SECONDAIRES ET COMMERCE MARITIME DE PAIMPOL

Bien qu'il fût spécialisé depuis fort longtemps dans la pêche morutière et, depuis 1852, dans l'aventure islandaise, le port de Paimpol possédait néanmoins une sorte de plasticité professionnelle.

Trame vivante tissée par le travail des hommes, l'activité d'un port, même alimentée par une entreprise d'armature, n'est pas linéaire mais au contraire multiforme et diverse.

Après de la pêche d'Islande, d'autres exploitations continuèrent leur labeur et se développèrent.

Il ne faut pas néanmoins les considérer comme absolument indépendantes de l'entreprise islandaise. Ces industries secondaires ont bénéficié des installations du port, conçues et réalisées pour les morutiers. La pêche d'Islande a équipé le port, accordant ainsi à ces entreprises des moyens d'existence et d'épanouissement. Pour lointaines qu'elles en soient, dans leur objet et dans leur nature, elles se rattachent donc à l'industrie primaire. Ainsi, par exemple, l'importation des charbons n'aurait pas pu s'effectuer, si les islandais n'avaient pas créé le port en lieu et place d'un havre bonheur.

Il convient, en outre, de reconnaître que ces industries maritimes ont bénéficié de la prospérité paimpolaise du temps d'Islande.

Paimpol devint pour ces raisons un centre d'appel d'importations et, dans le sens opposé, un point de départ pour les exportations. Ce double courant commercial, déjà important autrefois, s'étoffera surtout pendant la période islandaise.

Ces activités, qui apporteront à l'économie maritime paimpolaise leur part de sève féconde, resteront cependant médiocres en regard de la pêche morutière.

Après avoir prouvé plus haut l'impossibilité pour l'armement de persévérer dans l'industrie d'Islande, on peut se demander si

ces multiples exploitations n'auraient pas pu conserver au port sa vitalité. En se maintenant, en se développant, n'auraient-elles pas prolongé et développé l'ancienne splendeur ? En d'autres termes, cette doublure économique n'aurait-elle pas aidé Paimpol à survivre et à sauver la face ? Ou, plus brièvement, hélas ! comment s'est opérée, non seulement la mort de l'armement islandais, mais encore l'asphyxie totale du port ?

I. — Le port et son équipement.

Les industries de transport, tout en utilisant les installations créées pour la pêche d'Islande, ont apporté quelques nouveaux éléments dans la configuration matérielle du port. Elles disposent en conséquence de : 2 bassins à flot, 1 entrepôt des sels, 1 cale inclinée, 1 voie étroite + voie normale à partir de 1924-1926.

Cette double ligne donne accès au quai du vieux bassin.

Le quai des charbons, muni de deux paires, recevra en 1920 et en 1926 deux grues à vapeur pour le déchargement de la houille.

Les bois du Nord ont nécessité la construction d'entrepôts, dont ceux de la maison Pouhaer (6.250 m²) occupent la partie est du terre-plein entre les bassins et le Four-à-Chaux.

Les éléments seront reçus dans deux docks, tandis que d'anciens magasins à pommes de terre deviendront des entrepôts de bois.

Cet équipement portuaire et industriel, si rudimentaire soit-il, est encore appréciable quand on le compare à celui des ports voisins. Toutes les activités maritimes secondaires¹ feront usage de l'outillage mis à leur disposition pour la communauté.

II. — Petite pêche.

De par sa situation, le port de Paimpol fut autrefois un port de petite pêche très certainement. Quelle importance eut la pêche côtière faite par des marins strictement paimpolais ? L'inscription maritime enregistre les armements de tout son quartier et la discrimination est donc impossible.

Aussi faut-il avouer que la grande majorité des navires de pêche côtière appartiennent bien plus à la région qu'à Paimpol même. C'est

¹ Dans l'historique de la pêche d'Islande, la situation de chaque industrie a été mentionnée à chaque période par son chiffre des armements.

ainsi que Loguivy, Pors-Even, Bréhat, Plouézec, Plouha dotent le quartier d'une flottille où les unités locales existent aussi très probablement. Voici les chiffres globaux² de ces armements pendant le temps d'Islande pour quelques années :

1853..	203 bateaux.	1916..	161 bateaux.
1854..	228 —	1917..	126 —
1863..	217 —	1919..	231 —
1865..	227 —	1920..	246 —
1866..	230 —	1921..	285 —
1869..	235 —	1922..	300 — + 16 de pêche au large.
1871..	260 —	1923..	319 — + 8 — —
1872..	305 —	1927..	289 — + 5 — —
1873..	333 —	1928..	276 — + 5 — —
1875..	324 —	1930..	241 — + 0 — —
1885..	340 —	1931..	256 — + 5 — —
1887..	390 —	1933..	252 — + 0 — —
1890..	413 —	1935..	256 — + 1 — —
1895..	429 —	1936..	240 — + 0 — —
1896..	433 —	1937..	203 —
1905..	477 —	1938..	153 —
1910..	388 —	1939..	153 —
1914..	228 ³ —	1940..	285 —
1915..	141 —		

Ces chiffres prouvent très abondamment que la décadence de la petite pêche a commencé surtout à la grande guerre. Chose curieuse, les chiffres les plus élevés coïncident avec les années d'apogée de la pêche d'Islande : 1895-1896 et 1905. On ne peut donc pas reprocher à cette industrie d'avoir drainé toutes les forces vives de la population maritime et d'avoir éliminé une entreprise plus modeste⁴.

En 1893, la petite pêche est pratiquée sur tout le littoral par des petits bateaux « dont le nombre est considérable ». Dix ans plus tard, la pêche côtière, avec la grande pêche, compte à Paimpol et dans sa région comme l'une des principales branches du commerce au dire de la douane.

2. Nous prenons les chiffres les plus élevés, les chiffres les plus bas étant 172 en 1856 et 153 en 1938 (abstraction faite des chiffres de la guerre).

3. On note cette année-là beaucoup de rôles de plaisance.

4. Cf. Cah. Par. de Plouhazec. Avant 1814, le village de Loguivy se livrait à la pêche au maquereau qui était très prospère. A la chute de l'Empire, les armements de Torre-Neuve firent négliger cette industrie qui alimentait 3 ou 4 grands magasins de salaison.

En ce qui concerne Paimpol, plusieurs années avant 1935, le port ne possédait qu'un seul bateau de petite pêche dont les marins fussent pêcheurs de profession.

Il existe par contre de nombreuses barques qui naviguent avec un rôle de plaisance et de petite pêche. Ils appartiennent à des retraités, à des armateurs dont la pêche constitue une distraction beaucoup plus qu'une occupation de métier⁵.

Paimpol ne devint jamais pourtant le port de débarquement et d'expédition de la pêche côtière. Hynoptisés par la pêche d'Islande, les Paimpolais n'ont pas pensé attirer et capter l'activité de cette flottille, même quand elle dépassait 400 unités comme avant 1910 et, qui plus est, Paimpol, seul port de la région relié à la ligne Paris-Brest par la voie normale en 1924, quand il reste encore 300 navires côtiers, n'a créé aucun courant commercial dans ce sens en concentrant dans son port la livraison, l'expédition et pourquoi pas les transformations du poisson ?

C'est une situation étrange qui s'explique en partie par la modicité des apports que l'on n'a d'ailleurs pas essayé d'intensifier. Mais elle n'est pas, après tout, aussi paradoxale que celle du marché du poisson à Paimpol. Il vaut la peine d'être étudié dans le détail pour montrer la place exacte du port dans le commerce du poisson frais sur ce point de la côte.

a) Provenance et production du poisson frais.

La pêche côtière se pratique en droit, jusqu'à 50 milles du rivage. Au delà, la seconde zone est le domaine de la pêche au large ou hauturière. Sauf les langoustiers de Loguivy et Pors-Even, les petits bateaux du quartier n'atteignent même pas la limite des 50 milles.

La production quotidienne peut atteindre approximativement 2 tonnes de poisson et crustacés.

En prenant comme point de départ l'entreprise élémentaire du pêcheur travaillant avec sa barque⁶, nous le voyons vendre sa production d'abord aux consommateurs de son village et de sa commune, puis aux mareyeurs⁷.

Par la gare de Paimpol, il expédiera également du poisson à des clients attirés de l'intérieur (Paris surtout) ou aux Halles.

5. Les restrictions de 1940-43 ont changé cette manière de voir et les plaisanciers sont devenus d'authentiques pêcheurs, non pas tellement dans le dessein de vendre leur poisson que de ravitailler leur table.

6. Il existe en effet, des navires à Loguivy et Pors-Even, armés par des marins travaillant pour le compte d'armateurs mareyeurs ou d'armateurs simples.

7. Il n'y a de mareyeurs qu'à Loguivy et Pors-Even.

Paimpol recevra-t-il une partie quelconque de cette production issue de sa zone maritime ? Oui, car les femmes de marins viennent en ville offrir le poisson si le mareyeur accorde des prix plus bas que la clientèle paimpolaise, ou si le pêcheur n'a pu écouler une pêche trop importante chez le mareyeur ou dans sa clientèle extra-régionale.

Le ravitaillement de Paimpol serait donc presque insignifiant s'il était assuré seulement par ce mode d'achat, puisque le port, d'autre part, ne compte qu'un seul bateau de pêche.

L'unique poissonnerie paimpolaise, en vue de satisfaire sa clientèle locale et extérieure, achète du poisson aux pêcheurs et aux mareyeurs.

La petite pêche des environs fournit donc aux consommateurs :

Crustacés : homards, langoustes, araignées, crabes, crevettes.

Coquillages : coquilles Saint-Jacques, praires, palourdes, moules, huîtres (du Trieux, de Pors-Lazo), bigorneaux⁸.

Poissons : Congres, raies, chiens de mer, roussettes (grande et petite), soles, tacauds, vieilles, plies, rougets-barbets, maquereaux, dorades, mullets, chinchards, prêtres, sprats.

Malgré sa variété, cet apport ne représente pas des quantités suffisantes pour le ravitaillement. C'est pourquoi la ville fera venir soit les mêmes espèces en plus grandes quantités, soit d'autres catégories : sardines de Loequémean; langoustines de Guilvinec; huîtres d'Arcachon, Ré, Marennes; poisson frais de Boulogne, Dieppe, Lorient (harengs, cabillauds, églefins, saimpierres, etc., et des poissons fins comme les turbots, les limandes-soles, les barbues, etc.).

b) *Le marché.*

Le marché est établi aux halles le mardi, le vendredi et les jours maigres du carême jusqu'à 10 heures, de porte à porte⁹ ou sur la rue les autres jours, par les femmes de pêcheurs et à la poissonnerie.

Il arrive parfois en semaine une camionnette de sardines, langoustines ou même de poisson, que l'on vend à la criée dans les rues de la ville et dans la périphérie.

⁸. Il ne vient aucun poisson de production étrangère sur le marché de Paimpol. Il convient de noter cependant l'armement du *Trifith* (38 tonneaux), avec lequel M. Tréhou, de Paimpol, capitaine-armateur, pratique la pêche de la langouste sur les côtes d'Irlande. Ayant des viviers à Cory-Cork, il livrait sur les places britanniques et belges. Il rapporta une fois d'énormes bigorneaux qu'il seua dans les rochers de Bréhat, mais il ne semble pas qu'ils s'y soient acclimatés.

⁹. Il est interdit aux marchandes de stationner, en vertu d'un arrêté municipal. Aux halles, l'abonnement au trimestre coûte 20 francs par table.

Aux halles, viennent les petits producteurs de Loguivy, Plouézec, Saint-Quay-Portrieux, mais surtout des marchandes qui ont acheté du poisson de petite pêche ou de pêche industrielle pour le revendre à Paimpol.

En général, le poisson vendu à Paimpol est du poisson de chaque marée, c'est-à-dire pêché dans la nuit au filet ou dans la journée à la ligne.

Les bateaux étant très petits, sans autres moyens de conservation à bord que des caisses, du goémon et des toiles, il faut assurer une vente rapide à leur production. Quant à la marchandise en provenance des ports de Dieppe, Lorient, Boulogne, la poissonnerie demande surtout du poisson de petite pêche, parce que la clientèle paimpolaise, habituée à celui de la région, frais et brillant, n'aime pas le produit de la pêche industrielle.

Pour caractériser ces exigences, il suffit de reprendre le vocabulaire poissonnier de Paimpol : les Paimpolais désirent du « poisson de canot » (petite pêche) et n'acceptent que faute de mieux le « poisson de grand chalutier » (pêche industrielle), parce que cet article, après avoir passé 10 jours dans les cales du chalutier, n'est plus du « beau poisson », par suite de sa conservation dans la glace, qui l'a « cuit » en lui enlevant « sa saveur » et son « brillant ».

Comme il n'y a pas de resserre, le poisson invendu se conserve dans la glace, mais sans contact direct, car on l'a enveloppé auparavant dans un papier parcheminé. Ainsi protégé, il garde son brillant.

Il n'est pas exagéré de dire qu'à Paimpol il ne se vend pas du poisson de pêche industrielle, frigorifié ou congelé, de qualité défectueuse.

L'idéal serait de fournir aux Paimpolaises (qui se connaissent en la matière et exigent du poisson frais) assez de poisson de la pêche locale, au lieu de faire venir des produits de Boulogne, Dieppe et Lorient.

Paimpol doit donc acheter du poisson à ces ports éloignés pour la double raison que les pêcheurs ne livrent à la ville qu'une partie de leur production et que, d'autre part, ce rendement n'est pas garanti, des pêcheurs, par exemple, cessant à certaines époques la pêche pour se livrer à la coupe du goémon.

c) *La consommation.*

L'agglomération paimpolaise avec les faubourgs de Kérity, Plounez et Ploubazlanec qui se ravitaillent à Paimpol, comprend sans exagération près de 5.000 habitants. Paimpol, à part Ploubazlanec, est le centre ravitailleur du canton (21.000 habitants).

En temps ordinaire, Paimpol et sa banlieue consomment 100 kilogrammes de poisson par jour, 500 kilogrammes le vendredi. Avec sa région (Guingamp, Lanvollon, etc.), on y écoule ce jour-là de 1.000 à 1.500 kilogrammes.

Dans les communes environnantes, il existe, en outre, des détaillants qui ont acheté au pêcheur, au mareyeur ou à la poissonnerie.

Pour la répartition du poisson, les deux clients les plus importants sont évidemment la ville et, pendant l'été, l'île de Bréhat, centre touristique important (Cf. p. 390).

Par sa situation géographique, Paimpol reste le centre de distribution. Après avoir servi sa clientèle locale, le port expédie encore des crustacés, des coquillages vers Saint-Brieuc et les stations balnéaires de la côte bretonne, vers Nantes, Bordeaux et les autres villes, surtout Paris. Voici quelques destinations avec la nature des envois : praires à Cherbourg; congres à Marseille (pour la bouillabaisse); langoustes à Lille; crustacés, coquillages à Lyon; langoustes à Boulogne; congre et chien de mer à Dieppe; crustacés à Béziers, Limoges, Nancy et l'Est en général; huîtres pour la Côte d'Azur¹⁰.

On pratique l'expédition vers l'étranger : homards pour la Hollande et la Belgique; chiens de mer pour l'Italie (Rome, Naples, Venise), grâce à un transitaire à la frontière qui déballe la marchandise et renouvelle la glace avant la réexpédition.

Ce trafic s'effectue avec une rapidité exemplaire par les « colis-marée », Paimpol n'ayant ni wagons, ni train de marée, cela va sans dire.

Les prix pratiqués varient selon l'espèce de poisson ou de crustacés ou de coquillages et surtout selon le tarif de chemin de fer (140 francs la tonne en 1937).

En ce qui concerne la consommation locale, le poisson venant de Dieppe ou Boulogne, etc., se trouve grevé du prix de transport.

10. A titre documentaire, nous signalons l'expédition de poisson d'eau douce à certains milieux juifs lors du jeûne annuel (Fête de l'Expiation ?). A cette fin, on assèche un étang quelconque de la région. En dehors de cette fourniture rituelle, l'apport du poisson d'eau douce est infime et ne concurrence nullement le poisson de mer.

La conclusion qui s'impose à l'issue de cet examen de la petite pêche et du marché du poisson prouve que la consommation de la ville n'a pas atteint son maximum. Quant à celle de la périphérie et surtout du canton, elle est susceptible de se développer.

Malgré cette demande, la pêche côtière ne garantissant pas la consommation locale, il a fallu s'adresser à des Dieppois, des Boulonnais et des Lorientais.

III. — *Le bornage.*

Le bornage est une entreprise qui assure le transport de personnes ou de marchandises à des distances très réduites de la côte¹¹. Pour Paimpol, ce trafic n'existe qu'en fonction de l'île de Bréhat. Autrefois, le passage se faisait à l'aide de voiliers. Désormais des vedettes à moteur assurent le service des touristes pendant l'été et des Bréhatins pendant toute l'année. D'ailleurs, les uns et les autres prennent de préférence le bateau à l'Arcouest, parce que la traversée est plus rapide et que l'Arcouest en Ploubazlanec possède une cale en eau profonde.

Ces vedettes, au nombre de 6, emploient une quinzaine de marins. Chacune d'elles peut prendre de 20 à 22 personnes. Elles circulent de 6 heures du matin (pour le train de 7 heures à Paimpol en direction de Guingamp) jusqu'à 8 heures du soir. Pendant l'été, elles effectuent un service par demi-heure.

Les voyageurs trouvent à la gare des autocars à destination de l'Arcouest et ne pensent donc pas à prendre l'embarcation à Paimpol même.

Ne possédant pas de cale en eau profonde, Paimpol doit profiter de la marée dont les hautes eaux ne coïncident pas toujours avec l'afflux des passagers, ni avec leurs horaires. Quant aux cyclistes, automobilistes, ils ne s'embarquent évidemment pas au port de Paimpol.

De ce côté-là, ses possibilités sont infimes pour ne pas dire quasi nulles.

Par contre, le *bornage de marchandises*¹² est plus considérable. Paimpol assure d'abord le ravitaillement de l'île de Bréhat en vivres, boissons, charbons, bois de chauffage, etc.

11. Le bornage est pratiqué, en droit, par des navires de moins de 100 tonneaux, jusqu'à 65 milles de chaque côté du port d'attache.

12. Il est impossible de retrouver le tonnage du bornage, car ces matières étant exemptes de droits ne sont pas enregistrées à la douane.

Le bornage comprend ensuite des matières lourdes, telles que goëmons, sables, graviers, pour les agriculteurs, comme engrais marins, et pour les entreprises du bâtiment.

Les bateaux borneurs, de 35-40 tonneaux, presque tous motorisés, montés par 3-4 hommes, appartiennent à Paimpol, Loguivy, Pors-Even, Lézardrieux, Pleubian, Tréguier.

Les Pleubiannais se sont spécialisés dans le transport des sables et marnes, tandis que les Loguivyens ne font que le goëmon. On ne peut cependant pas établir une règle absolue.

Ce trafic fut de tout temps très considérable à Paimpol, à l'époque surtout où la campagne, faute d'engrais chimiques, faisait sa fumure à l'aide de goëmons, d'algues, et ses assolements grâce aux marnes¹³.

Paimpol était alors ébranlé par les lourds charrois à travers ses rues compliquées, à tel point qu'en 1852¹⁴ se posa le problème de la circulation. Pour le résoudre, il fallut percer le Mézouber afin de permettre aux charrettes d'atteindre le quai : « on en a vu jusqu'à 45 se suivant sans interruption au retour de Kernoa », où se trouvait la cale des engrais de mer.

Pendant longtemps les Paimpolais pensèrent accroître encore ce trafic et transformer Paimpol en un centre d'engrais de mer ; ils envisageaient, grâce à la voie ferrée, la possibilité de répandre la prospérité jusqu'à la Bretagne pauvre de l'intérieur.

Les matériaux de construction, granits, sables, augmentèrent encore les sources de frets de borneurs, lors de la construction des bassins. D'autres navires que les paimpolais venaient alors profiter de ces transports. En 1901, on en compte 89 chargés de pierres, etc., pour le nouveau bassin.

On a vu dans l'histoire générale du port que, de 1852 à 1895, les armements au bornage relevés au bureau de l'Inscription maritime de Paimpol oscillent entre 30, 40, 50 (39 en 1858).

De 46 en 1895 ¹⁵ , ils augmentèrent ensuite jusqu'en 1920.	
76 en 1910	62 en 1916
107 — 1914	84 — 1917

13. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, l'agriculture en 1941-43, privée de phosphates, n'est tournée vers les engrais marins.
 14. Séance du Conseil municipal, 10 novembre 1852.
 15. En 1897, la Société de secours mutuel des marins, pêcheurs et borneurs du quartier de Paimpol compte 941 membres inscrits. Approuvée en 1893 et 1897, elle devint en 1909 « Mutuelle paimpolaise des marins pêcheurs et borneurs » dont le but est de venir en aide aux marins qui se livrent à la petite pêche, au bornage et exceptionnellement au cabotage ou à leurs familles ». Archives de la Mairie.

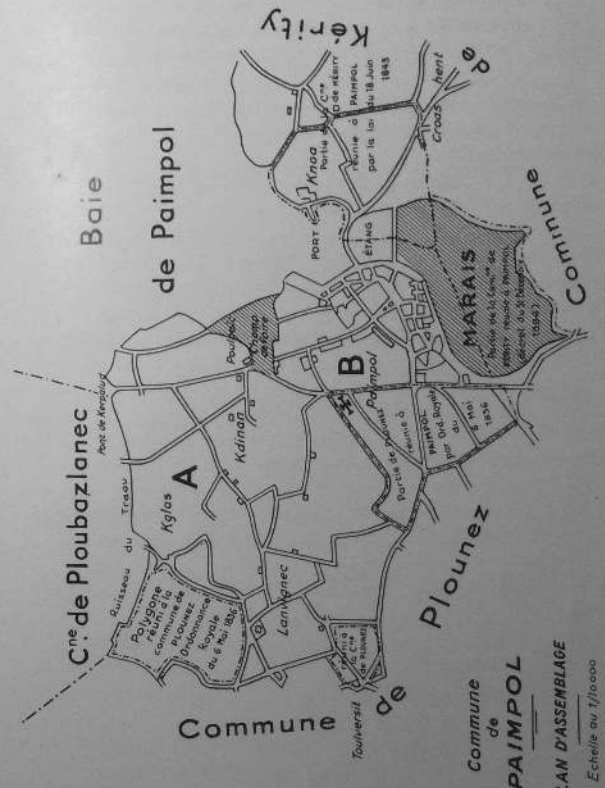


FIG. 50. — ASSEMBLEMENTS ET ANNEXIONS

106 en 1920	101 en 1922,
102 — 1921	

puis ils accusent une chute brutale en 10 ans :

63 en 1923	48 en 1930
54 — 1925	12 — 1931
39 — 1928	1 — 1932
46 — 1929	

A partir de 1932, les registres de l'Inscription maritime comportent une nouvelle rubrique de navigation côtière, qui comprend de 35 à 45 unités jusqu'en 1935. Vers 1925, une batelée de goémon se payait de 30 à 40 francs (300 fr. en 1942).

En 1932, les gains sont misérables (200 francs un chargement de 7 tonnes de sable, 23 francs le mètre cube). Aussi les marins ont-ils déserté cette profession pourtant très stable. Avec la petite pêche, le bornage demeurait la forme-type de l'entreprise familiale du transport maritime.

Généralement, en effet, le patron est propriétaire, armateur, capitaine de son navire; ses fils en sont les matelots et, bien souvent, la femme vit à bord avec son mari.

Cette organisation familiale de l'exploitation, réduisant les frais généraux et les salaires, lui permettait de vivre.

De 1936 à 1939, ces bateaux de navigation côtière s'élèveront encore : 54 en 1936, 74 en 1937, 80 en 1938, pour retomber à 20 en 1940. (En 1939, on ne retrouve que 6 borneurs purs.)

La Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord (C. R. de l'année 1930) donnait pour les années 1927-1928-1929 un tonnage moyen de 6.572 tonnes au titre des amendements marins et sables (en plus cabotage et bornage : 7.416 tonnes).

En 1938, le tonnage des sables débarqués à Paimpol atteint 5.520 tonnes contre 7.391 en 1937.

En ces dernières années, le tonnage des sables a baissé régulièrement :

1931.....	8.339 tonnes.	1937.....	7.391 tonnes.
1935.....	6.294 —	1938.....	5.520 —
1936.....	8.408 —		

Les goémons, algues, moins importants, ne sont pas évalués.

Au delà des limites du bornage, les Paimpolais pratiqueront le commerce maritime avec les autres ports français. Ce trafic ressort

du « Cabotage national » qui comprend le *petit cabotage* (relations entre deux ports français d'une même mer) et le *grand cabotage* (relations entre deux ports français de deux mers différentes).

Cette distinction administrative complique l'étude d'un armement aussi divers que celui de Paimpol. C'est pourquoi nous avons préféré, pour plus de clarté, envisager cette question sous l'angle de l'entreprise elle-même et distinguer les navires de transport d'après leur tonnage plutôt que d'après la nature juridique de leurs expéditions.

IV. — Petits caboteurs.

Sous la dénomination « petits caboteurs », on comprend les *lougres*, *gabarres*, *sloops*, dont le rayon d'action, proportionné à leur faible tonnage, se restreint en général à la côte bretonne septentrionale, bien que l'on retrouve des voyages au Havre, Boulogne et même Dunkerque¹⁶.

Ces caboteurs se rapprochent des *borneurs* et passeront parfois même à la pêche côtière.

Lougres, *sloops*, *gabarres* de 25, 30, 40, 45 tonneaux sont munis d'une voilure et d'un moteur (vitesse 7, 8 nœuds).

L'équipage compte 3 hommes payés à la part, et un mousse rétribué au mois. Quelquefois il se réduit à 2 hommes et un mousse. L'armateur remplit généralement la fonction de capitaine. Dans ce cas il perçoit, en plus de sa part, celle du bateau.

Si le patron-armateur ne navigue pas, il touche néanmoins la part du bateau.

Il va sans dire que cette branche d'activité réclamera la présence d'autres unités que les bateaux paimpolais.

Ainsi s'établit un *chassé-croisé*¹⁷ entre Paimpol, Morlaix, Lannion, Tréguier, Pleubian, Lézardrieux, Pontrieux, Binic, Le Légué, Plouer, Dinan, Saint-Malo, Granville, Cherbourg.

Ces caboteurs, semblables aux navires d'autrefois, ont continué leur trafic comme leurs devanciers, la physionomie du petit com-

16. Certains petits caboteurs accompliront accidentellement des voyages en Irlande, en Angleterre, à Jersey. En 1872, par exemple, on enregistre l'entrée de la *bisquine Fisherman*, 13 tonneaux, capitaine Hamon, avec briques et ciment de Jersey.
17. Il est pratiquement impossible de dresser l'état exact des armements au petit cabotage pour les navires rattachés au quartier de Paimpol, puisque les registres de l'inscription maritime ne font aucune distinction entre des bateaux de 30-40 tonneaux et les *goëlettes*, *trois-mâts*, dotés d'un plus fort tonnage, affectés au grand cabotage. Dans le commerce général du port, nous donnerons les chiffres globaux d'armements au cabotage.

merce maritime changeant fort peu à travers les siècles. Ils transporteront ainsi à Paimpol du charbon et du bois de Saint-Malo, du cidre et des pommes à cidre de la Rance (Le Guildo, Plouer, Dinan) et expédieront sur les autres ports, froment, orge, avoine, pommes de terre. Dans les deux sens, ils assureront la livraison de marchandises indéfinissables, sous la dénomination de « diverses ».

En 1878, les frets atteignent : 6 francs pour Saint-Malo, 8 francs pour Granville, 7 francs pour Lannion et se relèvent en 1879 :

8 francs pour Saint-Malo, 10 francs pour Granville, 5 francs pour Le Légué, 12 francs pour Cherbourg.

En 1885, le tonnage des marchandises ainsi transportées atteint :

		1885	1884
		tonnes	tonnes
ENTRÉES . . .	Bois de chêne	209,295	359,100
	Pommes à cidre	1.922,495	1.273,800
	Houille	75	84,600
	Cidre	261.132 litres	277.100 litres
SORTIES . . .	Froment	139,922	70,654
	Orge	193,786	127,907
	Avoine	584,887	554,707

Les frets ont baissé :

Dieppe	9 fr.
Cherbourg	9 fr., puis 12 fr.
Granville	8 fr.
Saint-Malo	5 fr.
Le Légué	4 fr. — 6 fr.
Plouer-Dinan	8 fr.

Cette chute des taux de transport coïncidera avec les mauvais résultats de la pêche d'Islande de 1886. Ces incidences détermineront un marasme dans le petit cabotage. La colonne des entrées pour le cabotage en 1887 ne mentionne que 798 tonnes 108 de pommes à cidre contre :

1.368 t. 546	En 1886.
52 t. 600 de bois de chêne	—
282 t. 100 de houille	—
424.300 litres de cidre	—

Les sorties en 1886 avaient atteint : 261 t. 301 de froment; 152 t. 399 d'orge; 922 t. 955 d'avoine.

Jusqu'en 1893, les frets ne se sont guère modifiés :

Cherbourg 8 fr. Saint-Malo 5 fr.
Granville 7 fr. Le Légué 4 fr.

En 1901, ils accusent encore une baisse :

Boulogne 7 fr. Saint-Malo 3 fr.
Cherbourg 5 fr. Plouer 3 fr.
Granville 4 fr. Le Légué 2 fr. 50

Ces taux, encore en vigueur à la veille de la guerre, se relèveront en 1915 :

Granville 8 fr. Le Légué 6 fr.
Saint-Malo 7 fr.

Pendant la guerre, on note une hausse :

	1916	1917	1918
	francs	francs	francs
Granville.....	18	—	—
Saint-Malo.....	15	22	15
Saint-Servan.....	15	22	—
Le Légué.....	7	—	—
Le Guildo.....	14	—	—
Plouer.....	14	25	18
Cherbourg.....	—	—	32-35
Le Havre.....	—	—	50

Le trafic ne manque pas, en outre; « la multitude de petits caboteurs »¹⁸ assurera, en plus de son activité habituelle, le transport des houilles anglaises et poteaux de mines, faute de tonnage pour assurer la liaison avec l'étranger. L'intendance mobilisera aussi ces bateaux pour la livraison au Légué, au Havre, à Cherbourg, Saint-Malo, etc., des céréales, des pommes de terre. Paimpol voit à cette occasion évoluer « un essaim de bateaux borneurs » et le port « ne désemplit pas de sloops... »¹⁸.

Après la guerre, les frets se maintiennent : 1919-1920 : Brest, 30 fr.; Le Légué, 15; Saint-Malo, 25; Le Havre, 40; Cherbourg, 30; Plouer, 20.

¹⁸ Bulletin du commerce, 1918.

En 1919, Paimpol reçut 5.762 tonnes de pommes à cidre et expédia :

1.421 tonnes de froment à Cherbourg.
551 — d'orge à Granville et Dinan.
7 — de sarrasin à Plouer.

819 — de primeurs pour Le Légué, par suite de compléation du transport ferroviaire et de l'embouteillage des gares;

Pommes à cidre. — Comme on l'a déjà vu dans les activités connexes de la pêche d'Islande, le trafic des pommes et du cidre de la Rance fournit à ces petits caboteurs le fret le plus abondant. Paimpol en faisait une grande consommation à cause du ravitaillement des goélettes, surtout les années où le vin, trop cher ou rare, ne venait pas concurrencer la boisson commune de l'islandais et de tout Breton.

Bien que la flottille de pêche se soit réduite à partir de 1915, les sloops et les longres continueront ces transports (mais en moins grand nombre qu'avant guerre) afin de suppléer à l'indigence du verger paimpolais.

En 1915, l'armateur reçoit pour ses voyages : 229 fr. 80, 260 fr. 45, 235 fr. 40. On note donc une élévation des frets (Cf. 1913, p. 166).

La tonne de pommes à cidre revient en moyenne à 46-47 francs.

En 1916, le fret atteint 604 fr. 50 (pour 44 tonnes), 365 fr. 25. La tonne de pommes subit des variations pendant la saison; elle descend de 158 à 132, 130 francs départ. Rendue à Paimpol, elle se paye 170, 168, 148 francs et tombe même à 120 et 110 francs. Les arrivages par mer sont rares : 6 seulement pour la principale entreprise de fabrication de cidre, contre une trentaine en 1913.

En 1917, la tonne de pommes a monté à 65, 55, 52, 50 francs et le transport d'une cargaison s'élève à 636 fr. 70, 320, 315 francs.

En 1919, le port reçoit par mer 5.762 tonnes. Les 1.000 kilos coûtent 250, 225, 210, 175, 150 francs; le fret de Plouer est estimé 20 francs et le voyage rapporte en brut à l'armateur : 786 fr. 55, 532 fr. 75, 495 fr.

L'année suivante, la tonne de pommes coûte 350, 360, 200, 205, 195, 175 francs : les frets s'élèvent à 500, 768, 801 fr. 55, plus 15 francs de gratification.

En 1921, les petits caboteurs débarquent à Paimpol plus de 6.000 tonnes de pommes, contre 1.787 en 1920. La récolte a été,

en effet, exceptionnelle et l'on enregistre à l'entrée 301 arrivées de bateaux chargés de pommes. La tonne = 100, 110, 90, 80, 60 francs. Le fret brut rapporte par voyage au navire :

395 fr.	pour 15 t.	490	518 fr.	15 pour 20 t.	124
472 fr.	50 —	18 t.	588 fr.	40 —	28 t.
390 fr.	—	15 t.	638 fr.	95 —	24 t.

Pour cette seule année, une maison paimpolaise a procuré aux petits caboteurs 16 voyages de Plouer.

En 1922, la tonne de pommes est à 240, 220, 200, 190, 160 francs. Le transport coûte 700, 600, 500 francs par voyage.

En 1923, les entrées du port se stabiliseront autour de 230-250 navires chargés de pommes. Voici un tableau d'ensemble pour les années suivantes :

Année	Prix d'achat de la tonne	Fret par tonne	Montants de quelques frets globaux
	francs	francs	francs
1914		12	
1920		20	
1923	200, 270, 175, 240	30, 32	500, 564,50, 630,05, 910
1924	145, 150, 165	32, 35	636,40, 766,50, 1.131
1925	400, 420, 370, 320	30, 35	850, 745, 935, 1.097
1926	500, 530, 635	40	832, 880, 954, 984
1927	250, 260, 280, 320	40	853,90, 918,50, 1.042
1928	540, 490, 570, 600	40	1.018,35, 1.055,70, 1.042,90
1929	420, 350, 470	40	762, 877,20, 996
1930	700, 720, 750	40	838, 971,50, 1.032,50, 1.049
1931	400, 350, 320	40	916,40, 964, 1.045,90, 1.025,40, 1.064,80, 1.103
1932	355, 360, 420	42	951,50, 716, 1.032,50, 1.056,50
1933	180, 200, 220, 120	35, 40	853, 895, 1.066
1934	150, 170, 160	40, 41	1.000, 940, 1.060
1935	250, 255, 240, 285	40	838, 940, 980, 988, 960, 1.020
1936	160, 155, 165	43	950, 1.020, 1.064, 940
1937	280, 300	45	1.185, 1.104,50, 1.078,85
1938	160, 150, 120	50, 52	1.260, 1.285, 1.300
1939	350, 310, 260	60	1.260

L'entreprise de petit cabotage trouve donc dans ce trafic un fret stable sinon très élevé. Un seul fabricant paimpolais¹⁹ affrète ainsi

19. Cette maison emploie de 250 à 280 tonnes de pommes et produit de 300 à 400 fûts de 600 litres en 1935.

à chaque campagne de pommes des bateaux de la région en vue de ses transports :

1919	.....	12 voyages.	1930	.....	9 voyages.
1920	.....	6 —	1931	.....	16 —
1921	.....	16 —	1932	.....	11 —
1922	.....	9 —	1933	.....	9 —
1923	.....	11 —	1934	.....	9 —
1924	.....	13 —	1935	.....	12 —
1925	.....	7 —	1936	.....	9 —
1926	.....	7 —	1937	.....	12 —
1927	.....	8 —	1938	.....	6 —
1928	.....	11 —	1939	.....	2 —
1929	.....	12 —			

Depuis 1935-1936, handicapé par les transports routiers et ferroviaires, le trafic des petits caboteurs a diminué. A l'automne de 1935, le port en voyait encore entrer une dizaine par semaine. En 1937, Paimpol recevait par mer 1.818 tonnes de pommes et désormais les débarquements oscillent entre 1.800 et 2.000 tonnes.

En moyenne, un petit caboteur rapporte à son armateur 100, 150, 200 francs en 1913 par voyage.

400, 500, 600 francs en 1921; 800, 900 en 1926; 900, 1.000 en 1936; 1.200 en 1938.

Comme il peut accomplir facilement deux voyages : Plouer-Paimpol en une semaine, on voit par là que cette modeste entreprise permettait des bénéfices, malgré l'élévation des frais en ces dernières années : combustible, nourriture, salaire, entretien, frais de port.

Un navire pour les fournitures livrées à un seul commerçant paimpolais touche pour ses 9 voyages en 1937 : 9.908 fr. 25.

Les salaires des hommes, très variables, de 250, 300, 435 francs par mois, en période de prospérité, ont été élevés à 600 francs par l'application de la loi Tasso en 1934.

Charbon. — Le tonnage du charbon transporté de Saint-Malo vers Paimpol par ces caboteurs est sensiblement constant :

2.878 tonnes en 1936, 3.073 en 1937.

Bien que ce soit là deux sources d'affrètement appréciables, les navires disparaissent et la flottille ne se renouvelle plus.

Ainsi donc, après la grande pêche d'Islande, l'entreprise maritime la plus élémentaire (petits pêcheurs, borneurs, petits caboteurs) a été éliminée ou très réduite à son tour.

C'est grâce à ces petits bateaux cependant, et à eux seuls en ces dernières années, que Paimpol n'a pas vu sa rade, ses bassins, son port en un mot, se transformer en un désert absolu²⁰.

Mais quelle décadence, quand on pense qu'en 1883 le port comptait 38 sloops, 29 longres, 33 gabarres pour le bornage et le petit cabotage; et qu'en 1936 il en reste à peine une dizaine qui s'amenuise encore tous les ans.

Ces navires de petite pêche, de bornage et de cabotage demeurent actuellement les seuls clients que la profession maritime du quartier puisse fournir aux deux chantiers de construction.

V. — Les grands caboteurs.

Les trois-mâts, goélettes, dundees ont constitué au temps d'Islande la flottille marchande de Paimpol. Dans les dernières années quelques vapeurs s'y ajoutèrent.

Par suite de l'entremêlement des armements entre grands et petits caboteurs, il est impossible d'établir les chiffres de navires armés pour le transport²¹.

On peut cependant évaluer à 20-30 le nombre des navires, grands caboteurs purs, de 1870 à 1914. Les chasseurs et les goélettes de pêche sont assimilés aux caboteurs lorsqu'ils effectuent la livraison de leur morue de Paimpol à Bordeaux et qu'au retour ils rapportent du vin de Bordeaux, du savon ou des ardoises de Nantes.

A certaines années (1887 par exemple et pendant la guerre), les navires islandais passent de la grande pêche au cabotage et vice-versa.

Ils ne se spécialisèrent pas d'ailleurs dans un échange bien déterminé, ni dans un seul genre de navigation; ils seront armés tantôt au grand cabotage, tantôt au cabotage international, tantôt au long cours.

Par ces simples données, on comprend la fantaisiste diversité qui règne dans le grand cabotage entre Paimpol et les autres ports

20. Pour terminer la description de ces petits armements, on peut signaler quelques exemples de yachts (dont, en 1928, le *Mitros ex-Araok*, goélette construite à Paimpol) et l'équipement de 6 ou 7 unités de plaisance.

21. Dans le commerce général, on verra les chiffres globaux des armements au cabotage.

français et surtout dans le trafic assuré par les navires paimpolais faisant le tramping et embarquant la marchandise là où ils la trouvaient pour l'expédier à son point de destination qui n'est pas Paimpol dans la majorité des cas.

Les frets du grand cabotage ont suivi l'évolution déjà étudiée dans le petit cabotage :

	1878	1879	1880	1893	1905	1914	1920
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Nantes.....	15	14	17	9	10	11	20
Bayonne.....	12	20		12			40
La Rochelle.....	12		17	10			35
Bordeaux.....	12		17	12		12	35

Pendant la période islandaise, les caboteurs fournirent aux goélettes de pêche des sels du Midi, de l'Ouest, des vins de Bordeaux et livreront la morue dans les ports de vente.

A. — Relations avec les ports français.

Il existe une denrée qui fournira aux caboteurs du fret stable jusqu'à ces derniers temps : le transport des ciments, chaux et plâtres.

Comme la ville s'est construite en partie pendant la période d'Islande, ce commerce trouvera d'excellents débouchés (bassins, entreprises publiques, maisons particulières). En 1884, il entre ainsi 595 t. 400 de ciment, 110 tonnes en 1885. L'année suivante, le fret de Boulogne est l'un des frets français les plus élevés mentionnés à Paimpol, 12 francs au deuxième trimestre, 15 francs au troisième (seul le fret de Bordeaux le dépasse : 17 francs). En 1887, il tombe à 10 francs.

De 168 t. 600 en 1886, les arrivages sont nuls en 1887. Les frets accusent une tendance à la baisse : 10 francs en 1893, 8 francs en 1902 et Boulogne : 7 francs. Ils se maintiendront à ces chiffres jusqu'en 1914, mais, en 1915, disparaît la mention de ces ports, ce qui laisse supposer l'arrêt de ce trafic.

Ce commerce prendra une plus grande extension pendant la période de tourisme où la côte de Plouha à Lézardrieux a vu se construire nombre de villas, hôtels, restaurants, hâtivement bâtis en ciment armé et en briquettes. Si l'on ne considère d'ailleurs que

Paimpol et sa périphérie, l'agglomération paimpolaise nous montre, tout autour de la ville dont les maisons sont en granit, des magasins, des hangars, des maisons, construits en briquettes de ciment²².

Ce mode de construction s'étendit à la campagne et y bâtit maisons, étables, appentis, granges. On peut y ajouter les innombrables travaux : parquets cimentés au lieu de terre battue, palissades, claires-voies, citernes, fosses, conduites d'eau, etc.

Il n'est pas étonnant dès lors de voir dans la région paimpolaise prospérer une dizaine d'entreprises du bâtiment plus ou moins importantes les unes que les autres²³.

Les ciments proviennent du Boulonnais et du Calais, et sont embarqués à Boulogne, Dunkerque, Calais, Rouen, et même Mantes. Trois compagnies : Lavocat, Lafarge, *Les Ciments français*, fournissent la clientèle paimpolaise.

En 1935, l'une d'elles expédie sur Paimpol 2.755 tonnes. Pour cette maison, Paimpol vient au sixième rang en Bretagne après :

Nantes	13.831 tonnes	Saint-Malo	2.841 tonnes
Brest	8.536 —	Le Légué	2.762 —
Lorient	7.720 —		

Le transport se faisait par des voiliers ou des vapeurs. Les caboteurs paimpolais avaient là une source d'affrètement toujours continue. Mais les exploitations devaient payer une surprime d'assurances pour le ciment transporté sur les voiliers. De là vint l'entente entre les Sociétés de ciments et l'armement Huret, de Rouen, qui, avec ses cargos à vapeur, assure le transport.

La majeure partie de cette marchandise est apportée par les vapeurs rouennais : *Aunis, Anjou, Artois*, de 400 à 500 tonnes, qui remontent la Seine jusqu'à Mantes.

En 1936, la tonne de ciment est transportée au prix de 38 francs de Calais et Boulogne, 55 francs de Mantes, car il y a un jour de voyage en plus.

Le chiffre d'importation de ciments à Paimpol atteint 15.000 tonnes, mais comme le bureau de douane comprend dans

22. Les quartiers neufs sont nettement caractérisés par ce matériau de construction. L'ensemble des habitations donne une couleur de blanc laiteux, alors que, par exemple, dans le vieux Paimpol c'est le ton roux qui domine.
23. Il va sans dire qu'une colonie italienne d'entrepreneurs et de cimentiers s'est établie à Paimpol. Une famille y résidait déjà avant 1914; après la guerre il en vint d'autres, dont quelques-unes furent rappelées par le gouvernement Italien en 1941.

ce tonnage celui de Lézardrieux, Tréguier, Perros et Pontrieux, il est très difficile d'évaluer la part exacte de Paimpol. Cependant, en 1935, Paimpol a reçu 4.067 tonnes de ciments, chaux et plâtres, soit :

405 de Rouen.	2.536 de Boulogne.
230 du Havre.	596 de Calais.

Peu considérable en somme, ce trafic des ciments, s'il entre dans le commerce général du port, n'intéresse presque pas l'armement paimpolais lui-même qui en est équivalentement exclu, bien qu'on ait vu en ces dernières années des vapeurs paimpolais : *Mondara, Pomélin, Elvy*, débarquer du ciment dans le port de Paimpol.

B. — Long cours.

C'est avec ces mêmes navires que Paimpol effectuera quelques expéditions au long cours²⁴.

Paimpol arma fort peu de navires pour la navigation au long cours en vue du transport des marchandises, abstraction faite des goélettes de pêche et des chasseurs compris parfois sous cette dénomination.

A vrai dire, les armements, de 1853 à 1890, se réduisent à une unité qui n'apparaît d'ailleurs qu'une dizaine de fois pendant cette période.

Les années suivantes, par suite de la reprise des relations commerciales avec Saint-Pierre pour le transport de la morue, on compte :

1890	2	1905	5
1895	3	1910	4
1900	8		

puis les long-courriers retombent jusqu'en 1921, 5; 1922, 4.

Ils disparaissent ensuite en 1927, bien que l'Inscription maritime enregistre encore un armement en 1932.

C. — Cabotage international.

En plus de leurs activités au cabotage national et au long cours, les voiliers paimpolais de transport trouvaient une source d'affrètement dans les relations de Paimpol avec l'étranger.

24. Le long cours comprend la navigation effectuée au delà du quadrilatère formé par les parallèles : 36° N-72° N et 15° W-44° E (Paris).

En 1855, « Paimpol possède un grand nombre de navires caboteurs et long-courriers qui fréquentent constamment la Suède, la Norvège, la Russie, l'Espagne, le Portugal, etc., et les principaux ports de mer français »²⁵.

Pendant la pêche d'Islande, on affectera les caboteurs au commerce international avec le Portugal et l'Espagne. Ils y embarqueront des sels à destination de Paimpol. D'autres prendront le sel à Paimpol ou Lisbonne, Cadix, et le transporteront en Islande, à Terre-Neuve, Saint-Pierre, pour les navires en pêche. Ils rapporteront généralement de la morue pour la France ou l'étranger.

Pendant la guerre, ils navigueront surtout entre la France et l'Angleterre, entreront en Méditerranée pour apporter à l'Italie du kaolin, du charbon anglais, etc.

Dans ce cabotage international, il règne la même diversité que dans le cabotage national²⁶.

Malgré sa modestie, Paimpol a établi des relations commerciales avec des clients ou des fournisseurs étrangers. La raison de ces échanges est constituée par les importations et les exportations.

VI. — Le commerce maritime de Paimpol avec l'étranger.

D'ores et déjà, il convient de remarquer que ce fret ne revient pas entièrement aux caboteurs paimpolais. Il s'agit donc plutôt d'évaluer la somme des marchandises venant de l'étranger ou y allant, quelle que soit la nationalité du navire transporteur.

La division schématique en « importations » et « exportations » ne permet pas de saisir l'aspect total des relations qui unissent l'exportateur à sa clientèle ou l'importateur à ses expéditeurs. Aussi, semble-t-il préférable d'établir, par pays, l'ensemble des échanges tels qu'ils se nouent dans la réalité entre Paimpol et les ports étrangers. Les lignes de négoce forment alors comme les fibres de l'activité humaine du port, en même temps qu'elles décrivent son rayonnement. Ainsi se construisent des complexes commerciaux.

25. Délibération du Conseil municipal, 5 avril 1855.

26. Le commerce avec l'étranger relève du cabotage international :

1° Le grand cabotage international : navigation effectuée en deçà des limites du long cours et au delà des limites du petit cabotage international.

2° Le petit cabotage international : navigation effectuée entre deux ports étrangers compris entre le Texel au nord et la Corogne au sud pour l'Atlantique et la Manche, y compris les îles Britanniques.

Entre Malaga et Naples, y compris les Baléares, la Corse et la Sardaigne, pour la Méditerranée.

Entre Gibraltar et la Tunisie extrême pour l'Afrique du Nord.

A. — Complexe — Paimpol — Islande — Espagne — Portugal²⁷.

Cet ensemble déjà étudié comprend : Importations à Paimpol : sels, vins d'Espagne, du Portugal.

Exportations vers l'Islande : sels, vins, boissons, vivres, équipement et avitaillement des goélettes.

Importations d'Islande : produits de pêche.

Exportations (rarement) : Portugal-Espagne : produits de pêche.

B. — Complexe Paimpol et Angleterre²⁸.

Après le douloureux exode des populations bretonnes de Grande-Bretagne aux v^e et vi^e siècles vers les rivages des Gaules, les Bretons d'Armorique ne jetèrent pas l'anathème sur la terre de l'antique patrie. De tous temps, sauf aux intervalles des guerres avec « l'Anglais » (et elles furent nombreuses), la Bretagne septentrionale surtout orienta son commerce vers l'Angleterre.

C'est la géographie qui impose elle-même cette marche des courants commerciaux vers le pays situé là presque tout près, de l'autre côté de l'étroite mer. Vérité d'hier, dira-t-on, en rappelant qu'un temps fut où n'existaient ni le chemin de fer, ni le camion rapide, ni les routes de terre, ces belles chaussées tentaculaires qui, de Paris à la Bretagne, voient s'amorcer sur leurs flancs les dérivations rejoignant la mer. Vérité d'aujourd'hui encore, quand, au lieu du voilier soumis à la fantaisie du vent, le vapeur trace sa route droite dans la mer plate ou dans la grosse houle, et franchit en quelques heures la distance qui sépare les deux Bretagnes.

Vérité de toujours, car l'immuable géographie maintient la texture de l'économie, même après que l'homme a réussi à vaincre et la terre et la mer.

C'est pourquoi M. Jean Brunhes²⁹ pourra écrire : « La Bretagne est un confin maritime : la Manche, zone de circulation, doit être

27. Le transport de passagers à destination de l'étranger se retrouve dans le trafic du port, à l'occasion du départ des gréviers pour Saint-Pierre et Miquelon. C'est surtout Saint-Malo qui assurait ce transport.

28. On n'enregistre à Paimpol pour les passagers allant en Angleterre aucun transit, si ce n'est parfois un courrier régulier entre le port et Jersey ou, comme en 1887 et 1904, l'exode d'ouvriers agricoles y allant pour la récolte des pommes de terre de printemps.

29. *Histoire de la Nation française*, tome I. Géographie humaine de la France, 1^{er} volume, page 364.

« La question bretonne dans son cadre européen », page 156, Éditions du Parti autonomiste ; Briz Alao, 1929. M. Duhamel prétendra également que pour les produits de la Bretagne (notamment ceux de l'agriculture) leur « débouché naturel » est l'Angleterre dont les ports les plus rapprochés sont à quelques heures de mer de la Bretagne. Aussi notre culture surtout côtière s'est-elle développée en vue et en

conçue géographiquement comme un arrière-pays au delà duquel se trouve le plus grand et le véritable arrière-pays des Bretons, la Grande-Bretagne. »

Pour Paimpol, les relations avec les Anglais ne furent pas toujours pacifiques. Mais après les soldats de Norris au xvi^e siècle et les vaisseaux de haut-bord de Sa Majesté britannique, lors des guerres de la Révolution et de l'Empire, les Paimpolais virent aborder le capitaine anglais, doublé toujours d'un commerçant, ou plus exactement, à travers le capitaine du voilier ou du vapeur portant le pavillon de l'Union Jack, le commerçant britannique tissait les lignes du commerce paimpolais avec les ports anglais. Parfois même le commerçant s'établira sur place et dirigera les échanges.

Paimpol expédiait jadis des marchandises très diverses sur l'Angleterre : en 1894, par exemple, 11.726 kilogrammes de coquillages, du beurre, du sucre (300 kg. en 1905), des légumes verts, de l'orge. En 1901, un navire anglais vient régulièrement à Paimpol chaque semaine y charger les différentes denrées qui se trouvent sur le marché : grains, beurre, volailles. Ce sont là toutefois des expéditions insignifiantes par rapport aux marchandises principales comme les poteaux de mines et les pommes de terre de primeur.

Dans le sens opposé, Paimpol s'approvisionnera en fer, en briques, etc., à Jersey et en Grande-Bretagne. Mais l'importation la plus importante fut, sans contredit, le charbon anglais.

a) *Poteaux de mines.* — Le pays de Paimpol, planté vers le milieu de xix^e siècle en pins et sapins, surtout dans la commune de Plourivo, trouva un excellent débouché pour cet article en Angleterre où les troncs servaient de poteaux de mines.

En 1878, un commerçant anglais exploite ces bois et fait lui-même sur place trois chargements de poteaux, soit 366 stères au premier trimestre.

A la fin de l'année, cette exploitation prend une certaine activité. Mais au départ de ce négociant, le commerce a presque cessé (50 stères), dès le deuxième trimestre de 1879.

On prévoit que ce commerce va reprendre dans quelque temps, car on a effectué des achats considérables. En fin d'année, en effet, il a atteint 1.804 stères dont 1.279 pour le seul quatrième trimestre.

fonction des marchés britanniques et s'étendrait si la clientèle anglaise lui était retirée. C'est là une loi économique imposée par la situation même de la presqu'île bretonne et que ne peut modifier la volonté d'un avocat devenu ministre. » On verra plus loin comment cette situation se modifiera pourtant par la volonté des hommes.

Après une chute en 1884 (700 quintaux métriques), l'exportation reprend en 1885 et atteint 2.063 tonnes.

Arrêté en 1886, par suite du déboisement de la région paimpolaise et du trop grand éloignement d'autres centres d'exploitation, ce trafic ne reparait qu'en 1891 dans les bulletins du commerce, pour un tonnage de 433 tonnes. Puis il n'en est plus question jusqu'à la veille de la guerre.

En 1913, 140 t. 500 sont expédiées sur l'Angleterre.

En 1914, 671 tonnes.

Dès 1915, Paimpol reçoit d'importants arrivages de poteaux de mines à l'intérieur de la Bretagne et les caboteurs des ports voisins viennent prendre chargement pour Cardiff et Swansea. Les exportations (faute de navires disponibles) n'atteindront cependant que 430 tonnes.

En 1916, les envois considérables : 4.180 t. 840 relèvent les droits de statistiques des douanes. Les bois ronds bruts représentent 1.983 t. 700, les perches et les étançons 2.197 t. 140. L'Angleterre, privée des bois scandinaves, s'est rabattue sur les bois de sapin français. Comme il y a eu peu de coupes, prétend un armateur³⁰, trop de voiliers se présentèrent pour charger, d'où le fret est extrêmement bas : 6 fr. 50. Paimpol voit plus de 1.000 tonnes de poteaux de mines entassés sur ses quais.

1917, 4.732 tonnes.

« Quant aux étançons pour houillères, note la douane, jamais, de mémoire d'homme, ils n'ont donné à Paimpol un pareil rendement. Les prix très rémunérateurs conduisent à un déboisement général. »

1918, 2.881 t. 500.

Le tonnage a baissé parce que les « forêts ont été diminuées par les déboisements ».

1919, 3.457 tonnes.

Les envois auraient pu dépasser ce chiffre encore (bien qu'on enregistre une augmentation de 575 tonnes), si les navires avaient pu s'assurer un fret de retour de charbon. Mais les centres miniers britanniques sont en grève.

1920. L'incertitude de trouver de la houille comme fret de retour ralentit encore l'expédition des poteaux de mines, bien que le

30. Correspondance d'armateur à son capitaine, 1916.

tonnage embarqué, supérieur à celui de 1919, atteint 4.349 t. 030. Le 23 octobre 1920 intervient, en outre, un décret instituant taxes et prohibitions sur cette marchandise.

1921, 1.911 t. 740.

Le fret de retour manque toujours, d'où les exportations sont en diminution très nette; d'autre part, le prix du transport des poteaux très peu élevé n'encourage pas ce trafic.

1922, 588 t. 730.

1923, 615 t. 450.

L'exportation a baissé dans des proportions considérables. Dans un proche rayon d'ailleurs, les forêts sont épuisées.

1924.....	1.266 t. 010	1928.....	1.250 t.
1925.....	2.707 t.	1929.....	86 t.
1926.....	807 t.	1930.....	597 t.
1927.....	2.029 t.		

A partir de 1930, les poteaux de mines ne sont plus acheminés vers Paimpol. Ce trafic ne reparaitra qu'exceptionnellement en 1937, à la suite de coupes faites dans les bois de Plourivo après un incendie qui dura plusieurs jours. C'est l'entreprise de M. Yves Pouhaer qui effectuera cette dernière expédition, de 476 tonnes.

b) *Importations de charbon.* — Comme on l'a vu pour les années de l'après-guerre immédiate, le commerce des poteaux de mines est lié à celui du charbon anglais, et ces marchandises créent un double courant d'importation et d'exportation, un fret aller et un fret retour pour les navires.

Le charbon que reçoit Paimpol est surtout d'origine britannique, bien qu'on ait vu (cf. p. 321) les arrivages par petits caboteurs venant généralement de Saint-Malo.

La consommation locale, même au temps où rougeoyaient presque nuit et jour les forges de marine, n'est pas très élevée. Mais, en plus des forges, des foyers domestiques, des islandais³¹, la région se fournissait à Paimpol qui comptait plusieurs maisons d'importation, dont une filiale de la firme franco-anglaise Graigola et Merthir. Sauf pendant la grande guerre, où l'on eut en vue l'approvisionnement de l'intérieur, la demande, du moins à en juger par l'importation, est à peu près constante. L'évolution de cette branche du commerce paimpolais est particulièrement intéressante parce qu'elle

31. En 1905 la flottille (63 islandais + 1 terre-neuva) emporte 378 tonnes.



FIG. 51

Les traits noirs indiquent les maisons. On remarque les habitations de Kérity, Plounez, Ploubazanec dans la périphérie immédiate de Paimpol. // // // // // Quartier de Lanvignec presque à l'état de campagne.

semblait la plus solide et la plus rationnelle, étant donné la différence de prix entre le transport par mer du charbon anglais et le transport par fer des houillères françaises.

Paimpol reçoit :

En 1877.....	528 t. 800	En 1884....	1.314 t. 100
En 1878.....	667 t.	En 1885....	1.577 t. 400

(Fret à 12 francs pour Bristol, Cardiff, Plymouth-Swansea).

En 1886, on note une tendance à substituer le charbon au bois de chauffage. Le nombre des machines à battre le blé augmentant continuellement, les arrivages de houille plus considérables sont, d'autre part, favorisés par le taux extrêmement bas du fret. Aussi les négociants en profitent-ils pour s'approvisionner.

Le fret de Cardiff est à	10 fr.,	12 fr.;	Swansea, 12 fr.
—	Londres —	à 11 fr.	Grimshy, 12 fr.
—	Newcastle à	9 fr.	

Hélas ! « les transports sont assurés par des navires anglais de préférence, qui effectuent leurs voyages plus rapidement et à meilleur marché que les navires français »³². Cette expression reviendra souvent dans les années suivantes.

L'importation, en 1886, atteint 1.698 t. 142 et s'élève en 1887 à 1.791 t. 291, les frets ayant encore baissé : Swansea, Cardiff, Dysart, Plymouth : 8 francs.

1890. 1.995 t. 875.

1891. 2.112 t. 633.

1893. 1.796 t. 333. Frets Plymouth et Cardiff : 8 francs.

1894. 2.462 t. 595.

Les négociants cherchent des débouchés dans l'intérieur de la Bretagne. Il s'en fait quelques expéditions par la voie ferrée récemment ouverte. L'importation est assurée de plus en plus par des navires anglais.

1900. 2.325 t. 998.

1901. Les frets ont légèrement monté : Cardiff, 10 fr. 50, 9 fr.; Swansea, 10 fr. 50, 8 fr. 50; Dysart³³ : 11 fr. 50, 10 fr.; Plymouth : 9 fr.

1902. La douane porte sous le titre « commerce général » 2.227 t. 264 et 2.084 t. 251 en « commerce spécial ». La première dénomination représente la somme des marchandises importées³⁴ et

32. *Bulletin du commerce*, 1886, 2^e trimestre.

33. Dysart est en Ecosse.

34. Cette remarque vaut également pour le sel.

mises en entrepôts. La seconde donne la quantité de la consommation. La consommation peut donc parfois, grâce à l'appoint des stocks, dépasser l'importation annuelle.

1903. Les frets se maintiennent : Plymouth, 9 fr.; Cardiff, Swansea : 10 fr. 50. Les houilles augmentent à l'entrée du port :

3.170 t. 903 en « commerce général ».
2.601 t. 728 en « commerce spécial ».

1904. 3.037 t. 985 en « commerce général ».
2.613 t. 876 en « commerce spécial ».

Désormais, la presque totalité du transport de houille est faite sous pavillon étranger, en quantités de plus en plus élevées d'ailleurs, tandis que jusqu'en 1914 le taux des frets n'offre pas de grandes variations : Plymouth, 9 francs; Cardiff, Swansea, 10 fr. 50; Dysart, 11 fr. 50.

1905	3.435 t. 128	1911	3.462 t. 324
1906	2.991 t. 679	1912	5.487 t. 000
1907	4.328 t. 060	1913	5.038 t. 000
1908	3.962 t. 102	1914	4.817 t. 000
1909	4.167 t. 716		
1910	4.407 t. 529		

Cet apport élevé est justifié par le renouvellement des stocks.

Les frets de charbon demeurent stables avec tendance à la baisse : Plymouth, 7, 9 francs; Cardiff, 8 fr. 50; Swansea, 10, 9 fr.; Dysart, 10 francs. La guerre n'empêche pas l'approvisionnement régulier, mais ce sont des voiliers français de faible tonnage qui accomplissent les traversées. Pendant toute la guerre, le trafic charbonnier va prendre à Paimpol une extension démesurée. Dès 1915, les importations totalisent une augmentation de près de 3.000 tonnes.

1915, 7.363 t. 994, dont 520 t. 926 de houille agglomérée.

Les frets s'élèvent : Cardiff, Swansea, 22 francs.
Dysart 29 francs.

L'invasion du bassin du Nord active l'importation du charbon anglais et l'intérieur doit recourir aux stocks des ports. Deux armateurs de pêche d'Islande ont ouvert des dépôts de charbon étranger. D'autres armateurs, au lieu de laisser pourrir leurs navires de pêche dans les bassins, les transforment en bateaux charbonniers et réussissent à se procurer des frets très avantageux.

Après la suractivité de 1915, le tonnage du charbon tombe en 1916 à 4.519 t. 719, le trafic ayant été ralenti par les sous-marins qui ont coulé en cette seule année 13 goélettes et dundees. Les frets subissent encore une hausse :

Swansea, Cardiff 35 francs.
Dysart 50 francs.

En février 1917³⁵, les licences d'importation ne sont pas encore accordées. En outre, quand le charbon est parvenu à quai, il pèse sur cette précieuse marchandise une menace de réquisition pour le Gouvernement. Le représentant de Paimpol à la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, M. Perrot, prétend qu'à ces facteurs s'ajoute la hausse des frets. En avril, il a vu affréter des voiliers à Paimpol au prix de 150 francs la tonne de charbon venant de Cardiff. Des importateurs parisiens affrétaient des navires et acheminent leur cargaison sur la capitale par voie ferrée. Par contre, les chemins de fer refusent des wagons au « commerce régional », favorisant ainsi Paris au détriment de nos ports.

Cette situation ralentit les armements de transport. Il y a des navires disponibles, prétend M. Perrot, mais la peur de la réquisition les arrête.

Les prix s'élèvent encore dans le courant de l'année et la tonne de charbon de grilles (« foyers domestiques »), criblé, qui revenait en 1913 à 37 francs, en juillet 1915 à 57 francs, en juillet 1916 à 113 francs, atteint en juillet 1917 : 230 francs et même 280 francs à la fin de l'année.

Ce sont des prix « exorbitants », note la douane, en ajoutant que les récentes réquisitions ont mis les choses au point, « sans rendre son activité précédente à ce genre de navigation ».

La cause en incombe à la hausse excessive des frets : 13 fr., 15 fr. en 1915; 35 francs en 1916; 50, 60, 70, 100, 180, 185 francs en 1917 pour des voiliers de 150 à 250 tonneaux. Les frets de Swansea et Cardiff se sont maintenus constamment à un taux moyen de 150 francs, Newcastle à 120 francs pour les briquettes et 115 francs pour la houille crue.

« Ce sont là, comme le note la douane, des « prix hors de toutes proportions qui motivent une judicieuse réglementation ».

³⁵ Bulletin du commerce, 1917. Comptes rendus des travaux de la Chambre de Commerce.

Cette hausse est motivée par la rareté des navires, le coût des équipages, la cherté des matières premières, etc., mais en grande partie aussi par le taux d'assurances. Les prétentions des capitaines de leur côté suivent une marche ascensionnelle à mesure que s'accroissent les dangers des traversées.

En définitive, le prix du charbon dans les Côtes-du-Nord revient à 265 francs la tonne, soit 140 fr. 50 de plus qu'à Saint-Malo. Cette hausse encourage les minuscules caboteurs, depuis que la guerre sous-marine a éclairé les rangs des gros navires. Ils transportent continuellement de la houille, mais en quantités bien moindres que les grands bâtiments.

« Le ralentissement des arrivages est dû surtout au renchérissement des frets plutôt qu'aux aléas de la traversée. La preuve en est que les bateaux, qui ont chargé des poteaux de mines à Paimpol, avaient débarqué du charbon au Ligué, Granville, Tréguier, Pontrioux ou Lannion, indice qu'ils y trouvaient des offres meilleures. »

Le tonnage global du port n'accusera, par suite de cette situation, que des arrivages totalisant 2.589 t. 146 (dont 326 t. 310 de houille agglomérée).

L'année 1918 est capitale dans le développement du commerce charbonnier à Paimpol. Les droits de douane accusent une plus-value sur le chiffre normal annuel, plus-value qui résulte de l'établissement, à Paimpol, au mois de juillet, d'un important dépôt de houille anglaise, pour le compte de la maison Graigola et Merthir, en prévision des difficultés d'approvisionnement prévues pour l'hiver de 1918.

Le monopole concédé à cette entreprise prévoyait la constitution d'un stock de 30.000 tonnes.

Mais la cessation des hostilités, abaissant subitement les prix des frets (Swansea, Cardiff : 125, 100, 50 francs), arrêta les arrivages qui, à certains moments, ont donné au port un appoint de 20 à 25 navires par mois³⁶.

Le nombre des bateaux fut quadruplé par ce trafic, la flottille charbonnière paimpolaise étant composée d'une « multitude de petits caboteurs, anciens yachts, bateaux pêcheurs, bateaux pilotes transformés qui ont fréquenté Paimpol tout l'été, donnant au port une animation jamais connue jusque là »³⁶. Certains ne portaient que

³⁶. Bulletin du commerce, 1918, qui révèle qu'il vint même « quelques navires anglais ».

60, 80 tonneaux de charbon, d'où les apports ne furent pas en proportion ni du travail fourni, ni du nombre des navires transporteurs.

En définitive, le chiffre fabuleux de 30.000 tonnes risquait d'être amoindri par l'armistice et Paimpol présumait déjà que son commerce allait reprendre son cours modeste, qui consiste à ravitailler sa population et celle de sa région.

En fait, le port reçut la quantité exceptionnelle de 16.661 t. 640.

La situation d'ensemble de 1918 était en fin d'année des plus remarquables; la douane avait, pour sa part, réalisé un excédent de recettes de 26.828 francs sur une somme globale de 53.549 francs.

Mais, à partir de 1919, le commerce du charbon revient à des proportions normales, d'autant plus que dans les années suivantes les grèves dans les centres miniers de Grande-Bretagne paralysèrent les importations.

En 1919, on achève d'édifier sur les quais un vaste parc pouvant contenir de 20 à 30.000 tonnes. Les besoins excèdent les arrivages qui se chiffrent pour l'année à 5.983 t. 810. Les frets demeurent très élevés, puisque la tonne de charbon est à 100 francs de Cardiff-Swansea à Paimpol.

1920, 5.391 t. 941, Swansea-Cardiff : 112 francs au début de juin, puis 50, 25 francs, car on commença déjà à employer du charbon français.

1921, 2.467 tonnes, Swansea-Cardiff : 27 fr. 50.

Les frets ont tendance à décroître. Le transport des importations pour la société Graigola, qui a le monopole, est assuré en moyenne partie par des navires anglais. « Concurrencées par les arrivages de l'intérieur, les houilles étrangères ont péniblement atteint ce tonnage »³⁷.

1922	5.929 t. 312	1930	3.854 t. 549
1923	5.674 t. 074	1931	3.918 t. 886
1924	4.574 t. 883	1932	4.082 t. 640
1925	360 t. 098	1933	3.836 t. 059
1926	1.805 t. 679	1934	3.267 t. 616
1927	3.902 t. 394	1935	4.984 t. 075
1928	3.573 t. 960	1937	3.082 t. 000
1929	4.596 t. 325		

³⁷. Bulletin du commerce, 1921.

Paimpol a donc retrouvé dans son importation de charbons les mêmes chiffres de tonnages qu'avant la guerre.

Après l'animation de 1915-1916, le commerce de la houille « s'est tassé ». La faiblesse du franc en face de la livre sterling n'a permis ni le relèvement des frets depuis 1922, ni le développement du trafic charbonnier.

On n'enregistre d'ailleurs aucun effort dans ce but et de plus les houillères du Nord réussiront à faire porter une législation anti-importatrice. Depuis 1932-1933 par exemple, il faut une licence caboteur pour obtenir le droit d'importer du charbon britannique, c'est-à-dire que seules peuvent passer des commandes outre-Manche, les maisons qui ont effectué des achats en 1927-1928-1929.

Le contingent mensuel atteint 2.000 tonnes environ à répartir entre tous les caboteurs.

En 1932-1933, le tonnage du charbon anglais pour la Bretagne s'élève à 40 % du tonnage 1927-1929. En 1935, les houillères du Nord ont encore réussi à réduire cette importation de 10 %.

c) *Pommes de terre*. — Le troisième élément du complexe commercial de Paimpol avec la Grande-Bretagne est constitué par les expéditions de *pommes de terre* sur le marché anglais³⁸.

Favorisée par un climat très tempéré, la culture de la pomme de terre se développa dans le terroir paimpolais depuis 1860. Quant à l'exportation, elle est tributaire de la récolte générale, dépendante elle-même des conditions de climat; les pluies en février retardent les semailles; trop abondantes pendant la croissance, elles pourrissent le tubercule et développent les fanes; les gelées déciment les tiges trop frêles encore, etc.

La Bretagne commence l'exportation de la pomme de terre sur l'Angleterre vers 1870, et dès 1875 les Paimpolais vendent 14 fr. 50 les 100 kilogrammes, « taux excessivement rémunérateur pour le vendeur ».

Très abondantes en 1884 et en 1885, les pommes de terre ont un fret trop bas pour permettre l'exportation.

38. Les exportations de pommes de terre se font surtout vers l'Angleterre, mais il convient de remarquer que les chiffres de la douane comprennent en outre l'avitaillement des islandais. Celui-ci est peu considérable somme toute, en regard des fournitures aux ports anglais, mais il est impossible de décomposer les chiffres globaux pour établir le contingent respectif de ces deux consommateurs.

En 1886, le commerce reprend et écoule vers l'Angleterre : 1.567 t. 309.

1887	.....	1.327 t. 055	1894	.....	767 t. 830
1890	.....	1.086 t. 922	« très mauvaise récolte »		
1891	.....	563 t. 911	1900	.....	1.719 t. 000
1893	.....	1.809 t. 445	1902	.....	3.695 t. 850

« Les transactions des pommes de terre sont nombreuses, le commerce local et toute la population agricole de la région en profitent³⁹. »

Ce trafic provoque une augmentation de la navigation étrangère; les navires anglais spécialement aménagés assurent le transport rapide des pommes de terre nouvelles dont la Grande-Bretagne fait une grande consommation⁴⁰. On enregistre, en effet, la sortie de 43 navires sous pavillon étranger, dont 29 vapeurs et 14 voiliers contre 16 vapeurs et 5 voiliers en 1901.

1903, 2.886 t. 100. Les exportations ont maintenu les prix, mais la gelée a diminué la récolte.

1904, 3.251 t. 550. L'abondance des pommes de primeur a fait baisser les prix. Le commerce semble vouloir prendre un nouvel essor dans la région. Au premier semestre, il sort pour l'Angleterre 28 navires étrangers de 2.158 tonneaux contre 14 de 1.003 tonneaux dans la période correspondante de 1903. L'exportation se fait presque exclusivement sous pavillon anglais.

1905, 2.092 t. 550.

1906, 2.603 t. 683.

1907, 2.659 t. 850⁴¹.

1908, 1.125 t. 300. La gelée a compromis la récolte, tandis que l'année suivante elle sera encore insuffisante.

1910, 1.209 t. 390. La culture s'intensifie en vue de satisfaire la demande : Angleterre-Islande.

Depuis l'année précédente, les cultivateurs font venir leurs engrais de Granville (maison Dior) et ont renoncé à tirer de l'étranger cet engrais. « La culture a pris à Paimpol et dans les environs,

39. Bulletin du commerce, 1902.

40. Bulletin du commerce, 1904.

41. La statistique commerciale donne le chiffre de 2.724 t. 950, la différence entre ces deux chiffres représentant la quantité des pommes de terre exportées par les navires islandais ?

comme sur la côte nord de la Bretagne, des proportions considérables. »

Il a fallu trouver de nouveaux clients. La surproduction a été absorbée par la grande pêche et l'Angleterre, « débouché naturel »⁴² de la production paimpolaise.

1911, La sécheresse et les gelées ont touché la récolte et l'exportation tombe à 977 t. 230. La flottille d'Islande, d'autre part, se réduit d'une façon peu rassurante.

1912, 1.267 t. 545. « La situation commerciale de Paimpol est prospère, d'une prospérité qui ne fait que grandir grâce au développement pris de jour en jour, surtout par la culture intensive de la pomme de terre prime, chou-fleur et d'autres primeurs que l'on exporte en Angleterre ou que l'on expédie sur Paris et la province. Il est à regretter cependant que la voie étroite Guingamp-Paimpol n'ait pas été transformée en voie normale, les transbordements à Guingamp rendant moins rapide et plus coûteux le transport des marchandises. »

1913, 1.249 t. 005.

C'est la première fois que l'on note l'absence de voiliers étrangers pour le transport des pommes de terre. En 1912, il y en avait 4 qui, par des voyages incessants, favorisaient ce commerce.

1914, 892 t. 370.

1915, 752 t. 000. Prix peu rémunérateurs.

1916, 595 t. 650. Les réquisitions ont réduit le contingent d'exportations.

1917, 11 t. 000. En 1917, embargo sur les pommes de terre pour l'année.

1918, 7 t. 500. Prohibition de l'exportation.

On a expédié au front toute la récolte, excellente d'ailleurs, par les rares wagons dont ont pu disposer les comités de ravitaillement, à des prix très avantageux; des envois ont été effectués sur le Légué par voie de cabotage, « à l'aide d'un essaim de bateaux borneurs; ce genre de navigation connaît une activité extraordinaire et le port ne désemplit pas de sloops affrétés pour Le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, et y transportant des pommes de terre et des céréales pour l'intendance »⁴³.

⁴² Bulletin du commerce, 1910.

⁴³ Bulletin du commerce, 1918. Cette situation rappelle très exactement les transports de grains pour l'intendance lors des guerres de la Révolution et de l'Empire.

En 1919, l'expédition remonte à 306 t. 150. Lézardrieux a expédié par vapeurs 284 tonnes, Paimpol n'ayant fourni que deux chargements pour Jersey.

Dès 1920, l'exportation atteint 3.265 t. 720. On enregistre une augmentation impressionnante de vapeurs et de voiliers affrétés à ce transport des pommes de primeur qui deviennent une source de « bien-être pour la région ». Cette branche de commerce tend à s'accroître de jour en jour et l'on prévoit dans l'avenir des « résultats satisfaisants ».

En 1921, Lézardrieux exporte 2.026 tonnes et Paimpol 1.211 tonnes; mais en fin juin, ce commerce est arrêté par la maladie des tubercules due au temps trop humide. C'est pendant la décennie qui va suivre, 1922-1932, que Paimpol va effectuer sur une grande échelle les expéditions de pommes de primeur sur l'Angleterre.

Et s'il est vrai que la Bretagne « dans un sens large est un potager du Royaume-Uni »⁴⁴, le terroir paimpolais constituera l'une des parcelles les plus fertiles de ce potager. On aurait pu croire que ce trafic allait se substituer dans la vie économique de Paimpol à la grande pêche. Les activités du port et de la ville auraient ainsi changé de ligne de négoce.

A Paimpol, à Tréguier et Lézardrieux, des vapeurs anglais, français, des voiliers, chargeaient des pommes de terre à destination de l'Angleterre au mois d'avril, mai et juin. Paimpol, à cette époque-là, voit autour de ses bassins d'immenses files de charrettes des paysans venus livrer leurs récoltes et dans les bassins 3, 4, 6 vapeurs par jour chargent 200, 250, 400 tonnes de pommes de terre. Les trois banques manipulaient alors trois millions par jour. Et de l'autre côté de la Manche, fiévreusement, les navires débarquaient à Cardiff, Plymouth, Weymouth, Londres, la pomme de terre paimpolaise.

1922	2.342 t. 950	1927	17.046 t. 600
1923	6.160 t. 600	1928	26.342 t. 272
1924	9.693 t. 070	1929	19.461 t. 900
1925	11.881 t. 345	1930	12.781 t. 228
1926	13.416 t. 330	1931	15.616 t. 680

⁴⁴ Histoire de la Nation française. Géographie humaine de la France, tome II, chapitre 31, page 478.

Hélas ! ce trafic, qui semblait vouloir reprendre sa prospérité de 1928-1929, disparaît brusquement, l'Angleterre ayant interdit les importations de pommes de terre française en cette même année où elle reçoit d'Espagne, du Portugal, d'Afrique du Nord, 490.000 tonnes de plus que les années précédentes !

Paimpol, port d'embarquement, et la région agricole environnante perdent leur seul client.

C'est en octobre 1931, que le Gouvernement anglais envisagea de prohiber les importations françaises. Le décret Gilmour, mis en vigueur le 15 mars 1932, arrête les entrées dans le Royaume-Uni des pommes de terre françaises.

C'est l'invasion du doryphore qui provoqua cette prohibition. Localisé d'abord dans la région bordelaise, le doryphore dépassa la Loire en 1929 et gagna l'Ouest en 1930-1931.

Les Anglais ont voulu se défendre contre cet insecte qui ronge les feuilles des pommes de terre⁴⁵. Il s'attaque surtout à la récolte arrachée en septembre et destinée à la consommation locale. Mais il faut convenir que la prohibition anglaise visant la première récolte de mai-juin n'était pas dénuée de fondement, car à cette époque le doryphore à l'état de larve ne s'exporte que plus facilement.

En tout cas, dans le pays de Paimpol, on n'a découvert des spécimens de ce néfaste coléoptère que vers 1939.

L'Angleterre s'en va désormais chercher des pommes de terre en Italie, en Espagne et au Portugal.

L'Espagne, par exemple, qui, en 1930, n'apporte sur le marché britannique que 47.000 tonnes, en exporte en 1931 77.000 et en 1932 plus de 100.000 tonnes. Grâce à leur climat, les pays méditerranéens produisent deux récoltes.

A ces causes, il faut encore ajouter la mauvaise présentation de la pomme de terre bretonne et la pratique du « fardage » qui consiste à présenter de « belles patates » à première vue, alors que ces produits de première qualité cachent de la « grenaille » ou petite pomme de terre, et bien souvent des tubercules poussiéreux, coupés ou boueux.

Pour essayer de reconquérir des marchés perdus et pris par nos concurrents, à cause de nos livraisons défectueuses, MM. Bahon-

45. Cf. plus haut, page 336. On prétend communément que ce sont les houillères du Nord qui demandèrent la réduction de l'importation du charbon anglais. En revanche, les Anglais auraient arrêté leurs importations de pommes de terre. L'argument du doryphore est vrai, et les Anglais, en réponse à la réduction du contingent de houille vers la France, frappèrent à l'entrée les fraises et les choux-fleurs de droits plus élevés.

Rault et De Guébriant ont lancé l'idée d'une marque pour nos produits, la marque « Bretagne ». Ces marques ayant été rendues légales par le Sénat en 1933, le ministère de l'Agriculture et le Comité permanent de standardisation ont divisé la France en 8 régions économiques : la Bretagne, en est la sixième.

La Commission de la marque « Bretagne » dont le siège est à Rennes, comprend :

4 représentants des Chambres de Commerce, 4 représentants des Chambres d'Agriculture.

Cette Commission autorise de garantir les envois par les étiquettes. L'étiquette « Bretagne » est une marque générale de la région, tandis que d'autres étiquettes comprennent une vignette propre à chaque « contrée » et à chaque produit. Cette vignette indique le nom de l'expéditeur, le nombre, le poids, la qualité de la marchandise. Seuls, les commerçants dont l'honorabilité est indiscutée peuvent se couvrir de cette marque. Cependant, ils restent durant toute la durée du travail d'emballage et de livraison sous le contrôle d'agents assermentés désignés par la Commission.

Ces derniers peuvent contrôler, en faisant ouvrir les emballages qu'ils désignent, si le nombre, poids, qualité sont conformes au règlement et au standard adoptés.

Ces tardives précautions n'eurent aucune influence sur les dispositions du décret Gilmour.

La Bretagne perdait son principal débouché et Paimpol voyait s'effondrer l'unique industrie maritime qui aurait pu, en enrichissant la région, redonner au port une nouvelle activité commerciale, précisément au moment où se consommait la disparition de la pêche d'Islande.

C. — Complexe Paimpol et la Scandinavie.

Bois du Nord. — Depuis fort longtemps, la France importe les bois résineux scandinaves, appelés d'un mot générique « les bois du Nord ». Ce sont des bois de construction : sapin rouge ou pin sylvestre, sapin blanc ou épicéa.

La France, à part les Landes, n'a guère de bois de construction à proximité des côtes, et ce sont les côtes qui ont créé cette demande de bois du Nord. Nos bois indigènes, en effet (Vosges ou Massif central), ne pouvaient y être acheminés facilement à cause des moyens de transport difficiles et des prix prohibitifs par voie de terre.

D'ailleurs, sur la côte, nos bois indigènes se trouvent soumis à des conditions atmosphériques qui en réduisent la résistance. Le bois du Nord, au contraire, se recommande par ses qualités de siccité et de solidité, par la finesse de son grain et surtout sa résistance aux différences de températures. Tous ces avantages sont dus au sol, à la croissance très lente et à l'abattage pendant l'hiver, au moment de l'arrêt de la sève.

L'épicéa, par exemple, a une résistance de 40 % supérieure à celle des bois résineux des régions tempérées. Les flottages nombreux et prolongés dans les pays du Nord rendent le bois imputrescible et l'empêchent désormais de se déformer.

Sciés directement au sortir de l'eau, séchés à la vapeur, sélectionnés, exposés à l'air, ces bois arrivent en France parfaitement secs et en excellent état.

Paimpol n'est évidemment qu'un petit centre d'arrivages de 3.000 à 4.000 tonnes au maximum⁴⁶. Ce bois est destiné aux constructions de bâtiments, etc., mais non à la construction navale, bien que celle-ci utilise le sapin pour les superstructures. Pour les réparations éventuelles, les navires islandais emporteront des planches, des madriers, etc., enregistrés à la douane sous le nom de « bois sciés ». En 1905, Paimpol fait ainsi figurer 12 tonnes 960 de bois pour l'Islande.

Dès 1855, les bâtiments fréquentent la Scandinavie⁴⁷.

Plus tard encore, des navires paimpolais transportent du bois de Norvège; le 12 mai 1872, le brick *Jenny-Célina*, 90 tonnes, arrive de Christiansund et, le 13 octobre, la goélette *Voltigeur*, 96 tonneaux, rapporte du sapin de Norvège.

En sens inverse, on retrouve des exportations de beurre, de volailles et de viandes salées, mais ces envois ne constitueront pas, à proprement parler, un sérieux fret à l'aller. Aussi le commerce avec les ports nordiques est-il à sens unique : importation des bois de Paimpol sans réciprocité commerciale.

46. Le grand port d'importation est Calais, en vue de fournir des rondins aux mines du Nord et de la pâte à papier aux papeteries de l'intérieur. En 1937, les importations prévues atteignent 3.250.000 standards de bois sciés et ce chiffre est considéré comme un minimum. Cf. *Journal de la Marine marchande*, n° 934, 25 février 1937. Voici quelques chiffres concernant le trafic avant la guerre :

	1936	1937	1938
Rondins de papeterie.....	121.000 T.	138.000 T.	127.000 T.
Poteaux de mines.....	77.000	113.000	72.000
Bois plats divers.....	48.000	40.000	22.000
Pâles de bois.....	56.000	54.000	49.000

Journal de la Marine marchande, 17 décembre 1942.

47. *Délib. du G. M.*, 5 avril 1855.

En 1878, les frets sont de 30 francs pour la Suède et la Norvège, 25 francs pour Söderhaum (Suède).

Les importations atteignent : 219.012⁴⁸ en 1877; 161.914 en 1878; 125.438 en 1879.

Au deuxième trimestre de 1885, un navire norvégien a débarqué un chargement de bois en avance sur l'époque habituelle de ces arrivages, et l'on attend 3 autres navires des ports de la Baltique. L'importation s'élève déjà pour ce trimestre à 264 tonnes.

En fin de 1885, M. Perrot, après avoir établi une scierie, augmente ses achats de bois. Au total, l'importation parvient en 1885 à 1.182 t. 500 de bois scié et 212 t. 500 de bois brut, au lieu de : 1.105.700 de bois scié et 153 t. 100 de bois brut en 1884.

Il vient en outre, par cabotage, 209 t. 295 de chêne en 1885, en régression sur 1884 : 359 t. 100.

En 1886, l'importation des bois rainés a cessé complètement depuis l'installation à Paimpol d'une usine pour la préparation des planches à parquets. Mais d'autres catégories de bois arrivent; la marchandise se trouvant à des prix très bas. Les frets ayant diminué : (20 francs Gêfle en Suède), les marchands ont approvisionné leurs entrepôts. Le seul troisième trimestre compte la livraison de 13.260 quintaux métriques de bois sciés et 700 de bois brut, tous transports d'ailleurs assurés par des navires étrangers dont 6 suédois. L'importation totalise 1.700 t. 990.

En 1887, les achats sont moins considérables (3 navires suédois : 667 t. 696), par suite du stockage de 1886. « On pense que le commerce du bois est appelé à prendre à Paimpol une activité considérable quand le port sera relié à Guingamp par une voie ferrée⁴⁹. »

Désormais, cette marchandise représentera un tonnage sensiblement constant :

1890	1.532 t. 338	1893	785 t. 327
1891	1.915 t. 638	1894	1.971 t. 095

La Suède demeure le fournisseur principal des marchands paimpolais qui espèrent étendre leur clientèle en se créant des débouchés dans l'intérieur de la Bretagne.

48. L'unité est le mètre d'après la douane. M3 ?

49. *Bulletin du commerce*, 3^e semestre 1887.

Grâce à la voie ferrée, ils ont déjà effectué quelques envois. Pour les transports, par contre, le pavillon étranger tend de plus en plus à se substituer au pavillon national.

En 1898, le *Bulletin du Commerce*, établissant la liste des ports avec lesquels Paimpol se trouve en relations commerciales, signale en même temps les frets :

Hallesta	50 fr.	le standard.
Petea	52 fr.	—
Kopmausholmen	50 fr.	—
Skeleftea	52 fr.	—
Sundswall	48 fr.	—

Il ressort de ce tableau que l'importation du bois à Paimpol se fait exclusivement de la Suède.

1900	1.047 t.	354	1902	1.448 t.	223
1901	1.439 t.	830			

Au mois de juin, il entre 3 chargements de bois, dont un caraison de pitchpin provenant de Pensacola en Floride (U. S. A), au taux de 32 francs le fret, et deux autres de sapin suédois venus de Sundswall.

A l'importation totale, (1.622 t. 566), on fait même mention de la Russie comme pays exportant sur Paimpol.

1904, 2.901 t.	316
1905, 2.119 t.	805
1906, 1.431 t.	788 de Suède et de Russie.
1907, 2.747 t.	535 — —
1908, 1.085 t.	681 — —
1909, 2.123 t.	249 — —
1910, 3.587 t.	064 — —

+ 2 t. 512 (de goudron végétal russe).

On voit par ces chiffres que l'importation du bois suit un rythme assez régulier, une année sur deux étant l'année de réapprovisionnement.

1911, 3.254 t.	572. Le trafic se faisait entièrement par des voiliers étrangers. Mais, à partir de 1911, des vapeurs les remplacent.
1912, 2.111 tonnes.	
1913, 1.289 tonnes.	
1914, 499 tonnes.	

L'ouverture des hostilités arrête les arrivages de bois. Un fort vapeur danois, attendu au mois d'août, n'a pu venir livrer sa marchandise.

Désormais Paimpol ne verra plus débarquer du bois du Nord. En 1916, la douane portera cependant sous la rubrique « importations » 3.142 kilos; en 1917 : 32 t. 517; en 1918 : 2 t. 296. Mais ce sont là des bois d'épaves !

Dès 1919, le trafic reprend et le bois du Nord produit déjà la somme de 5.065 francs de droits pour le seul chargement livré à Paimpol en cette année, soit 368 t. 227.

En 1920, s'opère une augmentation dans les arrivages : 486 t. 284 d'origine suédoise.

L'année suivante, il ne s'effectue aucun chargement. Les taxes de toute nature, en effet, frappent ces produits tant à la sortie de l'étranger qu'à leur arrivée en France.

« L'emploi des planches et des madriers est alors réduit au strict minimum dans le bâtiment ⁵⁰. » D'autre part, les négociants restreignent leurs commandes par crainte des surprises qui pourraient se produire dans les prix de revient.

En 1922, une troisième maison s'établit à Paimpol et les importations reprennent timidement par des livraisons de 514 t. 450, de 516 t. 513 en 1923 et de 340 t. 042 en 1924.

Malgré les droits prohibitifs, le tonnage remonte dès 1925 et atteint 1.609 t. 287. Voici l'évolution de cette branche du commerce maritime de Paimpol dans les années suivantes :

1926	1.535 t.	062	1929	2.923 t.	083
1927	1.072 t.	101	1930	4.091 t.	865
1928	2.812 t.	042			

Désormais, cette industrie dépasse le tonnage d'avant la guerre.

1931	4.325 t.	853	1935	3.494 t.	118
1932	2.233 t.	546	1936	3.581 t.	277
1933	4.452 t.	405	1937	3.651 t.	000
1934	4.188 t.	938			

Dans cette décade, l'importation du bois du Nord a traversé une crise grave qui remonte à 1928 et à laquelle ne furent pas étrangères les taxes d'entrée en France.

⁵⁰. *Bulletin du commerce*, 1921.

Par rapport à 1926, ces droits, en 1935, avaient déjà atteint le coefficient 13 et l'on payait 150 francs de droits par mètre cubé de bois étranger.

A cette époque, un chargement moyen de 600 standards⁵¹ revient à plus d'un million de francs, dont le fret se paye au comptant. Il faut y ajouter, en outre, les taxes d'importation qui s'élèveront à plus de la moitié de cette somme.

Il convient de se rappeler encore que l'Angleterre étant le grand acheteur de bois, ce marché, essentiellement international⁵², dépend de la livre sterling, et qu'en conséquence notre franc appauvri s'est trouvé en posture peu brillante lorsqu'il a servi à payer les bois du Nord.

Pour lutter contre l'invasion du bois d'Europe centrale, les négociants avaient réduit leurs achats depuis 1928. En 1930, le contingent légal s'établit sur cette base d'importation, réduite volontairement pour traverser la crise. Les licences furent d'ailleurs si mal réparties que des importateurs ne pouvaient plus satisfaire leur clientèle, tandis que des « courtiers », des « spéculateurs » se lançaient « cyniquement » dans ce commerce pourtant si traditionnelle et de « caractère si familial »⁵³.

Les contingentements méritèrent surtout le reproche de porter à faux parce que les bois européens et coloniaux ne justifient en aucune façon des qualités naturelles du bois scandinave.

Avant la guerre de 1939, les deux maisons de bois du Nord⁵⁴ étaient les seules entreprises appréciables de Paimpol.

Avant 1914, Paimpol se fournissait surtout en Suède. La Russie fit aussi quelques expéditions. Actuellement, les pays d'origine sont : la Finlande, la Suède, l'U. R. S. S. et la Pologne.

Le transport se faisait autrefois par des caboteurs français, par des navires paimpolais. Mais, dès 1885, apparaissent dans ce trafic, Norvégiens, Suédois, Danois. Dix ans plus tard, commence l'élimina-

51. L'unité de mesure du bois importé est le « standard », soit 2.616 kilogrammes. Le standard Leningrad est de 3.150 kilogrammes.

52. Le marché des bois indigènes français est indépendant de ce marché des bois d'importation.

53. Cf. *Une grande industrie nationale : l'importation, le sciage et le rabotage du bois du Nord dans les ports français*, par Ch. LANGRIS. Editions du bois, 14, rue 14, rue MILON, Paris, 1934.

54. Séance du 18 novembre 1933, du Syndicat des importateurs du bois du Nord en France.

55. Maison Bonne et Société Paimpolaise de Bois et Matériaux de M. Yves Poulhaër. Elles font également le commerce du bois de chauffage, ciment, chaux, plâtres, tôles, etc.

tion du pavillon français et, en 1910, il ne se rencontre plus un bâtiment français dans ce commerce.

Le fret étranger, en effet, est beaucoup moins cher que le fret français. Un bateau finlandais, par exemple, transportera du bois de Finlande à Paimpol au prix de 45 sch. le standard, soit à peu près 68 fr. 75 ou 60 francs la tonne en 1936. La même tonne de bois, sur bateau français, coûterait plus du double, puisque de Calais à Paimpol une tonne revient déjà à 38 fr. et de Mantes à 55 fr.

Le bois arrive en vrac, arrimé sur le pont et en cale pour la traversée. Il est déchargé sans grue ou autre moyen mécanique et arrimé en des entrepôts.

Le déchargement d'un bateau de bois fournit de l'embauche pendant quelques jours à des travailleurs intermittents, 50, quelquefois 100 manœuvres, ouvriers et ouvrières. Le travail dure 9 heures par jour, au salaire moyen, en 1935-1936, de 15 francs pour les femmes, de 20 à 30 francs pour les hommes. Certaines femmes ne touchent que 10 francs.

En 1938, les salaires atteignent 36 francs pour les femmes et 48 francs pour les hommes.

Aux chantiers, le bois sera bouveté, rainé, raboté, et ce travail occupera une centaine d'ouvriers pour les deux exploitations.

Le bois est ensuite transporté vers l'intérieur de la Bretagne par camions (6 camions pour les 2 entreprises). Région de distribution de Paimpol : Côtes-du-Nord, Bretagne intérieure, sud de la Mayenne et le nord du Maine-et-Loire.

Le point le plus éloigné, touché jusqu'ici, a été Châtelleraut (Vienne). Au retour, les camions rapportent ardoises de Trélazé, vins et autres marchandises. Ils cherchent du fret comme les bateaux, pour éviter les retours à vide.

VII. — L'entreprise paimpolaise du transport.

Il est évident que l'entreprise de cabotage devra vivre des activités maritimes étudiées plus haut, que la goélette soit affectée au grand, au petit, au cabotage (national et international) ou au long cours.

Si les navires de modeste tonnage (sloops, longres) ont généralement comme patron leur propre armateur, pour les goélettes, trois-

mâts et dundees, l'armateur remettra la plupart du temps son bâtiment à un capitaine. Quand les Paimpolais achèteront leurs 3 ou 4 vapeurs, afin de réduire les frais généraux l'armateur assumera la fonction de capitaine.

Les navires de transport comprenaient à l'origine des bricks, des bricks-goëlettes, que supplantèrent les goëlettes, les trois-mâts, les dundees analogues aux bâtiments islandais, sauf peut-être que la goëlette de cabotage est plus légère et moins robuste en vue de réaliser une plus grande vitesse⁵⁵.

a) *L'expédition.*

Dans cette navigation, le voyage du navire sera déterminé par le fret et son prix, l'exploitation se devant d'assurer au transporteur un fret rémunérateur.

Les voyages s'échelonnent, en principe, sur toute l'année. Une goëlette, par exemple, commença le cabotage en 1915 par un transport de kaolin de Fowey (Angleterre) à Gênes : elle prend un chargement de sel à Ivica dans les Baléares à livrer à Fécamp.

Avant d'être incendiée par un sous-marin allemand le 7 septembre, elle aura fait 6 voyages dans les 8 premiers mois de 1916 :

- Paimpol-Cardiff, poteaux de mines.
- Cardiff-Lisbonne, charbon.
- Lisbonne-La Rochelle, sel.
- La Rochelle-Swansea, poteaux de mines.
- Swansea-La Rochelle, charbon.
- La Rochelle-Swansea, poteaux de mines.

L'activité du navire dépend de l'abondance des matières à transporter, tant à Paimpol qu'à l'extérieur, puisque les caboteurs grappillent du fret là où ils le trouvent, à condition que le voyage cependant soit susceptible de produire du bénéfice.

b) *Le budget.*

Les dépenses du caboteur sont beaucoup moins considérables que celles d'un islandais par suite de la réduction des frais d'équipement, d'autant plus que l'équipage ne comprend que 6 ou 7 hommes au lieu de 20, 25, 27.

55. Il s'agit ici exclusivement des « grands caboteurs ».

Avant la guerre, l'armateur gagnait de l'argent dans cette branche d'industrie. Pendant la guerre, l'abondance et les frets élevés lui permirent de tels bénéfices que des islandais furent affectés au commerce.

Voici quelques chiffres extraits de la comptabilité d'une entreprise de cabotage :

1916. Au mois d'août 1916, une rotation Paimpol-Angleterre avec poteaux de mines, 112 tx à 8 francs à l'aller et charbon : 176 tx 250 à 47 fr. 50 au retour, donne un fret total de 9.267 fr. 85. Les frais se montent à 4.312 fr. 88, il reste à l'armateur 4.954 fr. 87 de ce voyage.

En 1920, le compte d'une goëlette de cabotage⁵⁶ établit que pour une recette annuelle de 80.805 fr. 26 il reste à l'armateur un bénéfice net de 16.769 fr. 70 sur un fret de 24.520 fr. 10.

En 1922, un voyage de Saint-Pierre en France avec un chargement de morues de 202.957 kilogrammes et 1.377 kilogrammes de rogues à 120 francs la tonne de 1.000 kilogrammes, donne un bénéfice net de 16.769 fr. 70 sur un fret de 24.520 fr. 10.

En 1923, un voyage de Lisbonne-Saint-Malo, avec 230 tonnes de sel à 31 francs le fret et 35 barriques de vin à 11 francs, rapporte en brut à l'armateur 7.672 fr. 90.

La même année, du 10 juillet au 25 août, un caboteur rapporte dans ses voyages :

Lorient-Etel	430 fr.	
Etel-Cardiff	4.397 fr.	Poteaux de mines.
Cardiff-Audierne	7.948 fr.	75 Charbon.

soit 12.675 fr. 75, dont il faudra déduire les frais d'exploitation et les salaires.

En 1923, un fret de pommes de terre de Dahouet à Lisbonne, 194.924 kilogrammes à 75 francs par tonne : 14.619 fr. 30, plus une gratification de 150 francs selon la charte-partie : 14.769 fr. 30.

Après déduction des frais, le solde en faveur de l'armateur est de 8.735 fr. 46. A Lisbonne, par exemple, les dépenses du navire, très ordinaires cependant, s'élevèrent à 4.033 fr. 84 (les droits de port à 2.766 escudos).

Pour une goëlette de transport, le budget annuel s'équilibre comme suit dans les années de 1918 à 1936 :

56. Comptabilité d'armateur.

Année	Nombre de voyages	Recettes	Dépenses	Bénéfice	Déficit
		francs	francs	francs	francs
1918	6	192.146 »	150.116 63	42.299 37 ⁵⁷	
1919	6	207.389 65	143.126 55 ⁵⁸	64.263 10	
1920	5	250.910 55	194.239 70	56.670 85	
1921	4	119.493 »	121.163 45		1.670 45
1922	3	124.017 06	147.381 85		23.364 79
1923	3	107.589 10	105.327 88	2.262 12	
1924	4	148.204 »	184.357 78		36.153 78
1925	2	111.420 »	103.562 85	7.857 15 ⁵⁹	
1926	1	38.148 58	45.635 23		7.486 65
1928	2	126.562 40	119.762 05	6.800 35 ⁶⁰	
Du 1-1-29	3	195.948 60	197.224 75		1.276 07
au 30-3-30					
1930	1 ⁶⁰	111.365 »	133.545 57		22.180 »
1931	1	31.500 »	33.521 »		2.021 »
	5	25.650 »	50.160 29 ⁶¹		24.510 29
1932	6	61.269 80	81.195 99		19.926 19
1933	7	102.119 60	146.769 77		44.650 17
1934	3	37.332 77	34.899 27	2.433 50	
1935	4	14.917 16	13.133 60	1.783 56	

On voit donc, dès 1925, se raréfier les voyages et se réduire la marge des bénéfices.

En principe, le caboteur avait besoin de deux voyages par mois pour établir sans difficulté son budget, un voyage servant à payer les frais mensuels du rôle, des salaires, l'autre revenant en totalité à l'armateur. Un voyage rapportait ainsi 12.000 francs à peu près vers 1930.

Une rotation complète de deux mois et demi que réalisa un trois-mâts rapporta à son armateur la somme de 45.000 francs en 1930 :

Pommes de terre du Légué sur Lisbonne : 115 francs.

Sel de Lisbonne sur les bancs, retour des bancs sur Fécamp avec un chargement de morues.

Mais ces sommes acquises par le caboteur sont fortement entamées par les frais du navire.

57. La même année, un autre navire établit un bénéfice de 24.627 fr. 40.

58. L'armateur compte dans ses dépenses l'amortissement du bateau.

59. L'armateur ne cite pas l'amortissement évalué en 3.000 francs en 1925 et 16.000 en 1928.

60. Il s'agit d'une rotation : Paimpol-Saint-Pierre-La Rochelle.

61. Le navire avait subi de graves avaries à La Rochelle.

Dépenses d'un caboteur, voilier (trois-mâts motorisé) : assurances, 18.000 francs; rôle, 6.700 francs (prévoyance, pensions); salaires des marins; entretien, etc.

Les frais montent en moyenne à 70.000 francs par an. Ajoutons encore les frais de pilotage, remorquage, lestage, frais de port, très élevés. Par exemple, entrée et sortie du port de Paimpol : 400 francs.

Lors de la mise en application de la loi Tasso⁶² en 1934, ce bateau toucha en moyenne 15.000 francs par an. A cette époque, les caboteurs virent se réduire le nombre de leurs voyages, cependant que les charges sociales et les impôts allaient encore augmenter leurs dépenses.

Les dépenses les plus considérables qui incombent à l'armateur étaient sans contredit l'assurance du navire et les réparations⁶³.

Chaque voyage est assuré et il va sans dire que, pendant la guerre, les primes furent extraordinairement élevées.

Une goélette paye ainsi, en 1918, 53.458 fr. 05 pour couvrir les risques de guerre et 12.584 fr. 90 pour l'assurance « Marine-Guerre ».

Une autre goélette paye pour un voyage Swansea-Paimpol : 7.230 fr. 44.

En 1928, pour un voyage Paimpol-Le Légué, Lisbonne-Paimpol, l'assurance atteint 10.000 francs.

c) L'Equipage : Salaires.

A bord du caboteur, le capitaine administre l'exploitation en lieu et place de l'armateur, cherche du fret et discute les prix. Les fonds de bord sont entre ses mains et il établit son budget, dépenses-recettes, soit que le client de son armateur lui remette en mains propres le montant du voyage, soit que l'agent ou le courtier accrédité par l'armateur en opère les versements.

Associé en fait à l'armateur, il est intéressé au fret du navire puisqu'il en perçoit un pourcentage.

Il est touchant de voir l'intérêt que porte le capitaine à son armateur; ainsi l'un d'entre eux, en 1911, ayant débarqué deux de ses marins pour tentative de vol, reçut des remontrances de son armateur mais il lui répondit en ces termes :

62. Bien avant la grande guerre, le cabotage bénéficia de primes à la navigation ou en compensation d'armement, aux termes des lois des 30 janvier 1893, 7 avril 1902, 19 avril 1906.

63. Les Paimpolais qui pratiquaient le cabotage faisaient partie de la « Société d'Assurances maritimes mutuelles des Caboteurs bretons » dont le siège était, après la guerre, 24, rue Amiral-Linois, à Brest.

« Bien d'autres, dans l'état où je me trouvais pendant toute la traversée, aurait été en relâche au premier port sur la route. J'ai préféré souffrir que de vous porter préjudice⁶⁴. »

Un autre, devant les médiocres affaires qu'il réalise avec le navire, assure l'armateur de son désir de « donner quelque bénéfice à l'armement, car j'ai honte quand je vois que je suis à bord d'un navire, que je n'ai pu à peine subir (!) à ses subsistances, à peine même aux frais... Je ne veux pas qu'on me dise que c'est moi qui aurait mangé la barque, je préfère m'en aller, et aussitôt le fret réglé et mes affaires en ordre, je partirai, car depuis que je navigue, je n'ai été encore aux frais de l'armement. »

L'équipage (6-7 hommes) payé au mois touche des salaires moindres qu'à la pêche d'Islande⁶⁵.

Voici à ce sujet quelques salaires globaux :

		Mois	Jours	Hommes	Francs
1868	<i>Emilie</i>	2	21	6	722 17
	<i>Auguste-Marie</i>	4	17	6	1.033 68
	<i>Charles-Amélie</i>	5	7	9	1.557 51
	<i>Industrie</i>	2	11	7	769 15
1869	<i>Aristide-Marie-Anne</i>	12	9	5	1.477 04
1872	<i>Charles-Marie</i>	12	17	12	1.498 87
1876	<i>Minerve</i>	8	23	6	3.048 16
1880	<i>Mathilde</i>	12	26	16	4.457 18

Vers 1900-1905, les salaires individuels sont calculés au mois d'après ces taux au cabotage :

Capitaine	150, 100, 120, 200, 300 francs.
Second	80, 75, 60, 90, 80, 210 francs.
Premier lieutenant	90, 100, 150 francs.
Deuxième lieutenant	100, 110, 90 francs.
Premier maître	90, 70, 80 francs.
Deuxième maître	85 francs.
Matelot	65, 70, 75 francs.
Matelot léger	60, 50, 40 francs.

64. Lettre du 16 juin 1911.

65. Voir page 91 où le capitaine d'une goélette de cabotage décrit à son armateur le mécontentement de son équipage à cause des salaires trop bas. « Ces gens se croient encore en Islande ! » dit le capitaine. Lettre du 27 juin 1915.

Novice	45, 40, 30 francs.
Mousse	25, 20, 30, 15 francs.

Au long cours, Paimpol paye :

Capitaine	100, 120 francs.
Second	75, 85 francs.
Premier maître	75, 85 francs.
Matelot	75 francs.
Matelot léger	45 francs.
Novice	20, 30 francs.
Mousse	10, 20 francs.

Ces salaires ne varient pas jusqu'à la guerre :

1912. — Capitaine	100, 120 francs par mois.
Second	75, 85 francs.
Matelot	75 francs.
Matelot léger	45 francs.
Novice	20, 30 francs.
Mousse	10, 20 francs.

1915. — Capitaine

250, 300 fr. par mois et 5 % des frets.

150 fr. par mois et 2 % sur les frets.

1916. — Capitaine

200 fr. par mois et 5 % sur les frets bruts.

En 1917-1918, intervient un nouveau barème des salaires pour la mer du Nord, Manche et Atlantique.

	Tarif 1917	Tarif 1918
	francs	francs
Maîtres d'équipage	192	212
Seconds maîtres	160	175
Matelots	130	145
Novices	72	78
Mousses	57	63

En 1918, l'équipage d'une goélette paimpolaise reçoit au total 17.376 francs en 1919 : 20.369 fr. 70, et en 1920 : 31.823 francs.

En 1921, le Syndicat des armateurs de France et marins bretons⁶⁶, d'accord avec les équipages, décide d'appliquer jusqu'à

66. Dont le siège était à Saint-Brieuc.

nouvel ordre les salaires mensuels suivants à bord des navires voiliers pratiquant le bornage, le cabotage national et international :

Capitaines.....	450 francs plus 5 % sur le fret brut.
Seconds.....	300 francs.
Matelots.....	250 francs.
Matelots légers.....	200 francs.
Novices.....	100 francs.
Mousses.....	60 francs.

En 1922, les salaires produits par un caboteur s'élèvent à 19.204 fr. 90.

L'année suivante, une goélette paimpolaise verse les salaires au taux suivant :

Capitaines.....	350 francs par mois.
Marins.....	250, 120, 80 francs.

Cette même année, pendant que l'équipage touche pour un mois 15 jours (10 juillet-25 août) 1.096 francs, le capitaine perçoit 633 fr. 75 soit 5 % sur le fret, 50 francs de gratification, 675 francs de salaire mensuel, soit 1.358 fr. 75.

En 1925, un voyage de 3 mois (Le Légué-Lisbonne-Paimpol) rapporte à l'équipage 10.188 fr. 65.

En 1928, le même voyage procurera 11.038 fr. 65.

Avant la loi Tasso en 1934, le salaire moyen est de 500 francs pour un matelot. A partir de cette date : capitaines 500 francs de fixe, 5 % sur le fret brut, 1 franc par tonne de gratification.

Le capitaine touche ainsi à peu près 1.000 francs par mois, second 650, matelot 585, mousse 230.

Mais les voiliers de commerce se réduisent; la rareté des voyages décourage armateurs et équipages. Il ne leur reste plus qu'à disparaître à leur tour...

VIII. — Le commerce maritime du port de Paimpol.

a) Vue d'ensemble.

Les précédentes études ont examiné l'un après l'autre les linéaments du négoce maritime de Paimpol. Nous pouvons maintenant en réaliser une synthèse par un regard d'ensemble sur le commerce du port, cette circulation qui l'animaient autrefois, tant il est vrai que la mer est créatrice d'activités humaines.

Les armements locaux de transport, tributaires de ce commerce, en suivent les fluctuations, mais en sont pourtant distincts, car le port recevra et expédiera des marchandises sur des navires non paimpolais et même étrangers. D'un autre côté, les bateaux marchands de Paimpol assureront des échanges entre d'autres ports que leur quartier d'immatriculation.

De 1853 à 1860, les navires placés sous la rubrique « caboteurs »⁶⁷ ont suivi une ascension qui rappelle celle des islandais en ces mêmes années.

1853	23	1857	56
1854	27	1858	69
1855	36	1859	47
1856	44	1860	35

(très peu de voyages d'hiver).

De 1860 à 1870, les armements se maintiennent autour des chiffres de 40-50, sauf en 1864, 58, et 1868, 75. En 1862, le port enregistre 405 entrées de navires, 14.655 tonneaux (2.000 hommes), et 334 sorties, 14.447 tonneaux (1.979 hommes).

Les armements caboteurs atteignent 54 en 1875, et 93 en 1880, à cause de nombreux voyages d'hiver.

Le tonnage du port (importations et exportations) est de 19.171 tonnes en 1878, et les recettes des douanes⁶⁸ se montent, en 1877, à 27.593 francs, dont 23.644 francs pour les droits de sol et 796 francs pour l'importation; en 1878, à 29.985 francs, dont 26.043 francs pour les droits de sel et 804 francs pour l'importation.

Le mouvement de la navigation se décompose comme suit :

CABOTAGE

	Entrées		Sorties	
	navires	tonneaux	navires	tonneaux
1879	250	7.708	273	9.088
1880	229	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

⁶⁷ Cette dénomination comprend aussi bien les caboteurs purs que les goélettes de pêche effectuant une livraison de morue ou transportant du sel, etc... Nous rappelons que l'inscription maritime considère comme caboteurs les petits et les grands bateaux marchands.

⁶⁸ Ces recettes sont constituées par les droits à l'importation, les droits de statistiques, de navigation, la taxe sur les sels et les droits sanitaires.

NAVIGATION AVEC L'ÉTRANGER

	Entrées		Sorties	
	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	5.197	71	4.049
1883	79	5.290	90	6.093

Dans les années de 1885 à 1890, les caboteurs oscillent entre 58 et 55. On enregistre l'arrivée à Paimpol de deux caboteurs à vapeur venant de Saint-Brieuc : le *Lili*, de 15 tx 079, et la *Confiance*, de 50 tonneaux, tandis que la *Ville-de-Paimpol*, de 3 tx 035, s'enorgueillit aussi du titre de « vapeur ».

Les recettes de la douane demeurent sensiblement constantes :

25.613 fr. en 1884	21.350 fr. en 1887
20.202 fr. — 1885	24.901 fr. — 1890
27.014 fr. — 1886	

« Le bassin à flot, ouvert à la navigation depuis le commencement de 1885, n'a pas modifié sensiblement l'importance commerciale de Paimpol », note le *Bulletin de Commerce* de 1885, au deuxième trimestre. Le port, prétend ce document, ne prendra de développement qu'après la construction de la ligne Paimpol-Guingamp.

Il entre 472 navires, dont 43 sur lest et 64 chargés; 107 venaient de l'étranger et de la grande pêche; 365 (83 sur lest — 282 chargés) arrivaient de ports français. Le tonnage de ces 472 navires atteint 18.792 tonneaux et leurs équipages se montent à 2.288 hommes. Les importations de l'étranger totalisent 3.327 tonnes de marchandises, tandis que le cabotage français a débarqué 7.416 tonnes provenant de Boulogne, Caudebec, Saint-Malo, Le Légué, Noirmoutier, Saint-Martin-de-Ré, La Rochelle et Bordeaux.

A la sortie, on a enregistré 482 navires, dont 128 allant à la grande pêche et à l'étranger (12 sur lest, 116 chargés) et 354 pour divers ports français (202 sur lest et 152 chargés).

L'exportation sur l'étranger atteint 9.117 tonneaux et les expéditions par cabotage pour les ports bretons, 1.378 tonneaux.

Le tonnage du port se chiffre donc en 1885 à 21.233 tonnes.

L'année suivante, la campagne morutière ayant découragé les armateurs, ceux-ci « ont affecté leurs navires au cabotage et au long cours ».

De 1890 à 1900, le cabotage, comme tous les autres armements, connaît son apogée. C'est dans cette période, en effet, que les chiffres globaux des armements seront les plus élevés dans toute l'histoire maritime de Paimpol : 660 et 659 en 1895 et 1896.

Au cabotage, les chiffres remontent de 54, 55 à 72 en 1896 à cause des nombreux voyages d'hiver.

Bien qu'ils ne donnent pas le nombre des caboteurs purs, il est possible de différencier les navires et de voir que Paimpol possède, en 1895, une trentaine de bateaux affectés au transport, soit le chiffre le plus élevé, qui tombera à 23 en 1896.

Dans les premières années de cette décennie, le ravitaillement de la flotte islandaise, à son apogée, exige un trafic intense tant en vivres qu'en sel.

En 1893, 11 navires rapportent plus de 1.500 tonnes de sel du Portugal et d'Espagne.

A l'entrée, la douane enregistre 73 voiliers français chargés, un vapeur et 11 voiliers étrangers; à la sortie 29 voiliers français, deux voiliers et 7 vapeurs étrangers; « la situation de la région est florissante » et les chantiers de construction ne peuvent suffire.

En 1894, les arrivages de houille et de bois du Nord prennent une grande importance et deviendront encore plus considérables quand les négociants auront réussi à se créer des débouchés dans l'intérieur de la Bretagne⁶⁹.

Mais le trafic de charbon se fait presque tout entier sur des navires étrangers, plus économiques et plus rapides⁷⁰.

A l'exportation, « les pêcheurs du littoral ont trouvé en Angleterre un débouché pour les coquillages qui sont très abondants sur nos côtes et vont donner lieu pendant l'hiver à des exportations considérables ». On en a déjà expédié 11.726 kilogrammes. Depuis l'ouverture de la ligne du chemin de fer reliant Guingamp à Paimpol, on note quelques transports d'engrais marins vers l'intérieur.

69. *Bulletin du commerce*, quatrième trimestre 1894.
70. *Bulletin du commerce*, deuxième trimestre 1894.

Les recettes de la douane opèrent une montée en flèche :

- 1890. — 24.901 francs.
- 1891. — 24.490 francs.
- 1892. — 47.446 francs, dont 21.068 francs pour les taxes sur les sels.
- 1893. — 29.133 francs dont seulement 9.147 francs fournis par le sel parce que les armateurs n'importèrent pas de l'étranger.
- 1894. — 44.932 francs.
- 1897. — 45.616 francs.
- 1898. — 61.407 fr. 55 dont 28.279 francs à l'importation, 13.511 fr. pour le sel.

Cette élévation des droits de douane s'explique par le fait qu'un décret en date du 9 juin 1898 a établi une taxe de péage qui produira 14.162 fr. 55 pour juin-décembre 1898.

On a vu dans l'historique (t. I, p. 166) comment les Paimpolais protestèrent contre cette imposition qui, destinée à amortir les dépenses du deuxième bassin, risquait d'éloigner de leur port les navires marchands.

On enregistre en cette année 1898 : 10.082 tonnes à l'importation ; 9.110 tonnes à l'exportation ; 8.900 tonnes transportées par cabotage, soit un tonnage global de 28.092 tonneaux.

Après la menace de 1895, où la baisse des frets et les taxes frappent le cabotage, les armements de ce genre risquent de disparaître : 1896, 72 (chiffre total des caboteurs) ; 1900, 29, tandis que les navires, effectuant seulement le cabotage, tombent de 30 en 1895 à 23 en 1896 et à 18 en 1900.

Par la navigation de concurrence, Paimpol a vu entrer et sortir 143 navires de 8.128 tonneaux, tandis que ceux du cabotage s'élèvent à 770 de 19.451 tonneaux.

En 1900, on enregistre une baisse jusqu'à 80 pour les navires venant de l'étranger. Le cabotage atteint 1.135 unités, soit 24.729 tonneaux. Le tonnage est de 14.262 tonnes (importations et exportations).

Les exportations augmentent avec la reprise de la grande pêche : « l'état général de la région est satisfaisant, seul le cabotage traverse une crise qui ne saurait durer et qui disparaîtra avec les taxes qui le frappent ⁷¹ ».

71. Douane. Registre du commerce, 1901.

Des armateurs envoient 9 navires récemment construits vers Saint-Pierre-et-Miquelon (en attendant la campagne d'Islande), en vue de transport de sel et de la morue.

A l'entrée, 38 navires français contre 34 en 1900, 13 étrangers contre 14 en 1900.

A la sortie, 6 voiliers français et 6 navires étrangers dont 3 vapeurs.

Les recettes s'élèvent : en 1900, 57.388 francs ; en 1901, 64.389 francs.

Les taxes de péage, perçues pour le compte de la Chambre de Commerce, seront désormais en augmentation de plus du double parce qu'une décision administrative du 24 décembre 1902 a prescrit de soumettre à ces taxes les matières employées aux travaux du port.

Il intervient, d'autre part, une nouvelle réglementation concernant les goélettes de pêche. Elles seront soumises à la taxe, si elles effectuent leur retour par Paimpol en s'arrêtant sur rade, contrairement au privilège d'exonération dont elles ont bénéficié jusqu'à cette époque. Aussi les douanes accusent-elles des recettes considérables :

- 1902. — 60.414 francs.
- 1903. — 65.852 francs.
- 1904. — 97.943 francs dont 47.352 francs à l'importation ⁷².
- 1905. — 81.110 francs.

Dans ces sommes, les droits de péage sont :

De 14.019 fr. en 1900	De 20.852 fr. en 1903
— 15.787 fr. en 1901	— 23.947 fr. en 1904
— 12.715 fr. en 1902	— 20.824 fr. en 1905

Les armements au cabotage tombent à 29 en 1900, de 72 en 1898.

Le commerce maritime déçoit de fortes expéditions de vins par suite de la mauvaise récolte de pommes à cidre. Les travaux du deuxième bassin devant se terminer bientôt, on prévoit déjà une certaine diminution dans la navigation du cabotage et du bornage.

L'ensemble des mouvements de la navigation accuse une réduction par rapport à 1901 pour les navires français à l'entrée. A la

72. L'augmentation des taxes sur le bois s'est encore accrue de celle de droits de quai, taxe de péage et droits sanitaires, par application d'un décret, du 23 juin 1904, augmentant la jauge nette des navires.

sortie, l'augmentation se prononce en faveur des navires anglais spécialement aménagés pour effectuer le transport rapide des pommes de terre nouvelles qui ont donné lieu cette année-là à de nombreuses transactions. En 1902, il part de Paimpol 29 vapeurs et 14 voiliers étrangers, contre 16 vapeurs et 5 voiliers en 1901.

En 1903, le trafic des navires chargés se décompose ainsi pour la navigation de concurrence : entrées : 40 voiliers français et 23 voiliers étrangers; sorties : 3 voiliers français, 22 vapeurs et 9 voiliers étrangers, et pour le cabotage : 258 navires à l'entrée contre 124 à la sortie.

En 1904, grâce à la récolte de pommes de terre, l'exportation prend un nouvel essor. Les navires français acquièrent un peu plus d'importance, bien que l'augmentation à la sortie soit en faveur du pavillon étranger.

Le Syndicat des armateurs a acheté un petit vapeur qui a effectué quelques voyages à Jersey pendant la belle saison.

Le seul trafic caboteur fera entrer 409 navires contre 186 sorties. La navigation de concurrence révèle arrivant à Paimpol : 79 bateaux français et 15 étrangers, tandis qu'il en sortira 17 bateaux français et 48 étrangers.

En 1905, on compte à Paimpol 22 caboteurs purs, 54 navires français, dont 10 vapeurs, sont entrés dans le port contre 20 navires étrangers, dont 1 vapeur. A la sortie, le pavillon étranger maintient son avantage : 15 vapeurs étrangers, 12 français, 7 voiliers, 4 français.

Cette diminution de nos bâtiments provient de l'approvisionnement en sel à la fin de l'année précédente.

Par suite aussi de la mauvaise récolte des pommes de terre, le tonnage étranger est en baisse.

Les recettes de la douane opèrent une chute à la suite d'une moindre importation de bois (deux chargements de plus en 1904) mais surtout parce que les islandais, n'ayant pas touché Paimpol au retour, ont évité les taxes de péage; 24 seulement ont dû acquitter ces droits. Aussi n'est-il pas surprenant de voir tomber les recettes de 97.943 francs en 1904 à 81.110 francs en 1905.

Le tonnage du port atteint, cette année-là, 22.937 t. 374, soit 12.763 t. 332 à l'importation et 10.174 t. 042 à l'exportation, compte non tenu des marchandises du cabotage. Le cabotage a été effectué

par 331 unités à l'entrée et 170 à la sortie. La navigation totale donne 112 bâtiments de l'étranger et 894 au cabotage.

Le commerce maritime se poursuit ainsi dans le port les années suivantes. Le pavillon étranger assure la totalité des transports de bois et de houilles.

Jusqu'en 1910, les droits de douane atteindront ces résultats :

1905	.....	81.110 fr.	1908	.....	63.449 fr.
1906	.....	74.875 fr.	1909	.....	81.136 fr.
1907	.....	97.307 fr.	1910	.....	96.046 fr.

Les droits de péage sont en régression :

23.947 fr. en 1904	18.336 fr. en 1908
20.824 fr. — 1905	16.696 fr. — 1909
22.144 fr. — 1906	19.785 fr. — 1910
21.183 fr. — 1907	

Les droits de douane ont une plus-value en 1907 par suite du réapprovisionnement en bois et d'une introduction exceptionnelle d'un fort chargement de pommes à cidre en provenance d'Espagne (255.512 kilogrammes).

Mais les recettes baissent en 1908, parce que les arrivages de bois sont moins considérables.

En 1910, les sels ont été acheminés par le chemin de fer et un seul bateau a fait le transport par mer. Aussi, la taxe sur les sels de 18.000-20.000 francs depuis 1905 tombe-t-elle à 8.669 francs en 1910. Un navire français s'est livré à l'exportation des pommes de terre, mais les étrangers ont encore envoyé à Paimpol 33 navires contre 38 français.

Le cabotage accuse 436 bâtiments à l'entrée et 89 à la sortie.

Les recettes atteignent 96.046 francs par suite du réapprovisionnement en bois et en charbons qui a produit une plus-value équilibrant la moins-value sur les sels; les droits à l'importation totalisent 58.386 francs. Le tonnage du port, en baisse cependant, représente encore 18.124 t. 688 pour le commerce avec l'étranger.

En cette année 1910, la navigation de concurrence ne fournit que 71 bateaux de 6.514 tonneaux, mais leur tonnage augmente et le cabotage donne 991 unités, soit une augmentation sur les chiffres précédents.

L'année suivante, la douane perçoit encore la somme de 87.296 fr.

Les voiliers étrangers tombent de 20 à 14 à l'entrée; 3 vapeurs étrangers importent maintenant le bois à la place des voiliers.

Le cabotage a permis d'enregistrer 491 navires à l'entrée et 100 à la sortie, mais beaucoup de navires entrent sur lest pour prendre grains-avoines, froment et surtout des pommes de terre. Paimpol inaugure en 1911 un service de passagers et de marchandises avec Jersey par le vapeur *Jacques-Cartier*.

De 1910 à 1914, la flottille compte une vingtaine de trois-mâts, goélettes, dundees affectés au transport des marchandises.

En 1912, sept gros navires en construction sont destinés au cabotage, au long cours et au cabotage international. Il arrive déjà à Paimpol un vapeur français de 652 tonneaux pour livraison de sel d'Espagne, tandis qu'un autre vapeur étranger y vient débarquer du bois de Strangund.

Les frets de 1912 sont assez rémunérateurs :

Sel de Lisbonne.....	13 fr.
Charbon vers Lisbonne.....	12 fr. 50.
Poteaux vers l'Angleterre....	6 fr. 50, 7 fr.

Les islandais et terre-neuvas, moins nombreux, ayant fait de mauvaises campagnes en 1912-1913, les importations de sel se réduisent. La pêche, en 1913, est même tellement déficitaire que certains navires entreprennent le long cours et le cabotage. Les arrivages de bois se ralentissent et le sel vient par voie ferrée.

Le tonnage du port est de 17.000 tonnes (importations, exportations) en 1912. De 1912 à 1914, ces incidences et la diminution des islandais font baisser les recettes de la douane :

1911. —	87.296 francs	dont	17.499 francs	pour les droits de péage.
1912. —	70.176 francs	—	20.858 francs	— — —
			(aucune importation de sel)	
1913. —	58.752 francs	—	18.870 francs	— — —
			(peu de bois du Nord).	

Avant de lui donner une impulsion brutale en 1916-1917-1918, la guerre désorganisera, en 1914-1915, le commerce maritime du port. L'année 1914 se soldera par un déficit de 12.381 francs par suite du tarissement des sources de revenus; l'importation du bois est moins importante et un grand vapeur danois attendu au mois d'août n'a pu livrer sa cargaison. Les recettes tombent à 39.849 francs.



Fig. 52
La Paimpolaise
Trois-mâts
de transport
Armateur
M. O. Libouban.



GOELO-TRECOR
POMMES DE TERRE
PAIMPOL



Fig. 53
Vignette
de la marque
Bretonne.

Expéditeur
N°



Fig. 54. — DERNIÈRE EXPORTATION DE POTEAUX DE MINES, EN 1937

La pénurie de main-d'œuvre et de chariots arrête les livraisons de pommes; les armements de grande pêche étant suspendus pour 1915, le trafic du sel est nul. Par contre, l'approvisionnement en houille demeure régulier grâce à des *voiliers français* de faible tonnage, mais moins nombreux. Désormais, les humbles voiliers vont, autant que possible, prendre la place trop périlleuse pour le pavillon étranger. L'hiver 1914-1915 suspend tous les genres de navigation et l'on prévoit que cet état de choses s'accroîtra en 1915, mais que 1916 verra un « nouvel essor » par suite de l'épuisement des stocks.

En 1915, les recettes baissent encore jusqu'à 30.850 francs, dont 9.451 francs pour les droits de péage.

Le bois du Nord n'arrive plus; Paimpol reçoit une grande quantité de poteaux de mines venus de la Bretagne intérieure et destinés à l'exportation. L'importation de charbon devient très prospère et l'augmentation est de 3.000 tonnes, parce qu'on prévoit le ravitaillement des villes de l'intérieur qui ne reçoivent plus de charbon par voie de terre.

A la navigation de concurrence, on enregistre à l'entrée 38 navires français et 10 étrangers; à la sortie 5 français et 5 étrangers.

Le cabotage donne lieu à 213 entrées et à 25 sorties. L'avantageux relèvement des frets et la réduction des armements maritimes conduisent bon nombre d'armateurs à faire le transport des houilles.

Les négociants s'adressent désormais aux armements régionaux « au lieu de nolisier de forts navires danois comme ils en avaient l'habitude, sans nul doute pour des raisons pécuniaires »⁷³.

Les frets sont rémunérateurs :

	1914	1915
	francs	francs
Gènes.....		32 »
Dysart.....	20 »	29 »
Cardiff.....	10 »	22-21 50
Swansea.....	10 »	22 »
Swansea.....	12 »	20 »
Lisbonne.....		21 50
Saint-Brieuc.....		8 »
Granville.....	4 »	7 »
Saint-Malo.....	3 »	25 »
La Rochelle.....		

73. Bulletin du commerce, 1915.

Dans les ports français, les prix ont doublé pour un motif supplémentaire; la pénurie du personnel qui oblige les navires à rester plus longtemps dans les ports de débarquement.

Les transports de houille ont permis aux armateurs de considérer l'année 1915 comme une excellente année par suite du relèvement des frets dû « aux risques que faisaient courir à la navigation les redoutables attaques, les incursions audacieuses et lointaines des sous-marins allemands ». Cette deuxième année de guerre a vu à Paimpol 58 navires dans la navigation de concurrence et 440 unités de cabotage.

En 1916, le trafic du charbon continue avec la même intensité. Un Paimpolais écrit le 6 janvier⁷⁴ que 25 caboteurs attendent à Swansea le départ. Dès les premiers mois de 1916, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine, par circulaire en date du 5 février, complétant celle du 25 janvier, recherche « l'affrètement d'un grand nombre de petits voiliers ».

Dans ce but, les voiliers morutiers qui ne se livrent plus à la grande pêche doivent être affectés au cabotage; ils obtiendront toutes facilités pour constituer les équipages même avec des hommes mobilisés. Les chemins de fer affrètent ainsi de nombreux petits voiliers.

Les frets, en effet, à cette époque sont abondants : macadam de Saint-Malo au Tréport; charbon d'Angleterre; poteaux de mines; phosphates de Tunisie; pommes de terre, primeurs et vins d'Algérie et d'Oranie.

Mais, en fin d'année⁷⁵, la marine est dans l'impossibilité d'armer des morutiers en caboteurs, car les navires ont besoin de réparations avant d'envisager leur transformation. Quelques navires ne pourront même pas participer à la campagne de 1917, les chantiers de construction manquant de calfats et de voiliers.

Il sera même question d'affréter des harenguiers au trafic charbonnier⁷⁶. Pour Paimpol, les recettes de la douane remontent à 32.517 francs, en augmentation sur 1915. Le sel parvient à nouveau par mer, mais le charbon est moins considérable qu'en 1915 qui fut, il est vrai, exceptionnelle pour cette importation. Le trafic des poteaux de mines reprend sur une grande échelle.

74. Correspondance d'armateur.

75. Lettre du sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande au ministre de la Guerre, 20 décembre 1916.

76. Correspondance du Comité central des armateurs de France, 4 mars 1916.

Mais on assiste à une véritable crise des frets provenant des risques de guerre et de l'accroissement du taux des assurances.

« Aucune réglementation n'apportant un frein aux exigences des armateurs, ceux-ci imposent à leurs clients tels prix que bon leur semble. Cet état de choses se répercute même sur les transports au bornage qui sont cependant sujets à un minimum de péril⁷⁷. »

Les frets, en 1916, accusent une hausse considérable sur 1915.

Charbon : Swansea-Bordeaux.....	51 fr., 50 fr., 47 fr. 50.
— Swansea-La Rochelle.....	45 fr., 44 fr.
Poteaux de mines.....	8 fr., 6 fr. 50.
Kaolin : Angleterre-France.....	17 fr.
— Angleterre-Italie.....	80 fr. (Gênes).
Pommes de terre.....	50 fr., 30 fr.

Ces prétentions des armateurs n'étaient peut-être pas exagérées quand on voit l'année 1916 se solder par la disparition de 13 goélettes et dundees !

La navigation de concurrence a fait entrer 31 navires français + 3 étrangers, et sortir 50 français + 5 étrangers.

Le cabotage n'enregistre que 244 entrées et 57 sorties.

Depuis le début de la guerre, les armements sont en recrudescence :

1914.....	27 ⁷⁸ .
1915.....	31
1916.....	33

Mais, en 1917, ils retombent à 17. Le trafic de la houille devient pratiquement impossible. Le taux des frets est exagéré et l'on a vendu pendant l'été jusqu'à 280 francs la tonne de charbon à Paimpol.

Aussi la navigation, à l'entrée, est-elle très réduite : 16 voiliers français et 2 étrangers. Les sorties se relèvent parce que les dundees et goélettes viennent en grand nombre des ports voisins charger des poteaux de mines. Ainsi, « la plupart des navires qui avaient débarqué de la houille au Légué, Tréguier, Lannion, voire Morlaix, prenaient charge à Paimpol, afin de ne pas se présenter à vide devant les autorités britanniques très soucieuses d'utiliser l'intégralité du tonnage »⁷⁹. Le cabotage accuse 325 entrées et 44 sorties.

77. Bulletin du commerce, 1916.

78. Chiffres de l'inscription maritime, Armements.

79. Bulletin du commerce, 1917.

Malgré le marasme, les recettes de la douane ont atteint 39.027 francs; ce chiffre est dû surtout à la vente d'une cargaison de vin portugais (17.141 fr.) destinée à Nantes et débarquée à Paimpol par suite d'avaries. La taxe de péage de 8.466 francs n'a jamais donné de plus médiocres résultats.

En 1918, le trafic de la houille reprend et cette année a donné des résultats inespérés.

A l'entrée, on note 118 voiliers français et 4 étrangers + un vapeur.

Les navires, dont le nombre a quadruplé, constituent une « multitude de petits caboteurs » devenus navires charbonniers, « anciens yachts, bateaux pêcheurs, bateaux pilotes transformés, qui ont fréquenté Paimpol tout l'été, donnant au port une animation jamais connue jusque là ». Certains ne portaient qu'une soixantaine de tonnes de charbon. A la fin de l'année, les importations en atteindront près de 17.000 tonnes !

Les sorties ont fléchi (39 voiliers français, aucun étranger) à cause de la chute des transports de poteaux de mines.

Les frets, prohibitifs en 1917, décroissent dans le courant de 1918, mais ne sont pas encore revenus à la normale. En fin de 1918, il est question d'une baisse de 100 à 50 francs pour les importations de Swansea, « cette baisse énorme incite certains capitaines à se lancer dans des opérations de cabotage entre ports français, opérations moins lucratives, mais susceptibles d'obtenir de bons résultats en raison de la rapidité des voyages »⁸⁰. Les pommes de terre, d'ailleurs, ont fourni aux borneurs et petits caboteurs un fret considérable pour les ports français. L'année commerciale du port se termine par une recette globale de la douane de 65.850 francs dont 16.549 francs pour les droits de péage.

Un lendemain de la guerre, la flottille de caboteurs a perdu 11 unités.

De 1920 à 1930, les armements au cabotage sont nettement spécialisés dans le trafic des marchandises (on ne compte plus dans ce commerce les voyages des goélettes islandaises).

1920	35	1924	25
1921	32	1925	25
1922	22	1926	30
1923	22	1927	35

⁸⁰ Bulletin du commerce, 1918.

A partir de 1928, le chiffre de ces armements tombe : 1928, 27; 1929, 20; 1930, 16.

En 1919, on aurait pu croire que le commerce du port allait reprendre son cours normal d'avant guerre. L'année se solde cependant par un total de recettes de 40.834 francs, dont 16.543 francs pour le péage. Jusqu'en 1922 d'ailleurs, les recettes resteront stationnaires, ou en tout cas n'accuseront pas des différences notables.

1920. — 42.530 francs dont 13.237 francs pour les droits de péage.
1921. — 37.027 francs — 13.926 francs — — — —

L'après-guerre ne promet pas d'être ce que fut l'avant-guerre !

Dès 1919, toutes les ressources du commerce diminuent : bois, houille, sel, etc. La pêche de la morue n'a guère repris et le commerce local n'utilise plus les sels portugais qu'en cas d'absolue nécessité; ces sels, d'un grain plus fort, sont d'un emploi plus difficile que les sels français. Aussi, ce chapitre des recettes ne produit-il que 626 francs.

L'importation du charbon se ralentit par suite des grèves dans les centres miniers d'Angleterre. Les navires restent immobilisés pendant des semaines entières en France parce qu'ils ne sont pas assurés de trouver un chargement dès leur arrivée dans les ports britanniques.

La navigation de concurrence enregistre : 42 voiliers français entrés et 4 étrangers; 35 voiliers français sortis et 5 étrangers.

On compte au cabotage, 40 entrées de 8.174 tonneaux contre 232 de 5.993 tonneaux à la sortie.

Les poteaux de mines et les pommes de terre ont maintenu leurs expéditions. La lenteur des transports par voie ferrée et les difficultés de communication permettent aux frets maritimes de rester à un taux élevé, mais les frets étrangers fléchissent déjà.

La rareté des navires est due surtout aux brèches ouvertes dans les armements par les torpillages, brèches qui ne peuvent être réparées que dans un délai assez long.

Aussi le tonnage disponible est-il utilisé pour le transport charbonnier qui, très lucratif encore, absorbe la majeure partie des navires malgré les grèves d'outre-Manche. Paimpol vient d'édifier sur les quais un pare qui pourra contenir de 20 à 30.000 tonnes de charbon. A ce moment, les arrivages ne parviennent pas à couvrir les besoins

Il arrive, coup sur coup, 5 cargaisons de sel portugais; les poteaux de mines, en augmentation de 575 tonnes, auraient même dépassé ce chiffre si les charbonniers avaient pu se garantir du fret de retour. En 1920, le commerce du port subit encore un ralentissement; seule l'importation du bois suédois accuse une plus-value de 112 tonnes et le tonnage du port tombe à 9.109 t. 940 pour les exportations, dont 4.339 t. 030 pour les poteaux de mines et à 7.408 t. 828 pour les importations, soit 16.518 t. 768. Le cabotage, par suite de la mauvaise récolte des pommes à cidre, ne permet l'entrée que de 196 navires et la sortie de 62; il remonte dès 1921 à 405 entrées, tandis que les sorties ne sont que de 58.

Les importations de charbon sous pavillon étranger (anglais surtout) ont repris par l'intermédiaire de la société Graigola-Merthir : la navigation de concurrence enregistre à l'entrée 7 vapeurs étrangers, 6 français, 81 voiliers français et un voilier étranger.

Le cabotage des pommes à cidre atteint le chiffre de 61.028 quintaux venant du Guildo, contre 17.870 en 1920. On a compté 301 petits bateaux se livrant à ce trafic.

Les arrivages des mines françaises concurrençant déjà la houille anglaise qui arrive péniblement à 2.467 tonnes contre 5.392 en 1920.

D'autre part, l'importation de bois est nulle. Aussi la situation générale du port se présente-t-elle comme très difficile.

En 1922, les recettes de la douane s'élèvent à 49.601 francs; une vive reprise se produit dans l'importation du charbon et du bois. Les poteaux de mines sont en décroissance cependant : 1.323 tonnes de moins qu'en 1921, d'autant plus que le déboisement rend les expéditions de plus en plus rares. Dès l'année suivante, les recettes dénotent un progrès dû surtout à l'introduction du sel portugais. L'importation globale produit 37.577 francs et les taxes de péage 16.084 francs.

Le cabotage note à l'entrée 381 navires de 8.528 tonneaux, tandis que la navigation de concurrence enregistre : entrées : 25 navires français : 2.308 tonneaux, 17 étrangers : 2.893 tonneaux; sorties : 80 navires français : 3.766 tonneaux, 24 étrangers : 2.518 tonneaux.

Les pommes de terre accusent une augmentation de 3.818 tonnes, et dépassent à l'exportation plus de 6.000 tonnes. Le résultat de l'année commerciale atteint 79.151 francs pour les recettes de la

douane⁸¹, mais s'abaissent à 67.643 francs en 1924, par suite d'arrivages moindres de houille, bois, sels.

Les frets élevés encouragent la navigation de transport : 1922, morue de Saint-Pierre en France, 120 francs la tonne, 1923, pommes de terre Dahouet-Lisbonne, 75 francs.

Charbon anglais 34 fr. puis 22 fr.
Sel Lisbonne-Saint-Malo 31 fr.
Vins Lisbonne-Saint-Malo 11 fr.

A partir de 1922-1923, le marasme dans lequel se débat le port de Paimpol va se dissiper grâce aux expéditions de pommes de terre sur les marchés anglais. Ce trafic comblera le vide laissé par d'autres activités qui diminuent de jour en jour. Ainsi en 1925, dans le total des importations et des exportations du port, de 17.994 t. 555, le tonnage des pommes de terre entre pour 12.000 tonnes environ.

La navigation de concurrence prend un essor inattendu; il sort 158 navires français + 58 étrangers, tandis qu'il entre 12 français et 13 étrangers. Le cabotage est effectué par 221 navires à l'entrée et 72 à la sortie⁸².

Les recettes de la douane, de 90.185 francs en 1925, vont subir une hausse méthodique dans les années suivantes :

1926. — 156.360 fr. dont 47.837 fr. à l'importation.	
1927. — 186.785 fr. — 48.104 fr. —	
1928. — 393.775 fr. — 144.158 fr. —	
1929. — 333.982 fr. — 138.331 fr. —	
1930. — 393.984 fr. — 191.266 fr. —	
1931. — 552.694 fr. — 219.799 fr. —	

Pendant ces années, seule l'exportation des pommes de terre se développe, cependant que toutes les autres entreprises restent stationnaires sinon déficitaires.

Au printemps, le mouvement du port est à son comble et ce commerce redonne à Paimpol l'animation d'autrefois.

On relève en ces années à la navigation de concurrence :

1925. — 241 navires français + étrangers entrés et sortis.	
1926. — 279 — — — — —	
1927. — 271 — — — — —	

81. Archives de la douane. Rapports généraux de service et situation industrielle. Renseignements relatifs à 1924.
82. La Chambre de commerce de Saint-Brieuc donne pour cette année 471 navires à la navigation de concurrence et 630 au cabotage (cabotage côtier, national et international).

1928. — 288 navires français + étrangers entrés et sortis.
 1929. — 184 — — — — —
 1930. — 88 — — — — —
 1931. — 81 — — — — —

Au cabotage, on enregistre aussi le chiffre respectable de 303 navires entrés et sortis en 1925, chiffre qui tombe à 236 dès l'année suivante. Les caboteurs se relèvent ensuite : 758 en 1927, 849 en 1928, 1.643 en 1931, mais cet accroissement est artificiel, car on y compte, à partir de 1927, les voyages des borneurs.

Le tonnage du port, d'après la Chambre de commerce (C. R., 1930) peut être évalué pour la moyenne des années 1927-1928-1929 à :

Commerce extérieur... 23.765 tonnes.
 Cabotage et bornage... 7.416 —
 Sables et amendements... 6.572 — soit environ 38.000 t.

On comprend fort bien que dans ce tonnage la part du contingent de pommes de terre est prépondérante (Cf. p. 340), quand on voit, par exemple, que notre exportation dépasse 26.000 tonnes de ce seul chef en 1928.

Hélas ! dès 1932 se tarit cette source du négoce paimpolais. Le marché anglais se ferme, et c'est pour le port la ruine à peu près totale.

Quelle sera désormais la vie maritime paimpolaise ?

Si l'on se reporte aux archives de la douane, on voit se réduire chaque année le trafic commercial ⁸³.

Année	Importations	Exportations	Total
	tonnes	tonnes	
1928	3.697.399	28.371.902	32.069,3
1932	9.062.550	1.797.664	10.860,21
1936	8.347.996	40	8.887,9

Les recettes de la douane décroissent à leur tour : au fur et à mesure que le tonnage, qui représente le travail, diminue.

⁸³. Nous avons relevé dans différents numéros du *Journal de la Marine* marchande des chiffres « formidables » de tonnage pour Paimpol : 38.266 tonnes en 1922, alors que l'exportation des pommes de terre est arrêtée; 36.743 tonnes en 1926; 31.663 tonnes en 1928. Dans l'*Ouest-Eclair*, du 6 novembre 1929, le rapport des ingénieurs maritimes donne pour cette année 1929 un tonnage encore supérieur : 42.479 tonnes.

Même en ajoutant aux importations + exportations le tonnage du cabotage (en moyenne 7.000-7.500 tonnes) et du bornage (6.000-6.500), on ne parvient pas à de pareils chiffres !

Il faut toutefois remarquer que, par suite de la hausse répétée des droits, taxes, etc., elles semblent s'élever.

Qu'on ne s'y trompe pas ! leur augmentation n'indique pas une élévation proportionnelle des marchandises embarquées ou débarquées à Paimpol :

1932. — 968.485 fr., dont 615.986 fr. à l'importation.
 1933. — 1.262.325 fr. — 731.168 fr. —
 1934. — 1.182.970 fr. — 648.580 fr. —
 1935. — 982.445 fr. — 552.996 fr. —
 1936. — 1.045.087 fr. — 565.411 fr. —
 1937. — 908.781 fr. — 791.158 fr. —
 1938. — 436.537 fr. —

On constate par conséquent que c'est surtout l'importation, grâce à des taxes plus élevées, qui procure ces ressources à la douane. Or, c'est là une preuve d'appauvrissement. Le port se contente désormais d'acheter à l'étranger sans jamais exporter de marchandise.

Voici une autre preuve non moins claire. Avec notre trafic, notre armement s'est appauvri; son activité devient infime sinon nulle auprès des allées et venues à Paimpol des navires étrangers.

NAVIGATION DE CONCURRENCE :

	Entrées		Sorties	
	Français	Etrangers	Français	Etrangers
1932	15	19	13	1
1933	19	19	15	0
1934	10	12	4	0
1935	13	13	4	1
1936	0	20	1	2

En 1937, les bateaux français ont exporté en tout et pour tout 476 tonnes de marchandises !

Au cabotage, le commerce se réduit également :

1931, 905 entrées, 738 sorties. 1935, 497 entrées, 101 sorties.
 1932, 893 — 596 — 1936, 652 — 90 —
 1933, 798 — 545 — 1937, 684 —
 1934, 622 — 104 —

En ces dernières années, les armements de transport strictement paimpolais s'amenuisent encore. De 13 en 1931, ils passent à 7 en 1932, puis se relèvent à 9 en 1935.

La flottille a tendance à se renouveler et comprend surtout des armements au cabotage international. En voici la composition :

<i>Mondara</i> , vapeur	350	tonneaux.
<i>Pomelin</i> , vapeur	250	—
<i>Roelfina</i> , à moteur.....	180	—
<i>Kerroc'h</i> , à moteur.....	180	—
<i>Sapho</i> , dundee à moteur.....	150	—
<i>Fursy</i> , voilier	150	—
<i>Roger-Robert</i> , voilier	170	—
<i>Sylvabelle</i> , voilier	170	—
<i>Paimpolaise</i> , trois-mâts à moteur....	290	—

Enfin, de 1935 à 1940, la flottille s'augmentera de 2 bâtiments : *Glycine*⁸⁴, ancien islandais, et *Elvy*, cargo à moteur.

Au début de 1939, la « Société bretonne de cabotage », qui venait de se fonder à Paimpol, acheta en Hollande le *Bornif*, bateau à moteur, de 270 tonneaux en lourd (125 tonneaux de jauge nette), francisé sous le nom de *Trégor*.

Malgré cet apport, les caboteurs paimpolais ne comprennent plus, à la veille de la guerre de 1939, que 4 unités, soit un vapeur, un dundee à moteur, deux navires à moteur.

Depuis 1935, en effet, la mer a décimé cette flottille : perte d'un trois-mâts en 1936, 6 naufrages en 1938 (2 voiliers, 3 voiliers à moteur et un vapeur), un naufrage en janvier 1939.

La guerre, les réquisitions et la débâcle achèveront de disperser ces quelques navires.

La conclusion qui s'impose en terminant cette analyse du commerce de Paimpol ressemble à celle qui se déduit de l'étude de l'entreprise d'Islande.

Dans toutes les branches des échanges, les ruines s'accumulent pendant cette période qui va de 1920 à 1935.

Veut-on un raccourci saisissant des ruines paimpolaises dans le domaine des industries secondaires. Qu'on nous permette ces chiffres !

b) *Elimination des marins et des navires.*

TOTAL DES ARMEMENTS DU QUARTIER

1895	660	1937	303
1914	527	1939	251
1926	410		

84. Goëlette motorisée.

PETITE PÊCHE		BORNAGE	
1905	477 armements	1914	107 armements
1926	300 —	1920	106 —
1936	203 —	1924	50 —
1938	153 —	1929	46 —
		1931	12 —
		1932	1 — ⁸⁵
CABOTAGE		INSCRITS MARITIMES	
1885	58 armements	1865	10.365
1916	34 —	1913	8.138
1930	16 —	1938	5.313
1937	4 —		

c) *Réduction du commerce maritime de Paimpol.*

SELS :

1905. —	7.334 t.	370 à l'importation,	7.308 t.	370 à l'exportation.
1935. —	210 t.	—	210 t.	—
1936. —	0 t.	—	0 t.	—

POTEAUX DE MINES :

1919. —	4.329 t.	030 à l'exportation.
1930. —	597 t.	—
1931. —	0	(Il y aura une expédition occasionnelle en 1937 (cf. p. 330).)

POMMES DE TERRE :

1913. —	1.249 t.	005 à l'exportation.
1925. —	11.181 t.	345 —
1928. —	26.342 t.	272 —
1931. —	15.616 t.	680 —
1932. —	0.	—

BOIS DU NORD :

1910. —	3.587 t.	064.
1933. —	4.452 t.	405.
1937. —	3.651 t.	—

CHARBONS :

1913. —	5.487 t.	
1918. —	16.661 t.	640.
1937. —	3.082 t.	

85. En navigation côtière, on compte 25 armements en 1932. Les années suivantes, ce chiffre s'accroît pour atteindre 74 en 1937, 80 en 1938.

TONNAGE DU PORT

Année	Importations	Exportations	Total
	tonnes	tonnes	
1878			19.171
1905	12.763,332	10.174,042	22.937,042
1910	13.121,258	5.003,430	18.124,068
1920	7.408,828	9.109,940	16.518,768
1928	3.697,399	28.371,902	32.069,301
1931	10.780,170	16.796,215	27.576,385
1932	9.062,550	1.797,664	10.860,214
1934	8.152,467	281,970	8.434,437
1936	8.347,996	40	8.387,996

RECETTES DE LA DOUANE

1910	96.046	1933	1.262.325
1926	156.360	1938	436.537
1932	968.485		

Sans vouloir solliciter ces chiffres, ni faire subir aux statistiques une interprétation pessimiste, on conviendra que Paimpol n'a pas rencontré sur les routes de la mer l'industrie qui eût remplacé l'entreprise d'Islande. Malgré ses efforts, la Cité n'a pas trouvé une doublure économique maritime pour ressusciter l'ancienne prospérité.

Les navires, désormais inutiles, et les entreprises secondaires s'évanouirent en cette sombre période de 1930 à 1936.

La mort a envahi toutes les fibres de l'organisme. Bien que la flottille marchande soit distincte du commerce local jusqu'à un certain point, les navires ont disparu en même temps que se ralentissait le mouvement des affaires.

Au fur et à mesure que ces activités entremêlées s'arrêtaient, Paimpol s'appauvissait, comme si par ses veines ouvertes, la Cité avait perdu le sang qui irriguait son corps vivant.

IX. — Causes de la décadence de la flottille marchande et du commerce maritime de Paimpol.

A. — Guerre et après-guerre.

Au lendemain de la guerre, Paimpol avait perdu une dizaine de ses gros caboteurs; il n'est pas question de les reconstruire et

les mêmes arguments étudiés au sujet de la chute des islandais se retrouvent ici : disparition des chantiers locaux, coût prohibitif de la construction, hausse des frais d'armement et d'entretien, d'assurances, etc.

B. — Baisse des frets.

Pendant ce temps les frets, au contraire, accusent une chute désastreuse. La tonne de charbon de Cardiff à Paimpol, par exemple, de 8 francs en 1893 passe à 10 fr. 50 en 1900, 10 en 1914, 22 en 1915, 150 en 1917, 125 en 1918, 112, 50 en 1919, 25 en 1920, 27 fr. 50 en 1922.

Les frets se relevèrent lentement dans la période de 1920 à 1936, tandis que les frais d'exploitation se gonflaient de plus en plus chaque année.

C. — Le tarissement des sources d'affrètement par la concurrence entre les moyens de transports.

De par sa géographie, Paimpol ne pouvait demeurer qu'un port secondaire.

Sans industrie locale importante, sans arrière-pays agricole à grosses entreprises, placé fort loin des grandes voies de communication, n'ayant à ravitailler aucune industrie lourde de la Bretagne intérieure, Paimpol n'avait à assurer ni le rôle de port d'importation, ni celui de port de transit. Dans l'autre sens, il ne peut devenir l'exutoire de sa région qui, à part les primeurs, ne produit ni objets manufacturés, ni denrées agricoles sur une grande échelle.

Il doit par sa destination naturelle ravitailler les modestes exploitations de sa région et assurer l'écoulement de ses marchandises vers les ports français ou étrangers. En analysant le commerce du port, il est extrêmement facile de voir comment s'atrophie cette fonction naturelle.

La raréfaction des marchandises qui engendre l'asphyxie d'un port résultera de causes diverses tenant, tantôt à l'évolution générale du commerce, tantôt à la volonté des hommes.

Dès 1915, la décadence de la flottille islandaise diminua puis réduisit à néant à partir de 1935 les importations de vins, produits de pêche, les exportations des vivres, sels, boissons, etc. Les transports de pommes de terre et de cidre perdent du même coup une clientèle importante.

En 1930, s'arrête l'exportation des poteaux de mines, deux ans plus tard l'expédition des pommes de terre.

Contingents, les bois du Nord subissent une baisse, de même que les charbons anglais (trafic assuré sous le pavillon étranger).

En définitive, les navires marchands paimpolais ont perdu *en totalité* les frets suivants : bois du Nord, houille anglaise, importations pour l'armement morutier, exportations pour l'armement morutier, pommes de terre et poteaux de mines vers l'Angleterre, ciments.

Le commerce général du port a perdu *complètement* les marchandises suivantes : exportations et importations islandaises (vivres, sels, etc., produits de pêche), poteaux de mines, pommes de terre, une partie de l'importation des bois du Nord, une partie de l'importation des houilles anglaises, plus le charbon français venant par fer.

Il reste donc aux bateaux marchands paimpolais le fret des pommes à cidre, tandis que le commerce du port ne conserve plus que les denrées suivantes à tonnage réduit : pommes à cidre, ciment, houille, bois du Nord.

Si brutal qu'il soit, le fait n'en demeure pas moins vrai.

1. — *La concurrence du vapeur.* — De toute évidence, le vapeur plus sûr et plus rapide supplantera la flottille à voile.

Dès avant la grande guerre, les cargos français viennent livrer des sels à Paimpol. En 1913, par exemple, un seul vapeur a remplacé 7 voiliers pour l'importation de cette denrée. Pour les autres échanges (ciments, pommes de terre, houilles), l'évolution éliminera également les voiliers.

La concurrence est mortelle pour le voilier. Sans doute les Paimpolais tenteront-ils de résister en dotant leurs navires de moteurs ou en achetant quelques vapeurs. A leur tour, ceux-ci rencontrent d'autres concurrents.

2. — *Concurrence du navire étranger.* — Bien avant la modernisation des flottes de transport, les voiliers paimpolais ne pouvaient rivaliser avec les voiliers étrangers.

Dès 1886, le receveur des douanes enregistre que, pour les importations de charbon à Paimpol, « les navires anglais sont affrétés à meilleur marché que les navires français ».

Un an plus tôt, en 1885, on remarquait plusieurs navires étrangers livrant du bois du Nord à Paimpol. A partir de 1894, la tendance s'accroît et, avant 1910, les Français sont éliminés de ce trafic; en 1911 enfin, tous les navires étrangers sont des vapeurs.

Dès 1902, les navires anglais « spécialement aménagés pour effectuer ce transport rapide » assurent la majeure partie du trafic des pommes de terre vers l'Angleterre.

En 1904, des navires anglais effectuent la presque totalité des livraisons de houille.

Les navires français ne retrouveront leur place sur les routes commerciales que pendant la guerre !...

Après la guerre, le concurrent étranger réapparaît et se réserve à nouveau la plus grande partie des échanges.

En 1917 déjà, faute de tonnage disponible, les armateurs (Cf. t. I, p. 202) ont demandé l'abrogation de l'Acte de navigation du 21 septembre 1793, afin d'affréter des navires étrangers pour le transport de sels du Midi vers les ports de l'Atlantique et de la Manche.

En 1922, la situation ne s'est pas modifiée, non plus qu'en 1928, où le Comité central recherche en vain 5 voiliers pour le transport de 1.200 à 1.500 tonnes de sel portugais⁸⁶.

Un armateur paimpolais, qui signalait au Comité central « la concurrence faite par les bâtiments étrangers aux navires français et notamment aux voiliers bretons », obtient cette réponse que les armateurs étrangers accordent des frets inférieurs aux frets minima qu'il est possible à l'armateur français de pratiquer.

Aussi, alors qu'un voilier de Paimpol navigue sur lest, un navire suédois, « continue à transporter du charbon sur les côtes de Bretagne ». Les armateurs étrangers, en effet, « peuvent armer leurs navires et principalement leurs navires de petits tonnages, plus économiquement qu'il n'est possible de le faire en France »⁸⁷.

Le Syndicat des caboteurs bretons obtint cependant un certain contingent de charbon destiné aux importateurs français.

Pour ne remonter que jusqu'en 1925, on enregistre par exemple les chiffres suivants en navigation de concurrence, c'est-à-dire pour les échanges de Paimpol avec l'étranger. On remarquera surtout la différence des tonnages de navires.

86. Correspondance d'armateur, 17 janvier 1923. Cf. P.-V. de la Réunion de la sous-section de grande pêche, 9 novembre 1922.

87. Correspondance d'armateur, 6 mai 1935.

Année	Entrées				Sorties			
	Franc.	Tonnage	Etrang.	Tonnage	Franc.	Tonnage	Etrang.	Tonnage
	navires	tonneaux	navires	tonneaux	navires	tonneaux	navires	tonneaux
1925	12	985	13	2.331	158	4.981	58	6.575
1926	20	2.168	14	2.610	187	7.502	58	5.845
1927	24	1.858	18	3.282	102	4.334	127	14.874
1928	18	1.520	25	7.465	81	4.092	144	18.698
1929	21	2.151	38	5.920	27	1.440	98	11.875
1930	15	1.369	14	3.624	56	3.070	88	11.599
1931	16	1.826	21	4.704	87	4.296	81	11.043
1932	15	1.902	19	4.871	13	1.457	1	335
							(chets des superficies de ponts de terre)	
1933	19	1.902	19	4.922	15	1.503	0	
1934	10	1.127	12	3.404	4	368	0	
1935	13	1.127	13	3.561	4	333	1	443
1936	0		20	4.947	1	134	2	462

Le port de Paimpol a reçu ainsi progressivement un tonnage étranger de plus en plus élevé; du premier novembre 1938 au 5 mai 1939, le trafic des navires entrants se décompose ainsi : sur 30 navires, 13 français (dont un pour réparations) et 17 étrangers : 10 hollandais⁸⁸, 4 anglais, 2 suédois, 1 norvégien.

S'il n'y avait pas les caboteurs de la région, on pourrait à peine se croire dans un port français.

3. — *Concurrence du rail et du camion.* — La route maritime qui, pendant des siècles, suppléait à l'indigence des routes terrestres a vu celles-ci prendre leur revanche.

Pour Paimpol, il vient par chemin de fer des marchandises qui arrivaient autrefois par mer : ciments, pommes à cidre, vins, sels (charbons français au lieu des houilles anglaises), etc.

Les Paimpolais avaient espéré encore développer leur commerce maritime en transitant vers l'intérieur les cargaisons des borneurs (engrais marins) et des caboteurs et vers l'étranger les produits de l'arrière-pays. Hélas ! la réalité fut bien différente !

En fait, le rail a transporté une partie du fret du navire. Tout le monde sait pourtant que le transport maritime a toujours été

⁸⁸ Les Hollandais apportèrent des marchandises très diverses : charbon, ciment, paille et graine de lin.



FIG. 55. — LA CONSTRUCTION NAVALE PAIMPOLAISE D'AUJOURD'HUI
(EN HAUT : chantier de M. J. Huon. EN BAS : chantier de M. Le Chevert.)

le moins dispendieux. La tonne kilométrique par mer qui coûtait un centime en 1875, se réduisait à quelques millèmes de centime en 1914⁸⁹.

En 1935, par exemple, un petit caboteur apporte de Plouer à Paimpol 23 t. 500 de pommes à cidre pour 960 francs. Venant de Plouer également un wagon ne contiendra que 14 t. 380 et le prix du voyage coûtera néanmoins 898 fr. 45.

Cette différence se retrouve dans les transports d'autres marchandises et sur d'autres réseaux que le modeste réseau breton.

Ainsi « le fret Lens-Paris ressort à 28 fr. 50, moyenne 1935, contre 29 francs en 1930-1931. De bout en bout, le transport par eau Cardiff-Paris coûtant 28 francs de moins qu'en 1929 revient aujourd'hui à 6 fr. 50 de moins que la rame Lens-Paris de 180 tonnes »⁹⁰.

Après avoir donné ces chiffres, M. de Peyerimhoff conclut « que ces conditions de transport facilitent la pénétration des charbons étrangers en France »⁹⁰ et l'on pourrait ajouter que l'avantage de l'étranger est double puisque ce charbon pénétrera sur bateaux non français.

Le chemin de fer, handicapé par ses prix de revient, offre des tarifs réduits ou prix fermes pour attirer la marchandise.

Dès 1928, les chemins de fer pratiquaient un traitement de faveur pour les ciments : « Cette proposition, déclare la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, a uniquement pour but de concurrencer le cabotage français qui se meurt et devrait au contraire être soutenu par les pouvoirs publics ». Et l'on émet le vœu « que les Réseaux soient invités à intensifier les transports de ciments, non par la combinaison de barèmes multiples ou de prix spéciaux, mais par la recherche d'un abaissement général de la tarification de ce produit »⁹¹.

En 1931, les difficultés que rencontrent les armements au cabotage et au bornage du fait des tarifs de chemins de fer attirent l'attention des armateurs.

Les chemins de fer proposent, en effet, des prix fermes pour les ciments boulonnais à destination des ports bretons à des tarifs encore plus réduits que ceux de 1928⁹².

89. Cours de Sociologie du R. P. Arnou, Lille, 1934.

90. Le marché du charbon en 1935, par H. de Peyerimhoff, président du Comité central des houillères de France. *Journal de la Marine marchande*, n° 894, 21 mai 1936, page 912.

91. Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, 1928, p. 63.

92. Correspondance du Comité central des armateurs de France, 2 décembre 1931.

Devant le tarissement des frets, on envisage la coordination entre la voie ferrée et le cabotage.

Au conseil des Ministres du 9 juillet 1935, M. Laurent Eynac, ministre des Travaux publics, fit approuver un décret portant création d'un Comité supérieur de coordination des transports. Ce Comité aurait pour objet d'assurer une politique des transports par rail, par route, par mer et par eau.

Mais « aux termes de l'accord conclu le 12 décembre 1935⁹³, au sein de la Commission fer-cabotage du Comité fer-air-mer, aucune mesure ne peut être envisagée qui soit de nature à modifier la répartition du trafic à cette date » ; il s'agit seulement « d'examiner quelles modifications peuvent être apportées qui allégeraient les charges des deux transporteurs fer et cabotage sans changer la part de trafic qu'ils ont ».

Par décret du 2 décembre 1938, pour protéger le chemin de fer contre le camion lourd, on décida de réduire la vitesse de ce dernier⁹⁴.

Il est à peine fait allusion aux caboteurs.

En ce qui concerne les voiliers de commerce, ils ont résolu le problème... en disparaissant !

D. — *Désordre de notre marine marchande et de notre commerce maritime.*

D'autres ports ont connu le sort de Paimpol ; ce qui s'y est passé « en petit », s'est réalisé ailleurs sur une plus grande échelle.

De 200 navires en 1914⁹⁵, les caboteurs bretons à voile tombent à 100 en 1930, 70 en 1932, 20 en 1936⁹⁶.

Les ports moyens voyaient en même temps se ralentir ou disparaître leurs activités ; leur décadence n'est en définitive que le fruit d'une politique maritime qui, depuis la guerre, s'est désinté-

93. Correspondance du Comité central des armateurs de France, 9 octobre 1936.

94. Enquête de l'Ouest-Eclair (décembre 1938), « sur le préjudice et les inconvénients que présente pour les transports routiers la limitation de la vitesse ». Cette enquête étudia l'industrie des transports routiers dans tout l'Ouest.

95. Dont les trois quarts appartenaient aux Côtes-du-Nord et à l'Ille-et-Vilaine.

96. Par suite des circonstances en 1940 (pénurie d'essence, suppression de trains), l'acheminement des marchandises posa de graves problèmes. Il fut question de constituer une « Alliance maritime bretonne », conçue comme une sorte de « camionnage maritime » le long des côtes bretonnes, par le moyen de caboteurs et borneurs à voile, mais les navires n'existaient plus ! Cf. Ouest-Eclair, 4 octobre 1940.

ressée de leur sort⁹⁷. Aussi, avec Paimpol, tous ses voisins⁹⁸ et de nombreux autres ports éparpillés sur la côte ont senti se réduire encore leur modeste importance.

La ruine de Paimpol ne tient donc pas à des causes particulières et si dérisoire que puisse paraître cette prétention, Paimpol s'intégrait dans l'économie nationale dont les troubles se répercutent jusqu'à ses plus lointaines ramifications.

Pour le prouver, il suffit de prendre dans le commerce national quelques exemples de marchandises qui entraînent dans les échanges paimpolais et de les illustrer de chiffres.

1. — *Exemple des bois du Nord.* — Le tonnage importé en 1936 ne représente plus que 30 % de celui de 1913⁹⁹.

Remplacé par le ciment armé, concurrencé d'autre part par les bois des colonies, d'Europe centrale et d'Amérique, le bois du Nord, frappé d'impositions de plus en plus lourdes, accuse une régression constante :

Année	Tonnage (tonnes)	Année	Tonnage (tonnes)
1930	1.425.067	1936	461.989
1931	1.260.946	1937	487.250
1932	809.327	1938	226.597
1934	555.492	1939	88.301

(6 premiers mois).

La part du pavillon français dans ce trafic, de 7 % en 1922, décroîtra dans les années suivantes au profit de navires scandinaves moins coûteux et spécialement aménagés¹⁰⁰.

2. — *Exemple des poteaux de mines.*

	1913	1922
Exportation par navires étrangers	610.485 t.	801.018 t.
Exportation par navires français	118.536 t.	190.284 t.

Ainsi, la proportion de notre pavillon passe de 23,6 % à 19,20 % et se réduira encore dans la période suivante.

97. Cf. Rapport de M. B. Cavenel, ing. des Ponts et Chaussées du Finistère, au Congrès des ports maritimes, Paris, 8-10 novembre 1937.

98. Journal de la Marine marchande, n° 292, 27 janvier 1938.

99. Cf. Rapport de M. Le Marret sur le cabotage breton dans La Bretagne Maritime, Congrès de Quimper, 1933.

100. Le Légué, par exemple, port le plus important des Côtes-du-Nord, d'un tonnage de 114.500 tonnes en 1914, 122.542 tonnes en 1925, n'atteint plus que 104.474 tonnes en 1937.

99. Journal de la Marine marchande, n° 874, 2 décembre 1937.

100. Circulaire du C. C. A. F., n° 1244, 15 septembre 1934.

3. — *Exemple du transport des charbons*¹⁰¹. — Pour une consommation de 60.677.000 tonnes, la France produit, en 1912, 41.145.000 tonnes. L'importation anglaise, belge, allemande, couvre la marge entre production et consommation. A partir de la guerre, la France se fournit surtout en Angleterre (20.994.173 t. en 1923).

La production nationale tombe de 55.026.000 t. (+ 4.671.000 t. de la Sarre) en 1930 à 45.335.000 t. en 1937.

Dès lors, les importations augmentent (de 35 % en quantité, de 120 % en valeur).

Importations en 1930 : 36.708.000 tonnes.
— — 1936 : 22.907.000 tonnes.
— — 1937 : 30.876.000 tonnes.

Quelle est la part du pavillon français dans ces transports ?

1913. — 16,5 %.

1921. — 31 %.

1926. — 91 %. Mais dès 1927, le navire britannique effectue des livraisons en France, à un prix inférieur à celui de 1914. Aussi notre pourcentage baisse-t-il :

1927. — 58 %.

1928. — 39,75 %.

1929. — 36,32 %.

1930. — 33,73 %.

Les résultats ne se font pas attendre ;

1931, désarmement de 50 unités de notre flotte charbonnière.

1932, désarmement d'un tiers — — — — —¹⁰².

Le Gouvernement tenta de remédier à cette situation en réservant au pavillon national le transport de certaines cargaisons destinées aux Services publics, aux entreprises concessionnaires ou subventionnées. Il réduisit également les contingents de charbons anglais ; qui tombaient à 7.332.690 tonnes en 1936.

Notre armement perdait, par le fait même, une part du fret maritime et ne récupérait guère un tonnage plus considérable du trafic réservé.

101. Cf. *Journal de la Marine marchande*, du 7 avril 1938, 17 février 1938. Circulaire du C. C. A. F., n° 1244. Circulaire du C. C. A. F., n° 1428. Circulaire du C. C. A. F., n° 1432. Correspondance du C. C. A. F., 2 décembre 1931 et 1^{er} mars 1932. *Journal de la Marine marchande*, n° 977.

102. Pendant ce temps, Brest reçoit en 1932 pour la marine de guerre 30.724 tonnes de charbon, dont 14.090 sous pavillon anglais. Toulon reçoit la totalité (11.844 tonnes) sous pavillon anglais.

A Bordeaux, la Régie du gaz donne du fret à 23 étrangers contre 7 français.

E. — *Part du trafic maritime dans le commerce général de la France.*

Les trois exemples précédents montrent bien la situation faite à notre marine de commerce ; la réduction des importations et la concurrence étrangère, même dans nos exportations, ont diminué son fret.

a) *Progrès techniques.* — Or, pendant la période récente, notre flotte a décuplé sa puissance par ses progrès techniques.

L'invention de la turbine en 1900, du moteur Diesel en 1910, ont accéléré dans le monde l'industrialisation des navires :

Année	Vapeurs	Navires à Moteur	Voiliers
1914	87,5	0,5 %	12 %
1921	90 %	2,5 %	7,5 %
1934	81,80 %	16 %	2,2 %
1935	80 %	17,7 %	1,8 %

Le tonnage des navires a également augmenté :

49 millions de tonneaux en 1913.
69 — — — — — 1932.

Si l'on tient compte de l'amélioration de la vitesse, des progrès de la manutention dans les ports, la capacité de transport de la flotte mondiale est de 75 à 100 % plus élevée qu'en 1914.

La France, il va sans dire, suivra la même évolution, malgré un certain retard¹⁰³.

Année	Vapeurs	Navires à Moteur	Voiliers
1914	27 %	73 %	0
1921	2,3 %	96 %	1,7 %
1934	1,2 %	91 %	7,3 %
1935	1,2 %	90,7 %	8,1 %

b) *Stabilité du fret à transporter*¹⁰⁴. — Pendant que s'accroissent les moyens de transport, le fret garde sa stabilité. De 1934 à 1935, par exemple, le tonnage du canal de Suez passe de

103. Cf. *Journal de la Marine marchande*, 15 février 1934. Les lois du 23 janvier 1881 et du 30 janvier 1893 avaient encouragé à tel point l'armement voilier que nous arrivions « à la fin du siècle dernier avec la première flotte de voiliers d'Europe ». Cf. Lacroix dans les *Derniers grands voiliers*. La loi du 7 avril 1902, succédant à celle de 1893, encouragea la construction de vapeurs et de petits voiliers jusqu'à 1.000 tonneaux. La loi du 19 avril 1906 eut pour but d'empêcher la disparition des voiliers.

104. *Journal de la Marine marchande*, n° 1025, 24 novembre 1933.

28.448.000 tonnes de marchandises à 26.329.000 tonnes, chiffre légèrement supérieur à celui de 1913.

En France, le tonnage du fret accuse même, pour le trafic maritime, une régression en comparaison du trafic terrestre.

Le trafic général se répartit comme suit ¹⁰⁵.

Année	Par voie maritime		Par voie terrestre	
	%	tonnes	%	tonnes
1913	54 %	40.053.000	46 %	34.758.052
1928	42 %	43.610.000	58 %	52.034.956

c) Part du pavillon français dans le trafic maritime ¹⁰⁶.

Année	Tonnage général tonnes	Par navires français		Par navires étrangers	
		tonnes	%	tonnes	%
1929	46.684.267	19.524.339	41,66 %	27.339.928	58,54 %
1930	46.851.900	18.619.207	37,74 %	28.232.693	60,26 %

Le rapprochement de ces chiffres décrit bien la situation étrange de notre commerce maritime. Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir, en 1931, nos bâtiments désarmés (21 % de nos cargos et 8 % des paquebots). Dans les années suivantes, on ne relève aucune amélioration. En 1935, notre marine n'intervient plus que dans la proportion de 30 %, alors que notre tonnage désarmé compte 278 unités de 484.698 tonneaux ! En 1938 enfin, la France versera 4 milliards à des navires étrangers pour assurer son commerce par mer !

F. — Décadence de la marine marchande française ¹⁰⁷.

Après l'examen des conditions économiques analysées plus haut, il est permis de parler de décadence de la marine française dans la période de l'entre-deux guerres.

La loi Tasso de 1934 (Cf. p. 292) aidera au réarmement de 90.000 tonneaux selon les uns, de 86.000 selon les autres, de 30.000 seulement au dire de M. Marchegay, secrétaire du Comité central des armateurs de France. Elle n'arrêtera point la chute.

¹⁰⁵. Pour plus de clarté, nous schématisons à dessein les paragraphes. Les chiffres qui vont suivre, proviennent surtout du *Journal de la Marine marchande et des Circulaires du Comité central des armateurs de France*.
¹⁰⁶. Circulaires du C. C. A. F., n° 1425, 10 novembre 1931, n° 1430, 24 février 1932. *Journal de la Marine marchande*, n° 1175, 18 juin 1942.
¹⁰⁷. Cf. *Journal de la Marine marchande*, du 13 décembre 1934. Répertoire du Bureau Veritas, 60^e édition, Lloyd's Register, 1938.

a) Chute de notre tonnage marchand.

1930	3.350.000 tonneaux.	1937	2.896.366 tonneaux.
1936	2.999.000 —	1938	2.880.783 —

La marine marchande française, troisième du monde en 1914, rétrograde au 7^e rang en 1938 et au 8^e en 1939 ¹⁰⁸.

b) Chute de notre construction navale. — La construction navale française s'est ralentie de 132.000 tonneaux par an de 1922 à 1926. Le tonnage moyen construit tombe :

En 1928 à	104.000 tonneaux.	En 1936 à	49.588 tonneaux.
— 1930 à	100.000 —	— 1938 à	47.000 —
— 1933 à	89.310 —		

Il est particulièrement pénible de comparer ces chiffres misérables aux tonnages lancés dans les autres pays. Nous citerons pour mémoire, par exemple, qu'en 1938, lorsque la France ne construit même pas 50.000 tonneaux :

La Grande-Bretagne atteint.....	1.030.000 tonneaux
L'Allemagne	480.000 —
Le Japon	441.000 —
Les Pays-Bas	239.000 —
La Suède	166.000 —
Le Danemark	158.000 —
L'Italie	92.000 —

c) Vieillesse de notre flotte de commerce. — Il est bien évident qu'une marine qui ne se renouvelle pas se compose d'unités âgées.

1930. — Age moyen de nos vapeurs.....	19 ans 1/2.
— — bâtiments à moteur.....	11 ans 1/2.
— — voiliers	22 ans.

En 1936, les navires relativement neufs (5 à 10 ans) ne représentent que 11 % de la flotte commerciale française, contre 21 % de la flotte commerciale italienne,

— 28 % — —	norvégienne,
— 28 % — —	britannique,
— 30 % — —	allemande.

En 1937, 57 % de nos navires dépassent 15 ans d'âge.

16 % — — —	25 ans d'âge.
------------	---------------

¹⁰⁸. Bien que son tonnage soit supérieur en 1939 de 49 % à celui de 1914.

En 1938, sur un tonnage global de 2.880.783 tonneaux, la France compte 1.600.000 tonneaux de plus de 15 ans.

A la veille de la guerre de 1939, le pourcentage s'est encore accru :
60,4 % de notre tonnage..... plus de 15 ans.
1/4 de notre flotte..... plus de 20 ans.

d) *Plan de reconstruction de la flotte de commerce.* — Sous l'impulsion de M. de Chappedelaine, un décret-loi du 2 mai 1938 établit un plan de reconstruction de notre marine marchande. Réparti sur 3 ans, ce plan prévoyait la construction de 500.000 tonneaux de cargos et 100.000 tonneaux de paquebots.

Le décret-loi portait de 4 à 20 millions les annuités allouées au crédit maritime, à la construction navale, et de 1.500.000 francs à 10 millions le montant des primes de vitesse.

En réalité, tandis que les armateurs passaient des commandes totalisant 200.000 tonnes de navires neufs, les chantiers français n'en recevaient que 20.000 tonnes ¹⁰⁹.

La guerre intervint qui bouleversa tous les projets de reconstruction de notre flotte marchande.

Si telle fut la situation générale de notre marine marchande en cette époque récente ¹¹⁰, il n'y a pas lieu de s'étonner des répercussions accusées sur tout le littoral.

Et Paimpol n'est en définitive qu'un insignifiant exemple pris parmi tant d'autres ports; sa ruine n'est qu'une pauvre illustration de la décadence maritime française.

109. La construction navale française est plus élevée que la construction étrangère. En 1937 déjà (cf. *Journal de la Marine marchande*, n° 979, 6 janvier 1938) on estimait à 30 % la différence entre les deux constructions. C'est pourquoi, à cette époque, les armateurs commandaient à l'étranger 7 navires de 32.500 tonneaux pour 137 millions, quand nos chantiers recevaient la commande d'un charbonnier de 2.400 tonneaux, 11.500.000 francs.

110. On reproche bien souvent également la décadence de la flotte commerciale à la législation française qui grève de charges particulières l'armement de transport. Cf. Circulaire du Comité central des Armateurs de France, n° 1198, 5 février 1922; interventions de MM. Hachette et Rio au Sénat, 14 février 1939.

Les dépenses mensuelles d'un équipage seraient par exemple plus lourdes pour un armateur français que pour ses collègues étrangers (Circ. C. C. A. F., mars 1935) :

78.000 francs sur un navire français,

46.000 — — anglais,

35.000 — — italien,

33.000 — — scandinave.

En ce qui concerne la dépense des salaires, la *Voix du marin*, n° 5, février 1936, réfute cet argument en citant des chiffres d'armements étrangers supérieurs aux nôtres.

DERNIERS REGARDS SUR L'ÉCONOMIE PAIMPOLAISE

I. — Le Paimpol d'aujourd'hui.

A l'issue de cet examen du passé de Paimpol, on aboutit à cette lugubre constatation : la mort a gagné l'une après l'autre toutes les fibres de la modeste économie maritime paimpolaise.

Mais une communauté vivante, douée d'une indéfinissable plasticité, s'adapte pour respirer et travaille pour vivre.

Par quels moyens la petite cité assure-t-elle désormais son existence ? Quelle a été la doublure de la pêche d'Islande ?

Les Paimpolais ont-ils trouvé « autre chose », une autre activité qui puisse devenir le « moyen d'existence » de l'agglomération ?

Pour répondre à ces questions, il faut considérer le visage de la communauté au travail et passer en revue les diverses formes des occupations paimpolaises actuelles.

A. — *Le visage maritime de Paimpol.*

Le trafic du port se réduit strictement aux relations avec l'île de Bréhat par les vedettes, aux débarquements des goémons et sables par les borneurs; aux livraisons de pommes à cidre par les petits caboteurs et aux arrivages de quelques tonnes de ciments, bois du Nord et de houille.

Les armements ne comprennent plus que quelques navires de très modeste tonnage, 3-4 vapeurs avant les réquisitions et la débâcle de la guerre 1939-1940 ¹¹¹.

A ce potentiel maritime bien faible se rattachent des industries mutilées, des « moignons d'entreprises connexes », depuis la disparition des goélettes et trois-mâts : 3 voileries; 2 forges de marine; 1 atelier pour moteurs marins; 2 magasins d'engins de pêche; 2 petits chantiers de construction.

Il va sans dire que la principale clientèle de ces vestiges des entreprises de jadis est formée des pêcheurs de Loguivy, Pors-Even, des plaisanciers et borneurs de la région.

111. Les chantiers de M. Jean Huet et de M. Le Chevert connaissent une activité considérable en 1940-1942 du fait de la construction de petites unités pour la pêche côtière, fort lucrative en cette période de restrictions.

Ces bateaux sont de 5-8 tonneaux. On envisage l'exécution d'un bâtiment de 30 tonneaux.

Au commerce du port se lient les 2 maisons d'importation de bois du Nord qui fournissent du travail à une centaine d'ouvriers et à une main-d'œuvre flottante plus nombreuse lors du déchargement des navires. On recense encore dans leurs échanges des arrivages de ciments. Quelques commerçants importent aussi du charbon.

Quant aux pommes débarquées à l'automne, elles sont destinées à des marchands qui les revendent aux particuliers ou fabriquent du cidre destiné à la consommation locale.

Paimpol a perdu jusqu'aux traits de son visage maritime.

B. — *Le visage urbain de Paimpol.*

Depuis les lointains moines de Beauport qui percevaient jadis l'impôt du minage sur les transactions, Paimpol reste le centre des échanges de la région.

Malgré toutes les crises, la ville a gardé plus vivante que jamais la principale manifestation économique de la contrée : le marché du mardi, jour sacré au pays paimpolais. Il est vrai que c'est l'un des marchés les mieux achalandés du département :

- Poisson aux halles,
- Poulets et volailles au Mézouber,
- Œufs, beurre, rue de la Mairie,
- Légumes, fleurs, sur la Levée (Place Gambetta).
- Bestiaux, au champ de foire.

Les marchands forains occupent la place du Martray et y étalent toutes sortes d'articles : confections, lainages, mercerie, bimbelerie, etc.¹¹². Quel que soit leur magasin ou leur boutique, le mardi est le grand jour pour les commerçants paimpolais.

Et, à cette date hebdomadaire, il convient d'ajouter celles des foires, notamment de la Trinité.

Dans le courant de la semaine, le rôle de la ville consistera à satisfaire les clients de son populeux canton et de sa région économique. Paimpol vend ainsi aux détaillants voisins la plus grande partie des denrées consommées par les environs, de telle sorte que, grâce aux faibles distances, Paimpol demeure le centre des affaires

112. En 1927, les droits de place que percevait la commune représentaient la somme de 32.900, et 140.000 francs environ en 1939 (y compris probablement les taxes de stationnement sur le marché aux pommes de terre pendant la saison). De 1930 à 1939, on a remarqué que l'afflux des forains allait grandissant (la saison). reprises, les commerçants ont attiré l'attention de la municipalité sur cette concurrence qui léssait le commerce local. Mais en vain, à cause précisément de ces droits de place imposants qui entraient dans les recettes de la Mairie !

pour les 21.000 habitants du canton et d'au delà (par exemple Lézardrieux et même Pleubian)¹¹³.

C'est dans ce but que les commerçants, abandonnant les spécialités d'Islande ou tout simplement maritimes, ont changé leur enseigne.

D'autres maisons se sont établies et la ville apparaît aujourd'hui comme une agglomération de boutiques et de magasins. La rue de l'Eglise, par exemple, en est bordée sur tout son parcours (45 sur 48 habitations).

Les soirs d'hiver, cette artère, très étroite il est vrai, est éclairée comme en plein jour par ces nombreuses vitrines et devantures.

Depuis la guerre surtout, ce souci des devantures et des étalages a poussé les Paimpolais à crever les façades de leurs maisons pour y installer des vitrines.

Un simple regard sur les maisons de la place du Martray ou de la rue de l'Eglise suffit pour s'en convaincre¹¹⁴.

Certaines grandes maisons peuvent même abriter 2, 3 et 4 commerces divers. On dénombre à Paimpol, en 1941 :

- 35 cafés, 18 hôtels restaurants, 2 pensions de famille, 10 boucheries, 6 charcuteries, 5 boulangeries, 22 épiceries (dont 5 grossistes), 9 marchands de vins et spiritueux-cidres (dont 3 grossistes), 14 magasins d'habillement, 8 magasins de chaussures.

Des sociétés à succursales multiples y ont aussi leur comptoir¹¹⁵ : Docks de l'Ouest de Brest; Economique de Rennes; Economie bretonne de Guingamp; Docks économiques de Guingamp.

En résumé, sauf le personnel des administrations, quelques fonctionnaires en retraite ou de rares rentiers, les Paimpolais vivent du commerce urbain : patrons, ouvriers, artisans, garçons, commissionnaires, vendeuses, factrices et employés de toutes catégories.

113. En ces dernières années, par suite des facilités de communication, les clients ont eu tendance à s'approvisionner à Saint-Erme. Au vrai, les Paimpolais (qui pouvaient en outre user de la même tactique) se fournissent simplement ailleurs. N. B. — Dans la clientèle urbaine, il a existé, un élément scolaire qui n'est pas négligeable. Jusqu'en 1942 en effet, date de son expulsion, l'Ecole nationale de navigation a vu ses inscriptions évoluer entre 250 et 300 élèves (pont, machine, marine marchande, radiotélégraphistes). Ces élèves logeaient chez l'habitant et mangeaient au restaurant. En 1938, on évaluait approximativement à 3.000 francs l'ensemble des dépenses de chaque « candidat » : logement, nourriture, fournitures scolaires, chaussures, habillement, etc., soit environ 2 millions par an qui tombaient régulièrement dans le tiroir des commerçants paimpolais.

114. La vitrine est enchâssée dans une « devanture » en boiseries peintes sous lesquelles ont disparu, au moins pour plusieurs magasins, des encadrements de portes anciennes.

115. Encore convient-il d'ajouter à ces chiffres des magasins des communes avoisinantes en bordure de Paimpol, et qui pour le client font partie de la ville.

En 1933, dans le but de lutter contre les maisons à succursales multiples, forains et déballeurs, en même temps que d'encourager les achats dans la localité, les Paimpolais, au nombre d'une centaine, fondèrent la « Société du timbre Unic », à responsabilité limitée (capital 25.000 francs). Un achat chez les sociétaires donnait droit à des timbres et un carnet rempli de 1.500 timbres représentait une valeur marchandise de 30 francs. Dans les combinaisons similaires pratiquées dans d'autres entreprises, les bons ou timbres ne donnent droit qu'à des articles déterminés, « les primes ». A Paimpol, les timbres représentaient de l'argent, avec lequel on pouvait se procurer chez les membres de la Société n'importe quelle marchandise. Curieuse tendance à l'autonomie au moyen de cette « monnaie paimpolaise » !

A la clientèle locale ou régionale qui est sédentaire, il faut adjoindre la population *estivale*. A proprement parler, Paimpol n'est pas un centre touristique. Il y passe des étrangers désireux de voir le pays chanté par Loti et Botrel. Mais ils sont généralement déçus et ne s'attardent guère.

Ils se laissent surtout attirer par Bréhat, « l'île des peintres », qui fleurit dès février et mars.

Il existe aussi des touristes « sédentaires » qui habitent leur villa sur la côte pendant l'été et d'autres qui restent en garni ou en hôtel pendant plusieurs semaines.

Pendant la saison de 1937¹¹⁶, la région paimpolaise comptait près de 6.000 touristes résidents. Bréhat abrita 5.915 personnes, contre 3.556 en 1936, dont 115 étrangers, contre 36 en 1936; 300 campeurs, contre 20 en 1936.

L'île donnait encore asile à 84 familles qui habitent leur propre villa.

Du 14 juillet à la fin du mois d'août, une moyenne de 1.500 personnes furent débarquées journalièrement dans l'île.

A Paimpol et dans les environs, il passa pendant ce même été, 100.000 touristes, dont 15.000 firent des séjours d'une huitaine de jours. Ces chiffres représentent le double de 1936. On dénombra de 700 à 800 campeurs; à la gare de l'Etat, le total des arrivées et départs s'éleva quotidiennement à un millier.

La même affluence se remarqua dans les environs : Kéridy, L'Arcoest, Guilben, Loguivy, Pors-Even...

116. Ouest-Eclair, 22 septembre 1937.

Sur le parcours Paimpol-Loguivy-L'Arcoest et vice-versa, on compte de 400 à 500 automobiles par jour. Les autocars de M. Barbu qui n'assurent que le service L'Arcoest-Gare de Paimpol, transportèrent 3.000 voyageurs.

Si le touriste ne s'arrête guère à Paimpol même, son ravitaillement sera cependant assuré d'une façon ou d'une autre par la ville. On a déjà vu que Bréhat par exemple dépendait de Paimpol pour son approvisionnement, que, pour l'année 1937, l'écoulement du poisson frais à Paimpol dépassa toutes les ventes précédentes par suite de l'afflux inaccoutumé des touristes...

Si minime que soit sa consommation à Bréhat, Loguivy ou Guilben, le touriste est donc peu ou prou client des Paimpolais.

C. — *Le visage rural de Paimpol* (Commerce des légumes et primeurs)

Le paragraphe précédent a établi que Paimpol demeurait centre d'échanges pour sa région. C'est là une fonction naturelle de toute agglomération quelle qu'elle soit.

Mais Paimpol s'est transformé en centre de vente et d'expéditions des denrées produites par sa zone terrienne.

Depuis les premières années de l'après-guerre, Paimpol est devenu une des métropoles des primeurs bretonnes.

L'entreprise d'Islande périllicitant après 1920, il semble que les Paimpolais cherchèrent à utiliser dans d'autres domaines leur sens des affaires doublé d'un atavisme du négoce très prononcé. Carrefour des transactions, la ville ne voulait pas laisser s'atrophier cette veine du commerce agricole et elle se tourna vers la terre féconde. Cette évolution s'achève vers 1920-1924. Paimpol a opéré sa mue économique; la cité a changé de métier.

La production de la zone paimpolaise de culture comprend les artichauts, les choux, les choux-fleurs, et surtout les pommes de terre.

Les primeurs se cultivent minutieusement, comme en jardin, dans des champs bien abrités et de proportions moyennes, puisque dans tout le canton « la petite propriété de moins de 10 hectares couvre 68 % de la superficie »¹¹⁷.

Tous ces légumes réussissent dans le climat très doux¹¹⁸, légèrement humide, le sol étant d'autre part très riche grâce à l'abondante fumure par engrais chimiques ou marins.

117. La Bretagne, par R. Mussat, 1937, p. 92.
118. La côte bretonne septentrionale jouit de cette douceur tiède à cause de la proximité du Gulf Stream. Aussi n'est-on pas étonné de relever dans la végétation de la région paimpolaise le mimosa et le prunier du Japon (Frans Plazard), qui fleurissent dès le mois de janvier, puis le magnolia, le yucca, le palmier, l'agave, l'eucalyptus.

Artichauts. — Deux maisons de Paimpol font l'expédition des artichauts sur Saint-Brieuc et Paris. Vers 1936, la récolte du canton atteignait 180-200 tonnes, soit des envois de 3 tonnes par jour en moyenne pendant la récolte aux mois de juin et juillet.

Depuis 1938, le rendement est tombé à 35-40 tonnes, les cultivateurs s'étant désintéressés de ce légume sous prétexte qu'il demande trop de soin et de travail, mais surtout parce que d'autres cultures étaient plus lucratives. Les prix des artichauts, avant 1939, ne s'élevaient pas au-dessus de 1 fr., 2 fr. le kilogramme.

Choux. — Plus importants que les artichauts, les expéditions de choux ne dépassent cependant pas 500-800 tonnes ou 1.000 tonnes au maximum.

Les choux-fleurs. — Le marché aux choux-fleurs s'ouvre dès le mois de septembre, enregistre les gros arrivages en février-mars et dure jusqu'au mois d'avril.

Les cultivateurs espacent ainsi leur production sur la moitié de l'année.

C'est par charretées de 200 à 600 têtes que les choux-fleurs seront livrés sur le marché de Paimpol, où 13 maisons pratiquent ce commerce. On compte encore quelques dépôts dans les communes avoisinantes. Il vient aussi 7 demi-grossistes de Guingamp, etc. Les choux, achetés à la tête, sont mis en cageots après effeuillage. Pendant la saison des choux-fleurs qui va de septembre à mai, il arrive ainsi à Paimpol de 50 à 80 charretées par jour, moyenne qui atteint 100-150-200, en période de rendement intensif (mi-février mi-mars).

Artichauts et choux-fleurs n'ont jamais pris place dans les exportations de Paimpol à l'étranger comme pour les autres centres bretons de primeurs¹¹⁹. C'est surtout le chou-fleur « moudet », plus résistant, qui se cultive en vue de cette expédition.

Voici un tableau comparatif des prix sur les différents marchés régionaux et le barème des Halles à Paris, pour 1934-1935 :

119. Exportation totale française vers l'Angleterre :

Année	Fruits frais	Légumes frais
	quintaux	quintaux
1934	66.448	86.769
1935	240.481	108.428
1936	76.896	221.361

d'après *Journal de la Marine marchande*, n° 977, 23 décembre 1937.

Date	A Paimpol à la tête francs	A Saint-Malo au cent francs	A Saint-Pol à la tête francs	Aux Halles de Paris au cent francs	Observations
1933 oct.		80-150			
1934 oct.		140-70-50-40 gros 25 les moyens 10 les petits			Choux-fleurs de Saint-Omer 80 - 120 le cent.
1935 oct.	0,70-0,75 0,50-0,60 0,80-0,75 0,30-0,40	70-30-35 15 50-45 20-15		90-150 80-165	
Novembre	0,40-0,60 0,10-0,40 0,40-0,90 0,90-0,15 1 »-0,15 0,90-0,15 0,90-1,10	30 10-15-5 80-85 140 170-80-40 130-150 60-30 150		de 80 à 160 100 à 160 100 à 150 100 à 170 150-210 175-230 choux bretons 250 choux parisiens 150-240 choux parisiens	Arrivages des choux de Saint-Pol-de-Léon. Arrivages des choux du Midi.
Décembre	1,10-0,20 1,35-0,30 1,35-0,70 1,25-1,30 1,40-1,60 1,60-0,70	140-150-70-35 140-150-70-35 140	1,25-1,10 1,25-1,40 1,35-1,65 2,10-1,75 1,75-2 »	300 choux parisiens 250-240 175-200 180-260 200-260 choux bretons 300-340 choux du Midi 150-310 choux bretons 300-350 choux du Midi	
1936 janv.	1,90-0,60	170-150-50-20-15	1,80-0,60	100-150-200-240	Baisse sur les marchés, hausse à Paris.
Février	1,25-1,50				

Comme le signale déjà en 1912 le Bulletin du commerce de la douane, ces légumes sont dirigés vers l'intérieur : Paris et les grandes agglomérations urbaines, par fer et dans les dernières années par camion.

En période de marché, les envois par voie ferrée se font au rythme de 50-60 tonnes par jour, soit une dizaine de wagons; le tonnage des expéditions, en 1938, atteignait 3.000 tonnes environ.

Les camions rapides couvrent le trajet Paimpol-Paris dans la nuit de façon à livrer leur marchandise aux Halles avant l'ouverture des cours. C'est par ces deux moyens de transport que le chou-fleur arrive en excellent état de conservation et de présentation à Paris, Le Mans, Bordeaux, Valenciennes.

On note aussi de gros débouchés en Bretagne : Rennes et surtout Nantes-Saint-Nazaire.

En ce qui concerne les prix pratiqués, il est bien difficile d'établir une règle générale.

En 1936, la vente accusait une différence de 1 fr. 25 par tête entre le prix d'achat au cultivateur et le prix de vente aux Halles de Paris. Les prix dépendent d'ailleurs de la concurrence, puisque les industries saisonnières peuvent présenter leurs produits à la même époque.

Au mois d'octobre, par exemple, les premiers choux-fleurs paimpolais rencontrent aux Halles les produits de la région parisienne (Chambourcy) qui en sont à leur fin de saison.

Le commerce des choux-fleurs subit ainsi des fluctuations non seulement mensuelles, mais quotidiennes.

Les taux se relèveront dans les années 1939-1940 et lors des restrictions de l'hiver 1940-1941, on verra la tête de chou-fleur se vendre à Paimpol au prix fabuleux de 8 et 10 francs ! Au mois de décembre 1941, un wagon de 10 tonnes est estimé 25.000 francs.

Pommes de terre. — Des cultures maraîchères de la région de Paimpol, celle des pommes de terre est sans conteste la plus importante.

Autrefois, il ne s'exportait que des pommes de terre tardives, mais avant la fin du siècle dernier, la pomme de terre prime se vendait à Paimpol et en 1912 son commerce y est florissant.

De 1924 à 1932, Paimpol est devenu avec Saint-Pol-de-Léon, Rosecoff et Saint-Malo, l'une des capitales de « patates » bretonnes.

On a vu dans le trafic du port s'élever le tonnage exporté sur l'Angleterre. Après la suppression des expéditions sur les marchés d'outre-Manche¹²⁰, il fallut néanmoins écouler la récolte des cultivateurs attachés à cette exploitation relativement facile et surtout très rémunératrice. Les commerçants durent développer la clientèle française qui absorbait une partie de la récolte, même avant la fermeture des débouchés britanniques.

Ces circonstances amenèrent Paimpol à expédier ses pommes de terre sur Paris, la province et l'étranger. La perte du client anglais, qui désorganisait le trafic commercial, réduisit peut-être les possibilités du négoce paimpolais, mais fort heureusement ne le fit pas disparaître, à preuve qu'en 1928 les exportations sur le Royaume-Uni dépassaient 26.000 tonnes et qu'en ces dernières années la totalité des ventes paimpolaises s'évalue à 30.000 tonnes¹²¹.

La culture de ces primeurs est favorisée par la nature de la terre très légère, par le régime des pluies et surtout par la température qui s'adoucit dès le mois de février et même de janvier. Semées à cette époque, les pommes de terre risquent toutefois les traîtresses gelées blanches d'avril. Quelle catastrophe, quand un matin on s'aperçoit que les fanes trop délicates sont « brûlées ».

Le marché s'ouvre officiellement à Paimpol dans les premiers jours de mai, à la date fixée par le Maire, qui publie à cette fin un règlement déterminant l'organisation pratique des échanges¹²².

La zone de culture étant plus étendue que celle des autres légumes acclimatés surtout au bord du rivage, il afflue vers Paimpol la récolte des communes du canton, puis de Lézardrieux, Pleudaniel, Pleumeur-Gautier-Pleubian, et même de localités terriennes comme Pléhédel.

Les gros arrivages ne commencent que vers la saint Yves (19 mai) pour atteindre leur maximum à la Trinité.

120. Exportations de pommes de terre françaises sur l'Angleterre après la prohibition : 1934 : 15 quintaux; 1935 : 22 quintaux; 1936 : 3 quintaux. Cf. *Journal de la Marine marchande*, n° 277, 23 décembre 1937.

121. Production du département des Côtes-du-Nord en pommes de terre de primeur : 504.000 quintaux. Cf. *Les Annales Nouvelles, Bretagne*, Société France nouvelle, 13-15, rue Taitbout, Paris-IX, 1942.

122. Le marché est ouvert de 8 h. à midi et de 13 h. à 17., sur la place Verdun, seul emplacement où puissent avoir lieu les achats. Il va sans dire que la commune percevra à cette occasion un droit de stationnement. En 1938, cette taxe fut fixée comme suit :

0 fr. 30 par panier de 50 kilogrammes du 4 au 31 mai.
0 fr. 20 si les prix aux 50 kilogrammes tombent à 40 francs.
0 fr. 20 par panier de 50 kilogrammes du 1^{er} juin au 1^{er} juillet.
0 fr. 15 si les cours tombent au-dessous de 12 francs.
0 fr. 15 par panier à partir du 1^{er} juillet.
0 fr. 10 si les cours tombent au-dessous de 8 francs.

Les cultivateurs livrent leurs récoltes sur des charrettes, parfois ils utilisent des camionnettes. Ceux qui sont éloignés de Paimpol emploient de grandes charrettes (les « wichi-drou ») portant facilement 2 tonnes, 2 t. 200, soit de 35 à 38 paniers et 5 ou 6 sacs.

La marchandise est contenue dans de grandes mannes en osier de 50 kilogrammes au lieu de sacs, qui autrefois permettaient le « fardage » ou une présentation excellente en apparence, alors que sous la première couche de pommes de terre de belle taille, se trouvaient des tubercules, trop petits, coupés par l'arracheur, écorchés par le tissu du sac¹²³.

Dans ces dernières années, Paimpol comptait 27 négociants pratiquant le commerce des pommes de terre de primeurs. Ce chiffre comprend des marchands malouins, saint-politains, etc., qui s'installent à Paimpol durant la saison, et les dépôts établis par les Paimpolais à Tréguier, Pleumeur-Gautier et Pleubian.

Après avoir trié et lavé la pomme de terre, le négociant paimpolais l'expédie en sacs vers ses clients.

Les envois du centre de Paimpol parviennent en 1937-1938-1939 à une moyenne de 32.720 tonnes par an¹²⁴. Il faut y ajouter les fournitures des dépôts de Tréguier, de 7 à 8.000 tonnes, de Pleubian, de 8.000 tonnes, de Pleumeur-Gautier, de 8.000 tonnes. Les fournitures de ces trois localités viennent en gare de Paimpol par les chemins de fer départementaux pour y être transitées sur wagons du réseau de l'Etat.

La livraison est encore assurée par le camion rapide qui touche sans difficulté Paris, Le Mans, Angoulême, Angers, Nantes, Lorient. Mais, c'est surtout le chemin de fer qui bénéficie de ce trafic (800 à 1.000 tonnes par jour). A la saison d'expéditions intensives, très courte il faut le remarquer, il part de Paimpol plusieurs trains par jour. Le maximum atteint jusqu'en 1937 était de 130 wagons, record qui fut dépassé le 31 mai 1937 par un départ de 161 wagons.

La pomme de terre paimpolaise parvient ainsi très rapidement aux centres de distribution. Voici un relevé des villes et régions qui reçoivent des « patates » de primeur.

Paris, Lille, Roubaix, Tourcoing, Saint-Quentin, Laon, Strasbourg, Longwy, Tours, Bourges, Marseille, Besançon, Grenoble sont les plus

123. L'institution de la marque « Bretagne » a très certainement apporté de notables améliorations dans ce domaine (cf. p. 340).

124. C'est le chiffre qui a servi de base lors des contingentements de 1941-1942 entre les différentes maisons d'expédition.

gros clients par suite de leur importance démographique (région parisienne, le Nord et l'Est) ou de leur pauvreté naturelle en pommes de terre (Jura et Alpes).

Puis viennent : Rouen, Le Havre, Angers, Nantes, Caen, Metz, Cherbourg, Amiens, Creil, Nancy, Orléans, Blois, Nevers, Bordeaux, Pau, etc.

Paimpol expédie même à l'étranger : à Bâle, Berne en Suisse, Liège, Namur en Belgique, Berlin, Hambourg en Allemagne.

Les prix pratiqués subissent, comme dans tous les commerces saisonniers, des oscillations nombreuses et périlleuses, dans lesquelles interviennent la qualité du tubercule, la demande, le rendement et aussi... la spéculation.

En 1897, les 50 kilogrammes se vendaient fin mai 8 francs. Après la guerre, le cent, c'est-à-dire les 100 livres ou 50 kilogrammes, l'unité de mesure, atteindront 80, 90, 100 francs pour les premiers arrivages.

De 1932 à 1941, les prix ont été extrêmement variables. En 1937, l'abondance de la récolte détermina une chute des prix.

Le 1^{er} juin, on payait à Paimpol 17-18 francs les 50 kilogrammes qui se revendaient à Paris 45 et 50 francs.

Persuadés que cette baisse n'était pas normale, les paysans, mécontents depuis les débuts de la saison à cause de la dépréciation de la pomme de terre, décidèrent de se croiser les bras à leur tour et se refusèrent à arracher leurs pommes de terre :

Paimpol connut alors une effervescence quasi-révolutionnaire. Les cultivateurs de la région paimpolaise et trécorroise descendirent en force (3 à 4.000) sur Paimpol, menaçant de mettre le feu à la gare, à la poste. Ils prirent d'assaut un train de pommes de terre en instance de départ, le vidèrent de son contenu en éventrant les sacs...

Maîtres de la gare et des voies jusqu'à Lostang, ils arrêtèrent tout trafic. Il s'ensuivit une bataille rangée, à coups de patates, entre les gendarmes et les paysans déchainés, décidés à empêcher toute expédition. Il fallut appeler la troupe.

A la suite de ces incidents qui risquaient de se reproduire (les paysans ayant promis de revenir quelques jours plus tard si les cours ne se relevaient pas), eurent lieu des réunions et conférences entre les maires du canton, entre les délégués des cultivateurs et les membres de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord. Des démar-

ches furent faites auprès des négociants malouins; on sollicita l'intervention des députés et sénateurs de la région. De tout cet ensemble fort confus, il sortit quelques revendications très raisonnables : maintien des droits de douane sur la pomme de terre étrangère, suspension de l'importation étrangère, même marocaine, reprise des négociations avec l'Angleterre, autorisation d'exporter en Allemagne et en Suisse.

Cette vague d'indignation déferla sur le pays depuis Saint-Pol, Roscoff, Saint-Malo, jusqu'en Normandie.

Le résultat le plus tangible fut la création du Comité interprofessionnel des pommes de terre, légumes et fruits, institué par décret-loi en date du 31 août 1937.

Avant la guerre de 1939, on chiffrait à 30-35 millions par an les débours effectués par les banques paimpolaises pour acquitter les achats des marchands de pommes de terre.

Selon les années, cette culture des primeurs apporte donc aux cultivateurs du canton et de la région de très estimables bénéfices et la réputation des riches fermiers du Goëlo n'est plus à faire. Il est coutume de prétendre que dans le pays de Paimpol « la terre vaut de l'or ».

Ce cycle de l'argent se fermera à Paimpol par les dépenses qu'y effectueront les agriculteurs, dépenses d'autant plus larges que « les choux-fleurs ont rapporté » ou que « les patates ont donné ».

Mais il ne reviendra qu'en partie à Paimpol; il se répandra surtout dans les campagnes environnantes et plus loin encore jusqu'au pays de Tréguier.

Néanmoins, c'est dans cette branche de son commerce que Paimpol a trouvé la *doublure économique qui s'est substituée à la florissante entreprise d'Islande*.

Au terme de cette promenade à travers le Paimpol d'aujourd'hui, on s'aperçoit que grâce à ses activités urbaines et rurales, malgré son appauvrissement à la disparition de l'entreprise de grande pêche, la ville n'a pas connu un effondrement aussi brutal qu'on pourrait le croire.

Si prospères que soient pourtant ces diverses activités, elles ont peine à remplacer la pêche d'Islande. Désormais, Paimpol ne fournit plus de travail qu'à ses quelques artisans, commerçants, et peut-être 2 ou 3 centaines d'ouvriers, manœuvres, ouvrières, factrices, employés, etc.

La suractivité du temps d'Islande est bien lointaine pour la petite cité qui n'a gardé qu'une relative importance du fait de son petit commerce et de son négoce des primeurs.

Les commerçants continuent sans doute le lent enrichissement de la communauté et détiennent les plus grosses fortunes locales. Mais elles ne sont pas comparables, semble-t-il, à celles des armateurs de jadis.

Ainsi se regroupent, se substituent les richesses qui perpétuellement changent de mains. Fortunes d'armateurs hier, fortunes de modestes commerçants et de gros négociants aujourd'hui.

En ce dernier quart de siècle, Paimpol a donc perdu son activité principale; la ville n'a pas pensé à s'industrialiser comme ses semblables, Guingamp, Lannion, ou même Pontrieux.

Non ! elle a changé sa destinée. Cité maritime, port de grande pêche depuis un temps immémorial, patrie d'islandais depuis 1852, voici qu'elle est devenue, par suite des nécessités économiques, une ville-marché, confinée dans les limites de son commerce urbain et régional; sa puissance d'attraction n'est plus maritime, mais terrienne, elle porte maintenant ses regards vers l'intérieur, vers la bonne terre qui l'entoure... elle se détourne de la mer qui, par un vivifiant contact plusieurs fois séculaire, l'avait engendrée et grandie.

II. — Le Paimpol de demain ? Ses possibilités d'avenir.

Après avoir étudié le passé et analysé le présent de la vie économique paimpolaise, ne serait-il pas permis de tenter un regard sur ce que pourrait être l'avenir de la ville, de sa région, en considérant les branches d'industries terriennes et maritimes susceptibles de s'y développer, d'y naître ou d'y renaître ?

Dans ces supputations, il faut toutefois prendre comme point de départ le réel, et qui mieux est, le *réel paimpolais*, c'est-à-dire l'ensemble pratique des capacités locales à la lumière des expériences antérieures.

A. — Fonction urbaine et rurale de Paimpol.

1° Marché rural. Le commerce local est parvenu à son rendement maximum à moins de nouveaux besoins à satisfaire ou de nouvelles denrées qui attirent la clientèle.

2° Marché des primeurs. La production maraîchère pourrait, semble-t-il, s'accroître, notamment celle des artichauts. Le climat permet en outre, paraît-il, la culture d'autres légumes (tomates par exemple) et de fruits.

3° Centre de tourisme. Le tourisme, par contre, même avec toutes les transformations, ne peut pas se développer à Paimpol, à cause des désavantages géographiques.

Il faut bien l'avouer, faute de plage, Paimpol ne retiendra pas le voyageur. La ville ne peut constituer qu'une tête d'étape, une localité de passage. Mais comme elle est le centre de ravitaillement de toute la région qui attire de nombreux estivants, l'ambition doit se borner à les garder pendant une escale plus ou moins prolongée.

Telles sont les possibilités terriennes et urbaines de Paimpol, du moins actuellement. Mais la mer est là, avec ses immenses richesses, comme à portée de la main. Le port a très certainement le pouvoir de revivre si les Paimpolais exploitaient le potentiel que représentent la zone maritime immédiate et la mer.

B. — Fonction maritime de Paimpol.

1° Commerce maritime. — A moins d'événements peu probables, Paimpol gardera son commerce actuel avec les autres ports de France et de l'étranger. Il ne se produira sans doute pas de grandes modifications dans l'importation du bois du Nord, dans les arrivages de pommes à cidre ou de ciments.

N'était la concurrence du camion, le trafic des pommes devrait s'accroître par mer, puisque, depuis 1937, les chemins de fer départementaux ont tendance à disparaître du pays de la Rance comme ailleurs.

Serait-ce folie d'imaginer à Paimpol quelques grands caboteurs mixtes spécialisés dans les transports lourds, ciments, houilles, bois coloniaux, vins, effectuant de port à port des livraisons (que le cargo trop pressé ne prend le temps de débarquer que sur un seul point de la côte), et le faisant toujours à meilleur marché que le train ou le camion ?

Serait-il insensé de prétendre que la route terrestre appartient de droit et de fait au chemin de fer, au camion, mais que le navire se réserve la route de la mer, son rivage, et ne désire pas de supériorité.

Pour le charbon notamment, il convient de se rappeler la proximité de l'Angleterre, l'équipement ferroviaire de Paimpol dont la voie étroite et la voie normale desservent les quais. Paimpol peut ainsi relier à la mer toute la Bretagne intérieure, bien éloignée des bassins du Nord.

2° *Le bornage.* — Le débarquement sur nos quais d'amendements marins, goémons, sables, se continueront certainement comme aujourd'hui, du moins tant que les navires transporteurs résisteront. La demande de l'agriculture, par suite du prix des engrais chimiques, maintiendra sa stabilité.

Grâce encore au chemin de fer, Paimpol pourrait même transporter jusqu'à l'intérieur toutes ces matières lourdes.

3° *Traitement des algues.* — Au bornage, se rattache une exploitation possible à Paimpol, par suite de la richesse naturelle des fonds en algues, goémons, laminaires. La culture des primeurs et des céréales absorbe actuellement cette production, dira-t-on. Sans aucun doute ! Mais cela ne veut pas dire qu'il en soit fait un emploi proportionné aux ressources dont disposent les innombrables roches de la côte environnante.

Est-ce là d'ailleurs une utilisation rationnelle des algues si précieuses aux yeux du chimiste ?

Le *lichen blanc*, par exemple, donne à l'ébullition une sorte de matière sucrée qui sert à des préparations alimentaires (gelées, confitures, crèmes, gâteaux, pains de régime) et, en pharmacie, à la confection de sirops.

Les *goémons* (laminaires, etc.) représentent de plus grandes possibilités d'exploitation.

Débarrassé par lavages répétés et procédés appropriés de ses sels de potasse, soude, magnésic, iode, brome, le goémon fournit de l'*algine* brute susceptible de multiples emplois depuis l'émulsion des huiles jusqu'à l'alimentation des chevaux en remplacement de l'avoine.

Voici d'ailleurs le tableau abrégé de la composition moyenne des goémons de la côte (Pleubian, Bréhat) ¹²⁵ :

160 kilogrammes de laminaires complètement sèches donnent 100 kilogrammes de matières organiques (algine brute) et 60 kilogrammes de matières minérales.

¹²⁵. Cf. M. l'ingénieur Paul Guéssac dans le *Journal de Paimpol*, des 21 et 28 mars, 1942.

100 kilogrammes d'algine brute donne 80 kilogrammes d'algine pure et 15 kilogrammes de cellulose.

60 kilogrammes de matières minérales provenant du goémon donnent : 4 kilogrammes d'iode, 0 kg 500 de brome, 30 kilogrammes de sels de potasse, et 28 kilogrammes de sels divers : soude, magnésie, chaux, etc.

On voit par là que les algues contiennent de nombreux produits utilisables en pharmacie, dans les industries chimiques (fabrication d'acide chlorhydrique) pour la défense nationale (explosifs, gaz asphyxiants) et la composition de matériel photographique.

Mais c'est surtout l'iode qu'on a cherché à extraire des algues marines. Sur la côte bretonne, on procède au brûlage des laminaires « incinération très primitive, qui apparaît désastreuse au point de vue rendement en iode »¹²⁶. Après traitements divers des pains de soude obtenus, on aboutit à 30 grammes d'iode 0/00¹²⁶.

« Les vastes champs de laminaires qui entourent l'archipel de Bréhat et s'étendent au nord jusqu'au plateau des Héaux devaient nécessairement attirer des fabricants d'iode à une époque où la France (55.000 kg en 1873, 9 usines) était encore avec l'Angleterre (65.000 kg) le pays produisant le plus d'iode et alors que les iodates du Chili n'étaient pas encore venus avilir le marché de ce précieux métalloïde¹²⁷. »

Mais hélas ! les tentatives ne réussirent point¹²⁸ et après plusieurs insuccès, nul essai de traitement des algues n'a eu lieu, malgré les richesses que représente cette abondante flore sous-marine.

Serait-il dérisoire que l'Etat « encourage une industrie dont l'intérêt peut devenir vital pour notre pays »¹²⁹ ? N'est-ce pas pour

126. *Pharmacie chimique. Préparation industrielle des médicaments*, par M. Albert LESPAIGNE, professeur agrégé de la faculté mixte de médecine et pharmacie de Lille, 1936, Vigot Frères, éditeurs, 23, rue de l'École-de-Médecine, Paris.
La méthode anglaise de concentration permet d'obtenir 50 à 100 grammes d'iode par litre d'eau des lessives.

127. Cf. *Les principales laminaires de l'archipel de Bréhat*, Thèse de doctorat de M. Yves HUON, pharmacien à Paimpol, 15, rue Lamennais, Saint-Brieuc, 1937.

128. Dès 1882, une usine s'éleva à Loguivy-de-la-Mer, au Wern, pour l'extraction de l'iode et de matières mucilagineuses. Elle fut achetée par la Société d'iode du Finistère et ne traita jamais une algue. Trois mois après cette tentative qui fut en fait torpillée par des concurrents belgiens, M. James, ex-directeur de l'usine du Wern, installait une autre entreprise dans l'anse de la Corderie à Bréhat, en vue d'extraire l'iode. Au bout de 7 ans, vers 1890, elle ferma ses portes. En 1896, M. James fonda, à l'Armor-Pleubian, l'usine de Penland, filiale de la « Chemische fabriek norgine » d'Aussitz en Bohême. Jusqu'à sa liquidation en 1910, elle traita les algues pour obtenir de l'algine brute et surtout un ersatz de colle naturelle, employée comme apprêt dans les tissus et utilisée également dans l'impression des papiers de papeterie afin d'en fixer les couleurs.

En 1942 enfin, il vint un ingénieur à Paimpol qui se livra à des expériences sur les laminaires.

129. M. HUON, p. 88. Cf. aussi les campagnes de la *Voix du marin* en faveur des goémonniers qui développent le même argument.
Cf. *Journal de la Marine marchande*, 30 juillet 1942. La production française de l'iode est en décroissance. Les goémonniers bretons abandonnent un métier qui ne paie plus.

le moins surprenant que ces plantes soient employées uniquement comme fumure et que la France achète de l'iode à l'étranger ?

Sa production de 70.000 kilogrammes en 1914 en effet était suffisante pour la consommation nationale ; mais elle tombe à 27.000 kilogrammes pendant la guerre, s'accroît jusqu'en 1929 (120.000 kg.) puis descend à 88.000 kilogrammes en 1930. A partir de cette date, les goémonniers disparaissent, ne pouvant plus soutenir la concurrence du Chili (800.000 kg., production possible : 1.200.000 kg.) et la France, faute d'utiliser ses propres ressources, devient tributaire de l'étranger.

Pour sa modeste part, Paimpol ne pourrait-il pas remédier à cette situation paradoxale ?

4° *Ostréiculture. Mytiliculture.* — L'ostréiculture, fixée désormais dans le Trieux et à Pors-Lazo, a atteint son maximum de rendement, bien qu'autrefois il y eut des pares à Bréhat et à Pors-Even (cf. tome I, p. 66).

Quant à la cueillette des moules, elle n'est pas très étendue, la consommation locale étant fort réduite.

5° *La pêche côtière.* — La pêche artisanale souffrirait sans peine un développement, puisque le port de Paimpol, abstraction faite des plaisanciers, ne compte qu'une seule entreprise de pêche côtière.

Les fonds poissonneux (cf. p. 310) qui n'ont pas été dévastés par les chalutiers fourniraient du poisson à une flottille de petits bateaux pêcheurs. Il y a ainsi au large de la sardine et du hareng, par exemple, que personne ne songe à capturer si ce n'est accidentellement¹³⁰.

Il est possible aussi de semer des langoustines sur les fonds de sables fins et de rochers autour de Bréhat et des Héaux. Importée d'Amérique vers 1900, la langoustine, semée au large des Glénans, demeura dans cet habitat. En vertu de cette vie sédentaire, elle n'a pas remonté vers la Manche. En quelques années (3 ans prétend une personne qualifiée), les atterrages de Bréhat et de Paimpol se peuplèrent de cet exquis petit crustacé.

6° *La pêche au large.* — Pour la pêche des crustacés, homards, langoustes, erabes, araignées, Paimpol est sans doute incapable de suivre l'exemple de Pors-Even et de Loguivy à cause du régime des

130. C'est en l'hiver de 1941 que M. F. Dauphin fit la première tentative paimpolaise de la pêche au hareng.

eaux qui ne permet ni l'établissement de viviers, ni la faculté pour les navires de sortir à toute heure. Mais, après tout, est-ce là une impossibilité radicale ? Ces deux petits ports sont plus rapprochés des eaux profondes, mais ils déçoivent aussi à marée basse.

Vers 1926, Paimpol tenta la pêche au thon. Dans la pensée de l'armateur, Paimpol devait pendant l'hiver servir d'abri aux thoniers comme aux goélettes d'Islande autrefois. Le port eût assuré ensuite leurs travaux d'armement avant le départ en Atlantique. Cet essai ne fut pas couronné de succès. En 1941, un armateur paimpolais a équipé un thonier à Concarneau et il ne semble pas que cette expédition ait été déficitaire, bien loin de là !

7° *Grande pêche.* — Serait-il utopique d'imaginer à Paimpol quelques voiliers mixtes affectés à la pêche de la morue fraîche et salée ? Dans une production disciplinée et un marché assaini peut-être vivraient-ils, comme vivent ceux de Saint-Malo ? Ce serait l'occasion d'utiliser la sécherie, qui ne fonctionna jamais, et de ressusciter les ateliers de préparation de la morue et de traitement de ses succédanés.

Pour toutes ces entreprises maritimes, Paimpol dispose d'un élément essentiel : les hommes, ses marins, obligés désormais de chercher fortune sur les quais des autres ports.

8° *La pêche fraîche industrielle.* — Ces rénovations ou améliorations font pâle figure auprès du dessein qui, de plus en plus, hante l'imagination des Paimpolais tout tristes de voir la paralysie de leur port.

Des Boulonnais, puis des Rochellais ont à plusieurs reprises envisagé de transformer Paimpol en port d'armement pour leurs chalutiers. Le motif qui les y poussait était tout simplement leur désir de recruter de bons marins (on a vu lors de la pêche d'Islande 2 chalutiers venir prendre armement à Paimpol pour la même raison).

Avant la guerre de 1939, les Paimpolais à leur tour s'arrêtèrent à ce projet. Ils prétendent avec raison que le quartier maritime fournit des pêcheurs aux ports de Boulogne, Dieppe, La Rochelle, Areachon, etc., que ces hommes seraient plus heureux de rester au pays s'ils y trouvaient des employeurs.

Ils possèdent, en plus de ce potentiel humain, un port doté de 2 bassins à flot, de la voie normale, de la voie étroite jusque sur les quais, de terre-pleins disponibles, assez vastes.

Les fonds de pêche entre Irlande et Ouessant, à l'entrée de la Manche, sont plus rapprochés que la lointaine Islande de jadis : Sorlingues, banc Schamrock, banc Parsons, Petite Sole, banc Melville, banc Cokburn, banc Labadie et plus loin, la mer d'Irlande, la Grande Sole¹³¹.

Avec des chalutiers *modestes*, ne serait-ce qu'à cause du chenal, Paimpol produirait du poisson frais qui, débarqué au port¹³², parviendrait, grâce au chemin de fer et au transport routier, aux centres de consommation dans les plus brefs délais¹³³.

En vertu de leur tonnage restreint, ces chalutiers, n'ayant pas de frigorifique à bord, viendraient livrer leur poisson au bout de quelques jours de pêche. La technique de conservation consisterait dans l'emploi de la glace pilée fournie par une fabrique paimpolaise susceptible de satisfaire cette nouvelle demande.

Mais on a déjà vu que ce « poisson de glace » est de qualité inférieure (cf. le Marché du poisson à Paimpol, p. 311) au poisson congelé « à cœur ». Aussi, à notre avis du moins, vaudrait-il mieux orienter ce problème armement vers la congélation à bord ou à terre, ce dernier procédé nécessitant alors la construction d'un frigorifique. Celui-ci, régulateur de la production, permettrait d'éviter l'engorgement du marché en cas de saturation et de fournir la consommation en cas de sous-production (Cf. ce qui a été dit, p. 298, sur la morue congelée).

Outre ce frigorifique, il faudrait créer sur le terre-plein des quais une criée, des halles, des entrepôts, des magasins de ravitaillement en mazout, charbon (et en glace pour les partisans de la pêche non frigorifiée).

Malgré son faible potentiel industriel, Paimpol se mettrait en mesure sinon de construire du moins de réparer les navires¹³⁴.

131. Par rapport à ces bancs, Brest se trouve surtout favorisé et pourtant n'arme pas un seul bateau de pêche pour cette destination, tandis que des navires rochelais y viennent avec des équipages bretons !

132. Aux moments des basses eaux, ne serait-il pas possible de débarquer le poisson à Lézardieux par exemple, d'où le camion permettrait l'acheminement rapide vers Paimpol, centre de distribution et d'expédition ?

133. Un wagon-marée atteint Paris en une nuit. Par suite de l'impossibilité des transbordements en mer, on ne peut envisager un trafic comparable à celui des « chasseurs » islandais qui accélèrent les arrivages.

134. Conformément à une décision récente du Gouvernement, la construction de chalutiers en bois est fortement encouragée. Nous avons vu, dans les derniers jours d'avril 1942, un chalutier de cette espèce, accoster les quais de Paimpol. Venant de son chantier de construction réampolais, il rallie Lorient pour faire partie de la flotte industrialisée de ce port. Plus petit que les goélettes d'Islande, il était parfaitement proportionné aux possibilités de Paimpol.

Et serait-il interdit de penser à quelques usines susceptibles de travailler le poisson, de le transformer (conserves, filets, etc...) ?

Dans un tel Paimpol surgi de ses ruines, ayant gardé son commerce maritime, urbain, agricole, le port deviendrait, en se peuplant de vivants navires, une source supplémentaire de richesse. Autour de l'armement et de ces entreprises maritimes, renaîtraient quelques-unes des anciennes industries connexes et il en naîtrait de nouvelles. Ainsi s'ouvrirait l'horizon du travail qui permettrait à la population maritime et ouvrière de rester au pays et de s'épanouir sous le soleil paimpolais.

C. — *Principes à respecter pour la résurrection de Paimpol.*

Pour atteindre cet hypothétique résultat, il est bien délicat d'indiquer les méthodes pratiques de reconstruction. Après l'expérience islandaise, il ne semble pourtant pas impossible de rappeler les principes qui devraient présider à la résurrection de Paimpol.

1. — *Pas de mono-industrie.* — Les Paimpolais devraient se garder de l'erreur de leurs devanciers et éviter la mono-industrie. L'activité d'un port est en effet multiforme; les ressources de son domaine maritime sont diverses. Il faudrait par conséquent utiliser toutes les branches de production susceptibles de « rendre ». Dans ce but, on pourrait prévoir une souplesse organique des armements, qui, le cas échéant, s'adapteraient à une activité voisine de leur activité principale. Cette remarque ne vaut évidemment que pour des navires qui ne sont pas trop étroitement spécialisés.

2. — *Proportion entre l'instrument et les possibilités locales.*

Il ne faudrait jamais perdre de vue l'absolue nécessité de proportionner l'instrument de la production aux capacités géographiques et économiques du port et de sa région.

Par suite de la modestie des fortunes, ces navires, d'un tonnage moyen, constitueraient un armement artisanal ou de petit patronat.

Il serait absurde de vouloir faire de Paimpol un port de « gros navires ». Paimpol n'est pas et ne sera pas disposé pour recevoir des « Normandie » même à dimensions réduites, ni les énormes chalutiers de grande pêche par exemple.

En conséquence, les bateaux du bornage, du cabotage, de la pêche côtière, de la pêche au large, seraient munis d'un moteur auxiliaire

afin de tirer un parti rationnel des progrès techniques et de développer leur rendement en diminuant les distances à parcourir. Mais dans le but de réduire les frais d'exploitation, ils garderaient la voile.

Les chalutiers de la pêche industrielle respecteraient la proportion entre les ressources locales et la production. Ils excluraient le chalutage intensif afin de ne pas dépeupler les fonds, surtout sur le plateau continental, et pour rester dans les limites de la potentialité des zones de pêche, ils disciplineraient au besoin leur rendement. On prétend en effet que la France importe par an près de 100.000 tonnes de poisson frais, et donc que le poisson des Paimpolais trouverait nécessairement acquéreur. Voire ! Il suffit de se rappeler les exemples récents de ports industrialisés ou de Douarnenez, La Turballe, rejetant à la mer des pêches entières.

En recherchant la qualité plutôt que la quantité, nos « futurs » pêcheurs éviteraient ces ennuis, car leur clientèle, assurée d'obtenir de l'excellent poisson (on sait la prudence susceptible du Français sur ce point !), ne changerait pas bien vite son fournisseur. On se rappellerait à ce sujet l'antique renom de la morue paimpolaise qui faisait prime sur le marché de Bordeaux à cause de sa qualité.

3. — *Déconcentration industrielle.* — Un semblable renouveau de Paimpol ne peut se réaliser que s'il intervient une organisation nationale (et internationale) dans les branches maritimes de la production et des échanges, dans le but de construire un ensemble de conditions de vie où chaque communauté pourrait s'épanouir en proportionnant son travail aux possibilités de son terroir.

Il faudrait alors que l'Etat, reconnaissant la valeur des ports secondaires et de leurs exploitations, cessât d'encourager la concentration industrielle autour de quelques ports colosses au détriment des autres, pour le plus grand dommage de sa population maritime. Non pas, encore une fois, qu'il faille les supprimer ! mais éviter de leur sacrifier toujours les ports modestes qui n'ont même pas l'honneur d'être leurs rivaux et ne le cherchent d'ailleurs pas. Ils ne demandent qu'à vivre et à faire vivre les humains dont ils ont la charge.

Aux reproches que le sceptique adresserait à cette conception de la vie économique d'un Paimpol idéal, tant soit peu édenique, on pourrait répondre qu'elle est une conception humaine, élaborée à partir du réel paimpolais, et proportionnée à ce réel.

Cette solution mérite-t-elle le terme de « rétrograde » ? Il ne nous semble pas, car elle adapterait le progrès en le disciplinant, en le mettant au service d'une exploitation ; elle utiliserait en outre tous les biens semés par le Créateur dans une zone de peuplement donnée afin de permettre à ceux qui besognent, et aux familles dans lesquelles ils vivent, de gagner le pain quotidien, d'acquérir une aisance, sans faire violence ni à la richesse de la mer, ni à leur propre nature d'hommes.

Pendant des siècles en tout cas, et de nos jours encore, là où elle a résisté, cette entreprise artisanale ou moyenne a enrichi la nation. Elle lui a donné sa race de marins, elle lui a modelé son âme marine.

Si l'on pouvait pour une génération « peser » les valeurs morales des professions et des métiers, on peut être certain que les mérites des obscurs matelots répandus dans chaque crique de nos côtes ne seraient pas les moindres dans la somme des valeurs françaises. Or cet appoint spirituel et moral compte aussi dans le patrimoine d'une nation.

Que compteront devant les inexorables exigences du progrès les réelles possibilités d'avenir de Paimpol ? Sa résurrection deviendra-t-elle réalité ou n'est-elle qu'une ridicule utopie ?

Que la sagesse des hommes d'aujourd'hui et de demain, instruits par les ruines du passé, apporte la réponse !

CONCLUSION

Au moment de clore cette étude, on nous permettra de conclure par quelques considérations générales, à la lumière de l'expérience de Paimpol.

Nous avons analysé les manifestations vitales du groupe paimpolais et nous avons étreint la réalité vivante jusqu'aux plus petits détails parfois, pour saisir les poussées du travail des générations successives.

Peu à peu, la mer a fait grandir la ville comme si celle-ci avait puisé dans son perpétuel contact les forces nécessaires à son accroissement. La race des marins s'était formée, et le port était prêt en 1852-1856 à servir les grands desseins de Louis Morand, l'initiateur de la pêche d'Islande. Cette nouvelle industrie vint alors, jusqu'en 1914, donner à ce petit port une extraordinaire intensité de vie, cependant qu'il s'équipait et se perfectionnait encore jusqu'à modifier son aspect naturel. Autour de l'armement islandais, élément de base et charpente de l'économie paimpolaise, toute la communauté liée par le même destin, entraînée par le même effort unifiant, vivait, s'organisait, travaillait dans une atmosphère d'âpre labeur, de fière audace et poursuivait son épanouissement en sauvegardant les exigences du bien commun à tous les membres de la collectivité, devenue une cité-corporation, une cité-famille.

Il y eut sans aucun doute, de-ci de-là, pendant le temps d'Islande, des faiblesses, des imperfections, des misères, des injustices et des manquements à l'égard de la loi fondamentale qui régissait la communauté. Il serait en effet présomptueux, pour des hommes de chair et de sang, de prétendre atteindre à la plénitude de la perfection.

Mais les défauts de l'œuvre construite jour après jour ne doivent pas faire oublier la grandeur de cette œuvre sortie d'humaines mains paimpolaises. La cité réussit ainsi à se donner une organisation de travail et de gain ; elle parvint par ses bras, son cerveau et son cœur, à cette disproportion entre ses propres ressources et la réalisation de ses projets, en un mot, au dépassement d'elle-même.

Hélas ! des jours sombres ont suivi les jours de splendeur et Paimpol a dû disparaître, victime de tout un faisceau de circonstances inexorables et de cruels événements.

Les imperfections de l'armement, les indigences de ce port de voiliers, les carences des armateurs ont brusquement mis Paimpol en état d'infériorité auprès de ports plus importants, mieux adaptés, plus soucieux de suivre l'évolution technique.

Après que la guerre aura dispersé les goélettes, ruiné les armateurs et interdit la reconstruction des navires à voile, l'industrialisation des moyens de production, commencée pour la grande pêche en 1905-1910, portera le coup de grâce à l'entreprise paimpolaise. Ce progrès matériel, qui comporte des avantages évidents, révélera à son tour des imperfections, des indigences et des carences bien plus douloureuses dans leurs vastes répercussions.

La concurrence entre le chalutier et la goélette ne pouvait laisser de doute sur l'issue de ce duel. Si le climat dans lequel Paimpol travaillait était défavorable depuis l'apparition des chalutiers dans les brumes d'Islande, les voiliers pourtant résistaient encore. Le drame de la mort des goélettes achèvera de se dérouler dans la lugubre après-guerre ; la flottille, qui n'a pas retrouvé ses effectifs de jadis, s'amenuisera à chaque campagne. Désespérant d'elle-même, elle devra se résigner à mourir. Paimpol cherchera alors une industrie de remplacement dans son commerce maritime, mais là aussi s'est opérée la substitution industrielle.

Abandonné par les Pouvoirs publics, ignoré des potentats de la pêche industrielle, victime du chaos de la profession maritime, Paimpol, comme tous ses semblables, ne pouvait plus vivre. Le libéralisme économique ne laisse plus de place sur la mer, ce champ commun des marins, aux humbles voiliers. Le désordre capitaliste interdit d'autre part aux Paimpolais appauvris par la guerre et les insuccès, de se mesurer avec les magnats de l'armement français et étranger. Ces circonstances rendaient donc stériles les efforts déployés par les Paimpolais, pendant de si longues années, pour construire leur entreprise.

L'armement de voiliers purs à notre époque est sans aucun doute périmé ; il serait vain et absurde de penser à ressusciter les goélettes et trois-mâts, en remplacement des vapeurs.

Mais le génie humain ne pouvait-il chercher une solution plus heureuse au problème de la production ? Au lieu de laisser aller



FIG. 56. — LIVRAISON DE POMMES DE TERRE



FIG. 57. — LIVRAISON DE CHOUX-FLEURS ET MISE EN CAGIOTS
(Maison Kerbiguet-Guénar.)

jusqu'à ses plus féroces conclusions la loi de la jungle, au lieu d'écraser les uns au profit des autres, ne se devait-il pas de diriger l'instrument de travail, de contrôler son fonctionnement et d'en dominer le rendement ? Ne devait-il pas, par souci de respecter le bien commun à tous les membres de la communauté des pêcheurs morutiers, réaliser moins cruellement la transformation de la flotte de grande pêche ? Il ne semble pas utopique, par exemple, d'envisager une flotte morutière française composée de chalutiers moyens et de voiliers mixtes. Au lieu de motoriser ses goélettes, au lieu de les voir disparaître surtout, Paimpol aurait pu se procurer quelques unités modernes (vapeurs ou mixtes) d'un tonnage modeste et peut-être même, par une nouvelle formule de construction, adapter la traditionnelle goélette à la technique actuelle.

On eût ainsi résolu le problème de la substitution des instruments de production en lui apportant une solution humaine. Car le problème est humain et ne doit pas comporter le seul aspect du rendement et des dividendes. Au-dessus des préoccupations égoïstes, au delà des sordides supputations financières, se situe l'obligation pour la grande pêche de nourrir les hommes et les familles qui en dépendent.

Or, de ces industries moyennes comme celle de Paimpol, de ces ports secondaires, de ces armements presque artisanaux vivait toute une population maritime et ouvrière qui en attendait, avec le pain quotidien, le travail assuré, et le salaire suffisant, les moyens de réaliser sa vie humaine. La nature a ainsi fixé à des hommes situés dans un lieu géographique, face à la mer, des droits qu'il faut respecter, car chaque région doit suivre sa ligne de vie selon une destinée bien déterminée et selon les providentielles ressources mises à sa disposition.

Quelles que soient les tristesses d'hier, le passé est révolu.

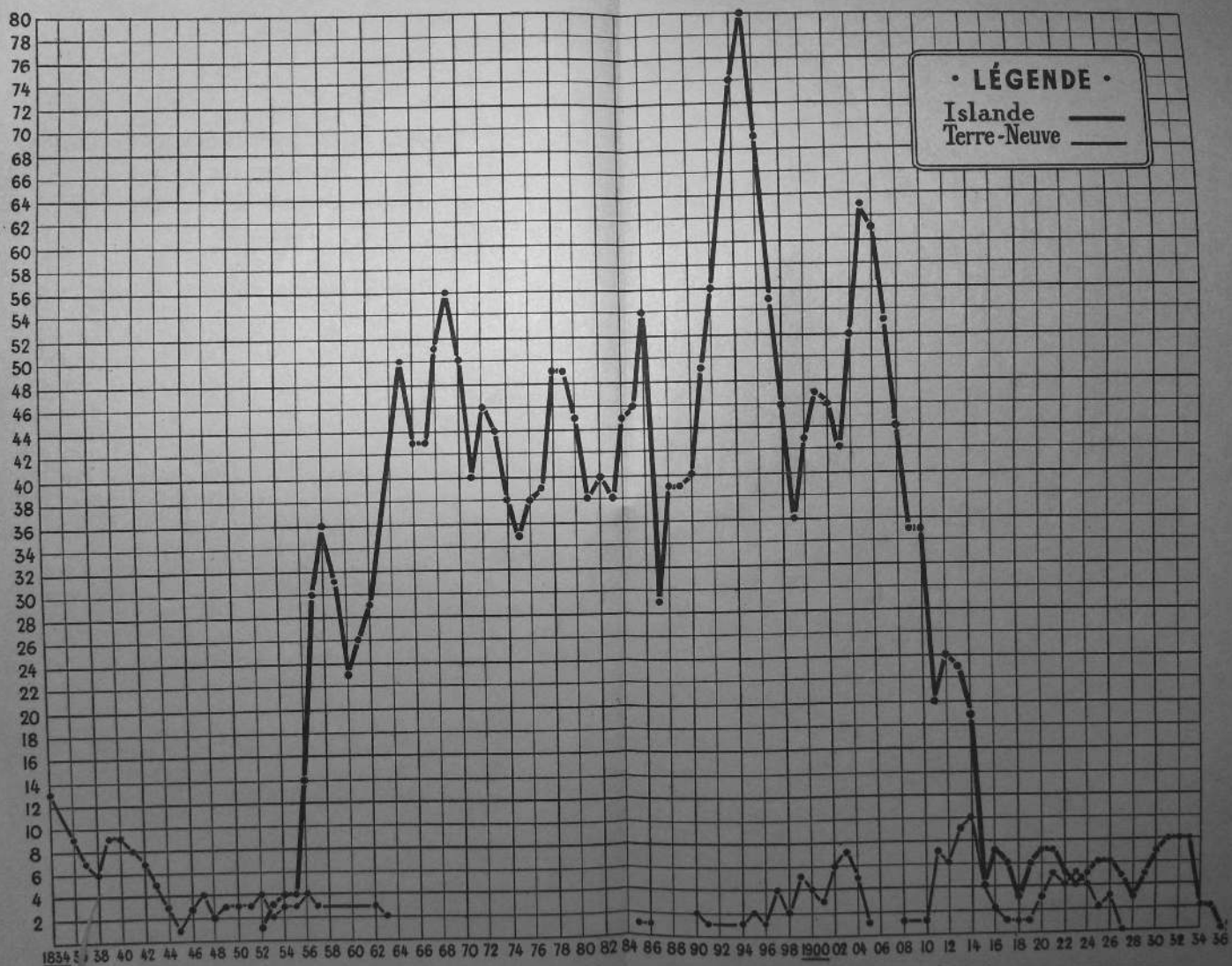
Mais, si modeste soit-elle, toute expérience contient des leçons à retenir et révèle des erreurs à éviter. Dans ce but, nous avons dévoilé la structure interne de l'industrie paimpolaise et son fonctionnement intime. C'est une étude du réel paimpolais au travers des chiffres et des faits et non point une spéculation purement théorique.

Ce tragique exemple de Paimpol ne pourrait-il pas alors inspirer les responsables du bien commun, qui ont et qui auront demain la

EVOLUTION DES ARMEMENTS DE PAIMPOL

(Terre-Neuve et Islande)

A LA GRANDE PÊCHE



charge de réorganiser la profession maritime, d'ordonner l'économie nationale et même internationale.

Nous assistons, sinon à l'éroulement d'un monde, du moins à l'évolution d'un système économique. De tous côtés monte la clameur de ceux qui furent victimes d'une économie où domina le primat de l'argent au détriment des hommes et des familles.

Un monde nouveau, avec de nouvelles conceptions de vie, cherche à naître dans l'inexprimable souffrance.

En ce qui concerne le domaine maritime en tout cas, il semble que la France, devant la ruine de ses grands ports, à moins de faire appel à l'étranger, devra s'adresser aux ports moyens pour en assurer la suppléance au moins pendant quelque temps. La reconstruction économique du pays ne pourrait-elle pas alors tenir compte du passé de ces mêmes ports, de leurs armements, de leurs possibilités d'avenir? Il ne s'agit pas de leur attribuer une fonction qui dépasserait leurs pouvoirs, de les favoriser aux dépens des ports de premier ordre, mais tout simplement de leur accorder une juste place dans la hiérarchie des ports français, et une part proportionnée dans le commerce français. Ainsi éviterait-on la concentration démographique autour de quelques grandes cités maritimes, ainsi arrêterait-on peut-être l'exode des marins vers d'autres professions, vers les centres urbains où ils vont grossir la masse prolétarienne. En leur donnant 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.

Dans ces heureuses conjonctures, Paimpol, se relevant de ses cendres, regarderait encore avec confiance la porte du large entre l'île Saint-Rion et les mats de Goëlo : Paimpol reprendrait le rôle que lui a dévolu la mer et chercherait à reconquérir cette grandeur que lui donna la pêche d'Islande.

Dans l'attente de cette hypothétique résurrection, Paimpol médite ses années de labeur. Sa mémoire lui rappelle encore les joies et les peines, les succès et les revers qui marquèrent ce temps d'Islande si fécond dans sa vie.

Puisque des rivales plus puissantes lui ont interdit les routes mouvantes du large, l'humble cité paimpolaise, consciente d'avoir accompli son œuvre, d'avoir rempli sa fonction humaine, se recueille au bord des eaux mortes et inutiles.

Elle revit ses souvenirs dans l'amertume du présent. Elle sent bien aujourd'hui qu'elle a vieilli. Depuis que ses fines goélettes ont disparu, elle a perdu les traits saillants de son antique physionomie; elle a perdu sa beauté marine. Elle ressemble maintenant à une vieille femme au visage fané, épuisée d'avoir trop travaillé, lasse d'avoir trop pensé à l'Islande et trop longtemps regardé la mer. Elle se sent d'un autre âge, depuis que son âme intrépide a quitté son corps de granit, depuis que s'est éteinte en elle la longue rumeur de l'époque islandaise, la rude louange de son travail, tandis que s'étendait sur ses épaules un silence de soir.

Paimpol, janvier 1941-mai 1942.



Blason accordé
à la Communauté des Marchands de Paimpol
en 1699.

**TABLEAUX RECAPITULATIFS DES ARMEMENTS
A LA GRANDE PECHE
EFFECTUES PAR LE PORT DE PAIMPOL**

LA PÊCHE A TERRE-NEUVE

1787.....	12 navires	1831.....	9 navires
1788.....	10 —	1832.....	10 —
1789.....	6 —	1833.....	14 —
1790.....	4 —	1834.....	13 —
1791.....	5 —	1836.....	9 —
1792.....	4 —	1837.....	7 —
AN X.....	1 —	1838.....	6 —
1815.....	3 —	1839.....	9 —
1816.....	3 —	1840.....	9 —
1817.....	2 —	1841.....	8 —
1824.....	3 —	1842.....	7 —
1825.....	1 —	1843.....	5 —
1826.....	1 —	1844.....	3 —
1827.....	7 —	1845.....	1 —
1828.....	8 —	1846.....	3 —
1829.....	4 —	1847.....	4 —
1830.....	8 —	1848.....	2 —

N. B. — Ces listes de navires morutiers sont établies d'après les registres de l'inscription maritime. Nous avons consulté à cet effet, les Registres des armements de 1787 à 1829 (+ 1816-1826), de 1836 à 1835 et de 1836 à 1844.

Faute de Registres dans la période de 1843 à 1853, nous avons dû nous référer aux rôles annuels. A partir de 1853, où débute la pêche d'Islande, nous avons pris nos renseignements dans les registres suivants : Désarmements, 1853-1866; Armements, de 1866-1887; Désarmements, 1868-1883; Armements, 1884-1901; Armements, 1901-1913; Désarmements, 1901-1913; Armements, 1914-1924; Désarmements, 1927-1935; Armements, 1927-1940.

A partir de 1877, nous faisons état des renseignements de la douane.

Année	Terre-Neuve	Islande	Observations
1849	3		
1850	3		
1851	3		
1852	4	1	Nous comprenons dans ces chiffres de la pêche d'Islande les navires pêcheurs et les chasseurs.
1853	2	3	
1854	3	4	Nous comptons <i>Abeille</i> , islandais de 1853, armé au long cours en 1854 du 17 mars au 20 novembre.
1855	3	4	
1856	4	14	
1857	3	30	La <i>Plouezcaine</i> fait 2 voyages. Donc 31 armements effectifs.
1858	3	31	La <i>Plouezcaine</i> fait encore 2 voyages. En outre 5 navires sous la rubrique « long cours » sont des islandais puisque l'un d'entre eux <i>Ernest</i> , armé comme pêcheur, est désarmé comme long courrier.
1859	3	31	
1860	3	23	
1861	3	26	
1862	3	29	
1863	2	38	<i>Nelly</i> , 68 tx 85, appartient à Ruellan. La <i>Nelly</i> , 79 tx 63, appartient à Hôgarat.
1864		45	4 navires armés avec 6-10 hommes en avril-mai sont probablement des chasseurs.
1865		50	
1866		43	
1867		43	Dont 2 chasseurs.
1868		51	Compte tenu de 4 <i>Frères et Confiance</i> armés au « cabotage » alors que leurs équipages (20 hommes) et les avances indiquent des bâtiments islandais.
1869		56	
1870		50	Compte tenu de 2 chasseurs. Dans sa séance du 30 juillet 1870, le C. M. parle de 61 navires montés par 1.104 marins. M. Montfort, de Kérity, qui publia en 1935, dans la <i>Dépêche de Brest</i> , les chiffres des islandais avait trouvé 56 unités pour 1870. Notre chiffre provient du <i>Registre des désarmements</i> .
1871		40	
1872		46	
1873		44	

Année	Terre-Neuve	Islande	Observations
1874		38	Peut-être 39 si l'on compte le <i>Saint-Pierre</i> armé au long cours le 8 mai, désarmé le 17 août.
1875		35	
1876		38	
1877		39	D'après les archives des douanes qui ne remontent pas au delà de 1877, il y aurait eu, en 1877, 43 islandais de 4.394 tonneaux avec 835 hommes d'équipage (1).
1878		49	Douane : 50, 4.795 tonneaux, 999 hommes, 44 pêcheurs, 8 chasseurs.
1879		49	Douane : 50, 5.025 t., 1.040 hommes.
1880		45	
1881		38	
1882		40	
1883		39	
1884		45	Douane : 45, 4.763 tonneaux, 899 hommes
1885	1	46	— 43, 4.681 tonneaux, 855 hommes
1886	1	54	— 53, 5.174 tonneaux, 961 hommes
1887		29	— 25, 2.892 tonneaux, 480 hommes
1888		39	
1889		39	
1890	2	40	
1891	1	49	2 navires font 2 voyages = 51 armements.
1892	1	56	Douane : 47, 3.857 tonneaux, 888 hommes
1893	1	62	2 navires font 2 voyages = 64 armements.
1894	1	74	Douane : 45, 3.944 ton., 1.040 hommes, 14 chasseurs, 876 tonneaux, 96 hommes
1895	2	80	2 navires font 2 voyages = 76 armements.
1896	1	69	<i>Auguste</i> fait 2 voyages = 81 armements.
1897	4	55	— — = 70 armements.
1898	2	46	— — = 56 armements.
1899	5	36	
1900	4	43	Dont le chalutier islandais <i>Eclairer</i> .
1901	3	47	Douane : 41, 3.500 ton., 1.008 hommes. La douane ne semble pas avoir tenu compte des chasseurs.

1. Le receveur des Douanes établissait ses statistiques en fin de trimestre ou d'année. Il prend parfois comme base de son calcul les seuls navires qui ont fait leur retour directement d'Islande à Paimpol; il déduit aussi les navires perdus.
 Dans l'*Abregé de l'histoire de la pêche d'Islande à Paimpol*, par M. Mézière (cf. t. I, p. 97), nous relevons les chiffres suivants : 1852, 1; 1853, 3; 1854, 4; 1856, 14; 1857, 23; 1858, 37; 1859-39; 1860-23; 1861, 36; 1862, 29; 1863, 38; 1864, 43; 1865, 48; 1866, 43; 1867, 41; 1868, 52.

Année	Terre-Neuve	Islande	Observations
1902	6	46	<i>Annie-Yvonne</i> après une campagne d'Islande, est réarmée pour Saint-Pierre.
1903	7	42	Douane : 38, 3.568 ton., 939 hommes.
1904	5	52	— 48, 4.515 ton., 1.200 hommes.
1905	1	63	— 62, 7.522 ton., 1.504 hommes.
1906		61	— 59, 1.455 hommes.
1907		53	
1908	1	44	Douane : 44, 1.138 hommes, plus 16 chasseurs de 1.295 tonneaux, 91 hommes.
1909	1	35	Douane : 34, 4.292 ton., 868 hommes, plus 14 chasseurs, 1.111 ton., 77 hommes.
1910	1	35	Douane : 31, 3.914 ton., 801 hommes, plus 25 chasseurs, 2.196 ton., 149 hommes.
1911	7	20	Douane : 20, 2.499 ton., 517 hommes pour Islande; 7, 1.149 tonneaux, 201 hommes pour Terre-Neuve, plus 17 chasseurs, 1.575 ton., 102 hommes.
1912	6	24	Douane : 24, 3.061 ton., 628 hommes, plus 12 chasseurs, 1.065 tonneaux, 84 hommes pour Islande; 6, 1.039 tonneaux, 168 hommes, plus 2 chasseurs, 177 tonneaux, 13 hommes pour Terre-Neuve.
1913	9	23	Douane : 23, 2.961 tonneaux, 598 hommes, 8 chasseurs, 710 tonneaux, 41 hommes pour Islande; 9, 1.646 tonneaux, 256 hommes, 2 chasseurs, 238 tonneaux, 13 hommes pour Terre-Neuve.
1914	10	19	Douane : 28, 3.254 tonneaux, 551 hommes pour Islande; 10, 1.675 tonneaux, 285 hommes pour Terre-Neuve.
1915	4	4	Douane : 8, avec 212 hommes.
1916	2	7	Douane : 7, 920 tonneaux; 2 chasseurs, 181 tonneaux pour Islande; 2, 276 tonneaux pour Terre-Neuve.
1917	1	6	Douane : 4, 520 tonneaux, 88 hommes pour Islande; 1, 162 tonneaux, 24 h. pour Terre-Neuve.
1918	1	3	
1919	1	6	Douane : 7 pour Terre-Neuve, Islande, 2 chasseurs.
1920	3	7	Douane : 10 pour Terre-Neuve, Islande, 7 chasseurs.
1921	5	7	Douane : 5 goélettes de pêche, 5 chasseurs pour Islande; 5 trois-mâts pour Terre-Neuve. Parmi les islandais se trouve le chalutier <i>Elisabeth-Maria</i> .

Années	Terre-Neuve	Islande	Observations
1922	4	5	
1923	5	4	Douane : mêmes chiffres, 6 chasseurs.
1924	4	5	
1925	2	6	
1926	3	6	Disparition de la pêche de Terre-Neuve et première expédition de <i>Bar-Avel</i> au Groenland.
1927		5	
1928		3	A partir de 1927, les morutiers paimpoulais fréquentent Islande et Groenland.
1929		5	
1930		7	
1931		8	Dont le chalutier <i>Victoria d'Arcachon</i> .
1932		8	
1933		8	
1934		2	
1935		2	
1936		0	

TABLE DES MATIÈRES

TOME I

BIBLIOGRAPHIE.....	VII
PRÉFACE DE M. LE DOYEN DUTHOIT.....	XI
AVANT-PROPOS.....	XV
CHAPITRE PREMIER	
DU PENPOUL ARMORICAIN A LA PREMIÈRE GOÉLETTE ISLANDAISE.....	I
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.....	289

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

TOME II

CHAPITRE I

L'ENTREPRISE D'ISLANDE. L'ÉQUIPAGE

1. — Place de l'équipage dans l'entreprise.....	1
2. — Le capitaine, maître après Dieu : fonctions et salaires.....	3
3. — Les « islandais ».....	16
a) Recrutement.....	17
b) Nombre.....	22
c) L'âme de l'islandais.....	24
d) Le cœur de l'islandais.....	33
e) L'esprit de l'islandais.....	38
4. — Les conditions de vie à bord de la golette.....	40
5. — Le tribut à la mer d'Islande.....	48
6. — Aide apportée par les Œuvres de Mer.....	52
7. — L'engagement de l'islandais.....	57
a) Engagement au last.....	60
b) Engagement à la morue.....	62
c) Engagement au tiers.....	63
8. — Le gain individuel de l'islandais.....	74
a) Denier à Dieu.....	75
b) Les avances.....	76
c) Le salaire de retour.....	79
d) Les gratifications.....	87
9. — Le salaire global de l'islandais.....	87

CHAPITRE II

LA CITÉ-CORPORATION ET LE BIEN COMMUN PAIMPOLAIS AU TEMPS D'ISLANDE

A. — LA CITÉ-CORPORATION.

I. — Industries connexes pour l'équipement du navire.....	93
1. — Les chantiers de construction navale.....	93
a) Historique et production paimpolaise.....	93
b) Types de navires et clientèle.....	100
c) Le contrat de construction.....	110
d) La technique de construction.....	110
e) Les ouvriers des chantiers (nombre, salaires).....	115
f) Coût de la construction.....	118
2. — Les forges de marine.....	120
3. — Les poulgeries.....	123
4. — Les voileries.....	123
5. — Les magasins d'engins de pêche.....	141
6. — Fournitures diverses.....	146
II. — Industries connexes pour l'habillement et le ravitaillement de l'équipage.....	147
1. — La cordonnerie : bottes d'islandais.....	147
2. — La fabrication des cirés.....	149
3. — Le commerce des vivres.....	150
4. — Le commerce des boissons.....	155
III. — Activités maritimes connexes à la pêche d'Islande.....	160
1. — Le commerce des sels.....	160
2. — Le transport des cidres et des pommes à cidre.....	165

B. — LE BIEN COMMUN PAIMPOLAIS AU TEMPS D'ISLANDE.

1. — La profession maritime dans le cadre géographique.....	168
2. — Les éléments du Bien commun paimpolais.....	172
3. — Signes de la réalisation du Bien commun.....	176
a) Prospérité.....	176
1° Enrichissement du port.....	177
2° Enrichissement de la ville par des richesses collectives.....	178
3° Enrichissement en superficie.....	183
4° Enrichissement en population (Le peuplement des morts).....	184
5° Accroissement des fortunes privées.....	190
6° Enrichissement de la tradition, création d'un folklore et d'un renom.....	196
b) Sécurité.....	199
c) Paix.....	202

CHAPITRE III

LES CAUSES DE LA DISPARITION DE L'ARMEMENT PAIMPOLAIS

A. — CAUSES PARTICULIÈRES.

1. — Hausse des dépenses d'armement pendant et après la guerre 1914-1918.....	205
2. — Ostracisme de l'Islande : Loi du 21 avril 1922.....	214
3. — Tentatives pour sauver l'armement paimpolais.....	214
4. — Pourquoi Paimpol n'a pas armé de chalutiers.....	216
5. — Le voilier mixte.....	221

B. — CAUSES GÉNÉRALES.

1. — Ruines dans tous les ports de grande pêche.....	223
2. — Disparition des voiliers par suite de l'industrialisation.....	225
3. — Chalutier contre voilier.....	225
4. — La pêche au chalut.....	229
5. — Évolution du chalutier.....	232
6. — La production du chalutier.....	232
7. — La production française de morue.....	238
8. — La consommation française.....	240
9. — L'exportation française.....	242
a) <i>Le marché américain</i>	245
1° Antilles.....	245
2° Cuba.....	246
3° Brésil.....	248
4° Haïti.....	249
5° Part que la France aurait pu tirer de sa possession de Saint-Pierre et Miquelon.....	250
b) <i>Le marché euroméditerranéen</i>	251
1° Espagne.....	252
2° Portugal.....	256
3° Italie.....	260
4° Grèce.....	264
10. — La production mondiale.....	268
1° Norvège.....	269
2° Grande-Bretagne.....	272
3° Canada.....	273
4° Terre-Neuve.....	273
5° Islande.....	274
6° Allemagne.....	281
7° Russie.....	283
8° Portugal.....	284
9° Divers producteurs.....	284
10° Récent équipement de l'Italie.....	285
11. — La surproduction et la crise.....	288

C. — POUR SAUVER NOTRE ARMEMENT.

1. — Protection du marché français.....	290
2. — La prime à l'exportation.....	291
3. — Loi d'aide à l'armement libre (Loi Tasso).....	292
4. — Limitation des apports.....	293
5. — Création du Comité de grande pêche.....	294
6. — Transformation de la morue.....	296

D. — ASPECT HUMAIN DU PROBLÈME..... 299

CHAPITRE IV

POUR FAIRE FACE ET SURVIVRE!

LA DOUBLURE ÉCONOMIQUE DU PORT DE PAIMPOL : INDUSTRIES MARITIMES SECONDAIRES ET COMMERCE DU PORT

I. — Le port et son équipement.....	307
II. — La petite pêche.....	307
a) Provenance et production du poisson frais.....	309
b) Le marché.....	310
c) La consommation.....	312
III. — Le bornage.....	313
IV. — Les petits caboteurs.....	316
V. — Les grands caboteurs.....	322
A. — Relations de Paimpol avec les ports français.....	323
B. — Le long cours.....	325
C. — Le cabotage international.....	325
VI. — Commerce maritime de Paimpol avec l'étranger.....	326
A. — Complexe : Paimpol-Islande-Portugal-Espagne.....	327
B. — Complexe : Paimpol-Angleterre.....	327
a) Poteaux de mines.....	328
b) Charbons.....	330
c) Pommes de terre.....	336
C. — Complexe : Paimpol-Scandinavie.....	341
Bois du Nord.....	341
VII. — L'entreprise paimpolaise de transport maritime.....	347
a) L'expédition.....	348
b) Le budget.....	348
c) L'équipage. Salaires.....	351
VIII. — Le commerce maritime du port de Paimpol.....	354
a) Vue d'ensemble.....	354
b) Élimination des marins et des navires.....	372
c) Réduction du commerce maritime de Paimpol.....	373

IX. — Causes de la décadence de la flottille marchande et du commerce maritime de Paimpol..... 374

A. — Guerre et après-guerre..... 374

B. — Baisse des frets..... 375

C. — Tarissement des sources d'affrètement par la concurrence entre les moyens de transport..... 375

1. — Concurrence du vapeur..... 376

2. — Concurrence du navire étranger..... 376

3. — Concurrence du rail et du camion..... 378

D. — Désordre de notre marine marchande et de notre commerce maritime..... 380

1. — Exemple du bois du Nord..... 381

2. — Exemple des poteaux de mines..... 381

3. — Exemple du transport des charbons..... 382

E. — Part du trafic maritime dans le commerce général de la France..... 383

F. — Décadence de la marine marchande française..... 384

DERNIERS REGARDS SUR L'ÉCONOMIE PAIMPOLAISE.

I. — Le Paimpol d'aujourd'hui..... 387

A. — Visage maritime de Paimpol..... 387

B. — Visage urbain de Paimpol..... 388

C. — Visage rural (commerce des légumes et primeurs)..... 391

II. — Le Paimpol de demain. Ses possibilités d'avenir

A. — Fonction urbaine et rurale..... 399

B. — Fonction maritime..... 400

1. — Le commerce maritime..... 400

2. — Le bornage..... 401

3. — Le traitement des algues..... 401

4. — L'ostréiculture et la mytiliculture..... 403

5. — La pêche côtière..... 403

6. — La pêche au large..... 403

7. — La grande pêche..... 404

8. — La pêche fraîche industrielle..... 404

C. — Principes à respecter pour la résurrection de Paimpol.... 406

1. — Pas de mono-industrie..... 406

2. — Proportion entre les possibilités locales et l'instrument de la production..... 406

3. — La déconcentration industrielle..... 407

CONCLUSION..... 409

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES ARMEMENTS PAIMPOLAIS A LA GRANDE PÊCHE DEPUIS 1787..... 415

TABLE DES MATIÈRES..... 421

Achévé d'imprimer sur les Presses
des IMPRIMERIES OBERTHUR, Rennes-Paris,
le 8 Mars 1944

N° d'autorisation 2.657

Dépôt légal
exécuté au cours du deuxième trimestre 1944

