

LE CHALUTAGE À VAPEUR À LORIENT (1880-1939)

Pascal Boisson

Université de Bretagne Sud, Lorient

pascal.boisson@hotmail.fr

“C’est l’adoption de la vapeur comme moyen de propulsion, combinée avec l’utilisation de la glace pour la conservation du poisson, qui, vers la fin du siècle dernier, a révolutionné la pêche et en a fait une véritable industrie¹.”

Rezumat: În Franța, spre deosebire de Anglia și de Germania, industria pescadoarelor propulsate de forța aburilor a rămas multă vreme staționară. La Lorient, introducerea pescadoarelor propulsate de forța aburilor datează de la finalul secolului al XIX-lea. Cum să analizezi dezvoltarea principalei inovații în materie de pescuit dacă nu ca pe o pârghie a dezvoltării portuare și carbonifere? De fapt, pescuitul cu vase specializate a necesitat amenajări portuare, realizarea de legături feroviare pentru trenurile care aprovizionau portul, care contribuiau astfel la dezvoltarea unor alte domenii și a importurilor de cărbune. Datorită pescuitului cu vase specializate, Lorient, ca și La Rochelle și Saint-Malo, a cunoscut o puternică dezvoltare economică. Imediat după Primul Război Mondial, Franța a avut nevoie urgent de trei sau patru porturi de pescuit specializate. Cum Lorient prezenta numeroase avantaje, a beneficiat de subvenții din partea statului pentru construirea unui gigantic complex portuar operațional în 1927: portul de pescuit de la Kéroman, incontestabilă reușită economică. Din 1929, flota de pescadoare propulsate de forța aburului a fost progresiv înlocuită cu vase motorizate. În ajunul celui de-al Doilea Război Mondial, 68% dintre vasele de pescuit funcționau cu motor Diesel. Fapt remarcabil, modelul din Lorient a oferit exemplul original al dezvoltării unei industrii de pescuit propulsată de forța aburului, deoarece marinarii nu au jucat acolo un rol primordial; industriașii din domeniul carbonifer, mai cu seamă Emile Marcesche, și companiile de căi ferate au asigurat dezvoltarea și proliferarea acestei noi industrii pentru portul Lorient.

Résumé: En France, à la différence de l’Angleterre et de l’Allemagne, l’industrie du chalutage à vapeur reste longtemps stationnaire. A Lorient, l’arrivée du chalutage à vapeur date de la fin du XIX^e siècle. Comment analyser son développement, principale innovation halieutique, sinon comme un levier du développement portuaire et charbonnier ? En effet, le chalutage nécessite des aménagements portuaires, la mise en place de liaisons ferroviaires de trains de marée, qui contribuent ainsi à créer un arrière-pays et à développer les importations de charbon. Grâce au chalutage, Lorient, comme La Rochelle et Saint-Malo, connaît un

¹ Alfred Brard, sénateur du Morbihan, *Le Progrès du Morbihan*, 19 juillet 1923. En 1923, Alfred Brard présente au Sénat, au nom de la Commission de la Marine, un rapport sur le projet de loi tendant à la déclaration d’utilité publique des travaux du port de pêche de Lorient. Il est aussi vice-président de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan. Pour de nombreux dossiers concernant Lorient, il est l’homme clef, le bras armé politique de l’industriel lorientais Émile Marcesche, président de la Chambre de commerce.

renouveau économique. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la France a un besoin urgent de trois ou quatre ports de pêche spécialisés. Lorient, présentant de nombreux atouts, bénéficie des mannes de l'Etat pour la construction d'un gigantesque complexe portuaire opérationnel en 1927: le port de pêche de Kéroman, incontestable réussite économique. Dès 1929, la flotte des chalutiers à vapeur est progressivement remplacée par des navires motorisés. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, 68% des chalutiers fonctionnent au moteur Diesel. Fait remarquable, le modèle lorientais offre l'exemple original d'un développement d'une industrie du chalutage à vapeur, précisément parce que les gens de mer n'y ont joué aucun rôle primordial; ce sont les industriels du charbon, notamment Emile Marcesche, et les compagnies de chemin de fer qui assurent le développement et la montée en puissance de cette nouvelle industrie pour le port de Lorient.

Abstract: *In France, unlike England and Germany, the steam trawling industry remained stable for a long time. In Lorient, the arrival of the steam trawling industry dates back to the end of the 19th century. How to analyse its development, main halieutic innovation, but as a lever of the port and coal development? In effect, trawling requires port improvements as well as the setting up of tide train railway links, which thus contribute to create a back country and develop coal importation. Thanks to trawling, Lorient, like La Rochelle and Saint Malo, experiences an economic renewal. In the aftermath of World War I, France urgently needs three or four specialized fishing harbours. Lorient, which offers numerous assets, benefits from the State's mannas for the building of a gigantic port complex, which was operational in 1927: the Keroman fishing harbour, an unquestionable economic success. As soon as 1929, the steam trawler fleet is progressively replaced by motor-driven ships. On the eve of World War II, 68% of the trawlers work with a Diesel engine. A remarkable fact, the Lorient model offers the original example of the development of a steam trawling industry, precisely because the sea people didn't play any essential role; the coal industrialists, more particularly Emile Marcesche, and the railway companies ensure the development and the rapid expansion of this new industry for the Lorient harbour.*

Keywords: *shipowner, plus général director, trawling, coal, maritime history, chamber of commerce, industrial port, railway company*

De 1880 à 1939, ne possédant pas un arrière-pays suffisamment vaste et un réseau de communication assez développé pour prétendre tenir une des premières places dans le classement des ports de commerce français, Lorient reste un port de commerce de troisième catégorie. Si le développement du trafic du charbon se trouve ainsi limité par la faible industrialisation de son *hinterland*, en revanche, le chalutage à vapeur, principale innovation halieutique, transforme l'économie portuaire lorientaise en devenant le levier du développement portuaire et charbonnier. En effet, il nécessite des aménagements portuaires, la mise en place de liaisons ferroviaires – les trains de marée –, contribuant ainsi à créer un arrière-pays et à développer les importations de charbon, car la pêche prend à la fin du XIX^e siècle une importance sans cesse croissante en raison de l'extension des débouchés que rend possible l'expédition par chemin de fer, et par suite de l'accroissement de production consécutif à l'emploi des chalutiers à vapeur. Dans un rapport très informé sur les

réalisations européennes de 1906, l'industriel lorientais Marcesche² exprime clairement les perspectives qu'offre le développement du chalutage pour son entreprise et pour Lorient³. Dès 1904, il a senti l'opportunité d'un tel développement et se lance en créant une maison d'armement à la pêche. Il prend alors la tête d'un combat pour obtenir d'une Chambre de commerce encore peu convaincue la création d'appontements aménagés pour chalutiers⁴. Marcesche fait souvent figure de visionnaire. Outre la question de l'appontement, il demande, dans son rapport de 1906, la construction d'un gril de carénage pour chalutiers, trois ans avant que la question ne soit soulevée officiellement. Dès 1911, il dirige la Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur qui fédère quatre armements. Mais la dynamique interne de la filière halieutique permet également à Marcesche d'étendre son influence économique sur la région. Il développe une filière verticale de la pêche au consommateur, associant chalutage à vapeur et pêche côtière. Son entreprise de mareyage alimente le marché du poisson frais, une usine de conserves –qui elle-même entraîne le développement d'ateliers bois pour la fabrication de caisses– et un atelier de métallurgie pour les boîtes. À la fin de l'année 1920, seul l'armement *Marcesche* maîtrise remarquablement la filière pêche de la même manière que l'armement *Maubailarcq et C^{ie}* de La Rochelle. La flotte de pêche industrielle lorientaise consomme environ 65 000 tonnes de charbon par an, soit 30% du tonnage importé. Grâce au chalutage, Lorient, comme La Rochelle et Saint-Malo, connaît un renouveau économique.

À travers l'étude du chalutage à vapeur lorientais, nous montrerons que le développement de cette industrie en France a été laborieux. Nous nous interrogerons ensuite sur les conditions dans lesquelles le chalutage à vapeur s'est imposé à Lorient, port propice à l'implantation d'un formidable complexe portuaire. Enfin, nous verrons que si dès 1929, l'utilisation du moteur est encouragée à Lorient, ce n'est que dix ans plus tard que le chalutage à vapeur entre dans une phase de déclin inéluctable.

I. LE DEVELOPPEMENT EN FRANCE

Dès le départ, la France accuse un énorme retard par rapport à ses voisins européens. En 1906, Emile Marcesche en dresse le constat suivant:

«L'industrie du chalutage à vapeur resta longtemps stationnaire en France et il faut arriver jusqu'en 1893-1894, pour l'y voir prendre son véritable essor. Comme tant d'autres, en effet, elle devait rencontrer beaucoup de difficultés pour se faire jour. On sait combien l'esprit routinier empêche chez nous le progrès, et si l'on se rend compte de l'hostilité qui s'est

² Pascal Boisson, *Émile Marcesche (1868-1939), une trajectoire entrepreneuriale*, thèse de doctorat en histoire, Université de Bretagne Sud, 2010.

³ Émile Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, Lorient, Imprimerie Centrale G. Le Bayon, 1906, 30 p.

⁴ En 1907, la Chambre de commerce de Lorient demande la construction d'un appontement. Voir la notice issue de l'enquête d'utilité publique, en date du 3 mars 1908, "Construction d'un appontement dans l'avant-port, Établissement de taxes sur la navigation", Arch. dép. du Morbihan (ensuite A.D. Morbihan), 5ETP 787, Ponts-et-Chaussées, Travaux maritimes, Port de Lorient.

manifestée et se manifeste encore contre le chalutage à vapeur, on ne sera pas surpris que le développement pratique de cette industrie se soit d'abord produit à l'étranger. C'est l'Angleterre qui tira le plus rapidement profit de l'application des navires à vapeur au chalutage. Elle perfectionna les procédés de la pêche, transforma l'outillage, construisit des navires d'un plus grand tonnage, et acquit bientôt sur nous une avance énorme. C'est ainsi qu'en 1893, au moment où nous allons en France, reprendre cette industrie, l'Angleterre [...] en possédait 641. À la même époque, l'Allemagne en comptait 64»⁵.

La protestation très vive des pêcheurs contre le chalutier à vapeur, la méconnaissance des zones de pêche, un réseau de chemin de fer peu développé, une politique tarifaire peu attractive de la part des compagnies de chemin de fer, l'insuffisance des aménagements portuaires sont les raisons qui expliquent ce retard.

En 1837, dans le bassin d'Arcachon, le capitaine David-Louis Allègre arme le premier chalutier à vapeur français. C'est une réussite qui encourage les armateurs locaux⁶. En 1863-1864, M. Coyaut, lance successivement deux chalutiers, mais c'est un échec. Un autre industriel, Harry Scott Johnston, fonde à La Teste dès la fin de 1865, la Société des Pêcheries à Vapeur de l'Océan. Son premier chalutier à vapeur, en fer, pratique la pêche au chalut, puis un second vapeur est armé, jaugeant 60 tonnes⁷. D'après un guide touristique sur Arcachon de 1896, «la pêche s'exerce par cinq vapeurs appartenant aux pêcheries *Johnston et C^{te}*. La pêche se fait par un filet traîné à l'arrière, et muni de poches, que l'on nomme *chalut*⁸». En 1910, Arcachon figure au rang de second port de pêche français après Boulogne, grâce au chalutage. À Boulogne, les premiers chalutiers à vapeur ne sont armés qu'en 1894. Ils proviennent d'Angleterre. L'armement *Vidor* possède 9 chalutiers en 1914. En 1907, 33 vapeurs boulonnais sont armés pour la pêche à la morue en Islande. En 1909, ils sont 88⁹. Malgré leur faible nombre, le tonnage pêché par les vapeurs est plus important que celui des voiliers. Le vapeur est particulièrement bien adapté à la pêche au loin à la morue. D'où son succès en Bretagne. À La Rochelle, les premiers chalutiers à vapeur apparaissent en 1875¹⁰. En 1909, «[...] le chalutage à vapeur vient d'y débiter et ouvre à l'industrie de la pêche de nouvelles perspectives; onze chalutiers sont attachés au port¹¹». Grande figure de l'armement rochelais, l'armateur René Maubaillarcq exploite, en 1910, cinq chalutiers métalliques à vapeur pour des campagnes en haute mer d'une durée de quinze jours à trois semaines. En 1919, 30 chalutiers à vapeur fréquentent le port. À Fécamp, le premier chalutier à vapeur

⁵ É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, op. cit., p. 2.

⁶ David Allègre, "De la pêche dans le Bassin et sur la côte extérieure d'Arcachon", Bordeaux, Faye, 1841, 32 p. (tiré à part des *Actes de l'Académie Royale de Bordeaux*); Michel Boyé, *Une histoire du Bassin - Arcachon entre Landes et Océan*, Mollat, 1995, 288 p.

⁷ René Pérotin, *Le chalutage à vapeur à Arcachon, 1835-1911*, thèse de doctorat de droit, Bordeaux, 1911, p. 34.

⁸ Michel de Gabory, *Guide d'Arcachon*, Paris, Librairie Delamare, 1896, p. 53.

⁹ *Bulletin de la Navigation et des Pêches Maritimes*, 1910, p. 625.

¹⁰ Auguste Dupouy, *Pêcheurs bretons*, Paris, de Boccard, 1920, p. 157.

¹¹ Paul de Rousiers, *Les Grands Ports de France, leur rôle économique*, Paris, Colin, 1909, p. 167.

apparaît en 1905, parmi une flotte de 73 voiliers. En 1914, 5 vapeurs sont attachés au port, puis 11 en 1920, et 20 en 1926. En novembre 1907, il n'y a en France que 200 chalutiers à vapeur contre 1 000 en Angleterre et 500 en Allemagne. Ce qui s'explique notamment par l'opposition des marins pêcheurs; en effet, l'apparition de l'armement à vapeur tranche considérablement dans leur environnement habituel. En 1898, les pêcheurs à la voile de presque tout le littoral atlantique adressent une véhémence protestation au ministère de la marine. La même année, les marins de Trouville saccagent la cargaison d'un chalutier à vapeur. Les parlementaires bretons portent à la tribune du Parlement les doléances des pêcheurs de leur département. Ceux-ci, propriétaires de leurs bateaux pour la plupart, ne peuvent plus lutter contre les gros armateurs: l'*ottertrawl*, chalut dérivé de la *dreige* du Moyen Âge, jette sur le marché des quantités colossales de poisson; les prix sont avilis; les fonds se dépeuplent et beaucoup de petits pêcheurs restent inoccupés. Le congrès professionnel de Douarnenez réclame le monopole exclusif de la pêche pour les inscrits:

“[...] Le droit de pêche est réservé aux inscrits maritimes et c'est seulement en vertu d'une simple tolérance injustifiée que les Compagnies des chalutiers à vapeur, formées par des capitalistes, exercent leur industrie¹².”

À Lorient, à quelques exceptions près, il y a peu de heurts entre ces deux univers qui s'ignorent mutuellement. En 1899, le chalutier *Kérino*, de la société Chalutiers de l'Ouest, veut vendre sa pêche à des mareyeurs de Concarneau mais ne peut la débarquer; il reprend donc le large sous les menaces et les huées des marins-pêcheurs¹³. Les marins de Royan se révoltent à l'idée qu'un vapeur monté par 14 hommes puisse faire opposition au gagne-pain de 80 à 100 voiliers montés par 600 ou 700 pêcheurs. En 1910, le congrès d'inscrits bretons réclame l'interdiction de l'accès des petits ports aux chalutiers, “qui débarquent trop de poissons et coupent avec leur moulin à poivre –l'hélice– les filets des pêcheurs¹⁴». Mais les progrès techniques s'imposent malgré tout, en raison de la facilité de leur emploi, et les plus rebelles finissent par s'y soumettre par nécessité. La campagne des armateurs, opposée à celle des pêcheurs, finit par l'emporter, en offrant à ceux-ci une existence moins dure, une pêche plus facile, des salaires élevés et la perspective d'explorer durant la saison de pêche, une étendue de mer beaucoup plus vaste. D'autre part, dans les départements concernés par la pêche, le chalutage à vapeur à ses débuts est, d'une certaine façon, une pêche à l'aventure, c'est-à-dire sans connaissance véritable des fonds, des courants, des marées, ou de la nature des organismes infiniment petits en suspension dans l'eau de mer. Dans le Morbihan, dès 1895, Victor Guillard, professeur d'hydrographie et directeur de l'école des pêches de Groix¹⁵, conseille aux chalutiers de s'éloigner des côtes¹⁶. Mais les marins hésitent. En effet, la pêche hauturière préconisée par Guillard exige des navires plus onéreux et une connaissance des fonds,

¹² *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1935, p. 80.

¹³ A. Dupouy, *Pêcheurs bretons*, *op.cit.*, p. 159.

¹⁴ *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1935, p. 80.

¹⁵ A.D. Morbihan, SETP 260, école d'enseignement professionnel à Groix, 1895-1914.

¹⁶ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 17 mai 1896.

or des têtes de roches, ou des pierres peuvent causer la perte des chaluts. S'agissant de Lorient, ces réticences ont comme résultat de retarder considérablement l'arrivée du chalutage à vapeur. En 1907, l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées, Henri Verrière, en poste à Lorient, a un avis bien tranché sur la question :

“Si l'on s'éloigne de la côte, on rencontre au-delà des fonds où s'exerce la pêche depuis qu'il y a des pêcheurs, et à une distance variable de 3 milles – Penmarch – à 15 milles – Lorient – et 80 milles – La Rochelle –, une bande de vase d'une profondeur moyenne de 100 mètres, d'une largeur de 30 milles et qui s'étend depuis le Sud du plateau de Rochebonne jusqu'à la pointe de Penmarch; au-delà de cette bande existe un fond de sable et gravier qui, très étroit dans le golfe de Gascogne, s'élargit de plus en plus vers le Nord, si bien qu'il s'étend à 300 milles et plus de la presqu'île bretonne [...]. La profondeur y varie de 120 à 200 mètres et plus. Au-delà elle croît très rapidement et passe presque brusquement de 300 à 400 mètres. Les explorations de M. Guillard prouvèrent, que, contrairement à ce que pensaient les marins, on pouvait facilement chaluter aussi bien sur le banc vaseux que sur le banc sableux. Malheureusement, on sait combien il est difficile de changer les habitudes des pêcheurs. On n'accorda pas tout de suite, aux résultats obtenus par M. Guillard, toute l'attention qu'ils méritaient et il fallut attendre plus de dix ans pour que le chalutage à vapeur fit son apparition à Lorient¹⁷.”

En outre, la politique tarifaire française des compagnies de chemin de fer explique en partie le retard pris par la France dans l'industrie du chalutage à vapeur. Par exemple, “d'Aberdeen à Birmingham, soit une distance de 648 kilomètres, le prix anglais est de 68,75 francs par tonne de poisson, alors que le tarif français est pour la même distance de 108 francs, soit 36 pour cent de plus. Autre exemple: pour la distance d'Aberdeen à Londres, qui est de 880 kilomètres, à peu près la distance Paris-Marseille, le tarif anglais est de 68,75 francs, le tarif français de 127,75 francs, c'est à dire près du double¹⁸”. Émile Marcesche déplore déjà cet état de fait en 1906, et pose les conditions pour améliorer l'existant :

“En France, on peut presque dire que Paris seul consomme du poisson frais, car sur 136 000 tonnes transportées en 1903 par nos Compagnies de chemin de fer, Paris en a reçu 50 000, soit plus du tiers. La province consomme, proportionnellement, 10 fois moins de poisson que Paris, et, cependant, le poisson qui se débarque aux ports de pêche dans un grand état de fraîcheur pourrait être expédié et arriver dans d'excellentes conditions dans toute la France. Mais il faudrait pour cela que les moyens de transport et de pénétration fussent améliorés et que le poisson, en raison de la difficulté de sa conservation, ne fût pas soumis aux conditions générales de transport des autres denrées et bénéficiât de tarifs ou tout au moins de délais de faveur¹⁹.”

À Lorient, en 1916, les mareyeurs et le président de leur syndicat, Joseph Bigenwald, directeur de la compagnie de chalutage *Marcesche*, multiplient leurs efforts auprès des Compagnies de chemin de fer afin d'obtenir des transits plus

¹⁷ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 15 octobre 1907.

¹⁸ Beaufiles, “Du chalutage en Grande-Bretagne, et principalement du chalutage à vapeur”, *Revue maritime*, Librairie militaire R. Chapelot et Cie, 1906, p. 345-377, loc. cit. p. 376. À noter que le prénom de Beaufiles, commissaire de 2^e classe de la marine marchande, n'est pas identifié dans le sommaire de la *Revue Maritime*.

¹⁹ É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, op. cit., p. 3-6.

rapides, et surtout des tarifs moins élevés²⁰. Si la consommation du poisson frais est la conséquence d'un certain nombre de conditions qui se trouvent de mieux en mieux remplies en France, il faut, pour que le poisson de mer se diffuse, des lignes de chemin de fer et des trains de plus en plus nombreux et rapides. Si Paris consomme tant de produits de la mer, il ne le doit qu'à son privilège d'être relié par des trains de vitesse à tous les ports de pêche, mais beaucoup de villes, situées sur les grandes lignes ferrées, se trouvent aussi dans de bonnes conditions à cet égard, et elles prennent goût à la consommation du poisson de mer. En outre, dans tous les départements, se construisent des lignes de chemin de fer d'intérêt local²¹ qui, dans les grandes gares de bifurcation, prennent les marchandises et les transportent avec rapidité "dans les coins les plus reculés ou les plus déshérités jusqu'alors au point de vue des communications". Cette évolution des moyens de transport est l'auxiliaire le meilleur pour la diffusion du poisson de mer. "Aussi, lorsque l'initiative des sociétés de pêche aura habitué les populations urbaines, rurales et ouvrières à la consommation du poisson frais, la production en pourra augmenter sans limite²²". Du reste le marché français est déjà important, et non seulement celui de la France, mais ceux de la Suisse, de l'Italie du Nord, et de l'Allemagne du Sud qui sont ouverts aux pêcheurs français. "[...] Et il ne faut pas craindre de voir l'abondance de la pêche amener l'avilissement des prix de vente du poisson. Jusqu'ici, le contraire s'est produit partout²³". Enfin, si les tarifs de chemin de fer français rendent prohibitifs l'acheminement de la marée, ils ne sont pas les seuls obstacles qui empêchent un développement du chalutage à vapeur. C'est surtout le manque d'adaptation des ports français aux besoins des chalutiers qui est sans conteste le principal obstacle: «[...] Il est important pour les ports de pêche de France de s'outiller et d'augmenter leur flotte de chalutiers», écrit Marcesche, en 1906. Dans la revue *Le Tour Du Monde* de novembre 1908, le commentaire du marin de commerce Léon Berthaut sur l'organisation anglaise est fort instructif:

«Mais quand on parle de Marine –de pêche plus spécialement– c'est en Angleterre qu'il convient d'aller chercher des leçons de méthode et d'énergie. Ici, l'organisation a quelque chose de prodigieux. On le constate principalement dans quelques ports modèles, comme Grimsby, Aberdeen, Hull, Lowestoft, Londres, Yarmouth, Northshields, les deux premiers étant de beaucoup les plus remarquables, chacun dans son genre. Naturellement, les autres ports de pêche ne manquent point; il y en a plus de 150 expédiant le poisson sur les grands centres; mais, toujours pratiques, les Anglais ont compris qu'il ne fallait pas disperser leurs efforts, que le commerce du poisson exigeait un matériel spécial, des ports spécialement aménagés, des gares spéciales, des procédés spéciaux, et ils ont logiquement dirigé leurs efforts sur quelques villes plus heureusement situées au point de vue maritime et mieux outillées d'avance au point de vue des transports. [...] Ce qui frappe ici, comme dans toutes

²⁰ A. Dupouy, *Pêcheurs bretons*, *op.cit.*, p. 166.

²¹ Pour le département du Morbihan: A.D. Morbihan, 5ETP 810, exploitation des voies ferrées par les compagnies de chemin de fer.

²² É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, *op. cit.*, p. 5.

²³ *Ibid.* p. 4. Émile Marcesche donne, chiffres à l'appui, l'exemple du port de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche de France.

les manifestations de la vie anglaise [...], c'est la préoccupation du moyen pratique. [...] Les Anglais et les Allemands, eux, commencent toujours par satisfaire, n'importe comment, aux exigences de la situation, quitte à transformer sans cesse, de la façon la plus simple, mais aussi la plus expéditive, au fur et à mesure que s'accuse la prospérité d'une entreprise. À Grimsby, [...] on trouve des bassins quelconques, mais où des voies ferrées multiples apportent rapidement le charbon aux navires chalutiers et où des appareils spéciaux déversent ce charbon par wagons entiers, d'un seul coup; ici et là, de l'autre, sous des hangars très élémentaires –mais où ruissellent à volonté des fontaines– s'alignent les cargaisons que l'on va vendre aux enchères; partout enfin des rails pour faire circuler les trains spéciaux destinés à emporter la marée²⁴.”

La plupart des ports de pêche anglais ont été construits et se sont modifiés suivant les besoins du petit chalutage à vapeur. On a donc eu en Angleterre une compréhension très claire des besoins de la pêche et ceux de la clientèle, et beaucoup d'esprit d'initiative pour adopter le matériel nécessaire. Il a fallu aussi que les particuliers trouvent dans l'administration la meilleure volonté de les aider activement et que les compagnies de chemin de fer comprennent leur rôle et offrent des conditions d'expédition très favorables aux produits des pêcheries. On peut dire avec certitude que la suprématie maritime de l'Angleterre trouve son origine dans la qualité de ses infrastructures portuaires, dans son esprit pragmatique qui s'exprime dans la recherche et la mise en oeuvre de nouvelles techniques, et dans une organisation optimale du travail. Le constat dressé par Léon Berthaut en 1908 reste valable dans la France de 1914. L'industrie du chalutage à vapeur est loin d'avoir le développement qu'elle a pris en Angleterre, et aussi en Allemagne, où elle a progressé par bonds prodigieux. Léon Berthaut termine son article en évoquant la réussite de Boulogne, en souhaitant la transformation des ports français, et il termine en des termes dispensateurs de leçons:

«Que n'avons-nous pas à faire sur mer, nous autres Français ? Aujourd'hui nous avons oublié ce champ d'action. Pourquoi n'y reviendrait-on pas ? Retournons à la mer²⁵.”

Après la Première Guerre mondiale, l'Angleterre dispose d'une flotte impressionnante de vapeurs²⁶; en 1923, la France possède encore 27 000 voiliers contre 400 vapeurs de pêche, alors que les Anglais n'ont pas 10 000 voiliers, mais arment en revanche une flotte imposante de plus de 2 000 vapeurs:

«[...] Le pourcentage des hommes employés sur les vapeurs, par rapport au total des pêcheurs, est en France de 3%, en Allemagne de 12%; en Angleterre de 25%. Ainsi, un

²⁴ Léon Berthaut, “Les pêches à vapeur en Angleterre et en Ecosse”, *Le Tour du Monde*, 1908, p. 553-564, loc. cit., p. 556-557-558.

²⁵ L. Berthaut, “Les pêches à vapeur en Angleterre et en Ecosse”, art. cit., p. 564.

²⁶ D'après la statistique générale de 1903, l'Angleterre et le Pays de Galles réunis possèdent 1 113 chalutiers à vapeur, l'Ecosse 280, et l'Irlande 12 seulement, soit un total général de 1 436 à la fin de 1903. Au commencement de 1906, ce total dépasse 1 700 –la France en possède 120–. Fin 1906, si la France possède 191 chalutiers, l'Angleterre en emploie 1 962. Début 1912, le nombre de navires de pêche du Royaume-Uni est le suivant: 1 670 chalutiers à vapeur représentant 110 201 tonnes, et 915 chalutiers à voiles de première classe pour 32 129 tonnes.

pêcheur français pêche en moyenne par an, 2 100 kg de poissons; un pêcheur allemand, 5 500; un pêcheur hollandais, 6 000; un pêcheur anglais, 12 000²⁷.”

II. LES ATOUTS LORIENTAIS ET LA CRÉATION D'UN GRAND PORT INDUSTRIEL

«Lorient, si favorisé à divers points de vue, peut et doit prendre l'un des premiers rangs parmi les ports de pêche. Notre région est peu industrielle, et le commerce de Lorient quoique en progression très sérieuse, ne peut prétendre à se développer outre mesure, à cause de la faible étendue de la zone qu'il peut desservir et qui est limitée de tous côtés par celles de Brest, Saint-Brieuc, Saint-Malo, et Nantes. Que notre port s'organise donc pour la pêche, et là il aura une supériorité incontestable sur les ports voisins, ses concurrents en commerce et en industrie²⁸.”

À Lorient, l'arrivée du chalutage à vapeur date de la fin du XIX^e siècle. En 1900, Raymond Dufilhol²⁹ et son fils Charles³⁰ se lancent dans l'armement, en achetant un chalutier à vapeur en provenance de Newcastle, *L'Eclairneur*; en 1901, ils acquièrent un second chalutier, le *Lorientais*. Mais le développement et la montée en puissance du chalutage à vapeur sont assurés par la compagnie de chemin de fer Paris-Orléans et par Émile Marcesche, créateur en 1904, d'une compagnie de pêche qui devient la plus puissante de Lorient. En février 1925, Marcesche est qualifié de “pionnier du chalutage à vapeur” par le sénateur et vice-président de la Chambre de commerce Alfred Brard³¹. L'ingénieur Henri Verrière, concepteur du port industriel de Kéroman, écrit: “[...] Dès le début de l'évolution de la pêche maritime vers sa forme industrielle, M. Marcesche prit la part la plus active à la création de la Compagnie Lorientaise de Chalutage³². L'industriel-armateur s'enthousiasme pour le chalutage à vapeur: Lorient ne peut que devenir un port de pêche d'avenir. En 1904, soit six ans seulement après être arrivé à Lorient, et à la tête d'une entreprise d'importation de charbons, il fonde une société de pêche à vapeur. En 1905, le conseil d'administration souhaite savoir si le développement du chalutage à vapeur à Lorient est possible, “en vue de la construction éventuelle de nouveaux navires de pêche”. Et c'est Marcesche lui-même qui rédige pour le conseil, un document intitulé “*Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*”; il le termine le 12 novembre 1906³³. Ce travail l'a conduit à examiner l'état de l'industrie du chalutage

²⁷ A. Brard, *Le Progrès du Morbihan*, 19 juillet 1923.

²⁸ É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, *op. cit.*, p. 12.

²⁹ Membre titulaire de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan de 1919 à 1931.

³⁰ Membre correspondant de la Chambre de commerce de Lorient et du Morbihan de 1922 à 1931. En 1925, il occupe les fonctions de Président de l'Alliance du Commerce et de l'Industrie de Lorient, et de vice-Président de la Fédération Morbihannaise du Commerce et de l'Industrie. Le Président de cette dernière organisation est depuis 1921, Émile Marcesche.

³¹ A.D. Morbihan, 5ETP 18, dossiers individuels des membres titulaires de la Légion d'honneur.

³² *Ibid.*

³³ À cette époque, Émile Marcesche n'est pas encore membre de la Chambre de commerce.

en France et les raisons générales de son développement, puis à rechercher les moyens pratiques qui pourraient faire de Lorient un port de pêche d'avenir. Nous nous intéressons ici au second point du rapport dans lequel Marcesche liste les points forts de Lorient: sa situation géographique, sa population, ses moyens de communication:

«Il existe à quelques milles au large de la côte Sud de Bretagne et presque tout le long de cette côte, des hauts-fonds d'une étendue immense sur lesquels les chalutiers ne jettent jamais leurs dragues sans profit. Lorient se trouve à une dizaine d'heures des plus éloignées de ces bancs. Mais pendant la moitié de l'année, ses chalutiers travaillent au large des Glénans sur un banc situé à 32 milles environ dans l'Ouest de Groix, soit à 5 heures de notre port. Aussi, les chalutiers lorientais peuvent-ils rentrer sans frais deux fois par semaine. Même, lorsque la vente est particulièrement bonne, il leur arrive de rentrer tous les deux jours. Cette proximité des lieux de pêche fournit l'argument principal contre l'opinion qui veut que Lorient, situé à l'extrémité de la France, ne soit pas un port de pêche d'avenir³⁴.»

Le poisson de Lorient, même s'il met quelques heures de plus que le poisson de Boulogne, d'Ostende, de La Rochelle ou d'Arcachon pour arriver sur les marchés de Paris, du centre de la France ou sur les marchés étrangers, est toujours pêché depuis plusieurs jours de moins, puisque les chalutiers des autres ports ne rentrent que tous les 8 ou 10 jours, et sont obligés de vider leurs poissons en mer pour en assurer la conservation, ce qui n'arrive jamais aux chalutiers de Lorient:

«À un autre point de vue, Lorient, avec sa population qui a des habitudes spéciales d'alimentation, et qui consomme beaucoup de poissons est un centre des plus favorables à l'établissement d'un gros marché³⁵.»

Grâce à la construction du chemin de fer d'intérêt local du Morbihan, Lorient, tête de ligne, devient le centre d'approvisionnement du département tout entier. Les populations morbihannaises reçoivent tous les jours du poisson tout à fait frais. Ceci est pour elles une nouveauté, de nombreuses localités du Morbihan étant autant privées des produits de la mer que si elles étaient situées à cent lieues de l'océan Atlantique:

«Enfin, n'oublions pas qu'au point de vue des communications par voies ferrées, Lorient a été déjà l'objet, grâce à l'augmentation de son trafic, d'avantages sérieux. Il est doté d'un train de marée qui le fait communiquer avec rapidité, non seulement avec Paris mais avec le centre et le Sud de la France, avec la Suisse et l'Italie. Il peut, sans transbordement expédier du poisson jusqu'à Marseille et même jusqu'à Nice et Vintimille. Il n'y a donc aucun doute que Lorient ne soit un port de pêche d'avenir³⁶.»

Petits propriétaires individuels, quirataires et sociétés de pêche forment les maisons d'armement³⁷. Intéressons nous aux sociétés, presque toutes anonymes: leurs actionnaires sont représentés localement par des patrons pêcheurs, notables, officiers de Marine en retraite, conserveurs; on y trouve aussi des investisseurs extérieurs. La

³⁴ É. Marcesche, *Rapport sur le développement et l'avenir du chalutage à vapeur à Lorient*, *op. cit.*, p. 7.

³⁵ *Ibid.* p. 8.

³⁶ *Ibid.* p. 9.

³⁷ A.D. Morbihan, 7W et Q: pour la période 1883-1937, 24 armements sont identifiés dans la série 7W et 6 dans la série Q.

plus remarquable de ces sociétés est incontestablement la Compagnie Lorientaise de Chalutage à Vapeur. Son conseil d'administration est composé de Louis Caillé, armateur depuis 1898; Charles Espinet, capitaine de frégate en retraite; Georges Méheut et M. Le Garrec, docteurs en médecine à Lorient; Jacques Giband, ancien président de la Chambre de commerce, conseiller général; Adolphe Kerhuel, lieutenant de vaisseau en retraite, directeur de la Caisse d'Epargne de Lorient, président du tribunal de commerce et associé de Marcesche dans les charbonnages; Georges Ouizille, propriétaire avec son frère, de seize usines de conserves de poissons et légumes. La société est dirigée par des hommes instruits, rompus au management, et fins connaisseurs du monde de la pêche, tels Joseph Bigenwald³⁸ et Jules Verhöeven³⁹. Au cours de son existence, l'entreprise, qui pratique la pêche côtière et hauturière, arme 25 chalutiers, majoritairement de construction allemande, anglaise, et japonaise⁴⁰. Elle est l'une des premières à adopter les filets *Vigner-Dahl*. Sa conserverie lui permet d'exporter ses produits de marque *Gargantua* dans toute la France, mais aussi vers la Suisse et l'Italie. L'âge d'or de la société se situe entre 1920 et 1930, dix années de prospérité qui en font la compagnie de pêche la plus importante de Lorient, tant en terme d'armement – plus de la moitié du tonnage total de la flotte de pêche hauturière, représentant 4 136 tonneaux de jauge et 7 725 chevaux-vapeur – que commercialement⁴¹. L'année 1926 est significative de la bonne santé de la firme qui se lance dans la construction d'une usine complémentaire pour le traitement des déchets du poisson. Le rôle social de la Compagnie est très important puisqu'elle emploie environ 400 personnes.

Le développement rapide de la flotte de chalutiers à vapeur engorge l'avant-port⁴², totalement inadapté à cette évolution, sans compter le passage des navires de guerre et de commerce, d'où le projet de créer un port de pêche géographiquement éloigné des activités commerciales et militaires. Le nouveau port doit permettre aux installations de la pêche à Lorient, de délaisser le vieil avant-port datant du XIX^e siècle pour aller se fixer définitivement en pleine rade:

³⁸ Fervent catholique, officier de réserve, ancien journaliste, fondateur en 1911, du Syndicat des mareyeurs et expéditeurs de Bretagne, puis de la Fédération des commerces et industries "des produits comestibles de la mer de toute la France".

³⁹ Ancien sous-inspecteur des Chemins de fer, président de la Fédération de l'industrie de Lorient, président du Syndicat des armateurs de chalutiers à vapeur de Lorient, secrétaire de la section pêche au Comité central des armateurs de France.

⁴⁰ Service Historique de la Marine de Lorient 9P2 11, matricule des bâtiments de commerce, inscriptions de juillet 1905 à décembre 1910.

⁴¹ La société est aussi une entreprise de mareyage absorbant non seulement la totalité de sa pêche, mais aussi des acquisitions importantes à la criée.

⁴² Cette flotte croît rapidement: un seul chalutier en 1899; sept en 1904; dix-neuf en 1914; soixante-deux en 1927, chiffre considérable pour Lorient, malgré un manque criant d'équipements adaptés au chalutage à vapeur, mais bien faible comparé à celui d'Aberdeen qui compte 250 chalutiers.

“Tous les auteurs à l’époque qui ont écrit sur la question des ports de pêche sont de cet avis. Selon celle de M. Poher, en Allemagne, *les trois ports de pêche sont complètement indépendants des ports de commerce voisins, ce qui paraît être la première condition d’une organisation rationnelle*. D’après un livre de M. Kerzoncuff, directeur du service des pêches, *il est nécessaire que le port de pêche soit absolument indépendant de tout port de commerce et que, si tous deux coexistent dans le même endroit, les bassins formant le port de pêche doivent avoir leur vie propre, leur outillage spécial, en un mot, une complète autonomie*. Selon M. Hart, dans son rapport au V^e congrès des pêches maritimes, *même si le port de pêche est juxtaposé à un port de commerce, son administration doit être complètement séparée de celle de ce port*⁴³.”

En 1919, le projet de l’ingénieur et polytechnicien Verrière est approuvé: le nouveau port sera implanté dans la baie de Kéroman, séparée de l’anse de la Perrière par le port de commerce de Kergroise. Le financement est assuré par la Chambre de commerce, le conseil général, et la compagnie Paris-Orléans pour la construction des voies ferrées du port. Quant à l’État, dans le cadre de la loi des deux cents millions promulguée le 19 juin 1920, il attribue les 25 millions pour le seul port. En réalité, ce sont 50 millions qui sont nécessaires et que l’État verse par la suite: 42 millions pour le port et 8 millions pour le frigorifique. Les travaux débutent dès 1919, avant même la fin de l’enquête publique, en mars pour le frigorifique⁴⁴ et à l’automne pour le port⁴⁵. De 1928 à 1932, le *slipway* est en construction⁴⁶. Par rapport à Boulogne et La Rochelle, dans sa conception, Kéroman est radicalement différent pour deux raisons essentielles. D’une part, à Boulogne, les quais du port ne comportent pas d’équipements spécialement dédiés à l’activité pêche. D’autre part, le développement du trafic portuaire boulonnais ne dispose pas des espaces suffisants auxquels il pourrait prétendre, parce que le port de commerce, le port de voyageurs et la station balnéaire jouxtent le port de pêche. À Lorient, c’est précisément ce qui a été évité: pas de juxtaposition avec une agglomération préexistante. À la Rochelle, alors que Kéroman est tout juste construit, de gros travaux sont achevés au port de La Rochelle-Ville. Kéroman est donc une construction unique en France. Le port est exploité par une société concessionnaire dont le cahier des charges est approuvé par décret⁴⁷. Kéroman est conçu pour être un grand port de pêche moderne au plan européen. Accessible à toute heure, il s’étend sur 65 hectares, dont 25 gagnés sur la mer. Les bassins occupent en plus 8 hectares de plan d’eau. Les quais, spécialement affectés au déchargement du poisson, d’une longueur totale de 1 800 mètres, sont prévus pour 50 à 100 vapeurs, 200 grands voiliers ou bateaux à essence, et 100 à 200 petits voiliers sardiniens ou autres. À titre de comparaison, les longueurs de quais sont de 1 200 mètres à Ymuiden, 1 500 à Aberdeen, 1 800 à Geestmünde, et 2 230 à

⁴³ Voir le mémoire issu de l’enquête d’utilité publique en date du 29 août 1919, rédigé par Henri Verrière, “Construction d’un port de pêche à Lorient, mémoire descriptif et dessins divers”, Archives Communales de Lorient (ensuite A.C. Lorient), 4Z 9, Marine marchande, ports de pêche.

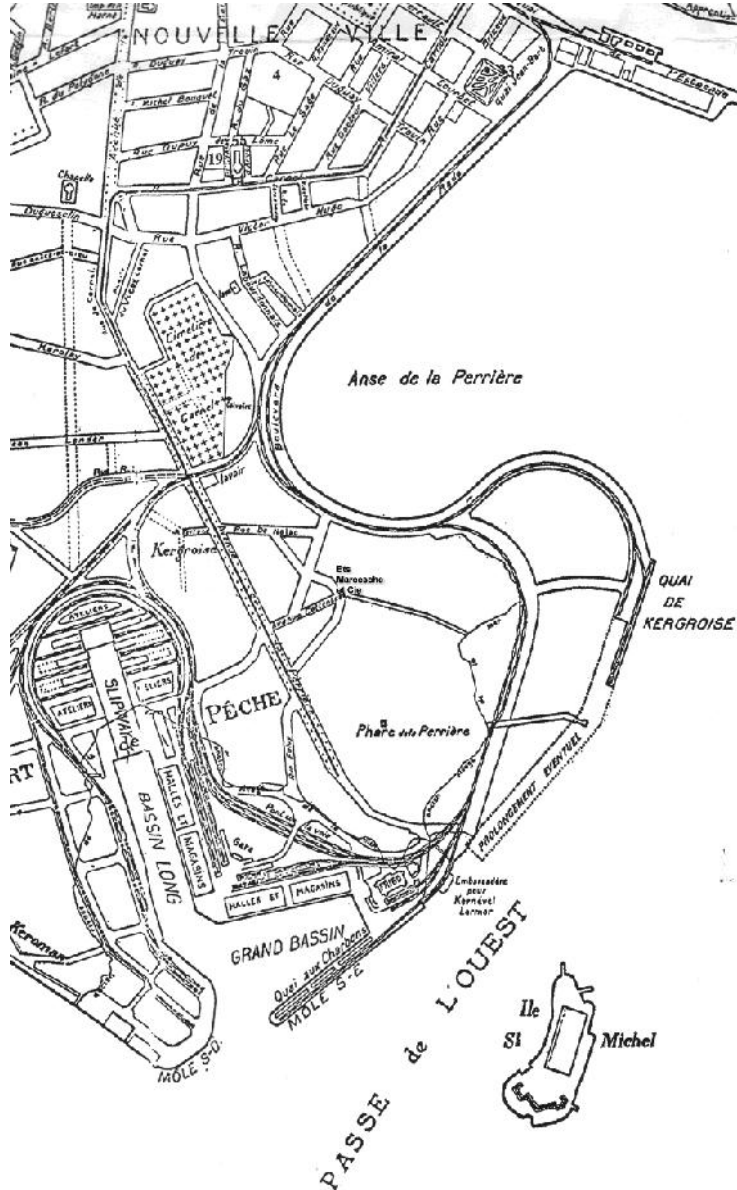
⁴⁴ A.D. Morbihan, SETP 868, entrepôts et frigorifiques.

⁴⁵ A.D. Morbihan, SETP 865, construction du port.

⁴⁶ A.D. Morbihan, SETP 866, établissements de voies ferrées et construction du *slipway*.

⁴⁷ A.D. Morbihan, 4S 975, Journal Officiel, 26 février 1927, partie officielle, p. 2421-2427.

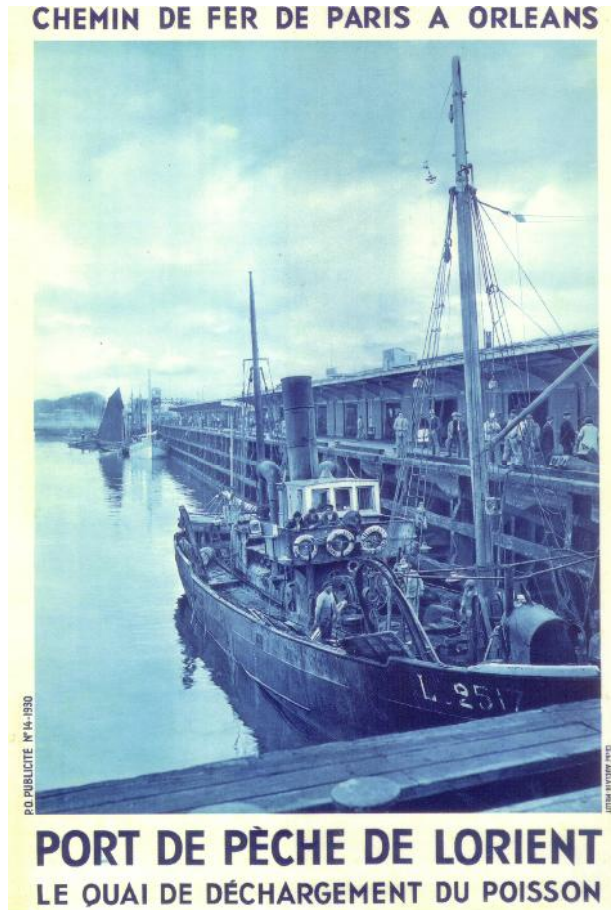
Grimsby. Les quais de Kéroman sont bordés d'une halle de vente de 12 mètres de largeur et de magasins⁴⁸. L'autre façade donne sur la voie ferrée: "Un port de pêche est, avant tout, une bourse aux poissons placée sur une gare"⁴⁹.



A.D. Morbihan, 1Fi 620, plan de Lorient en 1940 (extrait)

⁴⁸ A.D. Morbihan, 5ETP 869, bâtiments destinés à la vente des produits de la pêche.

⁴⁹ Henri Verrière, *Le Figaro*, 18 juillet 1927.



A.C. Lorient, 4FI 89, port de pêche de Lorient. Le quai de déchargement du poisson: affiche promotionnelle de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Orléans, 1930.

Cette disposition est également adoptée par le port de pêche de Cuxhaven. En arrière des quais, Henri Verrière a prévu de vastes terrains destinés, en plus des halles de vente, voies ferrées et gares, à toutes les industries connexes de la pêche: chantiers de construction et de réparation de bateaux, fabriques de filets, de glace, de caisses, d'huiles industrielles ou médicinales, usines de conserves, usines traitant les déchets de poissons pour les transformer en engrais ou farines pour la nourriture des volailles ou des porcs. Enfin, un laboratoire de l'Office Scientifique et Technique des Pêches

Maritimes, situé à la pointe même de Kéroman, entre en service en 1931⁵⁰. Le nombre des mareyeurs augmente constamment depuis la création du port de pêche: de 30 en 1927, il passe à 47 en 1929, 52 en 1930, 54 en 1932, 60 en 1934. À ces mareyeurs fixes s'ajoutent d'ailleurs un certain nombre de mareyeurs ambulants qui viennent s'approvisionner à l'aide de camionnettes, et ravitaillent l'intérieur du département et les départements voisins, sur un rayon de cinquante kilomètres et au-delà. Ces mareyeurs ambulants sont passés de 42 en 1927, à 72 en 1929, 82 en 1930, 99 en 1932, 105 en 1933. Pour l'expédition du poisson, six voies ferrées sont opérationnelles pour la formation des trains ainsi que de nombreuses autres voies pour l'exploitation du port⁵¹. De 1927 à 1933, le trafic –apports et écoulement des produits de la pêche– montre un dynamisme croissant, ralenti toutefois par la crise économique de 1932⁵². Lorient dispute ainsi à La Rochelle le premier rang des ports de pêche français sur la côte atlantique.

III. LE DÉCLIN DU CHALUTAGE À VAPEUR

Le moteur à explosion ouvre une nouvelle page du monde industriel. Il apparaît déjà en 1926 sur les chalutiers. Moins encombrant que les chaudières à vapeur, moins cher, il peut équiper des petits chalutiers à rayon d'action réduit. Il nécessite moins de main-d'œuvre et offre une grande maniabilité lors des appareillages et accostages, réduisant l'assistance coûteuse des remorqueurs. Par ailleurs, l'intérêt capital du bateau à moteur réside dans sa moindre dépense en combustible. L'époque du chalutage à vapeur s'avère ainsi très courte. Il s'agit d'une évolution très générale que l'on retrouve à Boulogne, Dieppe ou La Rochelle. À Boulogne, au tournant des années trente, des chalutiers à moteur de 20 à 35 mètres de long, munis de moteurs *Diesel* ou *Bolinders* à huile lourde de 300 chevaux environ, font leur apparition; ils traduisent un rajeunissement et une modernisation de la flottille de pêche qui voit disparaître peu à peu ses anciens chalutiers à vapeur. Même constat à Dieppe où, à la fin de 1931, la motorisation des navires se développe. À La Rochelle, en 1936, chalutiers à vapeur et à moteur, de 30 à 40 mètres en acier, forment les trois quarts de la flotte de pêche; celle-ci se transforme avec la généralisation du moteur *Diesel*. L'exploitation économique de ces nouveaux chalutiers se montre très avantageuse. C'est pourquoi tous les ports connaissent une semblable évolution⁵³. En 1933, on compte 543 navires à vapeur pour 10 184 unités à moteur⁵⁴.

Lorient, également, passe aux chalutiers à moteur. En 1929, encouragée par Alphonse Rio, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, la construction de chalutiers à moteur s'intensifie à Lorient. La société du port de pêche de Kéroman s'emploie aussi à faire admettre à la population côtière les bénéfices qu'elle peut tirer de l'emploi du moteur sur ses bateaux de pêche. Mais elle fait mieux encore: elle

⁵⁰ A.D. Morbihan, SETP 591, organismes d'études scientifiques et techniques.

⁵¹ A.D. Morbihan, SETP 866, établissements de voies ferrées et construction du *slipway*.

⁵² A.D. Morbihan, SETP 861, trafic, droits et taxes.

⁵³ *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1936, p. 115.

⁵⁴ *Manuel des pêches maritimes françaises*, 1935, p. 88.

constitue un personnel capable de diriger ces navires. Ainsi, la direction du port fait la promotion de cette motorisation en organisant pour les pêcheurs des cours pratiques sur les moteurs. En 1930, la troisième session du cours des mécaniciens est ouverte⁵⁵. Chaque séance est rétribuée cinq francs “et par là même, on assimile cette étude à un travail”. Un grand nombre d'élèves obtient chaque année le brevet de conduite des moteurs marins. En 1930, trente-trois élèves suivent assidûment les cours. C'est un succès, puisque dans les environs de Lorient, plus de cinquante marins possèdent déjà le brevet officiel de mécanicien de bateaux à moteur. Les élèves sont réunis dans l'une des salles de l'abri du marin, ouvert depuis janvier 1930, sur l'initiative de la société du port de pêche. La motorisation des navires modifie profondément la composition de la flotte de pêche lorientaise. En 1926, elle compte 1 460 marins et 246 unités, dont 190 voiliers, 53 chalutiers à vapeur, et 3 chalutiers à moteur. En 1930, on dénombre 19 chalutiers à vapeurs de première catégorie, 17 de seconde, et 30 de troisième, soit 66 navires, à côté desquels se trouve une flottille de 22 *dundees* à moteur. En 1932, 73 chalutiers à vapeur et 32 *dundees* à moteur sont attachés au port. À elle seule, la Compagnie *Marcésche* possède 20 chalutiers de première catégorie, tous à vapeur. C'est pour les *dundees* à moteur que l'augmentation est la plus frappante, ce qui prouve les progrès de la motorisation. En août 1937, 66 chalutiers à vapeur en acier, 4 chalutiers à moteur en acier, 5 chalutiers à moteur en bois, 45 pinasses à moteur de 35 à 75 tonneaux, et 44 pinasses à moteur de moins de 35 tonneaux sont en activité⁵⁶. En 1939, au port de pêche de Kéroman, second de France après Boulogne, la construction des chalutiers à vapeur marque le pas, tandis que celle du chalutier à moteur *Diesel* s'intensifie, tout particulièrement celle du chalutier à moteur à petit rayon d'action. Pour la première fois, le nombre de chalutiers à vapeur est inférieur à celui des chalutiers à moteur: 1 997 marins sur 323 unités, dont encore 138 voiliers, 131 chalutiers à moteur, et 54 chalutiers à vapeur. En 1937, déjà, Kéroman compte 4 chalutiers à vapeur de moins, et 16 pinasses de plus qu'en 1934:

“Que les chalutiers à moteurs soient destinés à remplacer les bâtiments à vapeur au fur et à mesure que ces champions vieillissent abandonneront la lutte, cela ne fait aucun doute, les unités n'étant probablement pas destinées à un renouvellement⁵⁷.”

Les dirigeants de la Compagnie Lorientaise ne se tournent pas vers la propulsion motorisée qui n'est pas consommatrice de charbon et donc sans intérêt pour la société de charbonnage d'Émile Marcésche. L'industriel ne renouvelle pas son armement et par conséquent le laisse vieillir. En avril 1937, l'armement, symbole du succès du chalutage à vapeur, est dissous⁵⁸. En 1939, la diminution du nombre des chalutiers à vapeur continue, et l'augmentation des chalutiers à moteur s'accroît, surtout dans les petites unités de 35 à 75 tonneaux⁵⁹. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, Kéroman connaît une mutation majeure de la structure de sa flotte.

⁵⁵ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 7 février 1930.

⁵⁶ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 22 août 1937.

⁵⁷ *Le Nouvelliste du Morbihan*, 19 avril 1939.

⁵⁸ A.D. Morbihan, Q 20284/12, acte de dissolution de la société.

⁵⁹ A.D. Morbihan, SETP 861, note de la Chambre de commerce, 4 juillet 1939.

* * *

À partir de 1904, le chalutage lorientais est représentatif d'une industrie originale qui n'est pas issue du développement d'une activité de pêche plus modeste qui se serait élevée au rang de grande industrie grâce à la vapeur; les gens de mer n'ont joué aucun rôle primordial. Ce sont les initiatives des importateurs de charbon et de la compagnie de chemin de fer du Paris-Orléans qui ont tout fait: pour développer leurs usines de briquettes et leur commerce, ils ont implanté une industrie, encore jeune ailleurs, et absolument nouvelle dans ce port. Cette industrie du chalutage à vapeur contribue à renforcer la place du poisson dans l'alimentation, et agit comme un régulateur de la vie chère par rapport aux prix élevés de la viande; dans ce mouvement, Lorient prend une large part⁶⁰. Par ailleurs, "la prospérité du chalutage a été à son tour la cause d'une organisation d'État, celle du nouveau port de pêche⁶¹" de Kéroman, une des belles pièces de l'outillage moderne français des années trente.

⁶⁰ Du 29 août au 12 septembre 1920, Lorient organise la *Grande quinzaine du poisson*: un plan général d'actions est dressé afin de favoriser le développement de l'industrie de la pêche et la consommation du poisson en France. Cette manifestation se déroule sous la présidence des ministres de la Marine, des Travaux publics, et du sous-secrétaire d'État à la marine marchande. Localement, tout est organisé par le sénateur Alfred Brard, le député Louis Nail, Joseph Bigenwald, et Émile Marcesche. À Boulogne et à La Rochelle, des initiatives sont prises pour atteindre les mêmes objectifs que la *quinzaine lorientaise* (*Le Journal des Débats*, 15 septembre 1923).

⁶¹ Charles Robert-Muller, "Le nouveau port de pêche de Lorient, chalutage et charbon", *Annales de géographie*, n° 201, 1927, p. 193-212, loc. cit., p. 212.