Entre grande pêche et commerce

Les reconversions des armements bretons sous le Second Empire

Jean-Michel Auffray

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1846>

DOI : 10.4000/abpo.1846

ISBN : 978-2-7535-1520-8

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2010

Pagination : 165-194

ISBN : 978-2-7535-1309-9

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Jean-Michel Auffray, « Entre grande pêche et commerce », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-4 | 2010, mis en ligne le 10 décembre 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1846> ; DOI : 10.4000/abpo.1846

Entre grande pêche et commerce : les reconversions des armements bretons sous le Second Empire

Jean-Michel AUFFRAY
Chercheur indépendant

En 1904, la France perd ses privilèges sur la côte de Terre-Neuve. Le droit de pêche demeure théoriquement maintenu mais dans des conditions très strictes. Il devient impossible de conserver à terre des installations permanentes et de faire sécher les morues sur les graves. La grande pêche sédentaire à Terre-Neuve ne sera bientôt plus qu'un souvenir. Des nostalgiques de la grande époque des havres ont parfois reproché au gouvernement français d'avoir cédé trop facilement aux pressions des autorités britanniques. Remarquons que cet accord, en pleine Entente cordiale, s'est accompagné de compensations et que les deux parties attendaient probablement une occasion de régler un litige qui empoisonnait depuis fort longtemps les relations entre les deux pays. D'ailleurs, à cette époque, la pêche sédentaire était en voie d'extinction totale. Durant les années qui précédèrent les nouveaux accords, seule une petite minorité des emplacements encore réservés aux navires français et à leurs installations était occupée.

À la fin du ^{xix}^e siècle, la grande pêche dans son ensemble n'était pourtant pas du tout sur le déclin. En Bretagne, Paimpol prospérait grâce à la pêche à Islande tandis qu'à Saint-Malo on armait de nombreux voiliers pour les bancs de Terre-Neuve. Concernant la pêche à la morue, la prééminence de ces deux ports était écrasante. Par contre, si dans quelques ports de la baie de Saint-Brieuc on pratiquait encore activement la pêche à Islande, il ne subsistait que très peu d'armements pour Terre-Neuve. La situation était très différente cinquante ans auparavant. En 1850, Paimpol ne s'était pas encore lancée dans l'aventure islandaise pas plus que les autres ports de la région. Les morutiers partaient de Saint-Malo ou de la baie de Saint-Brieuc la plupart du temps à destination des havres de Terre-Neuve. Seule une minorité d'entre eux allait pratiquer la pêche sur les bancs. Si, d'une manière générale, l'armement à la grande pêche était prospère, c'était particulièrement le cas à Binic, Portrieux, Dahouët et au Légué. Au milieu du

siècle, l'ensemble de ces ports a, certaines années, envoyé plus de navires à Terre-Neuve que le quartier de Saint-Malo.

Plusieurs explications ont été données pour expliquer le déclin de la pêche sédentaire à Terre-Neuve. Ainsi a-t-on souvent évoqué les problèmes chroniques avec les autorités britanniques et surtout les populations locales. On a également mis en avant les baisses de rendements dues à l'utilisation de sennes destructives, les migrations des bancs et la raréfaction des boettes¹. Nous avons tenté d'élucider quelque peu la question. Pour cela, nous avons choisi de suivre l'évolution de la grande pêche en Bretagne nord entre 1848 et 1870. C'est en effet sous le règne de Napoléon III que s'est largement amorcée cette profonde redistribution des rôles. Par la suite, malgré d'évidentes fluctuations, les tendances se sont confirmées jusqu'à la fin du siècle.

Cette analyse sera menée en deux temps : nous avons d'abord privilégié une approche en « grand angle » afin d'examiner la grande pêche dans les quartiers morutiers de Bretagne nord² et d'en déceler les évolutions communes et les singularités locales. Dans un second temps, nous avons changé d'échelle en nous concentrant sur le quartier de Saint-Brieuc pour lequel le déclin de la grande pêche a été particulièrement net durant la deuxième partie du XIX^e siècle. Ce changement de focale nous a permis alors de procéder à une analyse fine en pistant année par année les navires qui nous intéressaient. Le tri étant fait³, il s'agissait alors de suivre l'évolution de l'utilisation des morutiers durant cette période. Pour cela, il fallait éclairer les interrelations entre commerce et grande pêche et préciser les itinéraires et les cargaisons de ces navires après leurs campagnes de pêche⁴.

Il s'agissait de savoir comment réagirent les armateurs dans la gestion de leurs flottes face à des événements extérieurs sur lesquels ils n'avaient

1. Poissons utilisés comme appâts pour la morue. Du breton boued nourriture.

2. Dans ce premier temps, il ne s'agissait que d'évaluer l'évolution globale des différents types de grande pêche dans les quartiers morutiers bretons. Nous avons compté les navires armés pour Terre-Neuve ou pour l'Islande sans nous préoccuper de leur utilisation hors des périodes de pêche. Nos données générales sont tirées des registres d'armement suivants : Service Historique de la Marine de Brest, pour les quartiers de Binic et de Saint-Brieuc, 4P 5, 10 et 11 et 4P 5, 3 et 4 ; Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine pour le quartier de Saint-Malo, 4S 293 à 306.

3. Un même navire pouvant passer d'un type d'armement à un autre, il nous a fallu d'abord éliminer, en utilisant les registres déjà cités, tous ceux qui n'avaient rien à voir avec la grande pêche. Ainsi, il a été très aisé d'éliminer les « bateaux » de moins de 10 tonneaux de jauge et armés au bornage ou à la petite pêche. Les sloops, goélettes et bricks de 20 à 60 tonneaux se sont révélés être des caboteurs à l'année. Ils se distinguent bien des terre-neuvas qui sont, eux, des trois-mâts ou des bricks de 100 à 250 tonneaux. Quant aux passages, dans un sens ou dans l'autre, entre la seconde et la troisième catégorie, ils sont exceptionnels.

4. Pour cette étape, il a fallu utiliser systématiquement les rôles de désarmement de ces navires, qu'ils fussent armés à la grande pêche ou au commerce (cabotage et long cours). Les données qui concernent les trajets, frets et équipages sont issues des rôles de désarmement du quartier de Saint-Brieuc. Service Historique de la Marine de Brest, 4P 7 168 à 4P 7 233.

pas prise, face aussi à des évolutions plus profondes et plus durables dont les ressorts et les implications leur échappaient peut-être tout autant. Sans jugement de valeur, cela nous a permis d'évaluer, indirectement, leurs facultés d'adaptation professionnelle face aux contraintes. Cette étude a été l'occasion de remarquer l'impact de la guerre de Crimée sur la grande pêche à Terre-Neuve. Elle nous a également montré que les germes du déclin qui a conduit à l'extinction de cette activité à Saint-Brieuc, alors qu'elle se maintenait plus ou moins ailleurs, ont été semés pour l'essentiel durant le Second Empire.

Grande pêche et commerce au milieu du XIX^e siècle

Importance relative des trois quartiers de grande pêche

Si Saint-Malo et Paimpol dominaient largement la grande pêche à la fin du XIX^e siècle, tel n'avait pas toujours été le cas. Au milieu du XIX^e siècle la situation était bien différente. Ainsi, à cette époque, Paimpol⁵ ne pratiquait la pêche à la morue qu'à un niveau quasiment confidentiel. La pêche à l'Islande n'avait pas encore débuté et les armateurs locaux n'envoyaient que deux ou trois navires sur les côtes de Terre-Neuve. Par contre, les ports de la baie de Saint-Brieuc⁶ envoyaient à Terre-Neuve plus de bricks et de trois-mâts que Saint-Malo. Entre 1848 et 1851, Binic, Portrieux, Le Légué et Dahouët⁷ expédiaient ensemble en moyenne 71 morutiers à Terre-Neuve contre 65 seulement pour Saint-Malo. Enfin, dernière différence notable, la grande pêche pratiquée au milieu du XIX^e siècle était surtout la pêche sédentaire dans les havres du nord de Terre-Neuve, à partir desquels on partait pêcher sur de petites embarcations, et où des installations durables permettaient de saler et de sécher les poissons. Pendant ce temps, plus au sud, en pleine mer, sur les grands bancs de Terre-Neuve, plusieurs navires malouins pratiquaient la pêche à la morue verte avec des lignes de fond. L'île de Saint-Pierre-et-Miquelon, demeurée française, servait alors de base arrière : on y séchait une partie des morues⁸. À cause des problèmes suscités par les colons britanniques irrités par les privilèges octroyés aux pêcheurs français, ce deuxième type de grande pêche avait commencé à se développer bien avant 1850 mais au milieu du siècle il demeurait encore tout à fait secondaire. Ainsi, alors que la proportion des morutiers malouins allant sur les bancs ne cessa de croître par la suite, au détriment de ceux armés pour la pêche à la côte⁹, entre 1848 et 1851, ils ne représentaient

5. Les données chiffrées concernant Paimpol sont issues de KERLEVEO, Jean, Paimpol au temps d'Islande, Éditions Le Chasse-Marée, t. 1, 1998 [1^{re} éd. 1944].

6. À partir de 1848, les ports de la baie sont rattachés à deux quartiers maritimes différents : Binic et Portrieux pour le quartier de Binic ; Erquy, Dahouët et Le Légué pour le quartier de Saint-Brieuc.

7. Le quatrième port de la baie de Saint-Brieuc, Erquy, ne pratiquait pas la grande pêche.

8. Dans certains cas, elles étaient séchées sur la côte de Terre-Neuve.

9. En même temps, les morues seront de moins en moins séchées sur place et, uniquement salées, elles seront écoulées ailleurs que sur le marché méditerranéen.

encore que 28 % du total des navires expédiés à la grande pêche. Quant aux armateurs de la baie de Saint-Brieuc, ils restaient très attachés à la pêche sédentaire. Un seul armateur, Villeféron, envoya alors deux navires sur les bancs.

Entre 1848 et 1852, rien de très notable ne se passe à Paimpol où la pêche à Islande n'a pas encore commencé. Toutefois, en 1852, quatre navires partent de Paimpol pour Terre-Neuve : ce sera le maximum. Durant la même période, le nombre de navires expédiés pour la même destination va peu varier dans les quartiers de Binic et de Saint-Brieuc. Le maximum fut atteint là aussi en 1852 : 75 navires partent cette année-là de la baie de Saint-Brieuc. À Saint-Malo, durant ces mêmes années, on constate un accroissement des armements avec, là aussi, un maximum de 92 terre-neuviens armés en 1852¹⁰.

Les trajets commerciaux des morutiers briochins

Les retours de Terre-Neuve : directs et indirects

Nous avons suivi les trajets commerciaux des morutiers du Légué et de Dahouët durant cinq ans, entre 1848 et les prémices de la guerre de Crimée. Il s'agissait de savoir quels usages étaient faits de ces navires entre leur retour de Terre-Neuve et leur départ pour la campagne suivante. Comme durant cette période les armateurs du quartier de Saint-Brieuc sont restés les mêmes et que les navires expédiés à la grande pêche demeurent également presque inchangés, on peut prendre comme référence l'année 1850. À l'automne de cette année-là, trente-six navires des ports du Légué et de Dahouët rentrent de Terre-Neuve. Trente et un d'entre eux appartiennent à six armateurs de Saint-Brieuc et les cinq autres à deux armateurs de Pléneuf. Presque tous proviennent des havres du nord de Terre-Neuve ; deux seulement reviennent des bancs plus au sud. L'ensemble de ces bricks et trois-mâts jauge 6 223 tonneaux.

Entre 1849 et 1853, nous avons donc répertorié 180 retours de Terre-Neuve. Dans près des deux tiers des cas ces retours se font, avec des équipages réduits et de pleines cargaisons de morues, d'abord vers les ports de vente, en Méditerranée le plus souvent. Les autres retours se font directement vers Saint-Brieuc avec le matériel de pêche, la plupart des pêcheurs et des cargaisons commerciales très faibles.

En ce qui concerne les retours indirects, c'est à partir des ports de vente et jusqu'à l'arrivée au port d'attache que nous avons suivi les navires, leurs trajets et leurs frets. Pour certains d'entre eux, réarmés au cabotage, nous avons suivi leurs courtes campagnes commerciales. Quant aux navires rentrés directement, nous les avons pistés à partir de leurs éventuels réarme-

10. Les niveaux particulièrement élevés atteints en 1852 peuvent être attribués à la loi de 1851 qui instaure des primes à la grande pêche et qui favorise particulièrement la morue séchée. KERVÉLÉO, Jean, Paimpol..., op. cit., t. I, p. 318.

ments au commerce à Saint-Brieuc jusqu'à leur retour pour la campagne de pêche suivante.

Retours de Méditerranée

En ce qui concerne les retours de Méditerranée, dans un premier temps, il nous a semblé difficile de trouver, tout au moins pour cette époque, des lois générales. Comme pour les caboteurs, les ports et les marchandises transportées semblent déterminés par des opportunités aléatoires tant, dans ce genre d'activité, les combinaisons possibles sont nombreuses lorsqu'il s'agit de relier un port à un autre en variant les cargaisons et les escales. Toutefois, il apparaît que ces variations sont nettement moins importantes que chez les vrais caboteurs et se font sur des bases plus stables, déterminées par les contraintes économiques, mais aussi, tout simplement, par les habitudes. Même si tel ou tel armateur accepte ponctuellement un fret original tant par sa nature que par sa destination, on peut voir se dégager nettement des routes et des cargaisons caractéristiques.

Durant ces années, les deux navires de Villeféron affectés à la pêche sur les grands bancs allaient vendre leurs morues vertes à Bordeaux, puis revenaient au Légué avec du vin ou du sel pris à l'île de Ré. Quant aux autres terre-neuviers, c'était presque toujours dans un port de Méditerranée qu'ils livraient leurs morues séchées : Alicante, Valence, Gênes, mais le plus souvent Marseille. De là, il n'était évidemment pas question de rentrer au « pays » sur un lest qu'il aurait fallu en outre payer. Il fallait donc chercher un ou plusieurs frets en tenant compte, bien entendu, du fait qu'il fallait être de retour dans la baie de Saint-Brieuc avant le mois d'avril. Cependant, dans bien des cas, les ports de la baie n'offraient pas de débouchés suffisants pour les marchandises rapportées de Méditerranée : c'est donc ailleurs qu'il fallait livrer d'abord. Bien sûr, il y avait toujours, quoique cela fût moins intéressant pour les finances des armateurs, la possibilité de rapporter d'Hyères ou de Port-de-Bouc une cargaison de sel pour la prochaine campagne de pêche à Terre-Neuve ; c'était, effectivement, une solution de routine fréquente. Cependant, le mieux était de trouver un fret pour un port proche d'un grand marché de consommation ou d'une région industrielle.

Durant les années 1820 et 1830, une solution bien pratique avait été trouvée. Marseille avait alors en France le monopole de la production de savon et les chemins de fer n'existaient pas. Les morutiers, au retour de la Méditerranée, allaient, dans la majorité des cas, au Havre avec des cargaisons de savon destinées surtout au grand marché parisien. Quoique ce fût secondaire, les navires rapportaient également au Havre, mais aussi dans quelques autres ports de la Manche ou de l'océan Atlantique, diverses denrées, essentiellement du vin et de l'huile d'olive. Ainsi, en 1833, au retour de Marseille, 63 % des terre-neuviers de la baie de Saint-Brieuc vont livrer une cargaison constituée en grande partie de savon au Havre. Les autres rentrent directement à leur port d'attache avec des chargements plus variés

où dominant le savon, le vin, l'huile et le sel. En 1836 la situation n'a guère changé puisque encore 60 % des navires prennent la route du Havre avec leur savon¹¹.

Ce trafic, aisé pour les armateurs, n'a cependant pas duré. Progressivement, ils devront chercher d'autres marchandises et d'autres circuits. Le port du Havre cesse d'être le débouché exclusif en dehors du port d'attache. En effet, Marseille perd son monopole de la production du savon : il y a des savonneries à Nantes et au Havre. Et plus tard, arrive le chemin de fer qui rapproche Paris de la Méditerranée. Ainsi, en 1848, sur seize navires du quartier de Saint-Brieuc allés à Marseille ou à Gênes livrer leurs morues, douze reviennent à leur port d'attache avec des cargaisons de sel et quatre avec des cargaisons mixtes constituées essentiellement de vin, de savon et d'huile. Le cas est extrême, mais plus jamais le port du Havre ne redevint un débouché presque exclusif pour les morutiers briochins.

Deux ans plus tard, en 1850, un autre changement s'amorce. Deux navires reviennent de Gênes avec des rails qui sont livrés à Cardiff. Dans ce port, avant de rentrer au pays, ils prennent une cargaison de charbon pour Le Havre. En 1852, les choses se sont diversifiées. Le Havre est à nouveau la destination de six navires sur dix-huit mais les cargaisons sont mixtes et très variées : vin, sel, huile, céréales et même soufre de Sicile. Sept navires retournent directement à Saint-Brieuc avec vins, sel et huile, ainsi que divers matériaux non précisés. Enfin, on remarque cette année-là que cinq navires vont livrer leurs cargaisons de sel à Dunkerque. En effet, les frets de sel entre la Méditerranée et ce port sont plus intéressants. De plus, il y a la possibilité de trouver dans cette ville d'autres cargaisons à destination des ports de la Manche.

Si l'on considère, de façon statistique, l'ensemble des frets de retour tout au long de la période qui nous intéresse, on constate que c'est la solution la plus simple, sinon la plus intéressante, qui s'impose le plus souvent : le retour direct vers Saint-Brieuc généralement avec une cargaison homogène de sel et plus rarement avec « divers matériaux », où le vin, l'huile et même le savon sont particulièrement bien représentés. Quant au port du Havre, il demeure une destination importante quoique secondaire et en régression, pour des cargaisons diverses où domine le vin. Par contre, Dunkerque prend une place croissante, essentiellement pour le sel. Tous les autres ports, Nantes, Rouen, Dieppe ou La Rochelle, semblent être des destinations de circonstance.

Les escales dans les ports de l'Atlantique sont parfois des occasions pour compléter les cargaisons ou en prendre de nouvelles : divers matériaux mais surtout du sel. Quant aux navires arrivés assez tôt à Saint-Brieuc, ils repartent, à l'occasion, vers Le Croisic ou Ré dans le même but. Toutefois, au début des années 1850, on remarque que quelques navires

11. Service Historique de la Marine de Brest, rôles de désarmement, 4P 7 127 ; 4P 7 128 ; 4P 7 133 à 4P 7 135.

repartent sur lest de Saint-Brieuc pour aller, dans un port du sud du pays de Galles, prendre une cargaison de charbon. Mais là encore, c'est trois fois sur quatre à destination d'un port d'où on pourra rapporter du sel¹².

Campagnes de cabotage à partir de Saint-Brieuc

Tandis que certains terre-neuvas vont livrer leurs cargaisons de morue en Méditerranée, les autres rentrent directement en Bretagne avec leurs équipages mais aussi de nombreux « passagers ». Ces derniers sont en fait les pêcheurs d'un ou deux autres navires du même armateur qui n'ont pas été choisis comme marins pour faire le trajet Terre-Neuve/Méditerranée¹³. En septembre, ces morutiers arrivent à Saint-Brieuc avec leurs hommes, du matériel de pêche et de l'huile de foie de morue et de drache¹⁴. Il y a aussi quelques morues destinées le plus souvent à la consommation locale.

Ces navires sont certes moins nombreux que ceux du groupe précédent mais ils représentent tout de même plus du tiers de l'ensemble. Il n'est évidemment pas question qu'ils soient désarmés pendant six mois en attendant la campagne suivante à Terre-Neuve. Il faut les rentabiliser au maximum. Aussi beaucoup d'entre eux sont-ils réarmés rapidement pour le cabotage avec des équipages réduits de marins expérimentés. La proportion des navires qui ne sont pas réarmés pour le cabotage n'est toutefois pas négligeable : 16 sur 69 (23 %) entre 1849 et 1853. Mais cela n'est pas très surprenant car ces navires devaient subir des réparations qui les immobilisaient parfois des mois ; c'était les navires en meilleur état qu'on expédiait au commerce.

Comme pour les retours de Méditerranée, nous avons donc suivi précisément 53 itinéraires de cabotage de morutiers à partir de Saint-Brieuc ou de Dahouët. Les départs se font en octobre ou en novembre et les retours ont lieu avant la fin du mois d'avril de l'année suivante pour permettre une nouvelle campagne à Terre-Neuve. Quelques navires vont au Croisic ou à l'île de Ré pour y chercher du sel pour la campagne suivante. Mais cela n'est pas fréquent compte tenu du fait que, comme nous l'avons vu, on en rapporte des quantités généralement suffisantes de Méditerranée. On note aussi quelques voyages à destination de différents ports de la Manche ou de l'Océan Atlantique à la recherche d'autres frets, par exemple Bordeaux pour les vins et alcools ou Dunkerque pour le noir animal¹⁵ ; mais ce ne sont pas des trafics réguliers. Là encore, il y aurait, à l'aller comme au retour,

12. Les trajets de retour Méditerranée-Manche ne sont pas du cabotage au sens strict. Ils se faisaient généralement de manière directe avec un seul fret. Il s'agit certes de navigation commerciale mais ne nécessitant pas d'armement au cabotage et autorisée par l'armement initial à la grande pêche. À partir de 1853 ces navires sont réarmés au cabotage en Méditerranée mais cela ne change pas grand-chose.

13. Pour les rôles, il s'agit de retours « en ressac ».

14. Il s'agit d'huile non encore épurée provenant de détritiques divers de morue.

15. Résidus des sucreries utilisés comme engrais dans l'agriculture (os calcinés ayant servi de filtre).

toutes sortes de combinaisons possibles mais, pratiquement, elles sont rarement, sinon jamais, mises en œuvre. Il ne s'agit pas de *tramping*.

En fait, durant cette période, il existe une cargaison et une destination type au départ de la Bretagne nord : dans plus de la moitié des cas, il s'agit d'avoine à destination d'un port de Méditerranée, Cette¹⁶ et surtout Marseille, ports évidemment bien connus des armateurs briochins. L'avoine produite par le nord de la Bretagne est exportée par Saint-Brieuc, mais aussi par les ports de Lézardrieux, Paimpol et Morlaix où les morutiers briochins viennent prendre leur cargaison avant d'être expédiés en Méditerranée. Ce trafic nord-sud, bien installé, domine largement tous les autres. Les navires arrivent donc à Cette ou à Marseille à peu près au moment où ceux qui ont écoulé leurs morues repartent vers leur port d'attache. Après avoir livré leur cargaison d'avoine, ils se trouvent dans les mêmes conditions que leurs prédécesseurs. Il n'est donc pas étonnant de constater que leurs frets de retour sont analogues : du sel, du vin et un peu d'huile et de savon à destination de Saint-Brieuc. Par contre, comme ils disposent de moins de temps avant la campagne de pêche, il n'y a presque pas de retours à Saint-Brieuc via Le Havre ou Dunkerque.

En dehors de ce trafic primordial, on voit apparaître, au début des années 1850, une nouvelle destination. Nous l'avons déjà noté à propos de certains navires qui rentrent de Méditerranée, mais c'est surtout le départ direct de Saint-Brieuc, en automne, qui est concerné. Des navires de plus en plus nombreux vont, sur lest généralement, dans les ports du sud du pays de Galles, Cardiff et Swansea, pour y prendre des cargaisons de charbon. La consommation de ce combustible augmente en effet partout en Europe et les steamers sont de plus en plus nombreux dans les ports. Bien entendu, habitudes obligent, les livraisons se font, là encore, dans des ports méditerranéens, et singulièrement Marseille ; ces navires retrouvent sur place les céréaliers dont ils suivent les comportements.

Au total, si on veut cerner les caractéristiques générales du commerce des morutiers de la baie de Saint-Brieuc avant la guerre de Crimée, on doit observer que deux groupes de fret dépassent nettement les autres : de la Bretagne nord vers Marseille ou un autre port de la Méditerranée avec de l'avoine, d'un port de Méditerranée vers Saint-Brieuc avec du sel et différentes denrées. Le trafic de retour Marseille-Le Havre avec divers matériaux, quoique encore important, est en régression. D'autres trafics, par contre, augmentent : c'est le cas du sel à destination de Dunkerque et du charbon du pays de Galles à destination de Marseille ou d'un autre port méditerranéen.

Importances relatives de la pêche et du commerce

Au milieu du XIX^e siècle, les richesses accumulées par les armateurs de la baie de Saint-Brieuc étaient issues des profits de la grande pêche à

16. Graphie de l'époque pour Sète.

Terre-Neuve. Ils y trouvaient leur compte et la régularité avec laquelle on les voit réarmer chaque année leurs navires pour cette destination le montre clairement. Durant la première partie du siècle, après les guerres de la Révolution et de l'Empire, les bâtiments envoyés là-bas sont d'ailleurs de plus en plus nombreux et leurs tonnages s'accroissent. Pour les armateurs, la navigation commerciale est toujours restée secondaire, ne serait-ce que du fait de l'absence de grands centres de production ou de consommation dans cette région. Les noms de Villeféron, de Kerautem, Sebert ou Boullé sont restés associés à la pêche à la morue à Terre-Neuve, à son épopée et parfois à ses mythes.

Pourtant, ces armateurs, malgré les pesanteurs des habitudes, ne pouvaient être indifférents à une autre facette possible de leur activité, le commerce. On concevrait d'ailleurs mal qu'ils aient délibérément laissé le monopole du trafic commercial des ports du Légué ou de Dahouët à d'autres. À cette époque où les transports terrestres posaient encore bien des problèmes, le cabotage était un moyen essentiel de transport de marchandises très variées entre les agglomérations des côtes et des rias. Il y avait toujours quelque chose à faire venir dans ces ports, quelque production locale à expédier vers un autre port de la Manche ou de la côte atlantique. Et effectivement, la plupart de ces armateurs possédaient quelques unités, de tonnage plus faible que les morutiers, réservées au petit ou grand cabotage. Ainsi, en 1853, Villeféron et Boullé possédaient chacun trois voiliers affectés à cette activité, Sebert quatre, Rubin de Rays deux, de Kerautem et le Péchon un chacun : au total environ huit cents tonneaux.

D'autre part, avant même la guerre de Crimée, on remarque que la répartition des rôles entre les deux groupes de bâtiments n'est pas complètement figée. Bien que cela soit rare, on peut voir des bricks ou des trois-mâts de plus de 100 tonneaux affectés, à l'occasion, au cabotage durant un an. Cela peut être une permutation : en 1849, par exemple, le Céleste de l'armateur Besnard, qui était affecté au cabotage l'année précédente, part pêcher à Terre-Neuve tandis que le Cygne, du même armateur, fait l'inverse. Dans d'autres cas, rares il est vrai, les circonstances incitent un armateur à modifier sans compensation l'affectation d'une de ses unités : ainsi le Bretagne de De Kerautem, au cabotage en été 1848, se retrouve à Terre-Neuve l'été suivant. C'est l'inverse que fait le Ludovic de Villeféron entre 1850 et 1851. Quoi qu'il en soit, l'essentiel des frets se faisait grâce aux morutiers de retour de Terre-Neuve, plus nombreux et de tonnage moyen plus important. Pour les armateurs, quelle importance avait cette activité commerciale de retour comparée à la pêche ?

Pour tenter de l'évaluer, nous considérerons que l'activité de pêche commence fin avril au moment du départ pour Terre-Neuve et qu'elle cesse lorsque le navire est de retour, soit à son port d'attache soit au lieu de vente dans un port de Méditerranée, fin septembre ou début octobre. Cette simple constatation nous montre que les morutiers sont alors disponibles pour une activité commerciale au moins la moitié de l'année. Cette disponi-

bilité, nous l'avons vu, n'est certes pas utilisée à 100 % ne serait-ce que pour des raisons d'entretien et de logistique. De plus, bien entendu, plusieurs morutiers rentrent à leur port d'attache nettement avant la campagne de pêche suivante, parce qu'ils n'ont pas trouvé de frets intéressants ou qu'ils ont besoin de réparations.

Nous avons donc évalué les durées des campagnes de cabotage des morutiers au retour de Terre-Neuve avant les campagnes de pêche suivantes. Il n'est pas rare de voir des navires rejoindre leur port fin mars ou même début avril, juste à temps pour se préparer à la campagne de pêche et se réarmer. On a évidemment dans ce cas profité au maximum de toutes les opportunités et on voit bien que, pour le capitaine comme pour l'armateur, l'argent gagné ainsi est peut-être secondaire mais pas du tout négligeable. Entre octobre 1853 et avril 1854, par exemple, les morutiers du quartier de Saint-Brieuc revenus de Terre-Neuve auront passé, en moyenne, environ cinq mois au commerce¹⁷.

Il aurait bien sûr été plus significatif de comparer les revenus des deux types d'activités pour en déduire leur importance relative aux yeux des armateurs. Malheureusement les documents adéquats ne sont pas assez nombreux ni assez précis pour nous permettre d'obtenir des données statistiques. Pour nous faire toutefois une idée approximative de ces revenus, nous prendrons un exemple. Dans sa correspondance avec son armateur, Matthieu Rubin de Rays, entre 1853 et 1857¹⁸, le capitaine Joseph Conan rend compte, entre autres, de ses campagnes de pêche, des quantités de morues pêchées, des prix de vente obtenus et des frets qu'il a pu trouver par la suite. Ce n'est qu'un exemple mais qui peut éclairer un peu un domaine resté très obscur.

En septembre 1853, le Saint Brieuc de retour du Havre de Guiguets au nord de Terre-Neuve arrive à Gênes où il écoule sa cargaison de morues. À Marseille, il fait un chargement de céréales qu'il va livrer au Havre. De là, sur lest, il va à Cardiff pour y prendre du charbon qu'il emporte à Nantes. De ce dernier port, il fait enfin route pour Dahouët avec lest et « divers matériaux ». Grâce aux lettres de Joseph Conan, nous connaissons la quantité de morues pêchées par l'équipage du Saint-Brieuc ainsi que son prix de vente au quintal. Par ailleurs, Joseph Conan note dans son livre de comptes le montant des frets obtenus pour Le Havre et pour Nantes. En ce qui concerne la campagne de pêche, la vente des poissons rapporte cette année-là environ 21 000 francs¹⁹; en ce qui concerne le trajet commercial

17. Il ne s'agit pas, bien sûr, de durées de navigation. Dans cette moyenne sont incluses les durées des différentes tractations commerciales, chargements, déchargements et préparations diverses qui, à cette époque, pouvaient durer longtemps pour tous les navires de commerce. Service Historique de la Marine de Brest, rôles de désarmement déjà cités.

18. Arch. mun. de Saint-Brieuc, 10Z 5. Correspondance du Capitaine Conan (en cours de transcription en vue d'une publication).

19. Cette année-là, le Saint-Brieuc rapportait les produits de sa propre pêche ainsi que ceux de la Marie-Victoire du même armateur. Cette somme correspond à la part du Saint-Brieuc. Il faudrait y ajouter le produit de la vente de l'huile qui ne nous est malheureu-

de retour, le premier fret rapporte 10 500 francs et le second 7 500 francs, soit 18 000 francs au total.

Ainsi, on peut penser qu'à une époque où la grande pêche à Terre-Neuve était pourtant à son apogée, les revenus provenant du commerce étaient loin d'être négligeables pour les armateurs²⁰. S'ils n'en demeuraient pas moins des armateurs de terre-neuvas, ils avaient, tout de même, l'expérience du commerce au cabotage et savaient en tirer profit.

La guerre de Crimée et ses conséquences sur la grande pêche

La guerre et ses opérations

La guerre de Crimée commence officiellement en mars 1854 ; les opérations durèrent jusqu'à l'automne 1855. Cependant, en mars 1853, la tension est déjà très grande entre franco-britanniques et russes. La flotte française de Toulon est envoyée le long des côtes de la Grèce. Peu de temps après, les premiers combats ont lieu entre les Russes et les Ottomans que les Occidentaux veulent soutenir. En France, les premières levées exceptionnelles ont donc lieu avant la déclaration des hostilités ; elles s'intensifient jusqu'à la fin de 1855. La démobilisation n'est évidemment pas effective aussitôt après la victoire de Sébastopol, en septembre 1855, et il faut attendre le traité de paix de mars 1856 pour que ses effets se fassent sentir ; les conséquences de la guerre sur le recrutement disparaissent totalement au cours de l'année 1857. Cette guerre, que la catastrophe de 1870 a parfois fait oublier, est rude pour les coalisés franco-anglais. Les combats, mais aussi les maladies contagieuses, font des dizaines de milliers de victimes qu'il faut remplacer. Certes, les épisodes décisifs de cette guerre et en particulier les derniers combats sont le fait de troupes terrestres. Les affrontements directs des flottes sont très limités, même en mer Noire, mais la victoire finale de la France et de la Grande-Bretagne n'aurait certainement pas été possible sans une mise en œuvre intensive des deux flottes alliées. D'emblée, elles imposent leur suprématie en mer Noire, grâce, entre autres choses, à leurs bâtiments à vapeur. Elles permettent des débarquements massifs d'hommes, de chevaux, d'armes et de nourriture sur les côtes de Dobroudja ou de Crimée. Sans elles, il n'aurait pas été possible de déplacer si loin et si rapidement une armée pour affronter un ennemi coriace sur son propre territoire. Du côté français, le corps expéditionnaire atteint, en 1855, 120 000 hommes qu'il faut armer et ravitailler. Grâce à leurs capacités de transport et de communication, les flottes assurent aux coalisés une nette supériorité logistique sur l'ennemi russe.

sement pas connu ; au demeurant, il ne saurait modifier significativement les ordres de valeur.

20. Selon Ch. de la Morandière, c'était déjà le cas au XVIII^e siècle. LA MORANDIÈRE, Charles de, Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, p. 201.

Bien entendu, les marines marchandes sont mises à contribution pour apporter à proximité des lieux de combat vivres, matériels et charbon pour les vapeurs. C'est d'ailleurs, pour certains armateurs, un moyen pour éviter qu'on leur retire leurs meilleurs marins, tout au moins dans un premier temps. Les levées sont donc de plus en plus importantes, particulièrement pour les inscrits maritimes non embarqués : ceux-ci peuvent être recrutés pour les équipages des navires de combat mais aussi comme troupes de débarquement. Par contre, dans un premier temps tout au moins, les autorités, dans la mesure du possible, ne lèvent pas les marins en cours de contrat de navigation. C'est qu'il faut, même en temps de guerre, éviter de perturber le commerce maritime.

Impacts sur les armements à la grande pêche

Si on compare les équipages des bricks ou des trois-mâts expédiés à Terre-Neuve et ceux des mêmes navires partis livrer la morue en Méditerranée ou repartis de Saint-Brieuc après rapatriement des pêcheurs, les différences d'effectifs sont considérables. Chaque voilier partait avec soixante à quatre-vingts hommes, pour la plupart pêcheurs ou même seulement conditionneurs de morues. Pour les livraisons et les campagnes de cabotage, quatorze ou seize hommes seulement étaient nécessaires pour manœuvrer les mêmes navires. Progressivement, une minorité de terre-neuvas devenaient de vrais marins accoutumés aux trajets transatlantiques. Ce sont eux qui partaient pour les campagnes de cabotage jusqu'au printemps suivant ; ils accumulaient les mois passés en mer et pouvaient espérer une retraite convenable qui leur serait versée par la Caisse des Invalides lorsqu'ils auraient cinquante ans. Les autres, inscrits maritimes eux aussi, pouvaient être considérés comme des pêcheurs côtiers délocalisés et à temps partiel. Dans les deux groupes, la moyenne d'âge est très peu élevée mais c'est particulièrement marqué chez les pêcheurs saisonniers. Dans cette dernière catégorie, en effet, beaucoup d'anciens ne sont plus inscrits maritimes ; ils ont fait d'autres choix avant d'avoir atteint l'âge de cinquante ans.

De toutes façons, l'administration de l'Inscription maritime et donc la Marine impériale disposaient donc, dans certains quartiers de Bretagne nord, d'une masse d'inscrits maritimes non embarqués. C'étaient des hommes jeunes, plus ou moins occupés par des travaux agricoles ; ils étaient disponibles au moins six mois sur douze et on pouvait facilement les contacter dans leur commune d'origine. En cas de besoin, il était possible de les recruter rapidement²¹ avant de faire appel aux marins embarqués et de désorganiser la marine de commerce. Évidemment, ils n'étaient pas les plus compétents ni les plus expérimentés comme marins mais il n'est pas certain que cela ait toujours été le but recherché par des autorités militaires en quête de troupes à débarquer.

21. Pour les inscrits maritimes, il n'y avait alors pas de tirage au sort, c'était le système de la levée permanente.

Ainsi, lorsque débute la guerre de Crimée, l'Inscription maritime est chargée de lever des hommes immédiatement disponibles. Dans un premier temps, la solution la plus simple et la moins perturbatrice consiste à recruter les nombreux inscrits restés à terre, sans trop se poser de questions sur leurs qualifications. Pour les marins embarqués, la pression va se faire de plus en plus grande au fur et à mesure de l'intensification des combats, mais ce sera plus tard. Alors, les capitaines et les armateurs seront en quête de toutes sortes d'artifices plus ou moins légaux pour conserver leurs équipages²².

Cette levée touche évidemment particulièrement les armateurs à la grande pêche des quartiers de Saint-Malo, de Binic et de Saint-Brieuc, à tel point qu'ils se trouvent alors dans l'impossibilité d'envoyer la totalité de leurs morutiers à Terre-Neuve. On fait donc appel au ban et à l'arrière ban, à des néophytes aussi, mais la proportion des ces derniers ne peut dépasser certaines limites au-delà desquelles la sécurité et surtout les rendements de pêche seraient désastreux. Alors, il faut bien se résigner à renoncer à armer certaines unités pour la grande pêche.

Nous avons suivi l'évolution du nombre des navires envoyés à Terre-Neuve par les quartiers de Bretagne nord entre 1848 et 1870. Les courbes montrent une chute très nette des armements pour la grande pêche entre 1852 et 1856. Elle est de l'ordre de 60 % pour le quartier de Saint-Malo et de 35 % pour les quartiers de Saint-Brieuc et de Binic. Par la suite, on retrouve des chiffres proches de ceux de l'avant guerre (Figure 1).

Le cas de Paimpol est particulier. Là-bas, le nombre de navires envoyés à Terre-Neuve reste stable mais cela n'est pas significatif puisqu'il est de toute façon très faible : en moyenne trois par an. Notons toutefois que c'est durant ces mêmes années que les armateurs paimpolais envoient leurs premières goélettes à Islande et que ce n'est qu'en 1856, à la fin de la guerre, que le démarrage de ce nouveau type de pêche commence vraiment.

Les armateurs briochins et malouins ont-ils laissé désarmées certaines de leurs unités pendant la durée de la guerre ? Certains navires ont-ils été armés pour le cabotage ou même le long cours ? Ont-ils, directement ou indirectement, participé à l'effort de guerre ?

Intensification du commerce et exploration de nouveaux marchés

Pour répondre à ces questions, comme pour la période précédente, nous avons analysé d'une part les registres d'armement et de désarmement, d'autre part les rôles de désarmement du quartier de Saint-Brieuc. Les registres nous ont permis de comparer les effectifs de navires envoyés à la grande pêche et ceux armés pour le commerce. Les rôles, quant à eux, ont servi à suivre les itinéraires et les cargaisons des morutiers affectés au commerce.

22. Le témoignage du capitaine Joseph Conan est, à cet égard, particulièrement intéressant. Les méthodes vont de l'appareillage pour une campagne commerciale inhabituelle, mais de longue durée en attendant l'hypothétique fin de la guerre, à la prévarication.

Figure 1 – Évolution du nombre des navires envoyés à Terre-Neuve
(1848-1860)²³

Ainsi, nous avons repéré et dénombré plusieurs terre-neuviers qui, durant la guerre de Crimée, ne sont plus armés pour la grande pêche mais pour le long cours ou le cabotage. Quelques-uns toutefois n'apparaissent plus dans les registres du quartier de Saint-Brieuc pendant cette période ; ils ne sont armés ni à la pêche ni au commerce. Sans doute certains sont-ils désarmés durablement mais il semble que plusieurs autres, armés et désarmés dans d'autres quartiers et donc perdus de vue, pratiquent tout de même le commerce. La correspondance du capitaine Conan²⁴, déjà citée, va dans ce sens. Les passages de morutiers au commerce sont donc probablement plus nombreux que la consultation des registres ne pourrait le laisser penser. Inversement, il ne faut pas surévaluer ce nombre en y incluant des navires habituellement caboteurs ou d'autres qui, de toute façon, auraient été affectés au commerce. Aussi, pour dénombrer les morutiers passés au commerce à l'occasion de la guerre de Crimée, nous n'avons comptabilisé que les unités de plus de 100 tonneaux de jauge, qui avaient été antérieurement utilisés pour la grande pêche à Terre-Neuve et qui l'ont été de nouveau à la fin de la guerre.

23. Les données proviennent des registres d'armement des quartiers de Binic, de Saint-Brieuc (Service Historique de la Marine de Brest, 4P 5, 3, 4, 10 et 11) et des rôles de désarmement de Saint-Malo (Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 4S 296 à 306).

24. C'est le cas du brick Saint-Brieuc de Rubin de Rays qu'il commande à cette époque. Le trois-mâts Cygne de l'armateur Besnard, qui semble lui aussi avoir disparu pendant deux ans, est en fait au commerce. En effet, Joseph Conan rencontre son capitaine, Jean-François Hamonet à Alexandrie en 1855. Quant au brick Diligent de l'armateur Boullé, il n'a pas été désarmé durablement lui non plus. Son capitaine, Alexandre Rochery, beau-frère de Joseph Conan, l'a amené à Constantinople, avant de décéder dans cette ville en août 1855.

Figure 2 – Évolution comparée du nombre de morutiers expédiés à Terre-Neuve et au commerce durant la guerre de Crimée (quartier de Saint-Brieuc)²⁵

Les résultats sont nets. Alors que le nombre des morutiers du quartier de Saint-Brieuc expédiés au commerce durant les campagnes de pêche se limite à deux unités en moyenne, il est nettement plus important durant le conflit. Certes, le total des navires armés baisse un peu et l'augmentation du nombre des morutiers envoyés au commerce ne compense pas tout à fait la diminution des armements pour la grande pêche mais la corrélation entre les deux phénomènes est évidente. Durant les hostilités, les armateurs briochins ont reconverti une partie de leurs flottes en armant au cabotage ou au long cours. Il apparaît clairement que, sauf exception, les navires qui ne peuvent aller à Terre-Neuve avec leurs nombreux pêcheurs sont presque systématiquement utilisés, au printemps et en été, pour le grand ou le petit cabotage. Certains même sont expédiés pour le commerce au long cours, ce qui montre une volonté chez certains armateurs d'explorer de nouvelles pistes. Mais, à vrai dire, les cas ne sont pas nombreux car rares sont maintenant les capitaines terre-neuvas qui possèdent le diplôme de capitaine au long cours²⁶. Restait à s'interroger sur les itinéraires empruntés et sur les marchandises transportées par ces navires forcés par les circonstances de rechercher des frets durant cette parenthèse. Comment ont-ils procédé alors qu'il fallait trouver des marchandises à des périodes durant lesquelles ils n'avaient pas coutume de le faire ?

Le suivi à l'aide des rôles des itinéraires et des frets nous a permis de donner quelques réponses à ces questions. En ce qui concerne d'abord

25. Service Historique de la Marine de Brest, rôles de désarmement, 4P 7 168-328.

26. Depuis 1836, une loi autorise les maîtres de cabotage à commander les navires armés pour la grande pêche et, bien entendu, le recrutement s'effectue de plus en plus souvent sur la base de ce diplôme de niveau moindre.

les navires qui maintiennent leurs campagnes à Terre-Neuve, on n'observe aucune modification notable dans leurs circuits commerciaux. Les navires qui reviennent de Méditerranée sont toujours majoritairement chargés de sel à destination de Saint-Brieuc. Le Havre demeure une destination secondaire pour diverses marchandises. Les navires transporteurs de « passagers » repartent, comme auparavant, vers le sud avec avoine ou charbon. La guerre ne provoquant manifestement aucun changement important chez les morutiers qui reviennent de Terre-Neuve, nous avons porté notre attention sur les activités des autres c'est-à-dire les navires morutiers armés au commerce du fait des circonstances exceptionnelles.

En septembre et octobre 1852, quarante terre-neuvas du quartier de Saint-Brieuc reviennent en Europe. À une exception près, tous repartiront l'année suivante, en avril 1853, pour la grande pêche. Seul le brick *Espoir* de l'armateur Boullé qui a trouvé à Marseille un fret inhabituel de vin et d'alcools pour Copenhague et Dantzig ne sera pas de retour pour la campagne suivante. En fait il s'agit d'un petit bâtiment de seulement 95 tonneaux qui ne va pas toujours à Terre-Neuve et qui sert aux liaisons entre Saint-Brieuc et les havres du Petit Nord.

En septembre et octobre 1853, trente-neuf terre-neuviers arrivent donc à Saint-Brieuc et en Méditerranée. Durant le printemps et l'été suivant, en 1854, neuf d'entre eux ne sont pas armés pour la grande pêche : ils se retrouvent à naviguer au cabotage ou au long cours. C'est à peu près la même constatation entre 1854 et 1855.

Lorsque les capitaines se voient dans l'obligation de prolonger leurs campagnes de cabotage, ils se trouvent, en principe, dans des situations nouvelles à la recherche de destinations et de cargaisons auxquelles ils ne sont pas habitués. La guerre qui a lieu en mer Noire est d'ailleurs source de nouvelles opportunités, d'autant plus que faire un fret pour l'armée est la garantie de pouvoir garder au moins temporairement son équipage. En fait, dans de nombreux cas, les terre-neuviers refont d'avril à septembre les mêmes circuits, dont ils sont coutumiers, avec les mêmes destinations et les mêmes types de cargaison. Seulement trois ports nouveaux qui ne semblent pas liés à la guerre apparaissent : Mostaganem, Alexandrie et Sunderland. Les autres changements sont manifestement liés aux opérations en Méditerranée et en mer Noire. Ainsi, durant cette période, on remarque que les navires des armements briochins non utilisés à la pêche vont chercher douze fois du charbon au pays de Galles. Six cargaisons sont destinées à Marseille et six à Alger : les vapeurs, civils ou militaires, en ont besoin pour aller sur le théâtre des opérations. On voit aussi la *Marie-Victoire* aller livrer son chargement d'avoine à Toulon. On peut raisonnablement supposer qu'il s'agit de ravitailler la cavalerie qui sera embarquée pour rejoindre le front. Dans deux cas, les morutiers de Saint-Brieuc deviennent carrément des auxiliaires de l'armée d'Orient. Ainsi, en 1864, le *Concorde* et le *Boréal* de l'armateur Sébert vont à Swansea prendre une cargaison de charbon ; le premier l'apporte à Constantinople et le second à Gallipoli. À l'occasion de tous ces voyages

quelques cargaisons atypiques se remarquent : lin, coton, tabac, marbre, palmes; ce sont des cargaisons de retour.

Pour trois navires seulement, la guerre est l'occasion pour les armateurs de se lancer dans de plus grandes traversées au long cours. Ce n'est que pour le brick Saint-Brieuc de Rubin de Rays que nous avons des informations précises concernant les frets et leurs destinations. En 1855, afin de repousser la levée de ses hommes, le capitaine Conan avait amené son navire à Alexandrie. En janvier 1856, sous le commandement du même capitaine au long cours, le Saint-Brieuc va prendre une cargaison de charbon au pays de Galles pour l'apporter à Rio-de-Janeiro. De là, chargé de café il va à Marseille puis repart pour Montevideo avec du sel. Le retour au Havre, l'été 1857, avec une cargaison de peu d'intérêt, eut pour conséquence l'arrêt par l'armateur de ce genre d'expérience.

La dernière décennie

Autour de 1860 : reprise de la grande pêche
et déclin du commerce de retour

À partir de 1855/1856, le nombre de navires armés pour Terre-Neuve augmente à nouveau, et ce jusqu'en 1863, aussi bien dans le quartier de Saint-Malo que dans les quartiers de Saint-Brieuc et de Binic. Cependant, alors que Saint-Malo finit par retrouver le niveau atteint en 1852 avant la guerre de Crimée, les quartiers de Binic et de Saint-Brieuc n'y parviennent pas. Ainsi, si le port de Saint-Malo expédie 91 navires à Terre-Neuve en 1852, il en envoie 92 en 1863. À Saint-Brieuc, les chiffres sont respectivement de 41 et 30 tandis qu'à Binic ils sont de 34 et 30. Dans ces derniers quartiers, la reprise est donc sensible mais ne permet pas de retrouver le niveau antérieur à la guerre en ce qui concerne le nombre d'expéditions de terre-neuviers. Par contre, pour ce qui est de la grande pêche dans son ensemble, les chiffres sont très proches tant à Saint-Brieuc qu'à Binic : un nouveau type de grande pêche a fait son apparition en Bretagne Nord.

À Paimpol, comme nous l'avons déjà souligné, la pêche à Terre-Neuve n'a pas été affectée par la guerre de Crimée; elle était de très faible importance et le demeura par la suite. Par contre, cette guerre correspond au démarrage d'un autre type de grande pêche à la morue. En 1852, la goélette Occasion est expédiée à Islande. Les Paimpolais imitent les Dunkerquois : il s'agit d'une pêche errante à la ligne qui se pratique non loin des fjords islandais plus proches des côtes françaises que Terre-Neuve. Les morues salées mais non séchées sont donc expédiées rapidement sur les côtes françaises. Cette expédition est un succès mais, bien que les équipages requis pour cette pêche à Islande ne soient pas très nombreux, le port se contente d'envoyer là-bas deux ou trois navires durant les trois années suivantes. Ce n'est qu'après la guerre de Crimée que le véritable décollage se fait : quatorze expéditions en 1856 et 31 en 1857. Malgré quelques fluctuations, la tendance est nettement à l'augmentation.

Alors que l'armement paimpolais est en plein essor, dans les ports morutiers voisins on se décide à tenter l'expérience en expédiant, cette même année 1857, plusieurs goélettes et bisquines au large de l'Islande : 3 à Binic, 4 à Saint-Malo et 2 à Saint-Brieuc. On veut manifestement suivre un exemple qui apparaît intéressant. Pendant cinq ans, on assiste, semble-t-il, à une période d'essais ou d'hésitations ; chacun de ces quartiers n'envoie en moyenne que cinq unités à Islande. Aussi bien dans la baie de Saint-Brieuc qu'à Saint-Malo, la grande pêche à Terre-Neuve demeure l'activité principale.

Si, à Saint-Brieuc, la reprise de la grande pêche à Terre-Neuve à la fin des années 1850 est nette, elle ne permet cependant pas de retrouver, nous l'avons signalé, le niveau atteint avant la guerre de Crimée. Par ailleurs, deux autres constatations montrent que ce redémarrage est fragile et lourd de menaces. D'une part, la proportion des navires qui, de retour de Terre-Neuve, vont en Méditerranée décroît. Entre 1858 et 1862, il n'y a plus en moyenne que 44 % qui vont à Gênes ou à Marseille après leurs campagnes de pêche. Quant aux autres ports de Méditerranée, ils semblent abandonnés. Symétriquement, les navires qui reviennent directement au Légué ou à Dahouët sont de plus en plus nombreux : entre 1858 et 1863, la proportion de ces derniers passe de 35 % à 62 %. On a maintenant une moyenne de retours directs de l'ordre de 46 % des navires expédiés à Terre-Neuve, nettement supérieure à ce qu'elle était avant la guerre de Crimée. Le marché méditerranéen est, semble-t-il, devenu plus difficile.

D'autre part, les terre-neuviers arrivant plus nombreux en octobre directement à Saint-Brieuc, il était à craindre qu'il soit difficile de leur trouver des frets pour les armer tous au cabotage. C'est en effet ce qu'on constate : entre 1857 et 1862, en moyenne 51 % des terre-neuvas revenus directement à Saint-Brieuc ne sont pas réarmés ; c'est beaucoup plus que dix ans auparavant. Là encore la situation est délicate ; manifestement de nombreux clignotants sont passés au rouge. L'avoine qui, dix ans auparavant, constituait presque 50 % des cargaisons des terre-neuviers partis au cabotage au départ de Saint-Brieuc, disparaît des frets à destination de la Méditerranée ou d'ailleurs. Certes, le nombre de morutiers expédiés au pays de Galles pour y chercher du charbon augmente. Les cargaisons sont toujours destinées à des ports méditerranéens, Barcelone le plus fréquemment. Cependant, l'augmentation des cargaisons de charbon ne compense pas la diminution de celles de céréales.

Pour ce qui concerne les morutiers de retour de Méditerranée, les choses ont peu changé. Ils reviennent directement à Saint-Brieuc avec des cargaisons de sel mais dans des proportions encore plus importantes qu'avant la guerre de Crimée ; il n'y a plus rien pour Le Havre et très peu pour Dunkerque. Entre 1857 et 1862 on relève même trois retours sur lest et trois retours avec du sel destiné à Saint-Malo. On le voit nettement là aussi, la situation n'est pas saine. Les armateurs ne peuvent plus utiliser suffisamment leurs morutiers entre deux saisons de pêche. De précieux

compléments de revenus sont en train de périlcliter de manière inquiétante. La reprise des expéditions à Terre-Neuve masque de graves faiblesses qui augurent mal de l'avenir.

Pendant ce temps, des remaniements ont lieu dans la structure de l'armement briochin. Deux familles de Saint-Brieuc bien connues, qui pratiquaient l'armement à la grande pêche depuis des décennies, disparaissent de la scène. L'armement Boullé s'efface le premier en 1860, suivi par de Kerautem en 1862. Cette même année, à Pléneuf, Rubin de Rays se retire également des affaires. Bien sûr, les partants revendent une partie importante de leurs navires à des confrères locaux. D'autre part, deux nouvelles maisons arrivent à Saint-Brieuc en 1860 ; au printemps de cette année-là, Angier expédie un trois-mâts à Terre-Neuve tandis que l'armement Bouan et Duclésieux y envoie deux bricks et un trois-mâts. Peut-être incité à cela par les circonstances, ce dernier armateur fait montre d'originalité en envoyant de 1860 à 1863 le brick Grand Frédéric à New York à l'issue des campagnes de pêche ; le but est de ramener diverses marchandises américaines au Havre. Quoi qu'il en soit, ces abandons, ces chassés-croisés et ces tentatives atypiques sont sans doute le fait d'une certaine instabilité sinon d'une crise réelle.

1863-1870 : restructuration de la grande pêche

L'effondrement de la pêche sédentaire

Entre 1863 et 1870, le nombre des navires envoyés à la grande pêche par le quartier de Saint-Brieuc diminue considérablement et passe de 40 à 23. En fait, c'est la pêche à Terre-Neuve qui est profondément affectée : le nombre de navires envoyés vers cette destination passe de 29 à 11. Par contre, les expéditions à Islande, en légère augmentation, se maintiennent autour de 10. Pour analyser ce phénomène, dans un premier temps, nous avons, bien entendu, examiné les évolutions, durant la même période, des armements à la grande pêche dans les quartiers de Binic, Saint-Malo et Paimpol.

Le cas du quartier de Paimpol est particulièrement spectaculaire. Entre 1863 et 1869, tandis que la pêche à Terre-Neuve a disparu, le nombre des navires armés pour l'Islande passe de 38 à 56. L'évolution est quasiment l'inverse de ce qu'elle est à Saint-Brieuc. Ainsi à Paimpol, non seulement la pêche à Islande n'est pas affectée mais elle progresse énormément pendant que la pêche à Terre-Neuve s'effondre à Saint-Brieuc.

Durant la même période, l'activité de la grande pêche semble à peu près stable au quartier de Binic. En fait, la pêche à Terre-Neuve diminue dans les mêmes proportions qu'à Saint-Brieuc mais est compensée par une augmentation considérable des expéditions à Islande. Le nombre des terre-neuviers est divisé par deux, alors que celui des navires expédiés à Islande est multiplié par trois. La pêche à Terre-Neuve est tout aussi affectée à Binic et Portrieux qu'à Dahouët et au Légué.

Le cas du quartier de Saint-Malo est plus complexe. Entre 1863 et 1869, on observe bien, comme dans la période précédente, l'expédition de quelques goélettes à Islande mais leur nombre est très faible, trois ou quatre. Quant aux expéditions vers Terre-Neuve, si elles diminuent, ce n'est pas dans les mêmes proportions qu'à Binic ou à Saint-Brieuc ; on passe de 92 expéditions en 1863 à 63 en 1869. Les armateurs malouins semblent nettement moins touchés que leurs collègues de la baie de Saint-Brieuc. En fait, une analyse plus fine des expéditions montre que là encore, cette baisse globale recouvre deux mouvements inverses. Les expéditions pour les havres de Terre-Neuve diminuent, en fait, exactement dans les mêmes proportions qu'au quartier de Binic : 60 navires sont envoyés à la pêche sédentaire en 1863 et 29 en 1869 ; mais cette régression est partiellement compensée par une augmentation des expéditions à la pêche sur les grands bancs : 34 navires y sont expédiés en 1869, contre 26 en 1863. À Saint-Malo comme à Saint-Brieuc et à Binic, la pêche sédentaire à Terre-Neuve est donc très sérieusement affectée.

Globalement, si on observe l'évolution des quartiers morutiers de Saint-Malo, Binic, Saint-Brieuc et Paimpol, on constate une chute considérable de la pêche sédentaire tandis que la pêche sur les bancs de Terre-Neuve et la pêche errante à Islande progressent nettement.

Nous avons tenté de savoir si cette nouvelle chute de la grande pêche à Terre-Neuve, dix ans après celle du temps de la guerre de Crimée, était également conjoncturelle. Nous avons aussi cherché à savoir s'il y avait des causes plus durables et plus profondes à l'origine de cet effondrement. Pour cela, nous nous sommes tourné, là encore, vers une analyse plus fine de l'évolution des armements dans le quartier de Saint-Brieuc.

Au quartier de Saint-Brieuc donc, entre 1862 et 1864, après une période de stabilité apparente, la situation change brutalement. Dans un premier temps, plusieurs navires ne sont tout simplement pas réarmés pour la campagne de pêche de 1863. Ils disparaissent définitivement des flottes des armateurs concernés après vente ou destruction. Dans un deuxième temps, entre 1863 et 1864, plusieurs anciens morutiers sont réarmés pour le commerce. En ce qui concerne les navires, peu nombreux, qui partent tout de même à Terre-Neuve les choses ne semblent pas aisées. On semble hésiter sur la conduite à tenir ; ainsi en 1863, à l'issue de la campagne de pêche, tandis que le Grand Frédéric de Bouan et Duclézieux se dirige vers New York, le Jeune Auguste de Le Péchon va à Québec. L'année suivante, ce sont deux navires qui vont à New York avant de se rendre en France. Fait nouveau et sans doute significatif, on voit maintenant des terre-neuviers revenir directement à Saint-Brieuc avec leurs cargaisons de morues.

Ces événements s'accompagnent de la disparition de nouveaux armements et de la reconversion totale ou partielle de certains autres vers le commerce. Sébert abandonne complètement la grande pêche en 1863. Ses bricks Boréal, et Saint-Brieuc, après une dernière campagne à Terre-Neuve,

sont armés au cabotage. Quant au trois-mâts Saint-Michel, acquis en 1860, il passe du grand cabotage au long cours : il va au Brésil ou en Guyane pour y prendre des cargaisons de bois exotique ou de café à destination de grands ports de l'Atlantique ou de la Manche. En 1865, l'armement Bouan et Duclézieux disparaît de Saint-Brieuc : il envoie une dernière fois la Catherine à Terre-Neuve. Les tentatives faites à New York n'ont pas été convaincantes. Quant à Jean Pierre Le Péchon, armateur à Dahouët, c'est en 1866 qu'il expédie encore une fois, la dernière, le Jeune Auguste vers les havres du Petit Nord. Par la suite, son entreprise se restructure uniquement autour de la pêche à Islande et de la navigation au commerce.

Au milieu des années 1860, il n'y a guère plus d'une dizaine de voiliers briochins à revenir de Terre-Neuve chaque année. Après une telle chute, l'analyse de leurs circuits commerciaux perd de son intérêt. Au demeurant, on ne remarque aucune nouveauté significative ; on revient toujours de Marseille avec du sel et on va au pays de Galles pour son charbon. Notons cependant l'importance de plus en plus grande que prennent les frets de charbon britannique qui ne sont pas affectés par la concurrence du chemin de fer, d'autant plus que maintenant, les voyages vers le pays de Galles se font de moins en moins souvent sur lest ; les cargaisons de pommes de terre se font plus fréquentes et on voit apparaître d'autres légumes comme les oignons. On conçoit que les armateurs aux abois voient leur dépendance augmenter par rapport à ces précieux compléments de revenus. La reconversion partielle au commerce devait donc leur paraître comme une solution judicieuse. Cependant l'abolition, en 1866, de la surtaxe qui jusqu'alors frappait les navires étrangers fréquentant les ports français ne va pas faciliter les choses²⁷.

Quant aux morutiers reconvertis, comme durant la guerre de Crimée, ils reprennent les circuits commerciaux des caboteurs traditionnels à l'année. Comme ces derniers, ils sont maintenant nombreux à aller chercher du bois en Norvège ou dans quelque port riverain de la Baltique ; ils fréquentent aussi les ports de la mer du Nord, surtout Sunderland et Newcastle, qui exportent du charbon ; le noir animal de Dunkerque devient, avec le charbon, le fret de retour vers Saint-Brieuc le plus fréquent. Quelques frets seulement peuvent être attribués aux opérations du Mexique. Ainsi, en 1863, le Courrier du Nord va livrer du charbon à Rochefort. En 1864, la Mignonne est affrétée par le gouvernement pour transporter divers matériaux de Marseille au port militaire de Brest puis, après passage par le pays de Galles, va livrer du charbon à Rochefort.

Certes, cette reconversion des anciens morutiers ne compense pas, en tonnage, les pertes. On peut remarquer toutefois que l'activité purement commerciale des armateurs briochins augmente de 1864 à 1870. Et il ne s'agit pas seulement de reconversions. Certains d'entre eux étoffent leurs flottes de sloop et goélettes en acquérant de nouvelles unités

27. LENHOF, Jean-Louis, *Les Hommes en mer*, Paris, Colin, 2005, p. 148.

uniquement destinées à cet usage et les tonnages de ces dernières vont croissant. Ainsi, alors que durant les années 1858-1862 les armateurs morutiers briochins possédaient dix petits navires de commerce totalisant 680 tonneaux, en 1868-1870 ils en ont treize, dont deux trois-mâts, totalisant 2011 tonneaux.

Entre 1862 et 1870, les courbes nous montrent donc d'une part une chute très brutale des armements pour Terre-Neuve suivie d'une période d'étalement à bas niveau, d'autre part une augmentation presque symétrique du nombre des ex-morutiers affectés au commerce.

Figure 3 – Évolution comparée du nombre de morutiers expédiés à Terre-Neuve et au commerce durant les années 1860 au quartier de Saint-Brieuc²⁸

On le voit, même si plusieurs navires sont abandonnés, les armateurs font en sorte d'en employer plusieurs autres différemment. Ce dernier phénomène de reconversion partielle ayant déjà été observé durant la guerre de Crimée, on pouvait penser qu'il se renouvelerait à l'occasion de la guerre du Mexique. Face aux difficultés d'enrôlement, les armateurs auraient retrouvé leurs vieux réflexes.

Des difficultés multifactorielles

À Saint-Brieuc, le début de la chute des armements pour Terre-Neuve correspond à peu près au commencement de la guerre au Mexique. Il en est de même dans les quartiers de Saint-Malo et de Binic où s'amorcent,

28. Service Historique de la Marine de Brest, rôles de désarmement du quartier de Saint-Brieuc, 4 P 7133 à 4 P 7135.

en même temps, les reconversions²⁹ dont nous avons déjà parlé. Il était donc évidemment tentant d'imputer la responsabilité de ces mutations à cette guerre.

L'expédition de 1861 à Vera Cruz n'est qu'une formalité accomplie avec l'aide des Espagnols et des Britanniques. Peu de navires sont nécessaires et seulement 2 000 Français débarquent. Par la suite, cependant, la situation se dégrade, les Anglo-Espagnols se retirent et la résistance mexicaine se fortifie. Plus de 20 000 hommes sont alors envoyés au Mexique en 1863 pour qu'enfin les troupes françaises remportent une victoire significative à Cameroun. Les mêmes causes auraient-elles provoqué les mêmes effets ? En tout cas, la coïncidence chronologique est troublante. Cependant, même si elle a joué un rôle non négligeable, la guerre du Mexique ne peut expliquer à elle seule l'effondrement de 1864. Le phénomène, assez complexe est certainement multifactoriel ; plusieurs constatations vont dans ce sens. D'abord, le retour définitif des troupes françaises en 1867 ne s'accompagne pas, cette fois, d'une augmentation des armements pour Terre-Neuve ; ensuite, plusieurs morutiers passés au commerce en 1864 le demeurent jusqu'en 1870. Enfin, contrairement à la guerre de Crimée, la guerre du Mexique s'accompagne d'une perte définitive de plusieurs unités antérieurement affectées à la pêche. On peut noter, en outre, que cette perte de certains morutiers précède d'environ un an l'affectation de certains autres au commerce et que, de toute façon, la diminution des expéditions pour Terre-Neuve persiste par la suite³⁰. La recherche d'autres facteurs s'avère donc indispensable.

La reprise des armements pour la pêche à Terre-Neuve entre la guerre de Crimée et la guerre du Mexique masque, nous l'avons vu, de sérieux problèmes. De moins en moins de terre-neuviens vont livrer de la morue dans les ports de vente traditionnels de Méditerranée, sans qu'il soit possible de décider s'il s'agit d'une diminution de l'offre ou d'une diminution de la demande, ou d'une interaction entre les deux... On peut, en effet, imaginer un cercle vicieux qui se serait enclenché à cause de plusieurs problèmes récurrents. La conjonction de difficultés différentes aurait conduit à la purge de 1862-1864.

Pour expliquer la chute de l'armement à la pêche sédentaire, on peut invoquer les difficultés chroniques que subissent les pêcheurs du Petit Nord en butte à l'hostilité des immigrants britanniques, mais le fait, s'il est incontestable, n'est pas nouveau. D'ailleurs, aucune mesure particulière n'est prise à l'encontre des pêcheurs français vers 1863 alors que les relations entre Français et Britanniques sont bonnes. Une sérieuse baisse des rendements de pêche n'est pas non plus à exclure alors qu'ils

29. Voir les tableaux en annexe.

30. Service Historique de la Marine de Brest, 4 P 5 4 à 4 P 5 6. Durant les années 1870, Saint-Brieuc n'envoie en moyenne que dix navires dans les havres de Terre-Neuve. Par la suite, durant les années 80, c'est l'effondrement et en 1890 Saint-Brieuc n'enverra aucun navire vers cette destination.

se maintiendraient sur les bancs ; des témoignages vont dans ce sens. Malheureusement, les données objectives sont insuffisantes.

C'est peut-être de l'autre côté de l'Atlantique que l'on peut trouver une explication. Ce n'est sans doute pas une coïncidence si cette année 1863 voit l'arrivée du chemin de fer à Saint-Malo et à Saint-Brieuc ; les deux villes se trouvent maintenant reliées par rail via Rennes à une grande partie du réseau national et donc à Marseille ; cela ne peut que faciliter l'écoulement des marchandises. Le poisson frais dorénavant se vendra plus aisément, plus rapidement et plus loin, par voie ferrée. Par contre, le chemin de fer a beaucoup moins d'intérêt pour la morue sèche qui est faite pour se conserver très longtemps et pour laquelle l'essentiel du marché se trouve dans les ports méditerranéens.

Les havres de Terre-Neuve étaient, quant à eux, construits et organisés presque exclusivement pour la production de morue salée et séchée. C'est un produit dont la livraison tardive ne posait guère de problèmes puisqu'il avait justement été conçu pour durer très longtemps, à une époque où il n'existait pas d'autres moyens de conservation. À partir du moment où les ports morutiers ont pu, grâce au développement des voies ferrées, élargir leurs marchés, ce mode de conditionnement a perdu progressivement sa raison d'être et la morue séchée a subi de plein fouet la concurrence de la morue verte, sans parler de celle du poisson frais³¹. En outre, il devenait moins intéressant d'aller livrer, moyennant un long détour par Gibraltar, des morues salées directement dans les ports méditerranéens ; il devenait plus simple et plus rapide d'aller livrer à La Rochelle ou à Bordeaux désormais reliés à la Méditerranée. En outre, des sécheries s'installent dans ces ports³².

Des reconversions plus ou moins réussies

Contrairement à la pêche sédentaire, la pêche sur les bancs de Terre-Neuve n'était pas intrinsèquement liée à la production de morues séchées. Durant le XIX^e siècle, elle était caractérisée par sa méthode : l'usage de lignes de fond et de petites embarcations pour les poser et les lever. Mais ce procédé n'induisait pas un type de conditionnement particulier. Certes, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les navires expédiés sur les bancs par les quartiers bretons faisaient presque toujours sécher leurs morues à Saint-Pierre-et-Miquelon ou même à la côte de Terre-Neuve. Cependant les campagnes de pêche autorisaient de nombreuses combinaisons. Avant de revenir en Europe, les morutiers venaient à Saint-Pierre décharger leurs cargaisons

31. Service Historique de la Marine de Brest, 4P 5 4 à 4P 5 6. Durant un quart de siècle, à Saint-Brieuc, la pêche au poisson frais se développe considérablement. Soixante bateaux y sont employés en 1854, 107 en 1869 et 155 en 1881.

32. Durant les années soixante du XIX^e siècle, des caboteurs avec des cargaisons de morues se dirigent de plus en plus nombreux, vers ces ports à partir du Légué mais surtout de Dahouët.

de morues une, deux ou même trois fois par saison. Ces morues pouvaient être séchées sur place mais aussi parfois être rapportées directement en métropole, simplement salées, par un chasseur ; il fallait dans ce cas revenir au plus vite, à Bordeaux par exemple. Quant à la dernière pêche sur les bancs, elle pouvait être, elle aussi, rapportée directement, sans séchage et sans passage à Saint-Pierre, dans les ports de vente. Indépendamment des facilités procurées par la proximité d'un petit territoire demeuré français, ce type de pêche a donc permis aux armateurs de mieux s'adapter et donc de mieux faire face aux changements en cours, alors que la pêche sédentaire était condamnée avant son extinction officielle en 1904.

Les armateurs malouins vont donc progressivement abandonner les havres pour les bancs qu'ils connaissent bien. Avant la guerre de Crimée déjà, ils envoyaient environ 20 % de leurs terre-neuvas sur les bancs. En 1870, plus de la moitié des expéditions à partir de Saint-Malo se font pour cette destination. Les Malouins sont très bien implantés à Saint-Pierre et peut-être font-ils obstacle à la reconversion des armements briochins. En tout cas l'expérience tentée par Villeféron ne se prolonge pas.

Tandis qu'à Saint-Malo, on envoie des navires de plus en plus nombreux sur les bancs de Terre-Neuve, à Dahouët, Binic, Portrieux et surtout Paimpol, on mise sur la pêche à Islande. Pour les Paimpolais, c'est le début d'une période de prospérité alors que pour les autres, il s'agit de contourner les difficultés rencontrées à Terre-Neuve et de s'adapter à de nouvelles conjonctures.

Comme sur les grands bancs, la pêche à Islande était errante et se pratiquait au large. De ce fait, les frictions avec les habitants de l'île étaient limitées. En outre, du fait de la plus grande proximité de l'île, les envois de morues en France pouvaient être plus fréquents et plus précoces. La morue verte qui est débarquée sur les côtes de Bretagne a un succès grandissant et profite largement de l'arrivée du rail. Les pêcheurs d'Islande mettent en effet à la disposition du consommateur, plus rapidement que leurs collègues de Terre-Neuve, des morues salées mais non séchées qui sont de plus en plus appréciées ; elles se conservent moins longtemps que les morues salées et séchées mais, justement, l'arrivée du chemin de fer leur offre, comme pour le poisson frais, de nouveaux débouchés. Ainsi, grâce à la pêche à Islande, plusieurs ports morutiers pourront maintenir leur activité jusqu'à la fin du XIX^e siècle et même au-delà.

La solution pour les armateurs briochins aurait pu consister à se lancer dans la pêche à Islande comme le firent leurs collègues de Binic ou de Paimpol. C'est d'ailleurs ce qui se passe à Dahouët : lorsqu'en 1862, Rubin de Rays se retire et vend ses navires, son concurrent local Jean-Pierre Le Péchon, tout en maintenant deux unités à la pêche sédentaire à Terre-Neuve, fait l'acquisition de bâtiments plus petits destinés à l'Islande, et surtout, d'autres armements se créent. Dans ce petit port, l'Islande va progressivement prendre la place de Terre-Neuve. Mais au Légué, la reconversion ne se fait pas, ni pour les bancs de Terre-Neuve ni pour l'Islande :

durant les années 1860, seulement trois ou quatre goélettes en partent pour l'Islande tandis que les expéditions pour Terre-Neuve chutent.

Pourtant, si la reconversion est incomplète, elle est incontestable mais elle concerne une activité différente. À la fin du Second Empire, après plusieurs restructurations du secteur de l'armement briochin, peu d'entreprises subsistent mais le tableau diffère nettement de ce qu'il était vingt ans auparavant. Seul l'armement Rouxel demeure fidèle à Terre-Neuve³³ avec cinq unités destinées à cette destination ; Villeféron n'en arme plus que trois, ses autres navires étant destinés au cabotage ; quant à l'armement Sébert, il possède six voiliers armés pour le cabotage ou le long cours. Cependant, cette reconversion partielle sans doute favorisée par l'essor du commerce du charbon n'a pu prendre une ampleur propre à maintenir le niveau d'activité des armements : d'une part, en effet, le marché local est insuffisant, d'autre part, elle se fait à un moment où la concurrence étrangère se fait plus pressante.

•

Au milieu du XIX^e siècle, avant la guerre de Crimée, l'importance des ports de la baie de Saint-Brieuc est considérable pour la grande pêche à Terre-Neuve. Cette activité est florissante. Elle égale, voire surpasse, les armements malouins. Cette prospérité semble devoir durer : des armements se créent tandis que les anciens augmentent leurs flottes. En apparence, il n'y a aucun signe inquiétant. Il y a bien à Terre-Neuve des problèmes avec les colons britanniques mais ils ne prennent pas encore une ampleur qui pourrait mettre en danger une activité si bénéfique. Pourtant, quinze ans plus tard le déclin de la grande pêche sédentaire est manifeste.

Comme il l'a été maintes fois signalé, la pêche à la morue rapportait beaucoup aux armateurs et faisait vivre des milliers de gens plus modestes. Toutefois, cette activité aurait été nettement moins bénéfique si les armateurs n'avaient pas augmenté leurs revenus en expédiant au cabotage en hiver et en automne leurs terre-neuviers. Le commerce a été durant longtemps une activité, certes annexe, mais importante et complémentaire pour les armateurs à la grande pêche. Cependant, ils ne disposaient pas sur place d'un marché de consommation suffisant pour le maintenir avec sécurité : ils dépendaient des marchés des grandes villes et des grands ports, et en particulier des ports de Rouen et du Havre. Dans un premier temps, la perte progressive du marché havrais est restée sans conséquences immédiates, malgré la diminution des revenus qu'elle impliquait. En effet, les armateurs parviennent à diversifier un peu leurs importations de marchandises méditerranéennes ; ils explorent également de nouveaux ports de vente. Mais c'est difficile et aléatoire. De plus en plus on se rabat sur la solution la plus simple mais la moins rémunératrice. Les terre-neuviers reviennent dans la baie de Saint-Brieuc avec le sel nécessaire à la campagne suivante.

33. Trois autres armateurs morutiers arment chacun un seul navire pour Terre-Neuve : Denis, Besnard et Angier.

Survient la guerre de Crimée et les préoccupations deviennent tout autres. L'impact de cette guerre est considérable sur la grande pêche parce qu'elle mobilise beaucoup d'hommes. Les armements sont mis à mal et la pêche sédentaire est particulièrement touchée. Pour faire face, les armateurs réduisent un peu le nombre de leurs unités mais surtout tentent d'utiliser au mieux leurs flottes en cherchant des frets pour les navires qu'ils sont dans l'impossibilité d'envoyer à Terre-Neuve. Malgré quelques tentatives exotiques, il n'est, semble-t-il, pas question pour eux d'envisager à cette occasion une reconversion, même partielle, de leurs activités. L'adaptation aux circonstances est des plus simples : elle consiste surtout à répéter les trajets et frets déjà connus et à profiter des besoins en transport de l'armée. Il y a très peu d'explorations de nouvelles routes et de nouveaux marchés ; les armateurs sont en attente de la fin de la guerre et de la reprise de leur activité principale. À leur décharge, il faut reconnaître qu'ils n'étaient certainement pas préparés à affronter la concurrence nationale ou internationale ; les navires n'étaient pas forcément adaptés et les capitaines ne brillaient sans doute pas particulièrement par leur habileté au négoce. Le passage au grand commerce transatlantique aurait nécessité le recrutement de capitaines au long cours. De plus, les « grands » n'allaient sûrement pas se laisser facilement dépouiller de leurs parts de marché, de leurs circuits bien rodés et de leurs réseaux commerciaux.

Un nouveau choc survient durant la première partie des années 1860. La guerre n'en est pas, cette fois, le facteur majeur mais tous les problèmes inhérents à la pêche sédentaire se révèlent avec force à cette occasion. Le renouveau de la grande pêche à la fin des années 1850 et au début des années 1860 masque l'accroissement des faiblesses du système pêche sédentaire/morue salée/marché méditerranéen. Plus que la persistance des problèmes à Terre-Neuve, c'est l'arrivée du chemin de fer qui va révéler et augmenter les vices du système. Le réseau ferré français se constitue pour la plus grande partie durant le Second Empire ; à la fin des années 1860, il est presque terminé. Reliant toutes les grandes villes et singulièrement les ports, donnant accès à des marchés plus éloignés, il va mettre en très grande difficulté le système traditionnel. En mettant en relation aisée Atlantique, Manche et Méditerranée, il rend encore plus difficile l'obtention de frets de retour ; il ne restera bientôt plus que le sel et quelques matériels divers à usage interne. La vitesse de transport qu'il autorise favorise la vente de poisson frais et de morues vertes et contribue ainsi à l'évolution des goûts au détriment de la morue séchée. Enfin, le développement considérable des sécheries, particulièrement à Bordeaux dorénavant reliée facilement par le rail au sud de la France, à l'Espagne et à l'Italie, rend obsolète le maintien des graves à Terre-Neuve et le contournement de la péninsule ibérique.

Dès lors, le système intégré de la pêche sédentaire, fortement ancré dans ses habitudes, ne pouvait pas s'en sortir ; il fallait absolument se reconverter. C'est ce qui a été fait, plus ou moins à Binic, Portrieux et Dahouët avec

la pêche à Islande. À Saint-Malo, le changement est plus progressif, plus complexe aussi : on joue sur les nombreuses possibilités qu'offre la pêche errante sur les bancs en abandonnant les havres les uns après les autres. À Saint-Brieuc, s'il y a une reconversion partielle, elle n'a lieu qu'après une réduction considérable des flottes et la disparition de plusieurs armements. C'est une reconversion timide vers le commerce qui n'est d'ailleurs pas sans inconvénients. Le rail, en effet, continua à concurrencer de manière efficace le commerce par cabotage. Quant aux quelques voiliers « briochins » affectés à temps plein au grand commerce international, on ne les verra guère fréquenter le port de Saint-Brieuc. En ce qui concerne la grande pêche, par contre, rien n'est sérieusement tenté à Saint-Brieuc ; par conservatisme, pusillanimité ou méfiance, les armateurs briochins renâclent. Les conséquences furent inéluctables : chaque printemps, les voiliers ont été de plus en plus rares à quitter les quais du Légué en direction de Terre-Neuve.

Annexe 1 – Retours de Terre-Neuve des morutiers
du quartier de Saint-Brieuc
(Source : Service Historique de la Marine de Brest, 4P7 168 à 23,
rôles de désarmement du quartier de Saint-Brieuc)

Annexe 2 – Évolution des armements à la grande pêche
durant les années 1860. Quartiers de Saint-Malo
(Source : Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, registres d'armement Saint-Malo,
45 293 à 306)

Annexe 3 – Évolution des armements à la grande pêche durant les
années 1860. Quartiers de Binic
(Source : Service Historique de la Marine de Brest, registres d'armement,
4 P 5, 3 et 4)

RÉSUMÉ

Cet article concerne les reconversions que connaît la grande pêche en Bretagne Nord au milieu du XIX^e siècle. Ces changements sont à mettre en rapport avec des événements (la guerre de Crimée) et des évolutions structurelles.

Pendant la première partie du XIX^e siècle, les armements morutiers de Bretagne sont prospères. Les revenus proviennent essentiellement de la vente en Méditerranée des produits de la pêche sédentaire à Terre-Neuve mais aussi des campagnes commerciales qui suivent. La guerre de Crimée prend l'allure d'un avertissement qui oblige les armateurs à utiliser une partie de leur flotte pour le commerce.

Durant les années soixante, de profondes restructurations ont lieu, imposées cette fois par des facteurs structurels durables. Alors que la reconversion au commerce s'avère très difficile, l'abandon progressif des havres de Terre-Neuve sera en grande partie compensé par l'essor de la pêche sur les bancs et à Islande.

ABSTRACT

This article deals with the reconversions in the high sea cod fisheries of North Brittany in the middle of the 19th century. These changes are to be connected with occurrences such as the Crimean war, and with structural developments. During the first decades of the 19th century, many ports of North Brittany became prosperous through the produce of fishing off the coast of Newfoundland. The cods were sold in different ports of the Mediterranean Sea. In autumn and winter the sailing ships were used for trading, thus providing additional profits. During the Crimean war, some of these ships were used solely as merchantmen.

During the sixties, deep reconversions took place. This time they were imposed by durable structural factors. The ship-owners gradually left the havens of Newfoundland and sent their ships to Iceland. It was a success. On the other hand, endeavours for reconversion in trade were proving more difficult.