



HAL
open science

La pêche et le transport du poisson à Boulogne-sur-Mer de 1919 à 1985

Adrien Przymencki

► **To cite this version:**

Adrien Przymencki. La pêche et le transport du poisson à Boulogne-sur-Mer de 1919 à 1985. Histoire. 2022. dumas-04406340

HAL Id: dumas-04406340

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04406340>

Submitted on 19 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Adrien PRZYMENCKI

Mémoire de première année de Master « Histoire et Civilisation »

Année universitaire 2021/2022

La pêche et le transport du poisson à Boulogne-sur-Mer de 1919 à 1985



Sous la direction de Monsieur Michel-Pierre CHELINI



Image de couverture :

Boulogne-sur-Mer - gens de la mer, carte postale noir et blanc, Lévy et Neurdein réunis, vers 1900,
URL : [2005 54 285 - Boulogne / Mer \(Pas-de-Calais\), gens de la mer. - \[vers 1900\] Archives nationales du monde du travail \(culture.gouv.fr\)](#) ©.

Remerciements

Je souhaite avant tout remercier mon directeur de recherche, Monsieur Michel-Pierre Chelini pour ses conseils, le temps qu'il m'a accordé et la grande liberté de travail qu'il m'a octroyée.

Je remercie aussi chaleureusement Monsieur François Guennoc, pour ses conseils, les livres qu'il m'a prêtés, et surtout pour la confiance qu'il m'a témoignée en me confiant les 25 carnets de l'armement Gournay.

J'exprime ma reconnaissance envers Monsieur Michel Gournay, de m'avoir reçu très amicalement à son domicile et de m'avoir expliqué l'histoire de ses carnets, et de sa famille.

Mes remerciements vont également à Monsieur Lamy Directeur adjoint du lycée professionnel maritime de Boulogne-sur-Mer/Le Portel de m'avoir accepté dans son établissement et de m'avoir orienté vers différents professeurs.

Je tiens à remercier l'ensemble de l'équipe éducative du lycée professionnel maritime de Boulogne-sur-Mer/ Le Portel pour son accueil et sa gentillesse, en particulier Monsieur Jacques Ramet, Monsieur Alain Caloin et Monsieur Jean-Luc Coppin pour le temps qu'il m'ont accordé, leurs patiences, leurs explications et les différentes sources orales et écrites qu'il m'ont transmises.

Mes remerciements les plus vifs vont à Monsieur Pierre-Marie Coppin pour m'avoir reçu à son domicile, et avoir eu la gentillesse de m'expliquer son métier et de répondre à mes questions.

Un grand merci à Monsieur Luc Ramet, de m'avoir accepté en stage sur son bateau « le Charles de Foucauld », et de m'avoir permis de vivre une immersion sans précédent dans le monde de la pêche artisanale. Merci à l'ensemble de l'équipage : Cédric, Mathieu, Sébastien, Souleiman.

Je n'oublie pas mes parents pour leur implication dans mon travail, leurs encouragements et leurs relectures.

Sommaire

Remerciements :	3
Sommaire :	4
Introduction :	6
I-La pêche boulonnaise de la résilience à la désillusion (1919 - 1945)	25
Chapitre 1 : Une relative prospérité d'après guerre (1919 - 1930)	25
Chapitre 2 : Pêche par gros temps : dépressions économiques et instabilité politico-sociale (1930-1939)	40
Chapitre 3 : Seconde guerre mondiale : restrictions, destructions matérielles et régressions économiques	56
II-Une activité paradoxalement renouvelée, très modernisée mais contingentée (1945 - 1985)	65
Chapitre 1 : Une phase de croissance économique et technologique (1945 – 1965)	65
Chapitre 2 : Une situation singulière entre modernisation paroxystique et plafonnement programmé (1945 – 1965)	79
Chapitre 3 : La pêche Boulonnaise dans une économie européenne et mondialisée (1975 - 1985)	90
Conclusion :	101
Bibliographie et sitographie :	103
Annexes :	108

« Il y a une cadence et un rythme intangible dans le ballet obscur et silencieux, presque fluide. Car les hommes dansent sur ce pont battu par les vagues. Chacun connaît sa place et son rôle. [...] Autour d'eux, la lave de l'océan ne cesse de rouler »¹.

Catherine Poulain, Le Grand Marin.

1 Catherine POULAIN, *Le grand marin*, Paris, Points, 2016, p.384 (p.27).

Introduction

Personnellement, j'ai toujours éprouvé une fascination particulière pour cette étendue d'eau bleue qui semble à la fois indomptable et illimitée. Elle procure en moi un sentiment de liberté et de démesure. Plus prosaïquement, la mer est le lieu de toutes les richesses, de toutes les espérances ; les pouvoirs économiques politiques et militaires appartiennent depuis toujours à ceux qui savent la maîtriser et à ceux qui pratiquent les activités qui en découlent (commerce, pêche). C'est par et grâce à la mer que surgissent les grandes puissances économiques et politiques (Phéniciens, Flamands, Génois, Vénitiens, Anglais) mais aussi que circulent les idées, les marchandises. Nombre de mutations géopolitiques et idéologiques passent par la mer. En somme, elle joue un rôle fondamental dans l'histoire des sociétés humaines et impacte durablement l'évolution des religions, des cultures, des nations, des identités.² Mais l'histoire de la mer est aussi et avant tout indissociablement liée à celle des hommes et des femmes qui pendant des siècles l'ont parcourue et ont utilisé ses ressources pour se nourrir, subsister, commercer et prospérer. De l'antiquité à nos jours, au gré des mutations techniques, des évolutions politiques, économiques et sociales, les pêcheurs ont toujours existé et ont assuré une constance dans l'histoire de l'humanité. L'industrie de la pêche est sans aucun doute la plus ancienne des industries humaines et dès qu'il y eut des hommes le long des côtes, il y eut des pêcheurs. C'est l'histoire de cette pratique ancestrale que j'ai souhaité raconter ici. En effet, dans le cadre de l'élaboration du mémoire à réaliser durant la première année de master : « histoire et civilisation », j'ai choisi de travailler sur la pêche, et le débarquement du poisson de 1919 à 1985 en étudiant le cas du port de Boulogne-sur-Mer dans le département du Pas-de-Calais. Ce sujet permet ainsi, de façon plus large, de s'intéresser à la pêche française en considérant Boulogne comme représentative des évolutions économiques, industrielles, techniques et politiques qu'a connu cette industrie au cours du XX^e siècle. En propos liminaire, je tiens à préciser que le choix de ce sujet résulte d'un cheminement assez laborieux. En effet, initialement et de manière spontanée j'ai opté pour réaliser un mémoire autour des mineurs polonais dans le bassin minier, cette idée bien que pertinente ne put aboutir car elle fut déjà traitée lors de précédents mémoires. J'ai donc cherché d'autres sujets qui étaient susceptibles de m'intéresser comme par exemple les relations économiques et diplomatiques entre la CEE et l'Afrique Australe ou un sujet autour de la francophonie. Finalement au détour d'une conversation avec mon père, j'ai choisi de travailler sur l'histoire de la pêche à Boulogne-sur-Mer. Ce sujet correspond parfaitement

2 Pour l'histoire de la mer, voir Jacques ATTALI, *Histoire de la mer*, Paris, Pluriel, 2017, p.352.

à mes attentes, à savoir un sujet évoquant le monde ouvrier et ayant lieu dans la région Nord-Pas-de-Calais. Étudier la ville de Boulogne sur Mer me paraît tout à fait judicieux et pragmatique car il s'agit du plus grand port de pêche français en terme de tonnage depuis le milieu du 19^e siècle et sa situation géographique de proximité facilite grandement mes recherches et mon travail. Dans un premier temps, je me suis orienté vers l'étude de la pêche à Boulogne-sur-Mer au 19^e siècle avec notamment le transport des chasses marrées³ dont j'avais entendu parlé auparavant, mais après avoir discuté avec mon directeur de recherche, j'ai choisi d'axer ce sujet sur le 20^e siècle. Au fil des mes recherches et de mes échanges avec diverses personnes, le choix des bornes chronologiques et de la titulature s'est progressivement affiné pour prendre sa forme définitive : « la pêche, et le transport du poisson de 1919 à 1985 ». Bien que le choix des bornes chronologiques semble assez arbitraire, il reflète surtout une évolution significative et importante des techniques de pêches, et de transport durant cette période. En sus, ces bornes chronologiques permettent de mettre en exergue les transformations politiques, économiques et idéologiques qui ont particulièrement impacté la pêche, celle-ci passant d'une industrie à la fois industrielle et localisée, à une industrie artisanale et mondialisée. En cela, l'année 1919 marque la fin de la première guerre mondiale et la reprise économique des années folles⁴ qui s'accompagne d'une surabondance de l'offre et de la demande. Les années 1980 marquent le début de l'intégration de la pêche boulonnaise dans un système non plus seulement national mais européen, globalisé, et associé à un capitalisme frénétique bientôt triomphant de son antagonisme communiste soviétique, où la rentabilité et le profit font actes de foi. C'est toute la conjoncture de cette période, de la reprise économique de l'entre deux guerres aux premiers prémices et soubressauts de l'économie de marché qui est analysée ici. Au fur et à mesure de l'avancée de mes recherches, je me suis rendu compte que la pêche boulonnaise était un champ d'investigation insuffisamment traité. Hormis la thèse de George Oustric portant sur le port de Boulogne-sur-Mer au 19^e siècle⁵, la thèse de Thierry Capilier portant sur la pêche et les pêcheurs boulonnais de 1870 à 1980⁶ et les travaux de l'historien amateur François Guennoc⁷, on dénombre peu d'études spécifiques et scientifiques d'historiens et de chercheurs amateurs ou universitaires sur ce sujet. Et cette situation me semble d'autant plus étonnante que Boulogne est le premier port de

3 « Chassée marée », CNRTL, URL : www.cnrtl.fr. Ce terme désigne une voiture attelée qui transportait le poisson frais avant l'utilisation du ferroviaire.

4 Les années folles est une expression désignant une période d'intense activité sociale, culturelle et économique, s'accompagnant d'une hausse de la consommation ; cette période commence en 1920 et se termine en 1930.

5 George OUSTRIC « le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle », thèse de doctorat d'histoire soutenue à l'université Charles-de Gaule-Lille 3, le 23 mai 1981.

6 Thierry CAPILIER « Pêche et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer 1870-1980 », thèse de doctorat d'histoire soutenue à l'université Charles-de-Gaule-Lille 3, le 26 septembre 1996.

7 François GUENNOC est un ingénieur agronome de formation, ancien enseignant dans un lycée agricole, aujourd'hui responsable humanitaire, il est aussi historien amateur et a écrit plusieurs ouvrages sur la pêche boulonnaise.

pêche national depuis 1866 et joue un rôle de leader à l'échelle européenne. Ce désintérêt tient sans doute d'une méconnaissance du milieu maritime et de cette activité halieutique dont on consomme pourtant ses produits régulièrement. Les métiers de la pêche souffrent aussi d'une certaine indifférence généralisée qui semble influencer sur la communauté historique et universitaire. Enfin dernière hypothèse, les marins-pêcheurs vivent hors du temps et de l'espace des terriens car si la mer est pour beaucoup un lieu d'escapades, de voyages, d'évasion elle est pour le marin pêcheur un tout autre univers et c'est peut être pour cette raison qu'il est difficile d'appréhender et de capter cette histoire si singulière.

A cet égard et soucieux d'aborder la thématique de mon mémoire de la manière la plus précise et rigoureuse possible, j'ai décidé d'articuler mon travail de recherche et d'investigation autour de trois axes principaux. Le premier, un travail basé sur les incontournables sources archivistiques aussi denses et nombreuses soient-elles, j'entends par là, les archives départementales du Pas-de-Calais et les archives municipales de la ville de Boulogne-sur-Mer. En ce qui concerne les archives départementales, je me suis rendu dans un premier temps au centre George Besnier à Arras, je souligne ici le difficile accès de ce site qui ne dispose d'aucun parking gratuit à proximité, qui se trouve en plein cœur du centre ville d'Arras et qui n'est ouvert que deux jours par semaine ; dans un second temps et dans une moindre mesure je me suis rendu au centre Mahaut-d'Artois situé à Dainville, cette fois-ci beaucoup plus accessible. J'ai consulté notamment plusieurs lots de côtes au sein du versement 2836W émanant de la Direction Interdépartementale des Affaires Maritimes de Boulogne-sur-Mer. J'ai également examiné plusieurs documents parmi les versements 1W et 2Z. Enfin, j'ai consulté plusieurs documents dans le « versement des syndicats des armateurs » aux archives municipales de Boulogne-sur-Mer. A cela, s'ajoute des sources privées qui m'ont été transmises par François Guennoc que j'ai rencontré en décembre 2021 à Boulogne et qui appartiennent à Michel Gournay⁸, ces sources se matérialisent sous la forme de 25 carnets dont 23 ont été rédigés par Albert Gournay⁹, oncle de Michel Gournay. Ces carnets s'échelonnent sur une période de 1901 à 1980 et peuvent être scindés en deux voire trois parties. La première partie, la plus intéressante fait état de sept carnets qui vont de 1934 à 1957 avec des césures entre 1940 et

8 Michel Gournay, le propriétaire des carnets est un homme de 83 ans qui a travaillé pour l'entreprise EDF en tant qu'ingénieur en charge des installations électriques, il a terminé sa carrière avec la construction du tunnel sous la Manche et a pris sa retraite en 1994. Il est le neveu de l'auteur des carnets, Albert Gournay. Michel Gournay s'est beaucoup intéressé à l'histoire de sa famille et à l'histoire de la pêche. Je l'ai rencontré le 8 février 2022 à son domicile à Boulogne-sur-Mer.

9 Albert Gournay 1912-1998, est le rédacteur des carnets, il a travaillé pour l'armement Gournay avec son frère Gérard Gournay (le père de Michel Gournay) jusqu'en 1965. Au sein de l'entreprise, Albert Gournay était chargé de l'achat du poisson, la comptabilité, la logistique alors que son frère Gérard se chargeait de l'organisation de la marée et de la vente du poisson au détail. L'auteur des carnets fut mobilisé en 1940 et fut fait prisonnier en Allemagne ce qui peut expliquer la césure entre 1940 et 1946.

1946 puis 1948 et 1951. Albert Gournay a sobrement appelé ces carnets « mouvement et marées ». Les carnets évoquent cinq bateaux, tous appartenant à l'armement Gournay : le chalutier à vapeur B 2969 « *Alexandrine* », le chalutier à vapeur B899 « *Notre Dame de Lorette* », le chalutier à vapeur B1459 « *Notre Dame de France* », le B2409 « *Notre Dame de Lorette* » 2^e du nom, et le B2419 « *Notre Dame de Grace* ». Les informations présentes dans ces sept carnets portent sur une forme de compatibilité générale, chiffrée et détaillée sur le déroulement de la marée avec des données sur la date et l'heure de sortie du chalutier du port de Boulogne, le nom du remorqueur (s' il y a lieu)¹⁰, le lieu de la pêche, la constitution de la pêche¹¹, le produit brut, le nombre de jours en mer, la date et l'heure de rentrée dans le port, le fournisseur de charbon, la quantité de charbon et de glace et le mouvement de l'équipage, c'est à dire le nom, le grade, la date de naissance, parfois le lieu de naissance, le lieu de résidence et la date d'embarcation des marins. Il convient de préciser que ces informations conjoncturelles peuvent varier à la marge d'un carnet à l'autre, elles ne sont pas toujours uniformes, constantes, ni identiques même si les similitudes et les récurrences sont nombreuses. En effet, il existe une petite spécificité pour deux navires : le « *Notre dame de Lorette* » 2^e du nom et le « *Notre Dame de Grace* » pour lesquels il n'y a pas de partie portant sur le mouvement de l'équipage, et des indications supplémentaires sont présentes comme les repos compensatoires, les jours de congés payés et les jours payables à terre. Il est à noter que ces deux chalutiers construits en 1947 fonctionnent grâce à une alimentation thermique et non grâce au charbon. Pour étayer mon propos, j'ai choisi de faire un bref historique des cinq chalutiers appartenant à l'armement Gournay, ces historiques se basent sur des sources écrites et orales émanant de Monsieur Gournay. Ainsi, le premier navire est le B 2969 « *Alexandrine* », chalutier drifter¹² de 41 mètres de long construit en 1905 à Rotterdam aux Pays-Bas pour l'armement Gournay. Il est transformé en chasseur de sous marins allemands pendant la guerre 14-18 avec deux canons de 47 mm installés sur sa proue et sa poupe. Après la guerre, le chalutier s'échoue par deux fois sur les côtes anglaises en 1927 et 1932, dans les deux cas il est renfloué par la marée et parvient à revenir au port de Boulogne vendre le produit de sa pêche. Le vieux chalutier est coulé en novembre 1940 par les Allemands. Le deuxième navire est le B 899 « *Notre Dame de Lorette* », chalutier dragueur de 42 mètres de long construit en 1917 à Selby en Angleterre pour l'amirauté anglaise, il est vendu à l'armement Gournay en 1921. Le 1^{er} mars 1923, le chalutier est sévèrement endommagé par une tempête et doit rentrer au port de toute urgence. En 1940, il est réquisitionné

10 Le remorquage d'un navire intervient régulièrement pour aider le navire à sortir du port ou alors en cas d'avaries ou de problèmes pour rentrer dans le port.

11 Cette information donne une indication précise et permet de faire une comparaison sur ce qui était pêché par les chalutiers dans les années 1930 et dans les années 1950.

12 Alain Caloin, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Un drifter est un chalutier qui pêche au filet dérivant.

par l'armée anglaise pour l'évacuation des troupes de Dunkerque, il est coulé par l'aviation allemande la même année. Le troisième navire est le B 1459 « *Notre Dame de France* », chalutier de 50 mètres de long construit en 1931 à Stockton-On-Tees en Angleterre pour l'armement Gournay. Navire moderne et puissant, disposant des tout derniers perfectionnements, tant au point de vue du confort que de la navigabilité. Il est notamment équipé de l'électricité, d'un moteur de 708 chevaux et est considéré dans les années 1930 comme le fleuron de l'armement Gournay. Il est réquisitionné par la marine française d'août 1939 à juin 1940, au moment de l'armistice du 22 juin 1940 il est à Cherbourg avant de mettre rapidement cap sur l'Angleterre. L'armée anglaise le transforme en escorteur de convois en l'armant d'une pièce de 75 et de 4 pièces de défense anti-aériennes. A la fin de la guerre, le père de Michel Gournay, Eugène Gournay et son frère Henri dit Harry Gournay¹³ partent en Angleterre pour le récupérer et procéder à sa remise en ordre pour la pêche. En 1956, l'armement Gournay vend le « *Notre Dame de France* » en Belgique pour la démolition. Le quatrième navire est le B 2409 « *Notre Dame de Lorette* » 2^e du nom, chalutier de 44 mètres de long qui fonctionne au mazout et a été construit en 1947 à Tamise, près d'Anvers en Belgique. Cette unité remplace le bateau du même nom coulé en 1940 à Dunkerque par les Allemands. En 1964, l'armement Gournay vend le chalutier à Lorient aux « Etablissements Lemoigne et consorts » sous le numéro L 2839, il est renommé « Kinvarra » et est démoli en 1976. Le cinquième et dernier navire est le B 2419 « *Notre Dame de Grâce* », chalutier de 38 mètres de long qui fonctionne au mazout et a été construit en 1947 à Sorel-Tracy, près de Montréal au Canada. Il est vendu en 1960 à la société Louis Battez et Cie qui le vend ensuite en Belgique. La deuxième partie fait état de quinze carnets qui vont de 1934 à 1939 puis de 1954 à 1980 et qui relatent les gains en francs de tous les bateaux déchargeant leurs cargaisons aux halles de Boulogne¹⁴. La troisième partie fait état de deux carnets qui vont de 1901 à 1912, il s'agit d'inventaires regroupant les différentes actions achetées par le grand père de Michel Gournay, Eugène Gournay¹⁵. Il est à noter qu'un carnet « gains des bateaux » celui de 1925-1926 a été rédigé par Eugène Gournay. Il est évident que ces carnets aussi inusuels soient-ils, sont des plus intéressants. Ils représentent une source archivistique précieuse, riche d'informations et d'indications. A mesure que je me familiarise avec ces carnets, je me rends compte de la valeur inestimable qu'ils représentent pour un historien et pour un travail de recherche. Monsieur Gournay m'indique qu'une fois que Monsieur Guennoc et

13 Henri Gournay (1889-1971) appelé Harry Gournay du fait de son aisance en anglais est le fils d'Albert-Arthur Gournay, il est le grand oncle de Michel Gournay.

14 Cette partie est plus généraliste, c'est une liste exhaustive de tous les gains des différents bateaux.

15 Eugène Gournay (1884-1961), est le grand-père de Michel Gournay, il est aussi le fils d'Albert-Arthur Gournay, ce dernier est le successeur de son beau père François Nicolas Delpierre, celui la même qui a créé l'armement Delpierre-Gournay en 1860. Eugène Gournay s'est associé avec son père en 1907. Les deux carnets qu'il a rédigés ne m'ont pas servis car ils n'évoquent pas la pêche et sont antérieurs à la période étudiée dans mon mémoire.

moi même n'en n'aurons plus l'utilité, ils seront versés aux archives municipales de Boulogne-sur-Mer. Le deuxième axe de recherche est la constitution d'une bibliographie relativement hétéroclite, que je détaillerai ultérieurement, avec des ouvrages généraux, spécialisés, des articles et des thèses. Enfin, il m'a paru d'une impérieuse nécessité de recueillir des témoignages oraux principalement d'anciens marins pêcheurs qui ont pour la plupart commencé leur carrière dans les années 1970 et qui sont aujourd'hui enseignants ou anciens enseignants au lycée maritime de Boulogne/Le Portel. J'ai notamment rencontré et pu échanger avec Monsieur Alain Caloin, matelot de 1978 à 1987, puis patron de pêche artisanale de 1987 à 2004, et Monsieur Jean-Luc Coppin mécanicien à la grande pêche de 1974 à 1994. En outre, j'ai particulièrement approfondi mes entretiens avec deux d'entre eux. Pour le premier, il s'agit de Monsieur Pierre-Marie Coppin marin pêcheur puis patron de pêche¹⁶ à la pêche hauturière de 1977 à 2005, titulaire d'un certificat d'apprentissage maritime, il a effectué toute sa carrière chez Manesse-et-Sénéchal jusqu'à la fin de l'exploitation du comptoir, puis chez l'un des deux armateurs boulonnais qui a assuré la reprise des navires, en l'occurrence Nord-Pêcheries. Au début des années 2000, il est envoyé par son armateur assurer la formation des marins namibiens et sud-africains. Finalement, après 28 ans de navigation, il a été contraint d'arrêter sa carrière suite à des problèmes de santé et s'est reconverti comme professeur de matelotage et de ramendage jusqu'en juin 2021, date à laquelle il a prit sa retraite. Pour le second, il s'agit de Monsieur Jacques Ramet, marin pêcheur à la pêche artisanale de 1979 à 1995, également titulaire d'un certificat d'apprentissage maritime, il a commencé sa carrière comme matelot de pont puis est retourné à l'école pour approfondir ses connaissances et devenir mécanicien. Il a travaillé pendant toute sa carrière sur le « Charles de Foucauld II » un bateau de pêche artisanale mesurant 19m de long. Par ailleurs, j'ai eu l'opportunité d'embarquer pour une marée de 5 jours du mardi 3 au samedi 7 mai 2022, sur un chalutier perchiste pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques en Manche¹⁷, le « Charles de Foucauld III » et appartenant à Monsieur Luc Ramet. Ce fut une expérience éprouvante mais très enrichissante et qui malgré sa brièveté me marquera durablement. Initialement et en accord avec mon directeur de recherche, cette expérience s'inscrit dans la maquette du stage du master. Néanmoins, elle revêt aussi un caractère scientifique et instructif qui me permet d'avoir une vision intrinsèque de ce qu'est la pêche artisanale, car la pêche n'est pas à considérer comme une curiosité que l'on juge à l'aune de ses préjugés, de ses paralogismes ou de ses interprétations. Ce stage a été particulièrement intéressant pour la compréhension et l'analyse de mon sujet, car si les techniques et les outils ont évolué le cœur du métier demeure le même.

16 Monsieur Pierre-Marie Coppin à été patron du Viking Bank, un chalutier industriel de construction polonaise.

17 Du mois d'octobre au mois de mai, Mr Luc Ramet et son équipage pêchent la coquille Saint jacques en Manche. A partir de la mi-mai jusqu'en juillet-août, ils pêchent des poissons de fonds dit des espèce nobles : baudroie, limande, raie, sole, turbot dans une zone qui va du nord de la Manche jusqu'à la pointe du Cotentin.

Plus largement, j'ai choisi de rencontrer ces anciens ou actuels pêcheurs, du moins ces acteurs du monde de la pêche pour avoir un regard immersif et endogène vis à vis de cette profession. En interrogeant directement des témoins de cette époque, je change la focale historiographique en permettant modestement l'expression d'une « microhistoire »¹⁸, d'une « histoire par le bas »¹⁹. Car à mon sens, traiter de l'histoire des pêcheurs boulonnais c'est faire « une histoire du quotidien »²⁰, c'est à dire s'intéresser au vécu et à l'expérience des individus et en particulier à ces « petites gens »²¹, catégorie socio-professionnelle à laquelle les marins pêcheurs peuvent aisément être associés. L'étude du vécu et de la pratique quotidienne permet à l'historien de produire ses propres sources mais donne aussi à son travail une réalité tangible et un éclairage alternatif qui permet d'observer les individualités historiques. Ainsi, à travers ces témoignages, il est question ici non pas d'une histoire générale basée sur les grands contextes, c'est à dire une histoire axée sur ceux qui exercent le pouvoir économique et politique (les industriels, les décideurs nationaux ou européens, les marchés financiers), mais bien d'une histoire axée sur les « sans noms » qui en réalité font partie intégrante de l'histoire et souvent à leur insu. En cela, l'histoire du quotidien est une historiographie qui s'érige à l'encontre de l'historiographie dominante, cette dernière consistant à étudier exclusivement les histoires médiatisées, les histoires par le haut. Si mon mémoire s'inscrit pleinement dans le courant historiographique de l'histoire économique et sociale, il s'inscrit aussi dans cette histoire du quotidien, développée par plusieurs intellectuels européens parmi lesquels l'historien allemand Alf Lutke²².

Mais en s'inscrivant dans une historiographie du quotidien, ce mémoire tend également à s'inscrire dans une démarche sans doute plus politique, préventive et alarmiste.

- 18 Paul-André ROSENTAL, « Micro-histoire » [en ligne], encyclopédie universalis, URL : [MICRO-HISTOIRE - Encyclopædia Universalis](#). La micro-histoire est un courant de recherche historiographique né en Italie dans les années 1970, il développe l'idée que les grandes déterminations économiques et culturelles paraissent trop générales et trop lointaines des pratiques et des expériences individuelles.
- 19 Alf LUTKE, *des ouvriers dans l'Allemagne du XXe siècle : le quotidien des dictatures*, Paris, L'harmattan, Anthropologie du monde occidental, 2000, p.11. « Histoire par le bas » ou « histoire d'en bas » est une expression utilisée par certains historiens adeptes de cette micro-histoire et qui cherchent à raconter l'histoire d'un point de vue des gens ordinaires, des individualités.
- 20 Ibid. L'histoire du quotidien en allemand « l'alltagsgeschichte » est un courant historiographique développé dans les années 1980 par les historiens allemands Alf Lutke et Hans Medick. Cette histoire se veut le contre pied de la grande histoire, elle défend à l'instar de la micro-histoire les expériences individuelles. En somme, on peut la considérer comme étant une histoire des anonymes, des oubliés. Saluée par certains, elle fut vivement critiquée par d'autres notamment par l'historien allemand Hans-Ulrich Wehler qui y voit une histoire sans fondement scientifique et sans intérêts.
- 21 Alf LUTKE (dir), *histoire du quotidien*, Trad. de l'allemand par Olivier Mannoni, Paris, Édition de la Maison des sciences de l'homme, 1995, p.341 (p.23). « Les petites gens » ou « les sans noms » est une expression utilisée par Alf Lutke pour désigner des personnes modestes parfois victimes d'un mépris de classe. Cette expression peut être assimilée à son contemporain de 2017 qui a beaucoup fait réagir « les gens qui réussissent et les gens qui ne sont rien ».
- 22 Alf LUTKE (1943-2019) est un historien allemand qui a contribué à développer le concept d'histoire du quotidien, ses travaux portent notamment sur la relation entre les expériences ouvrières et le fascisme allemand.

En effet, je ne pouvais entamer ce mémoire sans prendre en compte la dimension destructible et vulnérable de la mer qui est aujourd'hui largement négligée par les sociétés humaines, cette mer si nourricière qui recouvre 71 % de la surface de notre planète, soit plus de 361 millions de kilomètres carrés et qui semble plus que jamais menacée. La pression humaine sur les océans est de plus en plus forte : surexploitation des fonds marins, pollution, réchauffement climatique. Les conséquences pour la vie terrestre et aquatique sont dramatiques et dangereuses. En effet, on assiste depuis plusieurs années à la disparition de certaines espèces maritimes, la destruction des coraux, la hausse du niveau de la mer entraînant des déplacements de populations, la massification des déchets qui conduit en 1997 à la découverte par l'océanographe américain Charles Moore d'un « 7^e continent ou continent de plastique »²³ et à la création du néologisme du même nom. Celui-ci désigne cet immense amas de plastiques situés dans l'océan pacifique et mesurant plus d'un million et demi de km² soit trois fois la taille de la France. Cette situation paraît d'autant plus critique que l'urgence de la situation n'a semble-t-il pas été suffisamment prise en considération par l'ensemble de la communauté internationale, par les médias et les grandes entreprises. Dès lors, une question sans doute plus philosophique se pose : où commence la responsabilité de chacun ? En tout état de cause, un devoir moral et éthique s'impose à nous, vis à vis de la mer, car la préserver et mieux gérer ses ressources c'est aussi permettre la pérennité et la survivance du métier de pêcheur et notamment des pêches locales. De manière tacite et à travers l'étude de la pêche, ce mémoire entend aussi poser la question des limites et des contradictions du système économique capitaliste et productiviste, celui-ci s'élevant bien trop souvent à l'encontre de la raison et de la nature. Enfin, je pense aux pêcheurs de Sierra Leone, du Sénégal, de Côte d'Ivoire qui vivent depuis toujours de la pêche et qui doivent subir la concurrence intempestive des grands chalutiers français, espagnols et surtout chinois qui pratiquent une pêche industrielle dénuée de raison. Les chalutiers chinois sont notamment accusés de surpêche, de non respect des périodes de repos biologique et de captures d'alevins. Ces pratiques mettent en danger le renouvellement des stocks et impactent sévèrement l'économie locale, qui voit ses pêcheurs contraints à l'exil ou à la disparition. Ici encore la responsabilité de ce désastre économique et écologique est complexe, une responsabilité imputable au système économique et à la mondialisation, aux chalutiers chinois, à la négligence ou à la corruption des gouvernements africains ?²⁴

23 Maxime TERRACOL, « Continent de plastique qu'est ce que le vortex de déchets du pacifique nord ? » [en ligne], *Geo*, publié le 13/04/2022, mise à jour le 18/05/2022, URL : [Continent de plastique : qu'est-ce que le vortex de déchets du Pacifique nord ? - Geo.fr](#).

24 Lansana MANSARAY, ARTE, 2021 « *Bateaux neufs, filets vides – Pêcheurs de Sierra Leone* », 50 min, URL : [Bateaux neufs, filets vides - Pêcheurs de Sierra Leone - Regarder le documentaire complet | ARTE](#)

Cette petite digression faite, je ne peux faire fi de quelques éléments contextuels en présentant plus en détail, à la fois le contexte politique et économique de la ville de Boulogne-sur-Mer de ses origines jusqu'au XX^e siècle, mais aussi le contexte spatio-temporel dans lequel l'activité de la pêche occupe une place prépondérante dans l'économie de la ville. Toutes les informations historiques qui suivent peuvent paraître futiles ou sans rapport direct avec le sujet, mais sont en réalité contingentes à l'activité de la pêche car les pêcheurs ont été impliqués, bon gré mal gré, dans d'innombrables conflits et crises économiques. Les pêcheurs boulonnais ont aussi été impactés par les différents régimes politiques qui se sont succédés et par l'intérêt que les « personnages historiques » (seigneurs, souverains, marchands) ont porté à la ville. L'objectif ici n'est pas de dresser une liste exhaustive des événements historiques en lien avec la ville de Boulogne, ni même des techniques de pêches, mais plutôt de donner un cadre global pour entrevoir ce qu'était la pêche et l'histoire de Boulogne sur une période allant de l'antiquité au début du XX^e siècle.

Ainsi, depuis ses origines, la ville de Boulogne entretient un lien puissant et affectif avec la mer, et pour cause la ville est depuis plus de 1000 ans quasi exclusivement tributaire de l'océan et de ses ressources. Si les premiers écrits émanant de l'antiquité font état d'un port sans grande envergure, il semble que celui-ci ait abrité sous la période romaine l'une des principales bases de la *classis britannica*²⁵ en vue de l'invasion de l'île de Bretagne. Envisagée dans un premier temps par Jules César en 55 avant J.C, elle fut finalement concrétisée par les armées romaines de l'empereur Claude en 43 après J.C. Pendant deux siècles environ, le destin de Boulogne est lié à l'intérêt que porte Rome à l'île de Bretagne, cette présence militaire contribue à une certaine prospérité et notoriété de la région boulonnaise. Vers le III^e siècle après notre ère, la ville et ses alentours sont victimes des raids barbares en particulier des saxons et des francs, raids qui interviennent dans une période de rupture des équilibres politiques et géopolitiques préexistants²⁶. La flotte navale romaine trop imposante et trop statique devient inadaptée aux nouvelles menaces d'invasions, elle est dissoute et remplacée par des unités plus petites et plus mobiles. La dislocation de l'empire romain au Ve siècle marque la fin d'une situation de confluence attribuée à la ville, se trouvant à mi-chemin entre la province de Bretagne et les autres provinces plus méridionales de l'empire. Durant la

25 « Du camp Romain à la ville en passant par la cité médiévale », Histoire de Boulogne, URL : [Histoire de Boulogne \(ville-boulogne-sur-mer.fr\)](http://Histoire.de.Boulogne.ville-boulogne-sur-mer.fr). La *classis britannica* est une flotte navale de l'armée romaine créée en 43 après J.C en vue de l'invasion de l'île de Bretagne par l'empereur Claude, cette flotte avait aussi pour objectif de contrôler le détroit de Calais, la Manche et d'apporter un soutien logistique aux desseins romains sur l'île de Bretagne.

26 Donald L. WASSON, « Pax Romana » [en ligne], trad. de l'anglais par Babeth ETIEVE-CARTWRIGHT, publié le 08/12/15, URL : [Pax Romana - Encyclopédie de l'Histoire du Monde \(worldhistory.org\)](http://Pax.Romana-Encyclopédie.de.l'Histoire.du.Monde.worldhistory.org). Cette période correspond à la fin de la « Pax Romana » période de paix imposée par l'empire romain aux provinces conquises qui s'étend du règne de l'empereur Auguste à celui de Marc-Aurèle.

période du haut Moyen Age, l'histoire de Boulogne-sur-Mer est respectivement marquée par l'introduction de la chrétienté, par l'affirmation du pouvoir carolingien²⁷, et par sa fonction de chef lieu du comté de Boulogne, celui-ci étant rattaché à l'illustre dynastie de Flandre. Par ailleurs, l'arrière pays boulonnais est victime des raids normands qui sont légions et dévastateurs, la ville quand à elle, notamment la « haute ville »²⁸ bien que convoitée par les pilliers, demeure préservée et inviolée grâce à l'invulnérabilité de ses remparts²⁹. Dès lors, Boulogne devient une ville refuge ou se constitue une forme de solidarité et d'accueil précaire pour les populations avoisinantes fuyant les razzias et la violence. En somme, la succession de ces événements et de ces mutations confirment le rôle et l'importance politico-économique exercés par Boulogne à une échelle locale. Durant la période du Moyen Age central, la ville et plus largement le Comté de Boulogne sont marqués sur le plan politique par la rupture du système de succession familiale en vigueur³⁰, puisque Renaud de Dammartin héritier indirect des premiers comtes de Flandre se voit dépossédé de son titre suite à sa participation et à la défaite des coalisés lors de la bataille de Bouvines. Son opposition et son insoumission au roi de France lui sont fatales, il est remplacé par Philippe Hurepel, fils de Philippe Auguste. A la mort de Philippe Hurepel, l'absence d'héritier entraîne le rattachement du Comté à l'Artois. Sur un plan plus économique, Boulogne sur Mer, de par sa position géographique stratégique offre une ouverture sur la mer du nord et les îles britanniques ; malgré cet atout indéniable la ville et son port semblent être à l'écart des grandes interactions commerciales régionales et des prémices de la mondialisation initiés dans l'espace nord européen. En effet, Boulogne sur Mer, à l'instar de Calais se voit exclue des guildes et des foires commerçantes qui ont lieu dans la région, mais cet espace côtier est aussi évincé des organisations commerciales de grandes ampleurs comme la ligue Hanséatique³¹ alors même que des villes comme Anvers, Bruges, Londres ou encore Nantes sont des comptoirs et des villes sous influence de la ligue. Ce manque d'intérêt s'explique par plusieurs raisons. D'abord Boulogne est exclusivement

27 Alain LOTTIN (dir), *Histoire de Boulogne-sur-Mer ville d'art et d'histoire*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, Histoire et civilisation, 2014 p.452 (p.53). Charlemagne visite Boulogne en 811 et requiert la présence d'une flotte de guerre dans le port et l'installation d'un phare pour assurer la protection des convois commerciaux.

28 Boulogne est scindée en deux, la haute ville correspond à la partie de la ville fortifiée avec notamment le beffroi et la basilique Notre-Dame, la basse ville (villa inferior) correspond à la partie de la ville en dehors des murailles, aux faubourgs.

29 « Du camp Romain à la ville en passant par la cité médiévale », Histoire de Boulogne, URL : [Histoire de Boulogne \(ville-boulogne-sur-mer.fr\)](http://Histoire.de.Boulogne.ville-boulogne-sur-mer.fr). Les remparts évoqués ici font références aux soubassements romains des actuels remparts construits au 13^e siècle.

30 Du premier Comte de Boulogne identifié à Renaud de Dammartin ils ont tous en commun un lien familial (descendance cognatique, fratrie, ou époux) qui leur a permis d'accéder au titre de Comte de Boulogne. Avec Philippe de Hurepel commence un nouvel ordre de succession.

31 Jacques-Marie VASLIN, « La ligue Hanséatique », publié le 02/05/05, URL : [La Ligue hanséatique \(lemonde.fr\)](http://La.Ligue.hanséatique.lemonde.fr). La ligue Hanséatique est une association de villes commerçantes de la mer du nord et de la Baltique, du 12^e au 17^e siècle.

ournée vers la mer et vers l'Angleterre qui à la période médiévale n'était pas encore une grande puissance économique. De plus, Boulogne n'a pas de longue voie fluviale navigable et ne dispose pas d'un arrière pays riche comme Abbeville ou Saint-Omer. A cet égard, la société boulonnaise du XII^e et XIII^e siècles ne semble pas excessivement dynamique et ouverte sur le monde extérieur. La vraie richesse de la ville réside essentiellement dans son activité de pêche du hareng³², poisson réputé qui semble rencontrer un franc succès et dont les premiers écrits circonstanciés remontent à 1331. A cette époque la pêche au hareng se fait majoritairement la nuit, à la palangre dérivante³³, à la ligne ou au filet maillant dérivant³⁴. En tout cas, de toutes les pêches du Moyen-Age, celle du hareng est la plus conséquente en volume et en valeur. Les harenguiers étaient les plus gros navires de pêche existant en mer du nord et en Manche, pour lesquels il fallait un équipage allant de 15 à 20 hommes. Ainsi, Boulogne est relativement prospère et comme de nombreuses villes du littoral, elle est davantage prémunie des famines qui sévissent sur les terres agricoles, le poisson étant une source inépuisable de nourriture et un symbole de fertilité. En ce qui concerne la période du Moyen-Age tardif, bien que la ville connaisse un essor économique et urbain modeste mais réel, elle se trouve rapidement dans une situation de tension, happée par les premiers prodromes de la guerre de 100 ans, comme en témoigne la participation de sept caraques³⁵ et de 520 marins boulonnais à la bataille de l'écluse en juin 1340. A partir de 1346, Boulogne se situe à 7 lieues soit environ une trentaine de kilomètres des premières troupes anglaises présentes à Calais et ce jusqu'en 1558, date à laquelle elle est reprise par le Duc de Guise après plus de deux siècles d'occupation anglaise. Selon le chroniqueur Jean Froissart³⁶, cette situation inédite cause quelques désagréments à la population du Boulonnais qui est victime d'attaques de la part des anglais ou de brigands qui pillent et revendent aux anglais. Pendant le même temps, la recrudescence de la piraterie notamment par des vaisseaux anglais inquiète le roi Charles VI et impacte durement la vie et la sécurité des pêcheurs qui montrent durant ces temps d'épreuves un sang-froid, une solidarité et une capacité de résilience qui ne seront jamais démentis à l'avenir. Par la suite, la ville est successivement rattachée à la dynastie d'Auvergne, de Bourgogne et finalement grâce à Louis XI, à la couronne de France en 1478. Durant la période médiévale, les techniques de pêches ont peu évolué car la pêche lointaine

32 Michel MOLLAT (dir), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat 1987, p. 407 (p.104). Seuls les bourgeois ont le droit de s'associer avec un maître bateau, c'est à dire un écoreur/armateur.

33 IFREMER, « Les palangres », URL :[Palangre - Pour une pêche durable \(ifremer.fr\)](http://ifremer.fr/Palangre-Pour-une-peche-durable). La palangre dérivante est constituée d'un corps de ligne maintenu à la surface par des flotteurs et sur lequel sont fixés des hameçons.

34 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Le filet maillant dérivant est remorqué par le bateau, c'est un filet rectangulaire déployé verticalement dans l'eau, il est composé de flotteurs sur la partie supérieure et de lest sur la partie inférieure. Les harenguiers utilisent les filets dérivants pour pêcher le hareng.

35 Dictionnaire Larousse, Paris, édition 1969, p.1288 (p.186). « Caraque vient de l'arabe Karraka, il désigne un grand navire utilisé au Moyen-Age et jusqu'à la fin du 16^e siècle ».

36 Ibid p.488 « Jean Froissart est un célèbre chroniqueur de l'époque médiévale ».

était une exception, les bateaux de pêches étaient rudimentaires et la pêche demeurait une activité localisée à un niveau microéconomique, les chassées marées permettaient uniquement de distribuer le poisson frais, salé, fumé dans quelques grandes villes comme Paris et dans l'arrière pays boulonnais. Néanmoins, on peut signaler que la fin du Moyen-Age coïncide avec la distinction entre arts dormants ou filets fixes, et arts traînants ou filets mobiles³⁷. De même, les techniques de conservations comme la salaison, le séchage et le fumage étaient divers moyens bien connus des pêcheurs du Moyen-Age. Conserver c'est stopper la prolifération bactérienne qui trouve des conditions favorables à son développement dans l'humidité du produit. La salaison se faisait généralement à bord du bateau et il était courant qu'une fois le poisson débarqué à quais, on renforçait l'action du sel par d'autres procédés de déshydratation, comme le séchage et le fumage. Si les pêches médiévales ne provoquent pas de véritables révolutions techniques, elles provoquent une rationalisation du travail des pêcheurs, les cadences de travail s'intensifient, les pêches sont plus grosses et demandent une division du travail plus rigoureuse. Progressivement le navire se transforme en atelier de préparation et de conservation du poisson. Sur un plan politique, le début de la période moderne voit les grands états territoriaux s'affronter et Boulogne de par sa situation stratégique imminente est aux premières loges. La ville est ainsi cernée de toutes parts, par les troupes anglaises et celles de Charles le Quint qui font alliance en 1542 au grand dam de François I^{er} qui avait pourtant rencontré le roi d'Angleterre Henri VIII dix ans plus tôt sous prétexte de mener une croisade commune contre les turcs. Pour faire face à la convoitise et à la menace pressante des Anglais, les fortifications de la ville sont consolidées, étendues et remblayées de terre pour mieux résister à l'artillerie. Malgré toutes ces précautions, la ville est attaquée par les troupes anglaises en juillet 1544 et conquise le 13 septembre de la même année, elle ne sera rendue à la France qu'en 1550 moyennant 400 000 écus d'or. Sa situation particulière « de ville la plus frontière du royaume » lui doit d'être exemptée de la taille et de la gabelle³⁸, ces privilèges sont bientôt remis en cause, non sans réprobation de la population, au fur et à mesure que son rôle militaire et frontalier va décliner.

37 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Les arts dormants ou passifs désignent un type d'engins de pêche immobiles et/ou dérivants dans lesquels les poissons viennent se piéger de manière autonome. Généralement le pêcheur vient rechercher son filet ou son casier le lendemain ou quelques jours plus tard. A l'inverse, les arts traînants ou actifs sont un type d'engins de pêche mobiles tractés par le bateau, le chalut et la drague par exemple font partis des arts traînants.

38 Dictionnaire Larousse, op.cit., p.1164. « La taille est d'abord un impôt levé en temps de guerre sous Philippe le Bel, puis elle devient permanente pendant la guerre de 100 ans. Il y avait la taille personnelle dans les pays d'élection, sorte d'impôt sur le revenu et la taille réelle dans les pays d'état, sorte d'impôt foncier. La généralité de Boulogne se situe en pays d'élection mais la ville en est exemptée en 1552 par le roi Henri II. La gabelle est un impôt sur le sel, chaque sujet du roi avait l'obligation d'acheter tous les ans une certaine quantité de sel. Boulogne en est également exemptée ».

En 1659, le traité des Pyrénées³⁹ entérine le recul des frontières du royaume, Boulogne n'est plus enclavée. Le démantèlement des fortifications établi au XVI^e siècle qui en est la conséquence, coïncide avec le développement d'une nouvelle croissance économique basée sur la pêche et les échanges commerciaux. Néanmoins, l'activité économique boulonnaise du XVIII^e siècle semble relativement contrastée. D'une part, la ville se transforme et se développe considérablement comme l'illustre l'évolution de sa population passant de 4000 habitants en 1699 à 10 500 habitants en 1790⁴⁰. Le XVIII^e siècle témoigne à Boulogne d'une conjoncture économique favorable et d'une vie sociale animée. D'autre part, l'absence d'infrastructures portuaires ou la présence d'infrastructures vétustes datant essentiellement de la période anglaise, ainsi que les innombrables guerres que le royaume de France connaît avec des pays européens, dont son voisin insulaire, nuisent considérablement au bon déroulement des activités de commerce et de pêche. Cette période de troubles et de conflits favorise l'émergence du commerce interlope et des pratiques de contrebandes entre la France et l'Angleterre. Le commerce interlope devient une activité économique à part entière pour les populations côtières et dans les années 1770, on estime que la contrebande équivaut à la moitié du commerce légal dans le sens France-Angleterre et le dépasse dans le sens Angleterre-France⁴¹. Pour contrer les taxes élevées et les interdictions de produits édictées par l'Angleterre, les contrebandiers anglais communément appelés les smogleurs⁴² s'associent avec des marchands français pour faire passer illégalement de la marchandise principalement de la France vers l'Angleterre. Les smogleurs s'approvisionnent sur les côtes des Provinces-Unies, des Pays-Bas méridionaux et surtout de la France. Au XVIII^e siècle, ce commerce de contrebande est au cœur de l'économie boulonnaise car la ville fait office de transitaire, d'intermédiaire entre les autres grands ports français (Bordeaux, la Rochelle, Nantes) et les smogleurs. Les boulonnais pratiquent une forme de troc avec les autres ports français en envoyant des bateaux remplis de harengs et de morues contre des produits qui sont interdits ou fortement taxés et qui sont ensuite vendus au smogleurs, lesquels font passer les marchandises en Angleterre. Les smogleurs viennent chercher divers produits comme de l'alcool et en particulier les eaux de vie : genièvre, cognac, armagnac, mais aussi du vin, du thé, du café et des articles de luxe comme la mercerie fine⁴³. Tous ces produits particulièrement appréciés des anglais font la richesse des uns et des autres. En France, cette activité est tolérée voir même encouragée par les autorités royales qui s'inscrivent dans une optique de

39 Dictionnaire Larousse, op.cit., p.976. « Le traité des Pyrénées est un traité conclu en 1659 par Mazzarin pour mettre fin à la guerre contre l'Espagne. L'accord stipulait la cession de l'Artois et du Roussillon à la France. Dès lors, Boulogne n'est plus une ville frontière ».

40 Alain LOTTIN, op.cit., p.149.

41 Philippe MOULIS, « Frontière et contrebandes en France du Nord 17^e-18^e siècles », revue dix-huitième siècle numéro 45, p. 541-563, 2013

42 Ibid

43 Ibid

guerre avec l'Angleterre. En 1769, on estime que le smogglage à Boulogne sur Mer rapporte plus de quatre million de livres grâce aux différentes ventes de produits énoncés antérieurement⁴⁴. A cette lucrative contrebande s'ajoute les guerres de courses menées par les corsaires. Ces derniers sont détenteurs d'une lettre de marque émise par le roi qui stipule qu'ils ont l'autorisation de représenter leur souverain en belligérance, c'est à dire de faire la chasse aux navires commerçants ennemis. La pratique de la course poursuit un double objectif : enrichir les armateurs, les équipages et nuire à l'ennemi. Enfin, à la veille de la révolution, des nouveaux procédés de transports apparaissent, des navires-transporteurs ravitaillent les navires de pêche et rapportent le poisson au fur et à mesure du déroulement de la pêche. Ce système assure aussi une transmission de renseignements très importante pour la vente du poisson : état général de la pêche, qualité du poisson, résultat des équipages concurrents. Les premières stratégies de ventes apparaissent et font écho aux pratiques que l'on trouvera aux XX^e et XXI^e siècles. Des progrès sont aussi réalisés dans le transport terrestre grâce à de meilleures routes et à la multiplication des relais à chevaux, ainsi à la fin du XVIII^e siècle, le transport du poisson frais en chassée marée de Boulogne à Paris se fait en moins de 24 heures⁴⁵. La révolution française s'inscrit dans un contexte de bouleversements sociaux-économiques marquée par les pénuries, les disettes et une inflation galopante qui concerne nombre de produits de première nécessité comme les céréales. En effet, l'économie française est confrontée à une inflation monétaire qui se matérialise par une hausse des dépenses courantes de l'état, qui obligent les révolutionnaires à multiplier les émissions monétaires, ce qui conduit à une dépréciation de l'assignat⁴⁶ et donc à une hausse généralisée des prix. Dès lors, les pêcheurs comme tous les commerçants et producteurs ne peuvent plus écouler convenablement leurs marchandises, conséquence d'une baisse de la demande. A cela s'ajoute une situation de restriction de navigation, liée à la guerre, et les pêcheurs boulonnais ne peuvent guère s'éloigner des côtes françaises sous peine d'être coulés par les navires anglais. Ces situations provoquent chez les Boulonnais un détournement massif de la pêche au profit des activités de courses et de contrebandes. Malgré la période Napoléonienne et les rêves de grandeurs de l'empereur qui souhaite faire du port de Boulogne la principale base arrière dans l'objectif illusoire d'envahir l'Angleterre, les infrastructures portuaires demeurent modestes et peu développées. On note tout de même en 1812 la construction d'un chemin de halage et d'un quai de déchargement pour le poisson. Ce manque d'équipements était préjudiciable à l'exécution des activités maritimes et notamment de la pêche. Fort heureusement, Boulogne bénéficie de la politique de travaux publics voulue par la Monarchie

44 Philippe MOULIS, « Frontière et contrebandes en France du Nord 17^e-18^e siècles », revue dix-huitième siècle numéro 45, p. 541-563, 2013

45 Michel MOLLAT (dir) op.cit, p.250.

46 Dictionnaire Larousse, op.cit., p.86. L'assignant est une monnaie créée sous la révolution française.

de Juillet et en 1834 l'ingénieur Pierre Marguet y construit deux nouvelles jetées pour sécuriser l'entrée du port. Par ailleurs, la chambre de commerce créée le 19 mai 1819 par ordonnance royale s'attelle à surveiller le salage et le saurissage⁴⁷ et veille à ce que les délais des chassées marées et des diligences soient encore améliorés. Ainsi, la durée du voyage de Boulogne à Paris passe de 35h en 1814 à 16 h en 1848. La deuxième moitié du XIX^e siècle est marquée par une hausse des rendements halieutiques⁴⁸, consécutive à une modernisation des pratiques et des techniques de pêches mais aussi à une expansion du réseau ferré notamment sous le second empire. Les pêcheurs doivent faire face à des besoins de consommation de plus en plus croissants comme en témoigne la construction de la première halle à marée sur le quai Gambetta en 1867. En outre, on note à partir de la fin du XIX^e, des améliorations techniques significatives comme la substitution du filet de chanvre par le filet coton, le treuil manuel par le cabestan à vapeur et la substitution en 1898 du chalut à perche par le chalut à planche⁴⁹. Ces diverses innovations permettent d'augmenter la productivité des pêcheurs : les filets en coton sont plus légers, plus résistants, moins visibles et moins chers ; le cabestan à vapeur permet de combiner la force de plusieurs hommes et peut être utilisé pour relever les filets mais aussi pour lever l'encre, enlever les aussières⁵⁰ ou hisser la voile ; le chalut à panneau permet une prise de poissons beaucoup plus importante et moins sélective, il est aussi plus facile à manœuvrer. Il est à noter que le chalut à panneau utilisé par les voiliers est assez inefficace et donne des performances médiocres, du fait de sa lourdeur et du manque de puissance du voilier. Un chalut tiré à faible vitesse augmente les risques de dérobage du poisson. Il faut véritablement attendre la toute fin du XIX^e siècle et le développement du vapeur pour que l'utilisation du chalut à planche prenne tout son sens et se généralise, car le vapeur permet de tirer le chalut à une vitesse élevée d'environ 10 nœuds⁵¹, il permet aussi d'augmenter les prises de poissons au fond grâce à ses deux panneaux qui maintiennent une ouverture maximale et assurent une prise importante. Ces innovations sont contingentes à plusieurs transformations sociales et structurelles dans l'organisation de la pêche. En effet, la pêche boulonnaise est jusqu'à la fin du XIX^e siècle quasi exclusivement conditionnée par le système de l'écorage qui permet l'exploitation d'un bateau par une personne sans que celui-ci ne lui appartienne. L'écoreur utilise le bateau, s'occupe de

47 Sources : Michel Gourmay. Technique qui consiste à faire sécher le poisson préalablement salé.

48 Alain LOTTIN (dir), op.cit., 249. De 15.700 tonnes en 1867, les apports de poissons montent à 38.000 tonnes en 1884.

49 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Le chalut à planches disposent de deux panneaux en bois fixés directement sur les cotés du chalut, les deux panneaux en bois tendent à s'écarter sous l'effet de la traction du chalutier ce qui permet d'avoir une ouverture plus grande que le chalut à perche. Le principe du chalut à planches est le même que pour celui du cerf volant dans les airs.

50 Dictionnaire Larousse [en ligne], URL : [Définitions : aussière, haussière - Dictionnaire de français Larousse](#). Une aussière est un cordage utilisé pour l'amarrage.

51 René PEROTIN, (1911), *le chalutage à vapeur à Arcachon* [en ligne], Bordeaux, Y Cadoret, Imprimeur de l'Université, p. 167 (p.43), URL : [Le chalutage à vapeur à Arcachon \(ifremer.fr\)](#).

l'entretien, de l'avitaillement, engrange les gains mais n'en est pas le propriétaire. L'écoreur reçoit une « commission d'écorage », c'est à dire 5 % du produit brut de la pêche. Un écoreur peut être amené à « écorer » une dizaine de bateaux, essentiellement des petits bateaux dont le propriétaire n'a pas suffisamment de capital. A partir de la fin du XIX^e siècle, le métier d'écoreur à proprement dit est concurrencé et disparaît presque quasiment au profit de l'armateur qui lui, est propriétaire des bateaux et des engins de pêche. Une majorité d'armements boulonnais sont fondés dans la deuxième moitié du 19^e siècle comme l'armement Gournay frères fondé en 1860, l'armement Delpierre Fils & C^{ie} fondé en 1875 ou encore l'armement Lunel fondé en 1898. Le plus vieux armateur boulonnais est la maison Vidor, Sarraz & C^{ie} anciennement Vidor, fondé en 1828⁵². La plupart de ces maisons d'armements sont mixtes c'est à dire qu'elles font de l'armement maritime, de l'écorage pour les petits bateaux de pêche artisanale, de la salaison, de la conserverie. Une pléthore d'activités qui permettra aux armements boulonnais de survivre aux crises du XX^e siècle. En outre, à partir des décennies 1880-1890, en ce qui concerne la pêche industrielle, la rémunération à la part⁵³ c'est à dire la division du produit net de la pêche entre les membres de l'équipage est complétée par l'établissement d'un salaire fixe minimum, auquel s'ajoute la gainée⁵⁴. Le salaire des marins est donc très variable selon les conditions d'exploitations. La pêche artisanale conserve la rémunération à la part. Enfin, l'arrivée de la propulsion à vapeur sur les bateaux de pêche est une étape majeure dans la modernisation et la structuration de l'économie de la pêche. En France les premiers bateaux à vapeur sont construits en 1866, ce sont deux chalutiers le « cormoran » et le « héron » tous deux armés à Arcachon par la société des pêcheries de l'océan. A Boulogne, il faut attendre 1894 pour voir deux chalutiers à vapeur se construire : le « ville de Boulogne » et « la liane », ils sont tous les deux les pionniers d'une longue série qui va provoquer le déclin irrémédiable des voiliers. Un chalutier à vapeur avec dix hommes peut prendre en moyenne autant de prises que 10 voiliers. Les rendements sont multipliés, le rapport à la pêche n'est plus le même. Au début du XX^e siècle, l'avenir de la pêche boulonnaise semble être au chalutier à vapeur, d'autant plus que celui-ci, obvie aux premiers signes d'appauvrissement des fonds marins car il permet aux pêcheurs d'élargir les zones de pêche. La pêche devient industrielle, les armateurs se lancent dans la grande pêche à la morue avec salaison à bord au large des côtes islandaises, et de Terre-Neuve mais il se lancent aussi dans la pêche fraîche d'hiver au merlu et à la dorade le long des côtes Marocaines. Ainsi, l'arrivée du vapeur est corrélative à une période de croissance et

52 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 1W4973.

53 Alain LOTTIN (dir), op.cit., p.251. La rémunération à la part assure un salaire fluctuant qui dépend du résultat de la pêche, elle est généralement de 15 % pour le patron de pêche, 10 % par marins et 5 % pour les mousses, le reste du produit de la vente est réservé à l'amortissement du navire et au capital fixe (équipements et outils de pêches).

54 Source : Michel Gournay. La gainée est une sorte de prime distribuée aux pêcheurs en cas de bonnes pêches. Le plus souvent elle se matérialise par une distribution de poissons. La gainée peut éventuellement être pécuniaire.

d'expansion économique⁵⁵, la marée fraîche se développe considérablement, les apports en poissons débarqués augmentent. Dans certains cas, les chalutiers à vapeur toujours plus nombreux, déversent des quantités de poissons que ne peut pas toujours absorber le marché. En juillet 1900, par exemple, l'arrivée simultanée de quatre chalutiers à vapeur a pour effet une baisse brutale des cours⁵⁶. Les conséquences convexes au développement du vapeur sont impressionnantes : meilleure condition de travail notamment à partir de la loi du 17 avril 1907 qui fixe une hauteur de plafond minimale à 1,83 mètres, des couchettes de 1,83 mètres de longueur et 60 cm de largeur⁵⁷ ; une productivité améliorée ; une hausse des salaires de 15 % à 20 % pour les matelots. Les armateurs investissent massivement dans les chalutiers à vapeur et incitent de nombreux marins à constituer les premiers équipages d'une pêche industrielle et hauturière⁵⁸. Pour reprendre une célèbre formule historique et l'appliquer à la pêche, je dirai que « le XX^e siècle commence en 1866⁵⁹ » avec l'arrivée des premiers bateaux de pêche à vapeur. Il ne paraît pas excessif de dire qu'en à peine 20 ans le monde de la pêche a connu une révolution sans précédent. Ainsi, en quelques années, les bateaux à vapeur, le chalut à panneau mais aussi le chemin de fer et toutes les innovations secondaires (cabestan à vapeur, filet de coton) vont transformer le commerce du poisson et les habitudes alimentaires d'une bonne partie des français. La conjonction de ces facteurs permet à de nombreux français de manger une pêche diversifiée et fraîche⁶⁰. A la veille de la grande guerre, Boulogne ne cesse d'affirmer sa prééminence sur les autres ports nationaux comme en témoigne sa flottille la plus moderne et la plus nombreuse qui soit, elle est dotée de 130 voiliers et de 125 vapeurs. De même qu'avec plus de 34.000 tonnes de poissons débarqués en 1914⁶¹, Boulogne s'impose comme le premier port français et peut rivaliser avec les grands ports allemands et hollandais de l'époque mais reste loin derrière les principaux ports anglais. Il est indéniable qu'à l'instar de la société française, la pêche boulonnaise rentre pleinement dans l'ère du capitalisme et de la modernité. Cependant, cette conjoncture économique favorable et ce climat de modernisation sont stoppés par le déclenchement de la première guerre mondiale. Au cours des premières semaines de guerre, les cours du poisson s'effondrent. Certains chalutiers sont obligés de vendre à perte ou sont réduits à distribuer leurs poissons faute d'acheteurs. L'acheminement du sel, de la glace et du charbon se fait difficilement et

55 Dans le cas présent l'innovation permet la croissance économique, voir Joseph SCHUMPETER, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, Paris, Payot, 1983.

56 François GUENNOG, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome I : 1894-1920, Wimille, Punch éditions, Mémoires de Flandre et d'Artois, 2000, p. 192 (p.35).

57 Ibid, p.104.

58 Michel MOLLAT(dir), op.cit. p.254. Avant l'arrivée du vapeur, 2 types de pêches étaient essentiellement pratiquées : la pêche côtière et la grande pêche. Le chalutier à vapeur permet le développement d'une pêche au large aussi appelée pêche hauturière.

59 « Le 20 e siècle commence en 1914 » cette expression métonymique est le titre d'un article écrit en 2003 par l'historien Serge BERSTEIN.

60 Boulogne est un port de marée fraîche et de salaison.

61 Michel MOLLAT (dir), op.cit., p.261.

impose une paralysie quasi complète aux chalutiers. Dans le cadre du plan Schlieffen, l'avancée allemande est rapide et provoque une situation de confusion et un afflux de réfugiés en provenance du nord de la France et de la Belgique. Fin août, la ville est déclarée ville ouverte devant l'imminence de l'arrivée allemande. Malgré l'arrêt de l'avancée allemande, la situation des pêcheurs et des armateurs ne s'améliore guère, la ville est contrainte à l'effort de guerre. Sur le port on installe des grues, des hangars, des voies ferrées nécessaires à l'arrivée de troupes et de matériels en provenance d'Angleterre, le bassin Loubet⁶² est exclusivement réservé à cette activité. Tous les chalutiers à vapeur sont réquisitionnés, hormis une dizaine, les plus vétustes qui continuent la pêche, en dépit du refus des hommes à embarquer. En effet, en 1915 au moins six chalutiers à vapeurs sont coulés par des mines ou des sous-marins allemands. Pour ce qui est des chalutiers à vapeur réquisitionnés par l'armée française, ils sont en 1915 au nombre de 60 et sont utilisés comme patrouilleurs, escorteurs, dragueurs de mines, ou encore chasseurs de U-Boot. Bien que le port et la ville n'ont subi que des bombardements limités, la marine boulonnaise a perdu 25 vapeurs sur un total de 125⁶³. En outre, l'activité de pêche est aussi limitée par des restrictions de navigations qui lui amputent toute la partie Est de la Manche qui va de la pointe du Cotentin aux falaises du Cap Gris Nez. Cette mutualisation d'entraves provoque une pénurie de poissons et une hausse expansive de son prix. Pendant 4 années, la pêche boulonnaise sera amorphe et contingentée à l'effort de guerre. L'année 1918 ouvre le champ à une nouvelle ère pour la pêche boulonnaise, une ère qui apparaît contrastée en amalgamant prospérité, récession et dépression. Ce « nouveau siècle » sera indubitablement une période de transformations et de modernisations intenses, au cours duquel la pêche boulonnaise montrera sa capacité de résilience mais aussi ses limites intrinsèques.

62 Luc Ramet, patron de pêche artisanale à Boulogne-sur-Mer. Le quai sud du bassin Loubet est jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale utilisé pour charger le charbon dans les chalutiers, le quai est desservi par une voie ferrée. Le quai nord est réservé au navire de commerce.

63 François GUENNOC, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome I : 1894-1920, op.cit., pp. 151.

A travers ce mémoire je me suis attaché à répondre à plusieurs questionnements : Quelles sont les différentes mutations économiques, techniques et historiques auxquelles la pêche boulonnaise fut confrontée au cours du XX^e siècle ? Et par extension comment s'est elle organisée et adaptée face aux crises et plus largement face aux changements de « paradigmes »? Comment cette pêche, est-elle passée d'une pêche industrielle et harenguière qui s'inscrit dans un cadre national, à une pêche artisanale et post-harenguière, qui s'inscrit dans un cadre européen ? Autant de questions auxquelles ce mémoire tentera de répondre. Pour éluder ces différentes interrogations à la fois complexes et protéiformes, ce mémoire adopte une approche chronologique en mêlant deux sciences sociales : l'histoire et l'économie.

Pour répondre à ces questions, ce mémoire s'articulera en deux principales parties et neuf sous parties. La première partie évoquera l'évolution de la pêche boulonnaise sur une période comprise de 1919 à 1945. Nous aborderons respectivement, la relative prospérité d'après guerre de la pêche boulonnaise, puis les difficultés économiques héritées de la crise de 1929, enfin les restrictions et régressions causées par la seconde guerre mondiale et l'occupation allemande.

Dans la deuxième partie, nous nous intéresserons à l'évolution de la pêche boulonnaise sur une période comprise de 1945 à 1985. Nous aborderons respectivement, la phase de croissance économique et technologique dans laquelle s'inscrit l'activité de pêche au lendemain de la seconde guerre mondiale, puis la situation de stagnation qui annonce les prémices de la crise, enfin la crise traversée par la pêche boulonnaise dans un contexte européen et mondialisé.

Première partie : la pêche boulonnaise de la résilience à la désillusion (1919-1945)

Chapitre I: Une relative prospérité d'après guerre (1919-1930)

Tous ceux qui ont vécu la guerre de 1914-1918 ont rêvé de la fin du cauchemar, de l'après guerre. Ils ont espéré que ce conflit de par sa violence et son caractère industriel soit le dernier imposé au genre humain. Après les affres de la grande guerre, la France se réveille ébranlée, son économie, son industrie, son agriculture mais aussi sa pêche ont été durement affectées. Dans un contexte singulier mêlant souffrance, espérance et insouciance, la France connaît une période de bouleversements, de joies de vivre et de prospérité économique connus sous l'appellation « les années folles ». C'est dans ce climat économique et social favorable que s'effectue la reprise de l'activité de pêche à Boulogne-sur-Mer. La guerre avait stoppé brutalement le développement économique et industriel du port en lui imposant des restrictions, des réquisitions et de multiples pénuries. Mais la guerre, en mobilisant les marins et en réduisant drastiquement les activités de pêche avait aussi favorisé la prolifération de la faune marine. Ainsi, l'abondance du poisson permet de réaliser des campagnes de pêches particulièrement fructueuses et rémunératrices tant pour les armateurs que pour les pêcheurs, d'autant plus que les prix du poisson sont élevés car l'offre est faible⁶⁴ et la demande est élevée. Le retour à la paix provoque des pêches frénétiques et incessantes, on privilégie les marées fraîches et de courtes durées, les marins ne perdent pas de temps et à peine le poisson débarqué, le ravitaillement de charbon et de glace fait, ils repartent en mer. Néanmoins, la pêche est confrontée à deux problèmes conjoncturels majeurs que sont : d'une part le coût et les difficultés d'approvisionnements en charbon, d'autre part le manque de bateaux. En effet, la production nationale de charbon, au milieu de l'année 1920, n'est toujours que de moitié par rapport à celle d'avant guerre, le charbon anglais est trop onéreux et il faut attendre les importations de charbon de la Sarre occupée par l'armée française et l'arrivée de la main d'œuvre polonaise dans les régions minières de France pour que le charbon soit de nouveau abondant et vendu à un prix

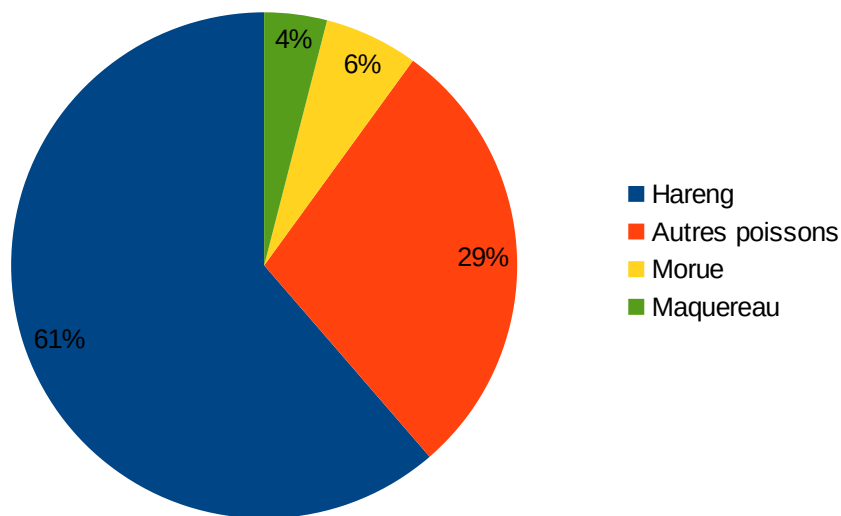
64 François GUENNOC, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome I :1894-1920,op.cit.,p.152.
Aux 25 chalutiers à vapeur détruits pendant la guerre, s'ajoute une restitution tardive des chalutiers à leurs propriétaires et début 1920 certains chalutiers n'ont toujours pas été rendus à leur propriétaires.

Enfin, quelques bateaux sont spécialisés dans la pêche des poissons de fond, des espèces considérées comme « nobles » telles que la sole, le turbot, le carrelet et fortement demandées par les stations estivales.

Cependant, il serait aventureux et simplificateur de conclure à la prospérité de la pêche en se basant exclusivement sur le nombre de bateaux armés au port de Boulogne. Cette prospérité d'après guerre est aussi visible et quantifiable dans les quantités de poissons débarqués. Ainsi, en 1913-1914, le tonnage des différentes pêches boulonnaises s'élève à environ 34.000 tonnes, tandis que celui de 1919 s'élève à 59.446 tonnes⁶⁹. Entre 1913 et 1919 la quantité de poissons débarqués au port de Boulogne-sur-Mer a augmenté de plus de 70 %. Une augmentation significative dont l'utilisation massive du vapeur et la modernisation des unités en sont en partie les causes. Un troisième indicateur à prendre en compte est la valeur en francs du produit de la pêche. Entre 1913 et 1919, la valeur du produit de la pêche est passée de 28.981.198 anciens francs à 83.943.616 anciens francs⁷⁰. Ici aussi, on observe une augmentation conséquente qui semble confirmer les précédents dires. Toutefois, l'indicateur « valeur » est sujet à prudence, car il est altéré par l'érosion monétaire due à l'inflation, une inflation galopante entre 1913 et 1919. Il n'en demeure pas moins que toutes ces données sont en corrélations positives et corroborent l'idée rémanente d'une période de prospérité et de restauration voire de dépassement des chiffres d'avant guerre. Bien que les rendements soient impressionnants et font de Boulogne le premier port de pêche français en terme de tonnage et de valeur de poissons débarqués, l'offre halieutique demeure très homogène. Elle est quasi-exclusivement concentrée sur une seule espèce : le hareng qui représente pour l'année 1919 plus de 60 % du total débarqué. Les autres poissons, y compris morues et maquereaux représentent moins de 40 % du total débarqué. Comme l'indique le graphique suivant la part du hareng est conséquente, elle le restera jusqu'au milieu des années 1960.

69 Thierry CAPILLIER « Pêche et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer 1870-1980 », thèse de doctorat d'histoire soutenue à l'université Charles-de-Gaule-Lille 3, le 26 septembre 1996, p. 1645, p.(391).

70 Thierry CAPILLIER, op.cit., p.375.



La part en pourcentage des principales espèces de poissons pêchés à Boulogne-Sur-Mer pour l'année 1919. Sources : Thierry CAPILLIER.

Néanmoins, la prospérité exceptionnelle qu'a connue la pêche boulonnaise après-guerre est entravée par une première crise conjoncturelle dès l'année 1922. La baisse significative des rendements témoigne de la période de récession que traverse l'activité de pêche à Boulogne. Alors qu'en 1920, le tonnage des différentes pêches boulonnaises s'élève à près de 60.000 tonnes, il n'est que de 45.000 tonnes en 1922 soit une chute de 25 %. Il en est de même concernant le produit de la pêche qui connaît une forte régression et passe de 111.656.000 anciens francs en 1920 à 76.937 anciens francs en 1922 soit une chute de 31 %⁷¹. Cette crise, comme beaucoup d'autres crises conjoncturelles, est la conséquence d'une combinaison de plusieurs facteurs qu'ils soient endogènes ou exogènes et auxquels il faut trouver les bons remèdes. En effet, ici la crise est multifactorielle et semble être la résultante d'une mauvaise campagne de pêche, d'une hausse des importations de poissons et d'une hausse des charges d'armements. La première cause de cette crise et non des moindres sont les mauvaises campagnes de pêches principalement induites par à une pénurie de harengs. Dès lors, il est aisé de comprendre que si il y a pénurie de harengs c'est toute l'activité de pêches de Boulogne qui est impactée au vu de la place considérable que ce poisson occupe dans l'économie des pêches boulonnaises. Ainsi, la baisse de la pêche du hareng est effective tant pour le hareng salé qui passe de 16.448 tonnes en 1919 à 5.575 tonnes en 1922 que pour le hareng frais qui passe de 24.350 tonnes en 1919 à 17.491 tonnes en 1922. La pénurie de harengs est quelque peu compensée par la pêche du maquereau qui passe de 2.191 tonnes en 1919, soit 4 % du total des

⁷¹ Thierry CAPILLIER, op.cit. p.375.

pêches à 7.788 tonnes en 1922, soit 17,5 % du total des pêches⁷². Quand à la pêche morutière, après plusieurs campagnes catastrophiques en particulier durant les années 1921-1922, et du fait de mesures restrictives prises par le gouvernement Islandais qui impose une taxe sur le sel, les armateurs décident de mettre un terme à la grande pêche morutière en Islande et à Terre-Neuve. En 1924, on ne compte plus que quatre chalutiers boulonnais qui pratiquent la grande pêche à la morue au large des cotes islandaises et canadiennes. Le sursaut de la pêche boulonnaise n'est donc pas à chercher du côté de la pêche à la morue. La seconde cause de cette crise est la hausse significative des importations de poissons notamment en provenance d'Angleterre. Les mareyeurs⁷³ français qui se plaignent du manque de diversité dans la pêche boulonnaise, encouragent les importations anglaises en particulier en ce qui concerne le cabillaud, l'élingue et la sole. L'offre anglaise est importante car elle ne peut plus s'écouler sur les marchés allemands et russes, deux pays qui traversent des crises politiques et économiques. De 1920 à 1922, les importations de poissons anglais ont été multipliées par quatre⁷⁴. De plus, les Français ont une consommation de poissons modérée, voire qui ne cesse de décroître, et au début du XX^e siècle le poisson demeure un produit luxueux par rapport à la viande ou aux œufs. Une offre importante couplée à une demande faible provoque irrémédiablement l'effondrement des cours du poisson. Enfin, dernier aspect de cette crise, il s'agit de la pression pécuniaire des différentes charges d'exploitations qui pèsent sur les armements. Le coût expansif du facteur capital circulant, c'est à dire de la matière première, est un problème récurrent auquel sont confrontés les armateurs de pêche en France. Malgré la relance de la production des houillères du Nord-Pas-de-Calais et le dépassement en 1923 de la production d'avant guerre, le charbon se maintient à un prix trop élevé. Entre 1920 et 1922, sa tonne oscille en moyenne entre 85 et 280 francs⁷⁵ et peut parfois monter jusqu'à 400 francs comme ce fut le cas pour le début de l'année 1920. Les chalutiers à vapeur sont voraces en charbon, la puissance des machines peut atteindre 600 voire même 700 chevaux pour les plus sophistiqués. Les machines à vapeur sont imposantes et occupent un tel espace que la jauge nette de ces bateaux est extrêmement réduite à côté de la jauge brute. Celle-ci varie généralement pour les chalutiers boulonnais entre 200 et 400 tonneaux, alors que la jauge nette ne dépasse guère 100 tonneaux. De fait, la contenance des soutes se trouve réduite par la place des machines à vapeur alors même que ces dernières ont des

72 Thierry CAPILLIER, *op.cit.*, p. 376.

73 « Le mareyeur, un rôle irremplaçable dans la chaîne du frais », Mareyage Boulonnais (Boulogne-sur-Mer, France), URL : [Syndicat des Mareyeurs - Boulogne-sur-Mer \(mareyage-boulonnais.com\)](http://Syndicat des Mareyeurs - Boulogne-sur-Mer (mareyage-boulonnais.com)). Est mareyeur « tout commerçant qui assure le premier achat des produits de la pêche maritime destinés à la consommation humaine en vue de leur commercialisation et qui dispose à cet effet d'un établissement de manipulation des produits de la pêche » .

74 François GUENNOC, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome II 1920-1957, *op.cit.*, p.14.

75 Annuaire statistique, 58^e volume, résumé rétrospectif publié en 1952 par l'Insee et consultable sur le site de la bibliothèque numérique de la statistique publique. Pour les prix moyens du charbon français dans les années 1920 voir la page 214.

besoins de consommation en charbon considérables et que le prix de celui-ci est élevé. A titre d'exemple, le chalutier B2969 « Alexandrine » dispose d'une machine à vapeur de 431 chevaux et d'un tonnage brut de 253 tonneaux, le chalutier B899 « Notre Dame de Lorette » dispose d'une machine 600 chevaux et d'un tonnage brut de 314 tonneaux⁷⁶, je n'évoque pas le chalutier B1459 « Notre Dame de France » car il a été construit en 1931, or l'objet de ma démonstration réside dans le calcul des frais de charbon pour l'année 1923. Si l'on part du postulat qu'un grand chalutier à vapeur consomme en moyenne plus de 8-9 tonnes de charbon par jour⁷⁷, on peut établir à titre indicatif quelques données sur la consommation et le coût du charbon pour les deux chalutiers cités précédemment et appartenant à l'armement Gournay, en considérant qu'ils sont représentatifs des autres grands chalutiers à vapeur de cette époque⁷⁸. Le B2969 « Alexandrine » est ancien, il dispose donc d'une chaudière à charbon nettement moins performante et puissante que les deux autres chalutiers, sa consommation de charbon est susceptible de se rapprocher des 4-5 tonnes journalières. En ce qui concerne le B899 « Notre Dame de Lorette », celui-ci est plus moderne et plus puissant, il dispose donc d'une chaudière à charbon plus puissante et dont la consommation de charbon est davantage susceptible de se rapprocher des 8-9 tonnes par jour. Ainsi, en comptant dans l'année deux mois de désarmement pour le carénage⁷⁹ et l'entretien du navire, on peut évaluer à environ 140 tonnes au mois et à 1400 tonnes à l'année la consommation de charbon pour le premier. Pour le second, sa consommation de charbon peut être évaluée à 260 tonnes au mois et à 2600 tonnes à l'année⁸⁰. Durant les premières années de la décennie des années 1920, le prix du charbon est fortement fluctuant, il varie en fonction de l'inflation et de sa provenance, il est donc difficile d'effectuer un calcul précis et exact. En 1923, le prix du charbon français est en moyenne de 122 francs la tonne⁸¹, ce qui me permet de dire que la consommation en charbon pour les Chalutiers : B2969 « Alexandrine », et B899 « Notre Dame de Lorette » coûte approximativement pour l'année 1923, respectivement 172 000 et 320 000 anciens francs⁸².

76 Sources : Michel Gournay.

77 Charles Robert MULLER, « le nouveau port de pêche de Lorient. Chalutage et charbon » [en ligne], *Annales de géographie*, t. 36, n°201, 1927. p. 193-212, URL : [Le nouveau port de pêche de Lorient. Chalutage et charbon - Persée \(persee.fr\)](http://www.persee.fr/doc/geo_1927__36__201_1_0).

78 Les données utilisées ici sont incertaines car je ne connais pas la consommation exacte en charbon pour les deux « chalutiers Gournay », je ne peux faire que des supputations. Néanmoins ces données donnent une « idée » approximative sur la consommation mensuelle et annuelle en charbon pour plusieurs chalutiers à vapeur.

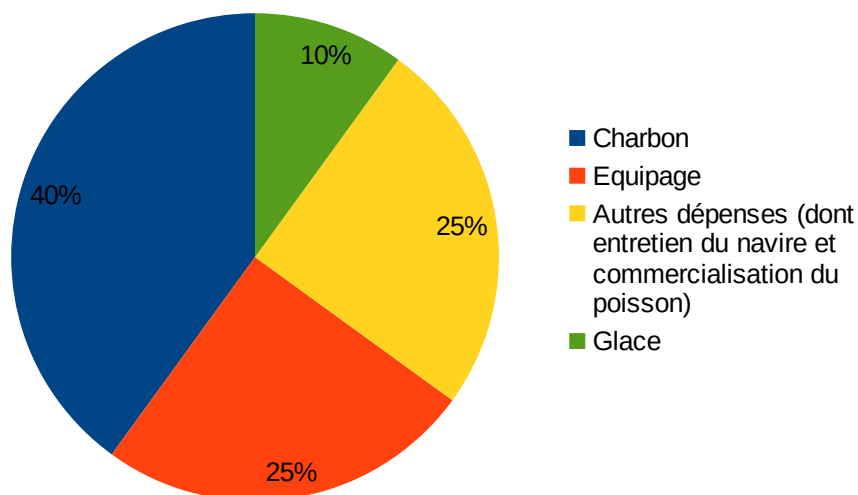
79 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/le Portel. Le carénage est une forme de révision technique du navire, lors de laquelle on le nettoie, on le repeint et on le répare. Le gril de carénage est une plateforme sur laquelle est posé le bateau pour les réparations.

80 Pour avoir ces résultats, j'ai réalisé le calcul suivant : 4,5 ou 8,5 tonnes de charbon (selon le navire) multipliées par 305 jours (365 jours moins les deux mois de carénage).

81 Annuaire statistique, 58^e volume, résumé rétrospectif publié en 1952 par l'Insee et consultable sur le site de la bibliothèque numérique de la statistique publique. Pour le prix moyen du charbon français sur l'année 1923 voir la page 214.

82 Pour avoir ces résultats, j'ai réalisé le calcul suivant : la consommation annuelle de charbon du chalutier multipliée par le prix moyen du prix du charbon en 1923, c'est à dire 123 francs. Les montants de 172 000 et de 320 000

Les dépenses cumulées en charbon pour ces deux navires coûtent à l'armement Gournay pour l'année 1923 environ 500 000 anciens francs. A travers ces calculs quelque peu fastidieux et insolites, j'ai cherché avant tout à donner une dimension concrète et un véritable aperçu de ce que pouvait représenter un poste de dépenses important comme le charbon, en prenant en exemple deux chalutiers à vapeur armés par l'armement Gournay. A cette dépense dispendieuse que constitue le charbon s'ajoute le prix de la glace qui lui aussi a augmenté après la guerre, le salaire des équipages, les dépenses liées à l'entretien et à la réparation du navire, les dépenses d'équipements (chaluts, filets, dragues), et une multitude de dépenses annexes ou imprévues (diverses taxes temporaires ou pérennes⁸³, dépenses liées au grutage et à la manutention du charbon, au transport et à la commercialisation du poisson). Enfin, aux charges d'exploitations mentionnées ci dessus, s'ajoutent les charges financières auxquelles doit s'astreindre l'amateur et qui correspondent peu ou prou à : amortir l'investissement des unités, épargner pour faire face aux imprévus et/ou aux périodes de crises, engranger des bénéfices.



Les principales charges d'exploitation en pourcentage pour un armateur dans les années 1920.

anciens francs en 1923 sont respectivement les mêmes que 186 000 et 346 000 euros en 2021.

83 Pour financer l'établissement d'une gare d'expédition de la marée, la chambre de commerce de Boulogne a prélevé un impôt provisoire. Le 27 mai 1924, dans un texte émanant de la direction des ports maritimes, il est indiqué que la taxe est imposée à tous les navires débarquant à Boulogne quelque que soient leur nationalités et leurs ports d'armements, elle est aussi imposée aux navires immatriculés à Boulogne et déchargeant dans un autre port. Dans un document du 14 novembre 1923 émanant du ministère des travaux publics, le taux du péage est fixé à 0,50 % sur le produit brut de tous les poissons débarqués au port de Boulogne par les bateaux immatriculés à Boulogne ; à 0,75 % sur le produit brut de tous les poissons débarqués au port de Boulogne par tous les navires non immatriculés à Boulogne, enfin à 0,25 % sur le produit brut de tous les poissons débarqués dans d'autres ports par des bateaux immatriculés à Boulogne. Les recettes de cette taxe sont évaluées à plus de 500 000 francs par an. La taxe est effective le temps des travaux. Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 1W4973.

Sur ce diagramme, on remarque que trois postes de dépenses : charbon, salaire de l'équipage et glace représentent 75 % des frais d'armement. Autrement dit le facteur capital circulant (matières premières) et le facteur travail (main d'œuvre) coûtent plus chères pour l'armateur que le facteur capital fixe (entretien et équipements des unités). La période de crise que constitue les années 1922-1923 a mis en difficulté de nombreux armateurs qui dans le meilleur des cas ont été contraints de se séparer des unités les plus vétustes et les moins rentables, dans le pire des cas de mettre la clé sous la porte comme ce fut le cas pour les armements Lecat et Cie, Henri Merlen, ou encore Ledez-Duhamel⁸⁴. Les plus vulnérables sont les armateurs purs, c'est à dire ceux qui ne font que de l'armement et ne développent pas d'activités analogues telles que la conserverie, la salaison, la marée fraîche, le mareyage ou encore la vente directe. Les armements qui résistent sont ceux qui diversifient leurs activités et proposent aux consommateurs une offre variée. A cet égard, l'armement Gournay résiste relativement bien à la crise de 1922, notamment grâce à une pluralité de produits et de services proposés. La maison Gournay a notamment fait de la préparation des bouffis, des kippers et des filets de saurs⁸⁵ ses spécialités, qu'elle vend via des marques déposées comme « stellor » et « vos préférés ». Celles-ci sont connues et appréciées des consommateurs.



Doc 1- étiquette de la marque « vos préférés » - Fonds privés Michel Gournay

En outre, en 1923 la société Gournay qui dispose déjà d'une poissonnerie de marée fraîche à Boulogne s'affaire à développer et à étendre la vente directe du poisson frais au consommateur en créant deux poissonneries supplémentaires : l'une à Valenciennes et une autre à Amiens. Néanmoins, l'éloignement de ces deux poissonneries ne permettait pas un approvisionnement constant et après quelques années elles ont été fermées. Enfin, aussi surprenant que cela puisse être, les frères Gournay⁸⁶ décident d'adjoindre à leur activité principale, la carrosserie et la réparation automobile. En effet, pendant la première guerre mondiale, l'armée anglaise a occupé les ateliers de la maison Gournay au 90 rue de la Scierie aujourd'hui rue de Verdun, et a créé un garage pour la réparation et la maintenance des véhicules militaires. Une fois la guerre terminée, l'armée anglaise

84 François GUENNOC, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome II 1920-1957, *op.cit.*, p.14.

85 Sources : Michel Gournay. Le bouffi est un hareng fumé au feu de bois et salé, le kipper est un hareng ouvert très légèrement fumé, le filet de saur est un hareng guai qui a été fumé doré.

86 Parmi les trois frères on distingue : Eugène Gournay (1884-1961) qui est le grand-père de Michel Gournay et le père d'Albert Gournay (le rédacteur des carnets), Harry Gournay (1889-1971) qui en plus d'être armateur fut aussi pilote automobile et artiste peintre, enfin Pierre-André Gournay (1899-1991).

qui ne voyait pas d'intérêt à embarquer outre Manche ce matériel encombrant et dispendieux le laissa sur place. Ce qui permis aux frères Gournay de disposer de tout l'équipement nécessaire à l'élaboration d'une telle opération. Durant la décennie des années 1920, l'entreprise Gournay, déjà bien implantée dans toutes les activités halieutiques va acquérir une renommée particulière dans le domaine de l'automobile à Boulogne-sur-Mer et dans toute la région nord. Ce service automobile fut lucratif et connut une fulgurante expansion qui nécessita l'achat d'un deuxième garage à Boulogne et même d'un troisième au Touquet. Ces deux garages ont été vendus en 1939. La branche automobile qui ne comptait plus que trois employés en 1960 a perduré péniblement jusqu'à la dissolution de l'armement Gournay en 1965.⁸⁷

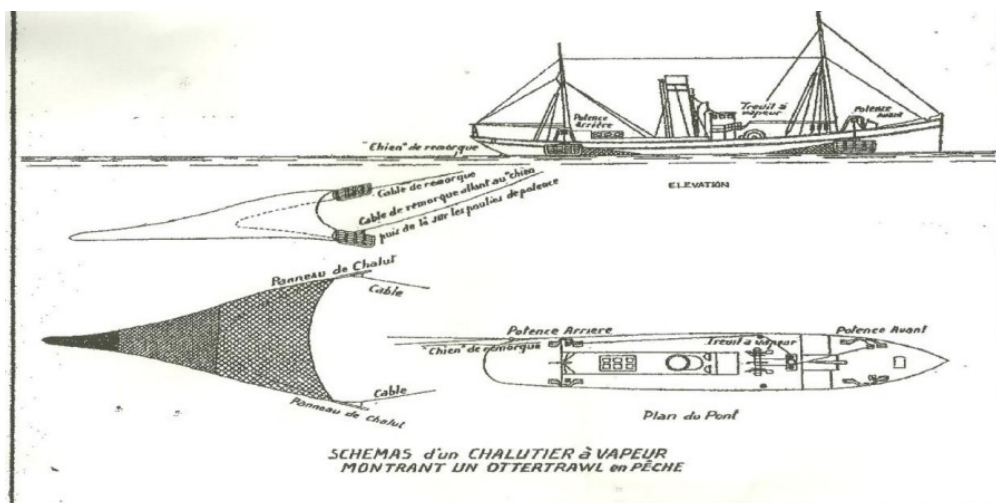


Doc 2 – Affiche publicitaire pour le garage Gournay – Fonds privés Michel Gournay

Après des années difficiles, les bonnes campagnes de harengs dit le « poisson-roi », semblent agir comme une panacée et permettent aux acteurs du monde de la pêche de renouer avec une prospérité d'antan. En effet, jusqu'au début des années 1920, le hareng est pour les pêcheurs boulonnais une espèce saisonnière qui se pêche d'octobre à décembre en Manche ou dans le sud de la mer du nord, au moyen de filets dérivants. Mais à partir de 1922, la pêche au hareng devient plus continue dans le temps car les pêcheurs boulonnais s'aventurent plus loin et vont chercher le hareng des smalls dans le sud de la mer d'Irlande, qu'ils pêchent au moyen du chalut à panneau. Ainsi, l'amplitude de pêche du hareng est augmentée puisque les armateurs peuvent désormais armer des chalutiers pour la pêche au hareng des smalls de fin juillet à fin septembre, en plus de la pêche au hareng de Manche de octobre à mars. La préférence du chalut aux filets dérivants n'est pas fortuite, elle s'explique par l'invention conjointe du chalut à panneau en 1922 par l'ingénieur Jean-Baptiste Vigneron et l'armateur Rochelais Oscar Dahl. Le chalut à panneau remplace le chalut à planche qui lui même avait remplacé à la fin du XIX^e le chalut à perche. Le chalut à panneau constitue une

⁸⁷ Sources : Michel Gournay.

avancée technique majeure et un moyen d'augmenter la productivité car il permet d'assurer une plus grande ouverture horizontale via deux panneaux qui sont à la différence du chalut à planche, fixés à environ 100 m en avant du filet entre « les bras » et les funes⁸⁸. Ainsi, les panneaux ne sont plus directement fixés à la poche ou sur les ailes du chalut mais à une distance plus éloignée de l'engin.⁸⁹ L'ingénieur Jean Baptiste Vignerou préconise également pour améliorer l'ouverture verticale d'utiliser un dispositif élévateur comme un flotteur posé sur le dos du filet. D'abord localisée aux chalutiers rochelais, cette invention se diffuse massivement dans les autres ports français et l'un des premiers chalutiers boulonnais à s'en équiper est le B899 « Notre Dame de Lorette » de l'armement Gournay. Le 7 août 1922, en pleine crise de la pêche, il rentre au port avec une pêche abondante de plus de 77 000 francs, les gains étaient tels que la vente en halle s'est effectuée sur deux jours⁹⁰. Le chalut à panneau ou chalut Vignerou-Dahl va donc être adopté par tous les chalutiers boulonnais, de par son efficacité il va contribuer à une pêche plus diversifiée, plus rentable et va de surcroît participer à la relance de l'activité de pêche après la crise de 1922.



Doc 3 - le chalut à planche, ottertrawl en anglais - Illustration Edmond Le Danois (dir), *manuel des pêches maritimes françaises*, fascicule II, Paris, ISTPM, 1935, p. 31

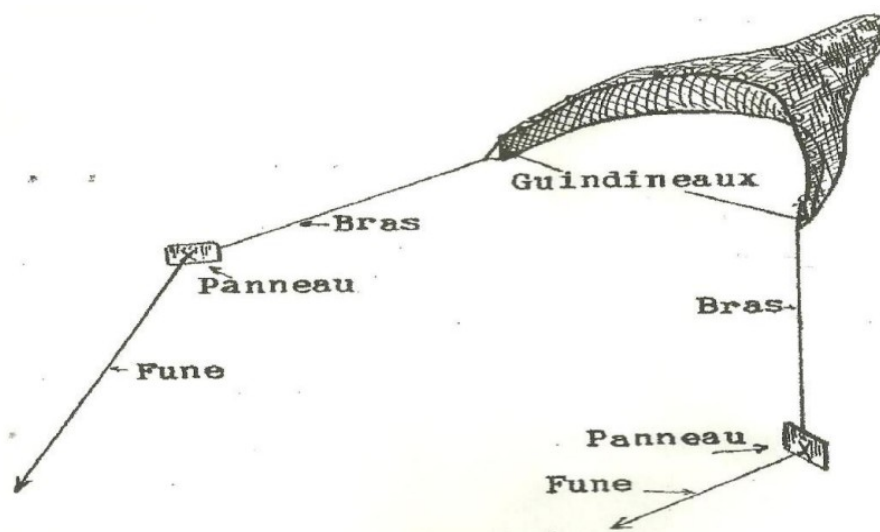
On peut observer sur le document numéro 3 que les panneaux du chalut à planche sont directement fixés à la poche du chalut. A la fin du XIX siècle, ce type de chalut avait révolutionné la pêche et donné une impulsion significative au développement de la pêche industrielle en augmentant considérablement les rendements. En l'espace de 25 ans, il est devenu obsolète. Il est évident que la période comprise entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle fut une période de transformation

88 Les bras sont la partie inférieure du câble, ceux qui relient le chalut aux panneaux. Les funes sont la partie supérieure des câbles, celles qui relient les panneaux au bateau.

89 Edmond le DANOIS (dir), *manuel des pêches maritimes françaises*, fascicule II, 1935, Paris, ISTPM, p.33-34.

90 Sources : Michel Gournay.

radicale sur le plan technique et technologique, d'autant plus que les engins de pêches employés du Moyen-Age à la seconde moitié du XIX n'avaient que très peu évolué.



Doc4 – le chalut « Vigeneron-Dahl, plus communément appelé chalut à panneau - Illustration Edmond Le DANOIS (dir), *manuel des pêches maritimes françaises*, fascicule II, Paris , ISTPM, 1935, p.33.

On peut observer sur le document numéro 4 que les deux panneaux sont placés à distance du chalut, ce qui permet une ouverture beaucoup plus importante. De fait, ce type de chalut permet de capturer du poisson non plus strictement sur le fond mais jusqu'à quelques mètres au dessus du fond. Or certaines espèces se tiennent là en permanence notamment le merlu, la dorade, le merlan mais aussi parfois le hareng. Jadis le chalut à planche ne permettait que la capture des espèces dites benthiques et démersales-benthiques⁹¹, le chalut à panneau permet une plus grande hétérogénéité des captures. Fait assez extraordinaire pour l'époque et dans le monde de la pêche, on peut désormais pêcher le hareng au chalut et non plus uniquement au filet dérivant, car si le hareng demeure une espèce pélagique il lui arrive notamment en journée de migrer vers des zones plus profondes. Le volume des captures est démultiplié. L'invention du chalut Vigeneron-Dahl est aussi à mettre en parallèle avec le développement dans les années 1920 et 1930 des grands drifters mixtes à vapeur, c'est-à-dire des chalutiers qui pouvaient aussi bien pratiquer le chalutage que la pêche aux filets dérivants.

91 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/le Portel; Luc Ramet, patron de pêche artisanale. Les espèces benthiques vivent à proximité du fond des mers et des océans. Parmi les espèces benthiques on retrouve de nombreux mollusques comme la seiche, la palourde, la coquille Saint Jacques, mais aussi des crustacés comme les araignées, les crevettes ou encore des poissons comme la sole. Les espèces démersales-benthiques sont des espèces qui vivent juste au dessus du fond. Parmi les espèce démersales-benthiques on trouve le baudroie, le turbot, la raie. Certaines espèces démersales et benthiques peuvent être amenées à vivre dans le même biotope océanique et peuvent se pêcher avec le même engin de capture. Par exemple, des dragues initialement utilisées pour pêcher la St Jacques ou la palourde peuvent aussi capturer des espèces démersales : raies, turbots, baudroies.

Les drifters mixtes sont très représentatifs de l'armement de Boulogne et de Fécamp entre les années 1920 et 1940, et si à l'heure actuelle, ils ont complètement disparu de ces ports, quelques-uns sont encore en activité dans certains ports anglais et écossais⁹².

D'autres innovations ou mutations ont égrainé également de leurs empreintes la décennie des années 1920, comme l'introduction des transports réfrigérés qui accélèrent le développement de la marée fraîche de manière considérable, les équipements de sondages qui permettent d'accéder à des fonds de pêches nouveaux et inexploités, mais aussi la radiogoniométrie et la téléphonie sans fil (T.S.F) qui facilitent la navigation et la communication en mer. Comme préalable, il convient d'avoir à l'esprit que la première guerre mondiale aussi déprédatrice fut elle pour l'économie de la pêche, mobilisa et enclencha de part son caractère contributif, les prémices de la plupart des bouleversements et des améliorations techniques qui surviennent dans la décennie des années 1920. De fait, le premier changement, sans doute le plus important, est l'utilisation croissante des transports ferrés frigorifiques pour le transport du poisson frais à travers l'hexagone. En effet, dès 1920, la compagnie de chemin de fer privé PLM (Paris-Lyon-Marseille) décide de créer la première messagerie spécialisée dans le transport du froid : la société française de transports et entrepôts frigorifiques, plus connue sous son acronyme « STEF »⁹³. Dès lors, les mareyeurs et les grossistes font appel aux services de la STEF, qui met à leurs dispositions des wagons isothermes à forte isolation au liège et à double paroi⁹⁴. Ces wagons aux qualités spéciales et novatrices, maintiennent les marchandises à l'abri des variations de température, prolongent l'action protectrice de la glace, permettent d'augmenter la durée du transport, et dans le même temps de présenter des produits en parfait état de fraîcheur, mais aussi de faciliter sans reglaçage la réexpédition des colis vers d'autres centres de consommations. Très vite le wagon isotherme de la STEF est fortement sollicité par les mareyeurs, son utilisation permet de réaliser une économie sur le coût de la glace, et donc sur les frais de transports. Il n'est donc pas surprenant que l'usage du wagon isotherme s'accroît au fil des années. D'autant plus que le monopole de la STEF sur le transport frigorifique en France est quasi total, ses deux principaux concurrents qui sont la compagnie de transports frigorifiques (CTF) et la société d'exploitation de wagons frigorifiques (SEF) sont rapidement happés par la montée en puissance de la STEF.

92 Alain Caloin, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/le Portel.

93 « Un siècle d'histoire », URL : [Un siècle d'histoire | STEF](#)

94 « Le port de pêche de Boulogne-sur-Mer », fond de la chambre de commerce de Barcelone, université Pompeu Fabra, URL : [Le Port de pêche de Boulogne sur Mer - Fons de la Cambra de Comerç de Barcelona \(Universitat Pompeu Fabra\) - Memòria Digital de Catalunya \(csuc.cat\)](#) p.59 (p.6)

En 1922, la STEF transportait 8.900 tonnes de poissons soit environ 10 % du total débarqué, en 1928 elle en transporte 39.000 tonnes soit plus de la moitié⁹⁵. Grâce aux concours des mareyeurs, de la PLM, de la compagnie des chemins de fer du nord⁹⁶ et de la STEF, la distribution de poissons frais est accessible à une grande partie des français. Et les efforts conjoints de ces différents acteurs ont permis en partie d'obvier à un déséquilibre séculaire entre les habitants des littoraux et de la banlieue parisienne dont la consommation de poisson est élevée, et les habitants des régions intérieures dont la consommation de poisson frais est faible. En ce qui concerne le prix du transport, celui-ci est complexe à déterminer, on peut tout de même préciser qu'il varie selon plusieurs facteurs : la distance, la quantité de poissons, la forme du transport (en colis de 10, 20, 30 40 ou 50 kilos ; en vrac directement dans le wagon, sachant qu'un wagon peut contenir jusqu'à 2,5 tonnes de marchandises), le type de wagon (simple ou frigorifique), la nécessité ou pas de louer le wagon à la STEF (certains mareyeurs et grossistes ont acheté leur propre wagon), le mode de transport (en train classique ou dans un train à grande vitesse) et la catégorie de produits transportés (poisson frais, poisson fumé ou salé). A ces prix il convient de rajouter : les frais d'enregistrements, les frais de timbres, et une surtaxe locale⁹⁷.

Les autres innovations technologiques sont relativement liées, elles aussi ont pu bénéficier d'un développement d'abord astreint à un cadre militaire, avant de se généraliser au civil telles que :

- L'utilisation des sondeurs à bord des chalutiers. Avant la guerre, pour repérer les fonds maritimes, les patrons de pêche ne disposaient que de quelques moyens assez rudimentaires, parmi lesquels : le plomb de sonde, (encore aujourd'hui utilisé par les pêcheurs à la ligne), pour identifier la texture du fond : dur, constitué d'herbier, de graviers ou bien vaseux ; les amers⁹⁸ et leurs instincts/connaissances. L'idée du sondeur est d'émettre des sons ou des ultra sons et de repérer leurs échos à l'oreille ou au moyen d'un rouleau enregistreur. L'objectif principal est de mesurer la profondeur du fond pour ajuster correctement la tractation du chalut. D'abord opérationnel sur les chalutiers de grande pêche, le sondeur se généralise aux chalutiers de pêche hauturière durant les années 1930.
- La radiogoniométrie pour repérer la position du chalutier.

95 « Le port de pêche de Boulogne-sur-Mer », fond de la chambre de commerce de Barcelone, université Pompeu Fabra, op.cit.,p.6

96 Bruno CARRIERE, « Aux origines des transports frigorifiques par rail en France » [en ligne], revue d'histoire des chemins de fer, 41 / 2010, 143-178, URL : [Aux origines des transports frigorifiques par rail en France \(openedition.org\)](http://www.openedition.org). Le réseau du nord compte parmi les principaux actionnaires de la STEF.

97 « Le port de pêche de Boulogne-sur-Mer », fond de la chambre de commerce de Barcelone, université Pompeu Fabra, op.cit.,p.20.

98 Dictionnaire Larousse op.cit., p. 922. Le plomb de sonde permet de sonder le fond de la zone de pêche, il est encore utilisé aujourd'hui pour la pêche à la ligne. Un amer est un objet fixe et très visible situé sur la côte et permettant aux navires de repérer leurs routes.

- La T.S.F (téléphonie sans fil) est très utile notamment pour communiquer avec l'armateur et s'enquérir de la situation du marché du poisson. En 1926, 96 vapeurs sont équipés de la téléphonie sans fil⁹⁹.

Toute cette période de progrès technique, qui va du chalut vigneron-dahl à l'intégration de la T.S.F dans les chalutiers à vapeur, semble induire une période de croissance économique et de cycles de croissances économiques, ce lien déjà mentionné dans le mémoire a été théorisé par l'économiste Autrichien Joseph Schumpeter. Ici et précédemment dans ce mémoire, je me fais le thuriféraire de ce concept économique car il me paraît idoine et applicable à l'évolution de la pêche boulonnaise à court terme mais aussi à plus long terme. Subséquemment, les campagnes de pêches qui suivent l'année 1922 sont prolifiques. En prenant toujours l'exemple du B899 « Notre Dame de Lorette » de l'armement Gournay, celui-ci a réalisé pour l'année 1925, 22 ventes en Halle pour un total annuel d'environ 1. 509.000 francs et pour l'année 1926, 23 ventes en halle pour un total annuel d'environ 1. 873.100 francs. Les années 1925 et 1926 à l'instar des années suivantes sont des années fructueuses pour la pêche boulonnaise¹⁰⁰.

Mais ces bons résultats n'ont pas été possibles sans des infrastructures modernes et de qualités, c'est ce que ce sont attelées à faire les autorités françaises sous l'égide de la chambre de commerce de Boulogne. Parmi les travaux d'aménagements qui suivent, nombreux sont ceux qui ont été ajournés à cause de la guerre, après celle-ci leur exécution en devient plus qu'urgente et nécessaire. De ce fait, plusieurs travaux sont entrepris comme par exemple la reconstruction du pont mobile au barrage Marguet qui relie le quartier « industriel » de la Capécure au centre ville de Boulogne et au quai Gambetta. Le pont Marguet est essentiel car il opère une césure entre le port de marée et l'arrière port, ainsi que le bassin de retenue. Sa reconstruction débute le 2 février 1925, et fait suite à un appel d'offres lancé par l'état. Mais le pont Marguet est régulièrement encombré par le passage à niveau qui s'abaisse pour laisser passer les wagons en transit du port à la gare de Boulogne-ville. C'est alors que le projet du tunnel de l'Ave Maria émerge, ce tunnel situé sur la commune du Portel et d'Outreau et long d'1,8 km doit permettre d'éviter la gare de Boulogne-ville et de raccorder le bassin à flot et le quartier de la Capécure à la gare de triage d'Outreau et par extension à la ligne de Paris¹⁰¹. La construction du tunnel est retardée par un litige entre la compagnie des chemins de fer du nord, la chambre de commerce et l'état concernant le financement des travaux, finalement ces derniers débutent en 1926 et sont achevés en 1929¹⁰².

99 François GUENNOG, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome II 1920-1957, op.cit., p 57

100 *Carnet gains des bateaux 1925-1926*.

101 Jules PAUBLAN, *Histoire de Boulogne-sur-Mer, récits, faits, considérations*, Calais, Robert Martin, 1939, livre XXVIII, p.232 (p.11).

102 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 1W4973.

Autre aménagement, la reconstruction d'une nouvelle halle de poissons plus spacieuse et plus adaptée à l'activité de pêche d'après guerre. Cette nouvelle halle dont les travaux ont été achevés en 1926, se situe sur le quai Thurot et non plus sur le quai Gambetta comme ce fut le cas pour la précédente halle construite en 1867. De même que la construction en 1924-1925 d'une « gare d'expédition de la marée »¹⁰³ s'inscrit dans le cadre du vaste programme d'améliorations des infrastructures portuaires de Boulogne-sur-Mer. C'est dans cette « gare d'expédition de la marée » qui est située à proximité du lit de la liane en amont du bassin à flot, que le pesage et l'enregistrement des caisses est effectué avant le chargement sur les wagons.

Ainsi, la période qui s'étend de la fin de la première guerre mondiale à la crise économique de 1929 est une période de reconstruction et de refondation tant sur un plan technique que spirituel. La pêche à Boulogne-sur-Mer renoue avec la croissance, une croissance encouragée par les multiples innovations et infrastructures, mais aussi, une croissance altérée par des difficultés : méventes, hausse des frais d'exploitation, vieillissement de la flottille de vapeur et bientôt la raréfaction inéluctable du poisson.

103 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 1W4973.

Chapitre II: Pêche par gros temps, dépression économique et instabilité politico-sociale (1930-1939)

La crise économique de 1929, partie des États-Unis, peut être vue comme la curatrice d'une décennie de dépression généralisée en Europe. Bien que la France semble dans un premier temps épargnée, cette situation ne dure pas et dès 1931 elle est à son tour frappée par les pénuries, l'inflation, la baisse du pouvoir d'achat et le chômage de masse. Par son ampleur inédite et son caractère structurel, la crise a eu des conséquences économiques et sociales désastreuses pour de nombreux secteurs d'activités en Europe et en France. A cet égard, la pêche et plus particulièrement la pêche boulonnaise ne seront pas exemptées par les perturbations économiques qui s'annoncent imminentes. Mais à l'amorce de cette nouvelle décennie, la crise financière de Wall Street n'affectent pas encore l'économie française et l'année 1930 est la dernière année de véritable prospérité, notamment grâce aux pêches de harengs au chalut¹⁰⁴. Comme un pied de nez fait à la crise qui se profile, l'année 1930 bat tous les records de tonnes de poissons débarqués et de gains accumulés. Certains gros chalutiers mettent à terre en un mois, près de 300 000 francs¹⁰⁵, c'est à dire l'équivalent de leur prix d'achat et le double de ce qui était vendu dans les années 1920. Cette pêche abondante de harengs fait la réjouissance des industries convexes et fortement dépendantes de la pêche au hareng, c'est à dire les ateliers de conserveries, de salages et de saurissages. Néanmoins, au seuil de l'année 1931, Boulogne est à un tournant de son histoire économique et halieutique. Les rendements se maintiennent à un niveau particulièrement élevé alors que la demande ne cesse de décroître, conséquence d'une baisse de pouvoir d'achat consubstantielle à la crise de 1929. Une nouvelle fois la pêche est confrontée à une crise de l'offre et de la demande. En témoigne les différentes statistiques suivantes. En 1930, le produit des pêches débarquées est de 177.521.986 francs, il est en 1931 de 162.720. 237 francs, soit une baisse de près de 10 %; alors que dans le même temps le tonnage de poissons débarqués passe de 65.000 tonnes en 1930 à 76.000 tonnes en 1931. Le paroxysme de cette crise est atteint durant l'année 1934 avec des gains qui chutent au plus bas, à 128.000.000 francs, soit une baisse de 27 % observable entre 1930 et 1934¹⁰⁶. Cette situation de déséquilibre entre l'offre et la demande provoque irrémédiablement l'avilissement des cours, car les pêcheurs écoulent des quantités de poissons supérieures à la demande, des quantités qui ne peuvent être absorbées par le marché des consommateurs.

104 François GUENNOC, *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome II : 1920-1957, op.cit., p. 84.

105 Ibid.

106 Thierry CAPILLIER, op.cit., p.465.

D'autant plus qu'en cas de crise, le poisson n'est pas considéré comme un aliment vital, les consommateurs se détournent de celui-ci et se recentrent sur des produits issus de l'élevage et de l'agriculture, des produits qui constituent la base de leurs habitudes alimentaires. Ici, il faut prendre en compte les permanences historiques des français en matière d'alimentation. En effet, jusqu'au milieu du XX^e siècle, la France est un grand pays agricole¹⁰⁷, ce qui explique en partie, la faible consommation de poissons de sa population (en moyenne 7 kilos par an et par habitant en 1930). Une faible consommation de poissons qui pénalise les pêcheurs français.

Années	Prix moyen en franc pour 1 kilo de hareng	Prix moyen en franc pour 1 kilo de maquereau	Prix moyen en franc pour 1 kilo de poisson divers (espèces rares et nobles)
1930	1,82	3,84	6,28
1934	0,82	1,69	4,22

Sources : Thierry CAPILLIER, op.cit., p.495.

Grace à ce tableau on voit nettement apparaître la baisse significative des prix pour le hareng et le maquereau pour les années 1930 et 1934. Ainsi, le prix moyen du poisson en 1930 est de 3,98 francs ; en 1934 il n'est plus que de 2,24 francs. En théorie, en période de crise la baisse des prix est une bonne chose pour le producteur car la demande est censée revenir à son niveau d'équilibre, inversement une hausse des prix provoque une baisse de la demande, or dans notre cas, la baisse du prix de vente n'est pas compensée par une hausse de la demande, c'est l'engrenage, le cercle vicieux de la crise. Un phénomène comparable s'est produit à la même période aux États-Unis concernant la production de blé, c'est ce qu'on appelle la période du grand labour.¹⁰⁸

A ces défaillances du marché, il faut ajouter l'augmentation des frais de glace, de débarquements, de manutentions et de transports, liée à la hausse des tonnages de poissons pêchés. A la mesure de ces éléments, il n'est pas surprenant que les recettes issues de la vente du poisson sont en baisse. L'activité de pêche entre en récession et la situation devient rapidement dramatique pour plusieurs comptoirs d'armements qui sont contraints d'exploiter dans de plus mauvaises conditions ou alors de désarmer des chalutiers. Les marins pêcheurs se retrouvent eux aussi dans une situation de précarité économique et sociale, certains pêcheurs sont licenciés, d'autres au lieu d'être engagés à l'année ne le sont plus que pour quelques marrées aléatoires¹⁰⁹.

107 Jean MOLINIER, « La population de la France de 1700 à 1959 » [en ligne], *Économie et statistique*, n°91, Juillet-Août 1977, p. 79-84, URL : [L'évolution de la population agricole du XVIIIe siècle à nos jours - Persée \(persee.fr\)](https://www.persee.fr/doc/ehs_0013-780x_1977_91_1_0). En 1931, 56 % de la population française est rurale, de même que la part des agriculteurs dans la population totale est de 28 %.

108 Ken BURNS, ARTE, 2021, « *De la poussière et des hommes* », Le grand labour, 52 min, URL : [De la poussière et des hommes - Le grand labour - Regarder le documentaire complet | ARTE](https://www.arte.tv/fr/videos/202107/De-la-poussiere-et-des-hommes-Le-grand-labour-Regarder-le-documentaire-complet-ARTE)

109 Alain LOTTIN (dir), op.cit., p.401.

De surcroît, les difficultés économiques rencontrées par la pêche sont accentuées par le manque d'organisation et de concertation de la part des armateurs et des marins. Les premiers persistent à se considérer comme de farouches concurrents alors même que la situation du secteur est critique, les seconds ne se répartissent pas suffisamment les zones de pêches, provoquant à certains endroits une raréfaction importante du poisson. Dès lors, à partir des années 1930 le problème de l'appauvrissement croissant de la ressource, en particulier aux abords des côtes est clairement identifié. Ainsi, les pêcheurs remarquent durant l'entre deux guerres que certaines espèces comme le turbot ou la raie se font de plus en plus rares dans les prises¹¹⁰. La cause de cette raréfaction est évidemment l'utilisation du nouveau chalut à panneau ou chalut vigneron-dahl, qui permet une plus grande capture du poisson dont la capture des alevins¹¹¹, ceux-là même qui sont essentiels à la reproduction de la ressource. Il semble établi que la raréfaction du poisson trouve aussi ses causes dans la pratique excessive, presque frénétique de la pêche dans les années d'après guerre, une pêche qui s'exerce pendant longtemps sans aucun contrôle, ni aucune réglementation. Les seules limites que se fixe l'homme adviennent en périodes de crises. Ainsi, l'anthropisation de l'écosystème marin est acté et semble immuable. Enfin, indépendamment de la crise susmentionnée, il convient de préciser que les armateurs sont confrontés à un problème structurel : celui du vieillissement de la flottille. En effet, nombres de chalutiers sont surannés et nécessitent un entretien coûteux qui ne peut pas toujours être assuré, notamment parce qu'à partir de 1931 les affaires sont de médiocres rentabilités. Sur les chalutiers de plus de 10 ans il faut procéder à des réparations importantes et souvent onéreuses : changement de chaudière, d'hélice, révision des machines, des condenseurs¹¹²....A titre indicatif, en 1939 la moyenne d'âge des 3 chalutiers de l'armement Gournay est de 21 ans, 2 chalutiers (le B2969 « Alexandrine », le B899 « Notre dame de Lorette ») ont été construits avant ou pendant la première guerre mondiale, 1 seul le B1459 « Notre dame de France » a été construit après la guerre. De même qu'à la veille de la seconde guerre mondiale, la flottille de pêche boulonnaise n'a été que très partiellement renouvelée, sur une centaine de chalutiers en activité seuls 17 ont été construits après 1930 dont 13 sont des petits chalutiers à moteur diesel¹¹³. Peu à peu, le moteur diesel remplacera le moteur vapeur et deviendra la norme au lendemain de la seconde guerre mondiale.

110 Laurent SEILLIER, « crise et prospérité, la vie économique du port de Boulogne-sur-Mer entre les deux guerres 1919-1938 »[en ligne], *Revue du Nord*, tome 72, n°288, Octobre-décembre 1990. De l'Atrébatie au Pas-de-Calais, p. 1047-1051, URL :[Crise et prospérité. La vie économique du port de Boulogne-sur-Mer entre les deux guerres, 1919-1938 - Persée \(persee.fr\)](http://www.persee.fr/doc/revn_0035-2613_1990_72_288_1047_1051).

111 Les alevins désignent les poissons qui ne sont pas encore adultes, on peut aussi parler de poissons immatures.

112 Sources Michel Gournay.

113 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome I:1932-1957*, Édité à compte d'auteur, 2010, p. 118 (p.23).

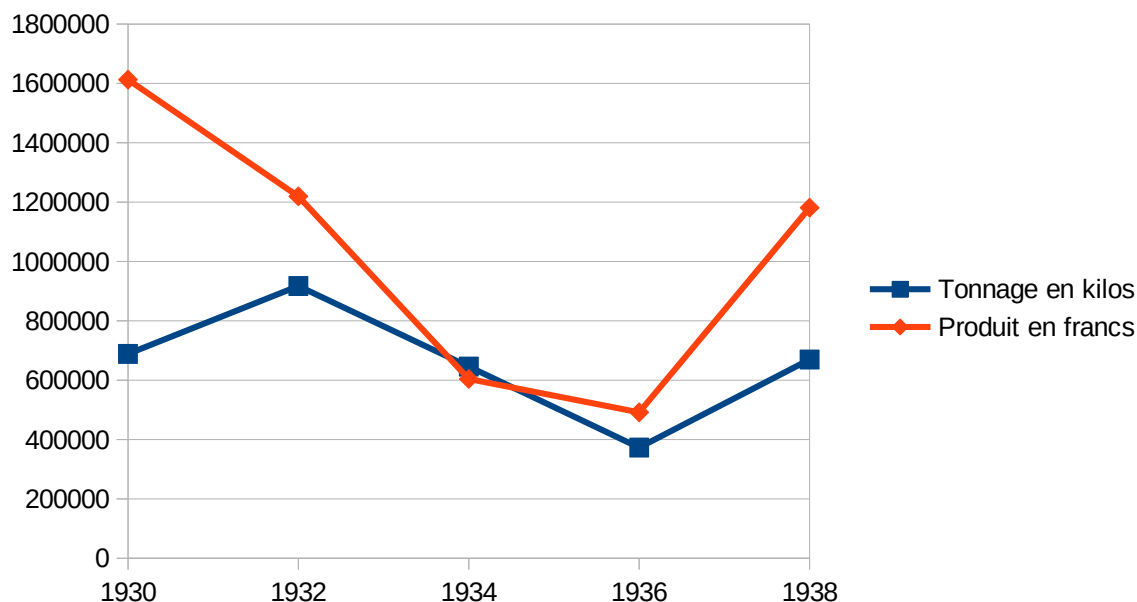
Les années 1930 sont également marquées par des tensions entre les navires de pêches et les navires de cabotages concernant l'utilisation des quais, globalement il en ressort que les quais sont trop petits et que les infrastructures portuaires sont insuffisantes ou défailiantes. De fait, le port de marée est composé du quai Gambetta long de 500 mètres et du quai Chanzy long de 250 mètres, tous deux dévolus aux chalutiers harenguiers, aux bateaux à moteurs et à voiles, aux bateaux qui ne peuvent rentrer au bassin à flot par suite d'arrivée trop tardive (le bassin à flot communique avec l'avant port par une écluse). Le port dispose de 61 grues¹¹⁴ qui peuvent être utilisées pour le chargement ou le déchargement, elles sont situées sur le quai Gambetta, le quai Chanzy et le bassin Loubet. Dans les années 1930, le quai sud du bassin Loubet est utilisé uniquement pour le chargement du charbon¹¹⁵. Le bassin à flot, aujourd'hui le bassin Napoléon, est quand à lui agencé à l'Est du quai Thurot sur lequel est disposé la halle. Le quai Thurot long d'environ 400 mètres est destiné aux chalutiers mais il ne dispose d'aucune grue, ni d'aucun équipement spécifique pour embarquer le charbon et la glace. L'Ouest du bassin à flot demeure réservé aux bateaux de commerce. Il semble que la pêche ait été défavorisée par rapport aux navires de commerce concernant l'utilisation de certains équipements de l'outillage public comme les grils de carénage. Suite à de multiples plaintes des armateurs, un arrêté du 18 août 1930¹¹⁶ émanant de la Préfecture du Pas de Calais indique que désormais les installations de carénage seront mises à disposition des usagers suivant l'ordre des demandes. S'il est d'avis commun que la longueur des quais est insuffisante, les magasins de transformations et de travail du poisson ne sont pas assez concentrés dans le quartier de Capécure et sont trop disséminés dans la ville, créant de l'encombrement et étant en outre trop éloignés des quais.

114 Emmanuel MEGRET, « la reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale » [en ligne], *Revue du Nord*, tome 77, n°311, Juillet-septembre 1995. pp. 641-650, URL : [La reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale. - Persée \(persee.fr\)](#).

115 Aujourd'hui le bassin Loubet est utilisé pour décharger les marées des bateaux de la pêche artisanale.

116 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 1W4973

Pour étayer mon propos concernant la crise des années 1930, je vais m'intéresser au tonnage, au produit brut et en déduire un prix pour les trois chalutiers de l'armement Gournay : le B2969 « Alexandrine », le B899 « Notre dame de lorette » et le B1459 « Notre dame de France ».



*Graphique comparatif du tonnage de poisson débarqué et du produit brut de 1930 à 1938 pour le chalutier **B2969 "Alexandrine"**, armement Gournay*

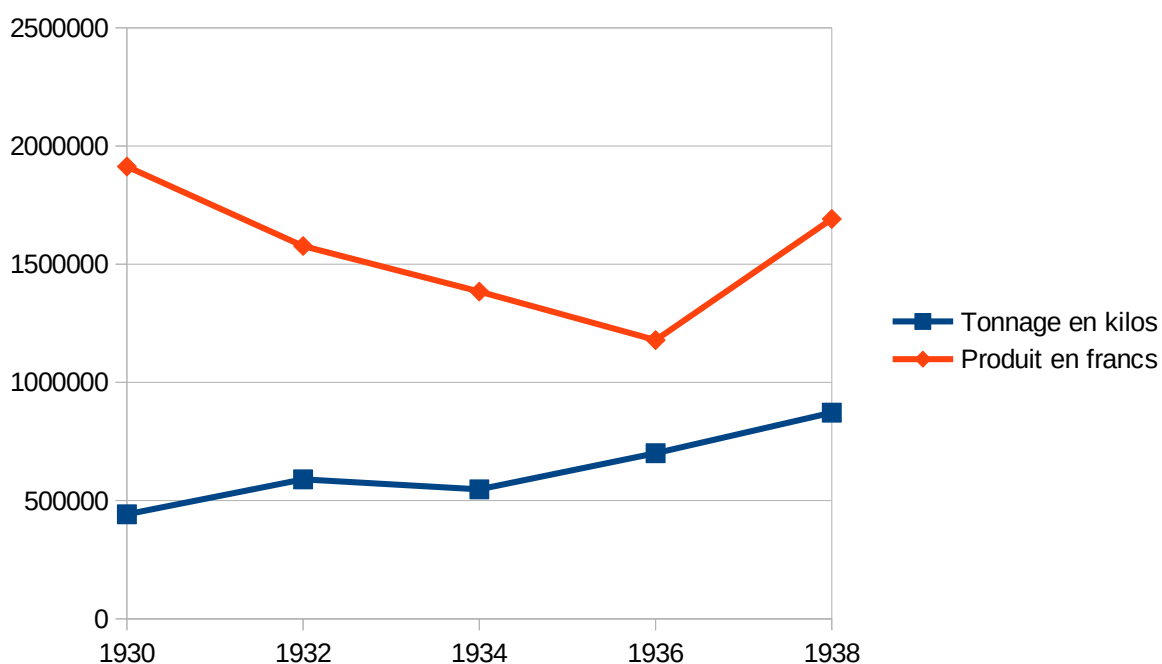
Le **B2969 « Alexandrine »** est un chalutier drifter construit en 1905, sa faible puissance, sa vétusté et l'utilisation du filet dérivant comme méthode de pêche amoindrissent sans doute son efficacité et ses rendements. Ses principaux lieux de pêches sont la Manche en face de Berck-sur-Mer, d'Étaples, de Dieppe, de Fécamp, du Tréport, la mer du nord, et la mer celtique. Les drifters sont pour la plupart de vieux chalutiers inadaptés pour faire de la haute mer. Je n'ai pas d'indication sur la composition de la pêche mais au vu des lieux de pêches et de la technique de pêche employée¹¹⁷, je suppose que la principale espèce pêchée est le hareng. On observe sur ce diagramme que le B2969 « Alexandrine » a débarqué pour l'année 1930, 688.000 kilos soit 688 tonnes de poissons, et à réalisé un produit brut (vente en halle) de plus d'1,6 millions fr. Alors qu'en 1934 au plus fort de la crise, il a débarqué une quantité de poisson à peu près équivalente à celle de 1930, 624.215 kilos soit 624 tonnes de poissons, mais a réalisé un produit brut très nettement inférieur à celui de 1930 soit 604.033 francs. Fait particulièrement inusuel, pour l'année 1934 le tonnage de poissons débarqués est plus important que les gains issus de la vente, ce qui provoque un croisement des

¹¹⁷ Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Pour la pêche au filet dérivant, le pêcheur attache à son bateau le filet qui va dériver avec l'aide de flotteurs. Le poisson vient se mailler par les ouïes dans les mailles du filet et se retrouve prisonnier. Le drifter est un type de bateau qui dérive et qui suit le courant, par exemple si la mer monte il va dériver vers le nord, si la mer descend il va dériver vers le sud.

courbes qui indique nettement que l'un des points culminants de la crise fut atteint lors de l'année 1934.

	1930	1932	1934	1936	1938
Prix moyen du kilo de poisson en anciens francs pour le B2969 « Alexandrine »	2,3	1,3	0,9	2,3	1,7

Le prix moyen du kilo de poisson vendu par le B2969 « Alexandrine » passe de 2,3 francs en 1930, pour chuter à 0,9 francs en 1934, et remonter à 1,7 francs en 1938 soit quasiment le double du prix moyen de 1934. On constate pour ce chalutier que les prix moyens de ventes du poisson sont extrêmement bas, une baisse des prix imputable à la crise, mais accentuée par le manque de diversité des espèces pêchées. L'année 1934 est assez singulière car le kilo de poisson du B2969 « Alexandrine » se vend moins d'un franc.



Graphique comparatif du tonnage de poisson débarqué et du produit brut de 1930 à 1938 pour le chalutier **B899 « Notre Dame de Lorette »**, armement Gournay

Le **B899 « Notre Dame de Lorette »** est un chalutier de type mersey¹¹⁸ construit en 1917, il fait figure d'intermédiaire tant par sa puissance que par son ancienneté entre le B2969 « Alexandrine » et le B1459 « Notre Dame de France ». C'est un chalutier qui pêche toute l'année diverses espèces

118 Sources : Michel Gournay. La classe type Mersey désigne des chalutiers militaires construits d'après des spécifications de l'amirauté britannique pour adapter les plans de chalutiers civils au dragage des mines durant la 1e guerre mondiale pour la Royal Navy.

au chalut de fond, il pêche relativement loin en mer du nord et est apte à affronter des mers dures. Ses principaux lieux de pêches sont la mer du nord notamment dans la zone de pêche dite de « l'utsire », au large des côtes norvégiennes, non loin de la ville de Bergen. Il est également fait mention que le chalutier se rend dans la zone de pêche dite de « fladen ground » au Nord Est des côtes écossaises à proximité de l'archipel des Orcades et des îles Shetland et dans le sud de la mer d'Irlande pour le hareng des smalls. Les principales espèces qui constituent la pêche de ce chalutier sont le hareng, le maquereau, le colin noir, le merlan, la dorade, le rouget gris, l'élingue, la morue, la raie mais aussi des espèces moins courantes en halle de Boulogne-sur-Mer comme le requin taupe, le flétan ou encore la langoustine. On constate la grande diversité des espèces pêchées qui va de la langoustine qui est une espèce benthique, au hareng qui est une espèce pélagique¹¹⁹. La première chose que l'on observe sur ce graphique sont les faibles rendements en poissons pour un chalutier de ce type et notamment comparés à ceux du B2969 « Alexandrine », plus petit, plus ancien et moins puissant. Ces faibles prises en poissons peuvent très certainement s'expliquer par de multiples réparations ou avaries qui surviennent au cours de l'année 1934, 1935 et 1936¹²⁰. De fait, il est indiqué par Albert Gournay que le 14 juillet 1934, le chalutier subit des réparations pour une durée de 12 jours. Le 31 janvier 1935 il rencontre une avarie machine causée par une « fêlure horizontale sur le cylindre », il est immobilisé pour 10 jours. Le 26 février 1935, il subit encore une avarie sans plus d'informations sur la cause ou la provenance, il est immobilisé pour 8 jours. Du 17 juillet au 15 août 1935, des réparations sont effectuées en même temps que le carénage. Le 28 juillet 1935 le chalutier est monté sur un slip-way¹²¹, il subit encore des réparations et notamment le changement de son hélice. Le 13 juillet 1936 des réparations sont cette fois-ci effectuées sur la chaudière, par la même occasion le carénage est fait et un appareil de T.S.F ondes courtes est installé, le chalutier reste sur le gril de carénage pendant 20 jours. Par ailleurs, le graphique montre que les deux courbes ne sont pas en corrélation (hormis pour les années postérieures à 1936) ce qui avalise l'idée d'un déséquilibre entre l'offre et la demande. Entre 1930 et 1936, le tonnage de poissons passe de 441 tonnes à 700 tonnes soit une hausse de 58 %, alors que pour la même période le produit brut baisse d'environ 38 % passant de quasiment 2 millions à 1,2 millions de fr.

119 Jacques Ramet professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/ Le Portel. Le hareng est considéré comme une espèce pélagique, bien qu'en journée il descende vers des zones plus profondes. En revanche la nuit et durant la période de reproduction le hareng se pêche dans des zones plutôt côtières et moins profondes.

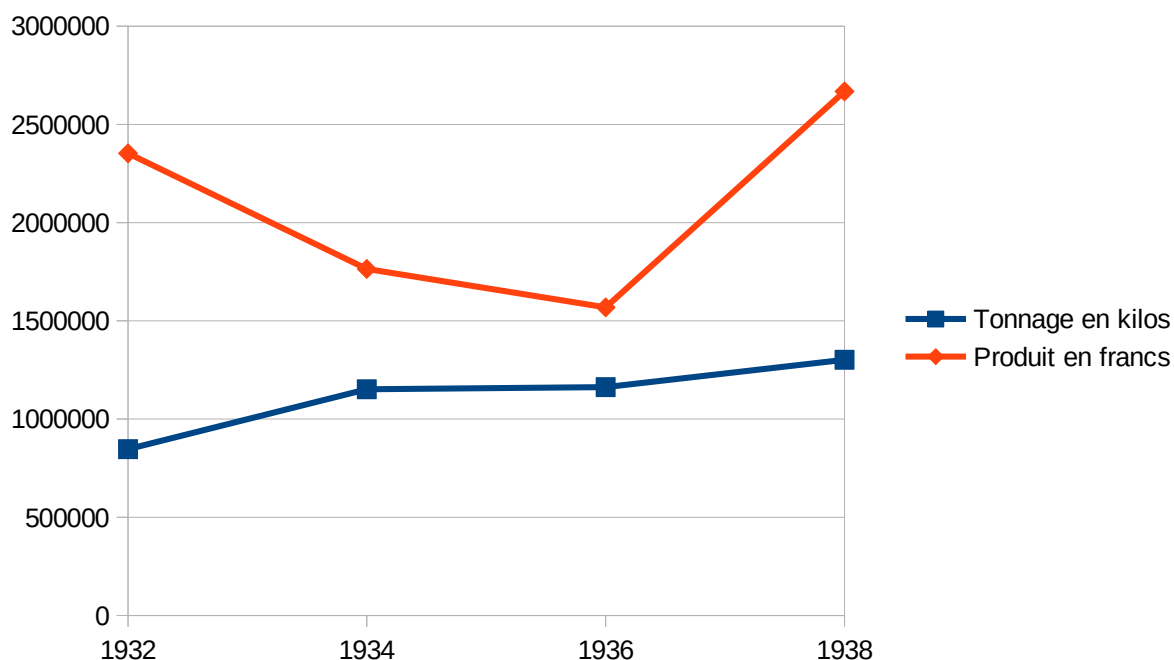
120 Je n'ai pas d'informations sur les réparations des 3 chalutiers de l'armement Gournay avant 1934, mais il est probable au vu des faibles tonnages de poissons pêchés entre 1930 et 1934 que le chalutier B899 « Notre Dame de Lorette » ait subi de nombreuses réparations durant cette période.

121 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/le Portel. Le slip-way sert à l'entretien et à la réparation des bateaux, c'est une plateforme positionnée sur des rails qui permet de faire descendre ou monter le bateau hors de l'eau. Pour sortir le bateau de l'eau et faire la maintenance, les réparations, les peintures on peut utiliser soit un slip-way ou une roulève c'est à dire une grue de levage mais cet outil convient uniquement pour les plus petits bateaux. A noter que le premier slip-way de la chambre de commerce est installé en 1933.

Dans le cas présent et à la différence du précédent chalutier, l'année 1936 semble avoir été le seuil de la crise avec une courbe de l'offre (le tonnage) et une courbe de la demande (le produit), qui tendent à se rejoindre le plus. Dans le cas du B899 « Notre Dame de Lorette », l'année 1936 semble davantage le paroxysme de la crise que l'année 1934. La cause est sans doute à aller chercher dans les grèves qui ont touché les ouvriers de marée¹²², suite à la victoire du front populaire aux législatives de 1936. Des grèves qui ont pénalisé la pêche et accentué les effets de la crise économique.

	1930	1932	1934	1936	1938
Prix moyen du kilos de poisson en anciens francs pour le B899 « Notre Dame de Lorette »	4,3	2,6	2,5	1,6	1,9

Le prix moyen du kilo de poisson vendu par le B899 « Notre Dame de Lorette » passe de 4,3 francs en 1930, pour régresser à 2,6 francs en 1936 et remonter progressivement vers les 2 francs fin de la décennie. La crise a été sans doute atténuée par la diversité des espèces pêchées et paradoxalement par le fait que le chalutier soit resté immobilisé à quai de manière récurrente.



Graphique comparatif du tonnage de poisson débarqué et du produit brut de 1932 à 1938 pour le chalutier B1459 "Notre Dame de France", armement Gournay

122 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 7 « mareyeurs 1936-1975 ».

Le **B1459 « Notre Dame de France »** est un chalutier dont la construction date de 1931, il est puissant, moderne et peut être considéré à l'orée des années 1930 comme le fleuron de l'armement Gournay. C'est un chalutier qui pêche toute l'année diverses espèces au chalut de fond, à l'instar du B899 « Notre dame de France » il pêche relativement loin en mer du nord et est apte à affronter des mers dures. Ses principaux lieux de pêches se situent en mer du nord plus précisément sur les lieux de pêches dits de « l'utsire » au sud des côtes norvégiennes, et sur les lieux de pêches dits de « fisher bank », « dogger bank », « fladen ground » et « gut », ce qui correspond à une zone allant du nord de l'Angleterre aux sud des îles Shetland. Enfin, il est précisé qu'il se rend également dans le sud de la mer d'Irlande pour le hareng des smalls. Les principales espèces de poissons pêchées et mentionnées sont le hareng, le maquereau, le colin noir, le merlan, la dorade mais aussi des espèces moins ordinaires comme le requin taupe (1 requin taupe de 22 kilos pour la marée du 25 mai au 2 juin 1935, ou encore 6 requins taupes pour un total de 133 kilos pour la marée du 14 juin au 20 juin 1935¹²³), la langoustine, le rouget gris et le rouget rouge, la raie, le flétan (2 flétans de 20 kilos pour la marée du 19 juin au 30 juin 1936), le Saint pierre (Haddock), ou encore l'aiguillat commun plus communément appelé chien de mer. En somme, on observe sur ce graphique qu'à l'instar du B899 « Alexandrine », la crise semble avoir été accentuée durant l'année 1936, sans doute pour la même raison susmentionnée à la page précédente. En sus, ce graphique corrobore ce qui a été dit précédemment à de multiples reprises : un tonnage de poissons qui stagne voire qui augmente et des gains qui chutent.

	1932	1934	1936	1938
Le prix moyen du kilo de poisson en anciens francs vendu par le B1459 « Notre Dame de France »	2,7	1,5	1,3	2,1

Le prix moyen du kilo de poisson vendu par le B1459 « Notre Dame de France » passe de 2,7 francs en 1932, pour régresser à 1,3 francs en 1936 et remonter progressivement à plus de 2 francs fin de la décennie. Enfin, sur l'ensemble des graphiques et des tableaux nous remarquons une reprise économique à partir des années 1937-1938 et notamment une hausse significative du produit brut, ce qui laisse présager une période de prospérité pour les années qui suivent. Une prospérité qui n'aura guère le temps de se manifester. Il est à noter que le lieu de pêche dit de « l'utsire » fait l'objet de mentions récurrentes dans les carnets concernant les chalutiers des B899 « Alexandrine » et B1459 « Notre Dame de France ». En réalité, la pêche boulonnaise à « l'utsire » est potentiellement une alternative à la pêche pratiquée sur les côtes marocaines et mauritaniennes,

¹²³ La brièveté de cette marée s'explique par une panne d'hélice, le chalutier descend de l'outil de carénage le 29 juin 1935.

mais aussi à la pêche à la morue pratiquée sur les côtes islandaises dans les années 1920. La pêche à « l'utsire » semble aussi justifiée par un appauvrissement général des fonds habituels exploités en mer du nord, et en mer d'Irlande.

Pour endiguer la crise, diverses initiatives nationales ou locales sont prises à effet plus ou moins efficace et durable. Les plus significatives sont : ¹²⁴

- Le relèvement des droits de douanes pour pénaliser les exportations de poissons étrangers.
- Le report des échéances de paiements vis à vis des créanciers et des banques.
- Un allègement des charges d'exploitations qui passe notamment par une baisse du prix du charbon émanant des houillères du Nord-Pas-de-Calais.
- Un relèvement des tarifs de lamanage¹²⁵.
- une aide pour la construction des chalutiers à hauteur de 1000 francs par tonneau.
- Par ailleurs, une vaste campagne de propagande est lancée par le biais de la publicité, du cinéma et d'émissions radios afin de promouvoir la consommation du poisson en France.

Toujours en étudiant le cas de l'armement Gournay, j'ai choisi de réaliser quelques monographies portant sur les marins embarqués à bord de leurs trois chalutiers en prenant le cas de la campagne de pêche 1935-1936, et de la campagne 1936-1937. L'objectif est de mieux connaître les marins qui composent les équipages des chalutiers boulonnais durant l'entre guerre. En moyenne, les équipages des chalutiers sont composés entre 25 et 30 personnes, le nombre est variable, de même que les personnes qui constituent l'équipage ne sont pas toujours identiques (maladies, blessures, grèves, congés, départs). Un équipage type d'un chalutier à vapeur dans les années 1930 est constitué de la façon suivante : 1 patron¹²⁶, 1 second¹²⁷, entre 10 et 15 matelots permanents et jusqu'à 20 matelots dans le cadre du mouvement¹²⁸ dont 3/4 sont permanents et 1/4 sont remplaçants, 2 mousses, 2 chefs mécaniciens, 1 mécanicien¹²⁹, entre 3 et 8 chauffeurs¹³⁰ selon les besoins en charbon du vapeur, enfin 1 ou 2 radiotélégraphistes. La moyenne d'âge des équipages est d'environ 37 ans. Sur les trois chalutiers confondus de 1935 à 1937, le plus jeune marin embarqué est un mousse il est né en 1922, le doyen est un matelot il est né en 1875. Dans leur

124 Thierry CAPILLIER, op.cit., p.498-503 ;François GUENNOC *La pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome II : 1920-1957, op.cit., p.84 ; et archives départementales du Pas de Calais, Dainville,1W4973,

125 Le lamanage est une opération qui consiste à aider les navires durant la phase d'amarrage.

126 Le premier travail du patron est de trouver le poisson, il doit aussi savoir mener son équipage avec autorité.

127 Le second a un double rôle, il remplace occasionnellement le patron et l'assiste mais sa fonction principale est de commander et d'organiser le travail sur le pont.

128 Environ 3/4 des matelots sont permanents c'est à dire qu'ils restent du début à la fin de la campagne de pêche. Et environ 1/4 sont remplacés pour diverses raisons. C'est ce qu'on appelle le mouvement de l'équipage. Le mouvement est effectif uniquement pour la pêche hauturière et la grande pêche, les matelots qui embarquent sur la pêche artisanale sont généralement les mêmes.

129 Le mécanicien ou second mécanicien occupe aussi la fonction de graisseur.

130 Les chauffeurs sont ceux qui sont chargés d'alimenter le moteur en charbon

immense majorité, les matelots, les mousses, le patron, et le second sont nés dans la région bouloonnaise (Le Portel, Boulogne, Camiers, Equihen, Wissant, Outreau) et dans le Calaisis (Calais, Grand Fort Philippe, Oye-Plage, Fréthun). Les villes de Boulogne et de Le Portel sont surreprésentées parmi les matelots, cette dernière confirme d'ailleurs son statut de « ville main d'œuvre » pour la pêche, les Portelois apportant leurs bras à la puissance bouloonnaise à de maintes reprises. A l'inverse, on constate que les origines géographiques des marins, dont la profession est plus technique, plus spécialisée et plus difficile, sont davantage hétéroclites et exogènes à la région Nord-Pas-de-Calais. En effet, on constate une représentation notable des villes de Normandie dans les origines géographiques des mécaniciens et des matelots (Fécamp, le Havre, Avranches, Yvetot), une représentation importante des villes de Bretagne dans les origines géographiques des chauffeurs et des radiotélégraphistes : dans le Finistère (Concarneau, Guilvinec, Audierne, Plourin, Morlaix, Clédén-Cap-Sizun et Locquierec), dans les Cotes-d'Armor (Prat, Pleumeur-Bodou, Trébeurden, Plougrescant, Trédrez-Locquémeau et Hénabihen), et dans le Morbihan (Vannes, Plouhinec, Auray). Il est à noter que quelques marins sont originaires de villes plus lointaines en France métropolitaine, et en Outre mer. On peut notamment relever pour la campagne de pêche 1936-1937, sur le B899 « Notre Dame de Lorette » qu'un radiotélégraphiste est né à Bordeaux. On peut également relever pour la campagne 1936-1937, sur le B2969 « Notre Dame de France », qu'un radiotélégraphiste est né à Marseille, et encore plus surprenant qu'un chauffeur est né à Rapa dans les îles australes en Polynésie Française. Le fait qu'une grande partie des chauffeurs soient nés hors du Boulonnais voire hors du département du Pas-de-Calais s'explique par le fait que le métier de chauffeur est éreintant et peu stimulant, ce qui implique peut être des difficultés de recrutements parmi la population locale. Par extension, la forte représentation des bretons parmi les membres des équipages s'explique sans doute par la polarisation et la forte attractivité qu'exerce le port de Boulogne-sur-Mer sur les populations maritimes françaises. En outre, on retrouve beaucoup de membres de l'équipage issus de la même famille, notamment des pères et des fils ce qui semble démontrer que les communautés qui vivent des productions de la mer présentent une endogamie et une reproduction socio-professionnelle importante¹³¹. Enfin, je constate que la population féminine¹³² est exclue « du travail à la mer », c'est à dire des tâches effectuées à bord des bateaux. En cela, les populations qui vivent du travail de la mer semblent fortement enracinées socialement

131 De nos jours, la reproduction socio-professionnelle des pêcheurs est moins linéaire, moins perceptible. En effet, depuis les années 1990 la pêche est un secteur en crise qui a du mal à recruter, et certains fils de pêcheurs ne souhaitent plus exercer ce métier. A titre d'exemple, Luc Ramet, patron de pêche a deux fils l'un est pêcheur, l'autre est boulanger.

132 Pour l'histoire des femmes dans les populations maritimes du Pas-de-Calais au XIX^e et XX^e siècles, voir Christian BORDE « la représentation des femmes des populations maritimes du Pas-de-Calais au XIX^e siècle », bulletin de la commission des antiquités départementales du Pas-de-Calais, tome XXXVIII, année 2021, Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville.

et culturellement dans une société traditionnelle voire patriarcale, en privilégiant notamment la division du travail selon le sexe : les hommes sont en mer pour des marées de plusieurs jours à plusieurs mois selon la pêche pratiquée, alors que les femmes restent à terre et endossent les responsabilités familiales. Néanmoins, les femmes n'en sont pas moins inexistantes dans les activités professionnelles liées à la pêche : elles ramendent, sèchent les filets, travaillent dans les ateliers de conserveries, de salages et de saurissages. Toutefois, il s'avère que l'image de la « femme vendeuse de poisson » est peu encenseuse et il y a toute une logorrhée péjorative qui s'est développée autour de ce métier avec notamment des expressions comme les harengères et les poissardes qui désignent aujourd'hui des gens grossiers, issus du peuple¹³³.



Doc 5 - Sur cette photo on peut voir des femmes prendre les baguettes aussi appelées « énets » et y enfiler les harengs par les ouïes. Les énets sont ensuite rangés sur des charriots et transportés dans la saurinerie où ils y sont fumés entre 12 h et plusieurs jours. Les harengs saurs sont ensuite mis en caisse. - Jean BOURGAIN, *Pêche et pêcheurs Boulonnais en 1908 essai sur les conditions du travail maritime dans la pêche maritime et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Wimille, Punch Éditions, Mémoires de Flandre et d'Artois, 1999, p 96 (p.52).

A présent, je vais m'intéresser au trajet que le poisson effectue de son déchargement à son arrivée en poissonnerie dans les années 1930. Ainsi, une fois que le chalutier est à quai, des grues électriques et des dockers (ou les matelots eux mêmes) s'activent à débarquer la cargaison, en commençant par le poisson frais en vrac déchargé par benne puis le poisson salé déchargé en baril. Une fois à terre la qualité de la marchandise est authentifiée et vérifiée par l'armateur, mais aussi par les mareyeurs qui repèrent les lots qui sont susceptibles de les intéresser. Des échantillons sont exposés dans la salle des ventes dans le bâtiment de la halle, et les différentes pêches sont inscrites sur le tableau. La criée de Boulogne peut être comparée à une véritable bourse financière où les mareyeurs se pressent et font leurs achats, adjugés par les fonctionnaires de la halle. Aussitôt les

133 « Harengère, poissarde », dictionnaire Larousse [en ligne], URL : [Définitions : poissard, poissarde - Dictionnaire de français Larousse](#)

ventes faites, le poisson frais est apporté dans les ateliers du mareyeur ou il est préparé, emballé et glacé. Ensuite, les ouvriers des mareyeurs se rendent sur les quais et chargent les wagons isothermes de la STEF, le chemin de fer assure l'essentiel des expéditions de poissons et il faut attendre les années 1960 pour voir apparaître les premiers transports en camion. Enfin, les wagons passent par la gare de triage d'Outreau, à partir de laquelle ils sont incorporés dans de nouveaux trains de marchandises et envoyés vers leur destination finale. Une fois arrivé sur le marché régional, le poisson frais est transporté jusqu'à la localité du détaillant, soit par fret, soit par route¹³⁴. Pendant ce temps, le poisson qui n'a pas été expédié en marée fraîche est livré dans les ateliers de salages puis de conserveries. Avant la guerre, l'industrie de la conserve à Boulogne dispose de neuf établissements qui préparent en majorité des filets de hareng saur à l'huile, des harengs et des maquereaux au vin blanc et à la tomate, des rollmops, des kippers ou encore des bouffis. Après la guerre, l'industrie de la conserve a su bénéficier de l'orientation de la pêche boulonnaise vers trois espèces : le hareng, le maquereau et le merlan.

L'industrie de la pêche à Boulogne-sur-Mer dispose de plusieurs quais, le long desquels sont répartis les différents trains pour distribuer le poisson dans l'hexagone. La gare maritime dispose de 6 voies avec chacune des destinations précises. En 1930, la situation est la suivante¹³⁵.

- **La voie de débord** est celle utilisée pour amener la marée à Paris.
- **La voie 1 capécure** permet d'acheminer la marée à destination du réseau de l'État via Eu en Seine Maritime. La voie assure aussi les marées pour les localités sur le réseau d'Alsace et de Lorraine via Hirson, ville située dans le département de l'Aisne et faisant la jonction entre les réseaux du Nord et de Est. En 1932, les compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est décident de supprimer le transit d'Hirson pour mettre en place des trains directs.
- **La voie 2 capécure** relie les localités situées sur le réseau de l'Est via Laon ainsi que des localités situées dans la partie sud du réseau du Nord.
- **La voie Chanzy** relie également les localités situées sur le réseau de l'Est, ainsi que celles situées sur le réseau d'Alsace et de Lorraine via Hirson.
- **La voie 1 de la Liane** est à destination du réseau PLM et du réseau de l'Est via Paris.
- **La voie 2 de la Liane** est à destination des localités situées sur les réseaux d'Orléans, du Midi et de l'État. Enfin la voie dessert les localités situées dans la partie nord du réseau Nord

134 Alain Caloin professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Vidéo de la chambre de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-Mer, service photo-cinéma, 1937.

135 « Le port de pêche de Boulogne-sur-Mer », fond de la chambre de commerce de Barcelone, université Pompeu Fabra, URL : [Le Port de pêche de Boulogne sur Mer - Fons de la Cambra de Comerç de Barcelona \(Universitat Pompeu Fabra\) - Memòria Digital de Catalunya \(csuc.cat\)](#) p.28.

Le lendemain ou le surlendemain les villes les plus éloignées de France recevront le poisson boulonnais : Strasbourg 15h plus tard, Lyon 16h, Bordeaux 16h, Nantes 19h, Perpignan 25h, Marseille 29h, Nice 33h. La capitale reçoit le poisson le jour même. De manière générale le poisson frais est transporté dans de bonnes conditions de rapidité et de régularité¹³⁶. Il convient de préciser qu'avant 1938, une grande partie du réseau des chemins de fers français appartient à des sociétés privées : la compagnie des chemins de fer du Nord, la compagnie des chemins de fer de l'Est, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la méditerranée (plus connue sous son acronyme « PLM »), la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO), enfin la compagnie des chemins de fer du Midi. Les deux autres entités qui composent le réseau ferré sont publiques, il s'agit du réseau de l'État (essentiellement Bretagne, Normandie et Poitou), et de l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. En 1938, la nationalisation des chemins de fer induit la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), celle-ci dispose de la totalité du réseau ferré français qui appartenait aux anciennes compagnies. Dorénavant, la STEF et ses concurrents de l'époque, la CTF (compagnie de transports frigorifiques) et la SEF (société d'exploitation de wagons frigorifiques) deviennent des filiales de l'entreprise publique qui rachète l'ensemble du matériel de la STEF dont ses 600 wagons et acquiert 98 % de son capital.¹³⁷

Pour finir, la France est marquée à fin de la décennie des années 1930 par des bouleversements sociaux et dans une moindre mesure politiques, qui affectent peu ou prou la pêche. En effet, suite à la victoire du front populaire aux législatives de 1936, des grèves et des occupations d'usines éclatent un peu partout en France de manière spontanée. Ces grèves qui se déroulent dans un climat de légèreté et de gaieté compteront jusqu'à deux millions de grévistes. Les demandes des grévistes sont multiples : hausse des salaires, meilleures conditions de travail, droit syndical. Finalement, le gouvernement formé par Léon Blum avalisera les revendications des grévistes et prendra des réformes sociales importantes. A l'instar du reste de la France, le milieu maritime boulonnais connaît lui aussi une série de grèves de grande ampleur. Cependant, ces grèves sont marquées par une forme de coercition plus sentencieuse et des rapports de force plus engagés. Du 9 au 16 juin 1936, les ouvriers de marée, les ouvriers des ateliers de conserveries, de salages et les équipages de pêche se mettent en grève, les grévistes empêchent quiconque souhaitant décharger le poisson, provoquant l'ire des armateurs et des mareyeurs. La situation devient délicate, rapidement le poisson vire à l'état de putréfaction, le quartier de la Capécure est paralysé et les

136 Alain Caloin professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Vidéo de la chambre de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-Mer, service photo-cinéma, 1937.

137 « Un siècle d'histoire », URL : [Un siècle d'histoire | STEF](#)

manifestants font le siège de la halle au poisson¹³⁸. Le travail ne reprend que le 17 juin après que les grévistes ont obtenu 20 % d'augmentation de salaire et l'application de la loi sur les 40h et les 15 jours de congés payés. Des protestations ont lieu dans le courant des mois de juin et de juillet, des grévistes défilent à plusieurs reprises dans les rues de Boulogne encadrés par la CGT et le parti communiste. Les grèves touchent aussi les secteurs étrangers à la pêche : bâtiment, céramique, métallurgie. Du 29 septembre au 17 octobre le feu social est encore vif, des grèves éclatent à nouveaux parmi les marins et conduisent 107 chalutiers à rester à quai. Certains armateurs et mareyeurs ont perdu gros et de nombreux navires ne peuvent débarquer leurs cargaisons, parmi eux le chalutier « Suzanne et Marie » appartenant à l'armateur Poret-Lobez, ce dernier déplore et indique dans une lettre adressée au préfet du Pas-De-Calais que la cargaison de son chalutier constituée de « 510 caisses de lieu noir, 250 caisses de poissons divers, 60 caisses de merlans et du hareng en vrac » ne peut être débarquée et emmenée en halle pour être vendue. Dans cette missive, l'armateur Poret-Lobez fait aussi part de son étonnement en ne voyant pas la police intervenir. Le préjudice de cette action est conséquent puisqu'il représente pour l'armateur une perte de 51.400 francs¹³⁹. Au total, au cours de ces événements les armateurs boulonnais ont perdu environ 10 millions de francs¹⁴⁰. Si la situation sociale revient au calme fin 1936, les armateurs déplorent des frais d'exploitation toujours trop élevés. Les acquis sociaux aussi importants soient-ils, sont en partie responsables de la hausse des coûts d'exploitation : hausse des salaires, 15 jours de congés payés, réduction du temps de travail. A cela s'ajoute l'augmentation du prix du charbon français et il n'est pas rare de voir certains chalutiers boulonnais se ravitailler dans les villes de Zeebruges ou de North Shields¹⁴¹. Il n'en demeure pas moins que les années 1937-1938 semblent davantage s'inscrire dans un climat de prospérité avec des bénéfices plus conséquents comme en témoigne les graphiques sur les chalutiers de l'armement Gournay. Paradoxalement, alors que la situation économique de la pêche commence à s'améliorer, la situation internationale se dégrade fortement et impacte les cours de la halle et bientôt la vie quotidienne des boulonnais.

Ainsi, la période qui s'étend de la crise économique de 1929 au déclenchement de la seconde guerre mondiale est une période pendant laquelle l'activité de pêche à Boulogne-Sur-Mer traverse des difficultés économiques à la fois exogènes et endogènes : crise de 1929, raréfaction de la ressource, flottille vieillissante, manque de concertation entre armateurs. L'activité de pêche est

138 Alain LOTTIN, *op.cit.*, p.407.

139 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 7 « mareyeurs 1936-1975 ».

140 François GUENNOG, *op.cit.*, p. 92.

141 Albert Gournay, *Carnets marées et mouvements, 1926-1926*.

aussi confrontée à l'évolution et à la transformation sociale de la société française. Les années 1930 sont indubitablement des temps d'épreuves qui ne feront que s'accroître durant la décennie qui suit.

Chapitre III :Seconde guerre mondiale :restrictions, destructions matérielles, et régressions économiques (1939-1945)

Au déclenchement de la seconde guerre mondiale le 1^e septembre 1939, la pêche boulonnaise a su partiellement surmonter une période de difficultés endémiques en partie héritées de la crise de 1929. Les pêches sont bonnes notamment grâce au hareng, bien que la situation internationale affecte les marchés. Mais dès le lendemain, suite à la mobilisation générale décrétée par les autorités françaises, de nombreux boulonnais sont appelés sous les drapeaux, parmi eux un certain Albert Gournay. Outre le fait que monsieur Michel Gournay me l'ai indiqué oralement, la mobilisation de son aïeul est aussi visible dans deux des carnets « marées et mouvements ». En effet, je constate que dans le cas du B2969 « Alexandrine » et du B899 « Notre Dame de Lorette » pour la dernière marée, seuls les deux derniers jours de sortie en mer sont indiqués, respectivement le 18 août à 7h20 du matin et le 19 août à 9h du matin, mais pas les jours de rentrée ni aucune autre indication relative à la pêche. Cela signifie que l'auteur des carnets fut mobilisé avant que les deux chalutiers n'aient eu le temps de revenir au port de Boulogne. En ce qui concerne le B1459 « Notre Dame de France », il rentre de sa dernière marée le 9 août 1939, le même jour il est réquisitionné par la marine nationale et envoyé à Cherbourg, le 10 août sa pêche est vendue en halle. La mobilisation générale du 2 septembre 1939 est un premier coup d'arrêt aux activités de pêches. Le second coup d'arrêt est porté le 7 septembre, lorsque les autres grands chalutiers qui ne sont pas encore réquisitionnés, sont immobilisés pour une durée indéterminée par les autorités militaires. Au total entre le 24 août et le 16 septembre 1939, 64 chalutiers sont réquisitionnés et envoyés pour une grande partie d'entre eux à Cherbourg ou à Dieppe¹⁴². Seuls les chalutiers vétustes ou ceux pratiquant la pêche artisanale sont autorisés à sortir en mer et donc à assurer des apports minimaux en halle, bien que plusieurs zones leurs sont interdites du fait de la présence des mines. Au fil des jours, dans le cadre de la « drôle de guerre » la ville se transforme en un véritable campement militaire ou se mêlent soldats français et anglais. Comme les autres villes portuaires du nord de la France, Boulogne revêt un intérêt stratégique de surveillance et de maîtrise du détroit de la Manche. Face aux bombardements allemands, la défense passive s'organise, les anglais installent notamment plusieurs batteries de D.C.A.

142 Thierry CAPILLIER, op.cit.,p. 582.

Le 10 mai 1940, après s'être partagé la Pologne et les Etats Baltes avec les soviétiques, avoir conquis le Danemark et la Norvège, l'armée allemande déclenche l'offensive sur le front ouest sous la forme d'une « Blitzkrieg »¹⁴³. Les armées allemandes du général Fedor Von Bock et Gerd Von Rundstedt¹⁴⁴ contournent la ligne Maginot en passant par la Belgique et la forêt des Ardennes, réputée infranchissable pour les blindés par le haut commandement militaire français. En quelques jours, les armées alliées sont encerclées, mises en déroutes et repoussées vers la mer. Face à la progression rapide de l'armée allemande, les premiers réfugiés civils et militaires de toutes nationalités arrivent dans les villes côtières de la Manche. La confusion est la plus totale, les réfugiés prennent d'assaut le port, bien que son accès soit interdit aux civils. De même que, les chalutiers restants sont assaillis, même si ils ne peuvent quitter le port car les allemands ont miné le chenal¹⁴⁵. Le chaos est aussi accentué par les nombreux pilliers qui sévissent en ville. Finalement, après s'être vidée d'une grande partie de sa population, Boulogne-sur-Mer est prise le 25 mai par les allemands soit exactement 15 jours après le début de l'offensive. Du 26 mai au 4 juin, une trentaine de chalutiers boulonnais qui ont été réquisitionnés préalablement participent à l'opération Dynamo pour évacuer les troupes alliées de la poche de Dunkerque et de ses alentours¹⁴⁶, parmi eux figure le B899 « Notre Dame de Lorette » qui est coulé fin mai par la « Luftwaffe » alors qu'il tente une traversée pour rejoindre l'Angleterre. L'opération qui fut un succès pour les alliés, a permis d'évacuer près de 350 000 hommes en une dizaine de jours. Certains chalutiers boulonnais ont réussi à faire deux ou trois traversées et ont permis de sauver plusieurs milliers de soldats. Pour ce qui est des deux autres chalutiers de l'armement Gournay : le B2969 « Alexandrine » ne fut pas réquisitionné ni par la marine française, ni pas la marine anglaise du fait de son âge (35 ans en 1940), il a continué à pêcher tant bien que mal le hareng au filet dérivant de septembre 1939 à mai 1940. Lorsque les troupes allemandes sont entrées dans Boulogne, il fut avec d'autres chalutiers sorti du port et échoué à la « pointe de la crèche » entre Wimereux et Boulogne¹⁴⁷. Enfin, le B1459 « Notre Dame de France » après avoir été réquisitionné par la marine française, envoyé à Cherbourg, puis à Saint-Nazaire, rejoint l'Angleterre où il est incorporé dans la marine anglaise et armé en patrouilleur jusqu'en 1945. A travers l'exemple des 3 chalutiers de l'armement Gournay, il est aisé de comprendre que la flotte boulonnaise s'est fortement dispersée entre le début et la fin des hostilités. Au niveau national, le délitement politique et militaire de la France atteint son paroxysme avec la signature le 22 juin 1940 de l'armistice franco-allemand qui met fin à la « bataille de

143 La blitzkrieg, en français guerre éclair est une tactique qui consiste à avancer rapidement en s'appuyant sur l'aviation et les blindés.

144 Christian GRATALOU, *Atlas historique mondial*, Paris, les Arènes, 2019, p.655, (p.505).

145 Guy BATAILLE, *Boulogne-sur-Mer 1939-1945*, Dunkerque, Westhoek-Editions, l'histoire, 1984, p.312,(p.34)

146 Ibid., p.231.

147 Sources : Michel Gournay.

France ». Boulogne-sur-Mer comme le reste de la France passe sous domination effective des Allemands, à ceci près, que la ville et le reste de la région du Nord-Pas-de-Calais ne subissent pas seulement une occupation mais une forme d'annexion. En effet, le Nord-Pas-de-Calais est séparé du reste de la zone occupée et intégré à l'administration militaire de la Belgique et du Nord de la France, sous commandement du général Alexander Von Falkenhausen¹⁴⁸. Cette décision est motivée par le fait que le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique sont considérés par les nazis comme faisant parties de l'espace historique, culturel et géographique germanique ou plus précisément néerlandais/flamand.

Après les événements de mai-juin 1940, la priorité des armateurs est de relancer l'activité de la pêche par tous les moyens, mais l'occupant n'entrevoit pas l'avenir de la même manière et les demandes répétées des armateurs restent vaines pendant un certain temps. Néanmoins, la persévérance de ces derniers finit par triompher et fin novembre 1940, 12 petits bateaux dont 6 à voiles peuvent partir pêcher la journée à moins de 3 milles des côtes soit 5,5 km¹⁴⁹. A partir de 1941, la pêche se réorganise autour de ses armateurs, des autorités préfectorales et en fonction de l'occupant qui instaure sa réglementation et ses conditions. Des conditions drastiques qui concernent non seulement la pratique de la pêche mais aussi la commercialisation et les prix du poisson. Dorénavant, l'exercice de la pêche boulonnaise est conditionné à l'octroi d'une autorisation écrite, d'un permis, délivré par le bureau de surveillance du port. Ce permis implique plusieurs devoirs et astreintes¹⁵⁰ :

- les patrons de pêches sont dans l'obligation d'annoncer l'heure de départ, une marge horaire de retour et de spécifier le résultat de la pêche au comptoir du poisson.
- Les chalutiers qui pêchent dans le détroit de la Manche ont l'interdiction de le faire à plus de 3 milles des côtes françaises et de nuit. Le départ peut être effectué au plus tôt au lever du soleil et le retour au port au plus tard une heure avant le coucher du soleil. Le départ est défendu par temps de brouillard ou de pluie.
- Tous les bateaux de pêches doivent sortir et rentrer en groupe, pendant la pêche tous les bateaux du groupe sont tenus de ne pas s'éloigner de plus de 1000 mètres du bateau de surveillance. Un ensemble de signaux par pavillons entre les bateaux de pêche et les bateaux de surveillance est mis en place. Par exemple, le pavillon rouge indique qu'il faut rentrer au port sans préavis. Le pavillon rouge-jaune indique qu'il faut mieux se grouper.

148 Pour en savoir plus, voir Alexander VON FALKENHAUSEN, *mémoire d'outre-guerre*, Paris, La Boite A Pandore, 2019.

149 Guy BATAILLE, *op.cit.*, p.235.

150 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z428.

- les équipements de T.S.F et les filets dérivants pour la pêche au hareng sont proscrits. Les pêcheurs doivent pêcher à la ligne.

Avec cette multitude d'entraves et de conditions, la pêche ne peut espérer un retour à la situation d'avant guerre. Les sorties en mer étant limitées dans l'espace et dans le temps, elles ne laissent aux marins que de faibles salaires. D'autant plus que les pêcheurs prennent des risques (mines, bombardements aériens intentionnels ou non) et ont le sentiment de travailler directement pour l'occupant, ce qui décourage certains d'entre eux. Pour compenser le préjudice financier, les pêcheurs ont le droit à une gainée de 50 kilos de poissons par jour, prélevée sur le produit de la pêche. Ensuite, les apports en produits de la mer proviennent uniquement de la pratique de pêche artisanale, laquelle compte en 1942 environ une quarantaine de bateaux de faible tonneaux (entre 15 et 20 tonneaux), qui débarquent en moyenne pour chaque marée entre 150 et 200 kilos. Les petites quantités d'apports de la pêche côtière ne permettent guère à une population en proie aux problèmes de restrictions alimentaires de se sustenter convenablement. Si la pêche artisanale est la seule à alimenter le marché du poisson, c'est que les navires appartenant à la flotte industrielle (grande pêche et pêche hauturière) sont soit détruits, soit réquisitionnés par la marine anglaise ou par la marine allemande, ou exerçant dans d'autres ports français notamment celui de la Rochelle. Autre problème, les interdictions de pêcher à plus de 3 milles des côtes dans le détroit de la Manche, de pêcher de nuit et d'utiliser des filets dérivants¹⁵¹ impactent durement les campagnes de harengs, en particulier la pêche au hareng plein¹⁵². Car la pêche au hareng plein est une pêche qui se pratique principalement de nuit et de préférence au moyen d'un filet dérivant. Pour compenser cette situation, les bateaux boulonnais se rendent sur d'autres lieux de pêches plus au nord au large de Dunkerque, des lieux qui ne sont pas soumis à la limite des 3 milles étant plus distants de l'Angleterre. Dans ces lieux, les pêcheurs boulonnais y pratiquent une pêche d'arrière saison de décembre à avril qui procure des hareng guais, ce dernier ne nécessite pas empiriquement un travail de nuit. Moins rémunérateur car plus sec, le hareng guai permet néanmoins d'atténuer les faibles prises générales de harengs. Mais pour gagner en essence, les bateaux boulonnais qui pêchent plus au nord choisissent de débarquer leurs cargaisons au port de Gravelines, centre du comptoir du poisson du département du Nord. Par conséquent, le comptoir de Gravelines distribue le poisson des bateaux boulonnais aux industries et aux consommateurs du département du Nord. En conséquence, ce changement de « base » provoque des perturbations pour les industries de la marée, de la salaison et de la conserve dans le Pas-De-Calais, ainsi que pour l'approvisionnement des villes de ce même

151 A cette époque le chalut n'est pas utilisé par les bateaux de pêches côtières, leur puissance motrice n'est pas suffisante.

152 C'est le hareng qui a encore sa laitance pour les mâles et de rogues pour les femelles, il est plus savoureux. Il est plus apprécié que le hareng guais. Il se pêche d'octobre à décembre.

département. En 1938, 600 tonnes de harengs étaient débarqués au port de Gravelines, contre 56.000 tonnes au port de Boulogne. A l'inverse, pour l'année 1942, 6000 tonnes de harengs sont débarqués au port de Gravelines contre à peine 2000 tonnes au port de Boulogne¹⁵³. Ces chiffres parlent d'eux mêmes.

Autres conséquences immédiates des restrictions liées à l'occupation allemande, la halle au poisson cesse de fonctionner et le ballet incessant que connaissait le port avant la guerre s'estompe. L'activité de la pêche est réaménagée autour du principe de rationnement. Pour ce faire, en août 1941, deux comptoirs de ventes du poisson sont créés, l'un à Gravelines, l'autre à Boulogne, ils sont chargés de répartir les produits journaliers de la pêche entre les différentes villes du Nord-Pas-de-Calais¹⁵⁴. Désormais, la distribution officielle du poisson dans la région est assurée exclusivement par ces deux comptoirs, aucune expédition ne peut avoir lieu sans leurs autorisations préalables. Les comptoirs sont en lien avec le service du ravitaillement général, un service chargé de dresser un état des ressources alimentaires disponibles sur le territoire et d'organiser le rationnement en tenant compte des pénuries et des différentes catégories de consommateurs édictées par le gouvernement de Vichy. Concrètement, les pêcheurs remettent le fruit de leur pêche à un représentant des mareyeurs qui va emmagasiner, puis acheminer la cargaison dans les différents centres de consommations un peu partout dans le département. Une fois que le poisson est arrivé en ville, le maire mandate un réceptionnaire qui est chargé de le répartir aux poissonneries, aux commerçants ou aux restaurateurs. Enfin, le poisson est distribué de façon hebdomadaire aux consommateurs en proportion de leurs besoins et en échange d'un ticket d'achat. Les tickets d'achats sont renouvelés périodiquement dans les mairies sur présentation de la carte d'alimentation sur laquelle figure la catégorie de consommateur. On distingue 8 catégories de consommateurs : E (enfants de moins de 3 ans), J1 (enfants de 3 à 5 ans), J2 (enfants de 6 à 13 ans), J3 (adolescents de 14 à 21 ans), A (adultes de 21 à 70 ans), T (travailleurs de force de plus de 21 ans), C (cultivateurs), V (personnes âgées de plus de 70 ans)¹⁵⁵. Pour connaître la jauge de poissons à envoyer dans les différentes localités, la direction du ravitaillement du Pas-de-Calais demande au réceptionnaire ou à défaut au maire d'indiquer « la capacité maximale d'absorption » hebdomadaire pour sa localité pour la période d'avant guerre. En d'autres termes, la répartition du poisson se fait en fonction de la démographie et des habitudes alimentaires des habitants de la localité. Prenons quelques exemples: avant guerre, les villes de Béthune et de Beuvry ont, pour une population cumulée d'environ 27.000 habitants, une

153 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z428 ;

154 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z428

155 Jérémie HALAIS, Nicolas BOURDET, « les catégories de consommateurs »[en ligne], Archives départementales de la Manche, publié le 21/03/19, URL : [Toute l'histoire du département - Toute l'histoire du département - Archives de la Manche \(archives-manche.fr\)](#)

capacité maximale d'absorption de 250 kilos de poisson hebdomadaire (108 habitants consomment en moyenne 1 kilo de poisson). Les villes de Houdain, Bruay-en-Artois, Divion, Haillicourt et Marles-les-Mines ont, pour une population cumulée d'environ 68.000 habitants, une capacité maximale d'absorption de 1000 kilos de poisson hebdomadaire (68 habitants consomment en moyenne 1 kilo de poisson). Les villes d'Arras, de Vimy, de Vitry-en-Artois et de Méricourt ont, pour une population cumulée d'environ 43.000 habitants, une capacité maximale d'absorption de 2600 kilos de poisson hebdomadaire (16 habitants consomment en moyenne 1 kilo de poisson). Ces chiffres mettent en lumière des différences significatives de quantités de poissons consommés entre des villes du même département. On observe que la consommation de poissons par habitant est plus importante à Arras et dans sa périphérie que dans certaines villes du bassin minier. En somme, la distribution du poisson dépend des apports de poissons pêchés puis débarqués au port de Boulogne, et de la capacité maximale d'absorption d'avant guerre des différentes localités. Enfin, il convient de préciser que les comptoirs de poissons ont également à leur charge la livraison et l'approvisionnement en produits de la mer de l'armée allemande, les mareyeurs et les grossistes ne peuvent vendre directement à l'armée d'occupation sauf indication contraire émanant directement du « Militärbefehlshaber », c'est à dire du commandement militaire. Le contingent de poissons attribué à la Wehrmacht oscille entre 10 et 15 % de la quantité totale de poissons pêchés¹⁵⁶. Qui dit économie rationnée, dit blocage des prix. De fait, le gouvernement de Vichy impose des prix de ventes maximums sur les différentes espèces de poissons. Cette mesure a pour objectif d'éviter une explosion des prix, l'offre étant nettement inférieure à la demande. Il est à noter que les prix peuvent faire l'objet de modifications de la part du secrétariat à la marine.

	Prix de vente du pêcheur	Prix de vente du mareyeur	Prix de vente du détaillant dans les communes situées dans un rayon de 5km du lieu de pêche	Prix de vente du détaillant dans les communes situées dans un rayon de plus de 5km du lieu de pêche
Hareng	11	13,50	14	20
Merlan	14	16,50	17,50	24
Turbot	32	34,50	42	49

Les prix maximums de quelques espèces de poissons pour 1 kilo, en francs, 1942. Sources : archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z428.

Ces différents éléments portant sur le contrôle de la commercialisation et des prix du poisson, entérinent l'idée que l'état français pratiquait une politique dirigiste.

¹⁵⁶ Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z428.

Avec les organisations corporatistes¹⁵⁷, le dirigisme est l'un des principes économiques développé par le gouvernement de Vichy pour moduler l'activité des marchés et accentuer le rôle de l'état dans les structures économiques privées. Mais la mise en place d'une économie dirigiste et rationnée va généralement de pair avec l'apparition « d'un marché noir »¹⁵⁸ celui-ci a fait partie de la vie quotidienne des français pendant plus de quatre ans. Dans le cas du marché du poisson, il est fait état de multiples fraudes qui prennent un aspect protéiforme et sont présentes à une échelle multiscalair. Pêcheurs, mareyeurs, poissonniers, agents des services de la gare ou de la SNCF, ils sont légions à s'adonner au marché parallèle et aux envois clandestins de produits de la mer. Par conséquent, on observe une disproportion entre le poisson pêché et les quantités livrées au commerce normal, ainsi qu'entre les prix officiels et ceux offerts par les trafiquants. La disparité est telle que le groupement des mareyeurs estime « qu'à chaque sortie de bateaux, près de la moitié du produit de la pêche n'est pas livrée au sous comptoir ». Néanmoins, si certains se sont enrichis sur le dos des consommateurs, la plupart des trafiquants de poissons aux alentours de Boulogne-sur-Mer semblent plutôt s'apparenter à de petits intermédiaires¹⁵⁹, à l'instar de Jean Gabin et de Bourvil dans le célèbre film de Claude Autant-Lara, qu'à de véritables gros trafiquants qui agissent de concert avec les autorités vichysoises et allemandes¹⁶⁰.

Mais les vicissitudes de la guerre et de l'occupation ne sont pas uniquement axées sur les restrictions et les contraintes, l'activité de pêche et ses infrastructures ont été aussi considérablement impactées par les nombreux bombardements alliés. On estime que la ville a subi entre le 23 mars 1940 et le 26 décembre 1944, environ 500 bombardements. Pour comprendre ces nombreux bombardements alliés, il faut revenir en 1940 lorsque Boulogne-sur-Mer est transformée en une véritable base militaire dans l'objectif d'une invasion prochaine de l'Angleterre. Malgré la défaite de la Luftwaffe lors de la bataille d'Angleterre, la ville conserve durant toute la durée du conflit une importante garnison allemande. La présence de cette garnison est une raison qui explique que la ville fut prise pour cible. Certains bombardements ont été plus destructeurs que d'autres notamment celui du 14 août 1941 lorsqu'une escadrille de la RAF lâche un tapis de bombes tuant plus de 120 personnes. Ou encore celui du 15 juin 1944 durant lequel 15.000 tonnes de

157 Guy BATAILLE, op.cit., p. 243. A Boulogne, Jacques Altazin armateur bien connu crée le comité corporatif des pêches qui rassemble des armateurs, des mareyeurs, des sauteurs et des conserveurs. .

158 Dictionnaire Larousse, op.cit., p. 714. Le marché noir est une appellation utilisée pour désigner le trafic clandestin de marchandises dont la vente est réglementée.

159 Beaucoup de cas portant par exemple sur des pêcheurs qui vendent leur gainée au marché noir, des agents de la gare ou de la SNCF qui volent du poisson, des mareyeurs qui faussent la bascule d'un sous comptoir pour s'attribuer 600 grammes à chaque pesée de 15 kilos. Beaucoup de fraudeurs mais qui ne semblent aucunement s'apparenter à de gros fournisseurs. Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z428.

160 Les plus gros trafiquants qui ont réalisé des profits considérables pendant la seconde guerre mondiale, l'ont fait avec la complicité des Allemands, deux noms emblématiques reviennent : Joseph Joanovici et Mandel Szkolnikoff.

bombes sont jetées tuant plus de 150 personnes. Le bombardement qui visait initialement un détachement de la « Kriegsmarine » présent pour quelques jours en rade de Boulogne et qui remontait vers l'Allemagne, a surtout frappé et détruit les navires de pêches amarrés le long du quai Gambetta, au total une vingtaine sont coulés en une soirée¹⁶¹. Durant l'année 1944, les bombardements alliés s'intensifient, la ville est asphyxiée et les autorités allemandes décident d'évacuer une grande partie de la population civile. Début septembre, face à l'avancée inexorable des alliés, les allemands minent le chenal et détruisent les derniers bateaux de pêche encore aptes à naviguer. L'hécatombe est totale. Quand les soldats canadiens libèrent la ville le 22 septembre 1944, elle est défigurée et détruite à plus de 80 %, les quartiers les plus touchés ont été ceux de Capécure et de Saint Pierre. Le port est complètement annihilé, les bassins sont remplis de débris de toutes sortes dont des épaves de bateaux, le quai Gambetta est quasi inexistant, la halle a disparu, sur les 61 grues disponibles avant guerre il n'en reste plus qu'une seule en état de fonctionner, de même qu'il ne reste plus que 500 mètres de quai pour le débarquement du poisson sur 1500 mètres avant guerre. En 1938, la population comptait 52.000 habitants, en 1945 elle n'en compte plus que 6000¹⁶². Au sortir de la guerre, la ville est complètement meurtrie, tout est à recréer. La première des priorités est de reconstruire le port pour permettre l'approvisionnement de la région, il faut déminer et enlever les décombres, la libération provoque le retour des civils qui avaient fui les bombardements et les combats. Après la libération, les bateaux repartent en mer sans aucune limitation et réalisent de bonnes pêches, en 1945 13.000 tonnes de poissons sont débarqués contre en moyenne 2.300 tonnes entre l'intervalle 1941-1944¹⁶³. La situation s'améliore progressivement, mais les politiques de rationnements se maintiennent, au grand dam des pêcheurs qui refusent plusieurs fois de livrer leurs poissons au centre de répartition (ancien comptoir du poisson), considérant que le prix de vente fixé par l'organisme est insuffisant¹⁶⁴.

Ainsi, la seconde guerre mondiale fut un moment d'épreuves pour la ville, ses habitants et pour son activité motrice la pêche. Cette dernière fut entravée par de multiples restrictions, la commercialisation et la consommation du poisson furent soumises à une politique de rationnement. Le port et ses infrastructures ont particulièrement souffert des bombardements. L'armement Gournay qui a vu tous ses ateliers de salaisons et de conserveries, rue de la Scierie, détruits par les bombardements est en difficulté, Eugène Gournay et son frère Henri partent quérir le

161 Guy BATAILLE, op.cit., p. 248.

162 Emmanuel MEGRET, « la reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale » [en ligne], *Revue du Nord*, tome 77, n°311, Juillet-septembre 1995. pp. 641-650, URL :[La reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale. - Persée \(persee.fr\)](http://www.persee.fr/doc/revue_nord_0035-2510_1995_77_311_1).

163 Thierry CAPILLIER, op.cit., p. 601.

164 Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z321.

B1459 « Notre Dame de France » en Angleterre. Les temps qui s'annoncent sont des temps d'espoir et de défis.

Deuxième partie : une activité paradoxalement renouvelée, très modernisée mais contingentée (1945-1985)

Chapitre I: une phase de croissance économique et technologique (1945-1965)

Les décennies d'après guerre sont souvent vues en France comme une période de progrès technique et de croissance économique forte. L'économiste Jean Fourastié parle des « trente glorieuses »¹⁶⁵ pour désigner cette période d'essor, d'expansion et de mutations économiques et sociales que connaît la France de 1945 à 1975. Le passage d'une société majoritairement agraire et rurale, à une société industrielle et urbaine, la propension des français à consommer et à procréer sont autant d'indicateurs relatifs à la période des « trente glorieuses ». L'année 1946 constitue le point de départ essentiel, car elle correspond au premier plan de modernisation (plan Monnet) visant à relancer l'outil productif français, notamment en exploitant le charbon à profusion, mais aussi en permettant aux français d'accéder à des biens de consommations. Symboliquement, la date de 1946 marque la rupture entre une société archaïque prônée par la révolution nationale, et une société moderne prônée par la république. Même si certains historiens¹⁶⁶ démontrent que les bienfaits apportés par les « trente glorieuses » ne sont pas unanimement louables notamment au niveau environnemental. A l'instar des autres industries françaises, la pêche boulonnaise va connaître une période de modernisation et de croissance plutôt centrée sur une vingtaine d'années et dont l'augmentation graduelle des tonnages de poissons débarqués¹⁶⁷ en est une illustration. Mais il serait hâtif de parler de la modernisation et de la prospérité de la pêche, sans aborder en premier lieu, la reconstruction du port et de ses infrastructures ainsi que le renouvellement de la flotte. En effet, tout est à reconstruire et tout est à repenser car il est vrai qu'avant la guerre, le port était mal

165 « Jean Fourastié », grands noms et courants de l'économie (économie.gouv), URL :[Jean.Fourastié | économie.gouv.fr](http://Jean.Fourastié|economie.gouv.fr)

166 Céline PESSIS, Sezin TOPCU, Christophe BONNEUIL, *une autre histoire des « trente glorieuses »*, Paris, La Découverte, Poche / Sciences humaines et sociales, 2016, p.312.

167 Le chiffre de 146.357 tonnes de poissons débarqués à Boulogne en 1966, constitue un palier. A partir de 1966 le tonnage débarqué ne cesse de décroître. Archives départementales du Pas-De-Calais, 2836W3.

agencé et encombré, notamment par les habitations présentes dans le quartier de Capécure et par l'éparpillement des ateliers de transformations (marées, salaisons, conserveries) dans la ville. La conséquence heureuse du sort malheureux de Boulogne fut que la guerre a permis de remédier à ces incommodités. De fait, les habitations du quartier de Capécure qui n'ont pas été détruites pendant la guerre, le sont pour faire « place nette » aux hangars et aux entrepôts dévolus à la pêche. Parmi les maisons détruites, on note l'ancienne maison appartenant à Arthur Albert Gournay (père d'Eugène et Henri Gournay), à l'angle de la rue d'Alger et du quai du Bassin. Lors de sa destruction, la maison est encore une propriété de la famille Gournay mais n'est plus habitée car très endommagée. Les occupants des habitations sont indemnisés et relogés dans des baraquements provisoires situés au-delà du centre ville ou dans les futurs immeubles du boulevard Gambetta, construits à partir de 1951. Dorénavant, dans le cadre du plan Vivien, il est interdit de construire une habitation dans la zone de Capécure, les terrains du quartier de Capécure sont concessions de la chambre de commerce et d'industrie¹⁶⁸. En 1946, débute la reconstruction du quai Gambetta, la halle sur le quai Thurot est remise en état, le quai sud du bassin Loubet est agrandi. En 1947, les équipements portuaires ont été remis en grande partie en fonctionnement, on compte : 35 grues électriques, 1000 mètres de quais et 8500 mètres² de hangars¹⁶⁹, un dock flottant¹⁷⁰ et un slip-way. En 1950, le port est équipé de 10 nouvelles grues électriques sur portique, 6 grues de 6 tonnes et 4 grues de 12 tonnes, implantées sur le quai sud du bassin Loubet et sur le quai Thurot. En 1951, la création d'une darse et de deux quais en eau profonde dans le port extérieur pour le commerce permet de libérer à la pêche le quai nord du bassin Loubet¹⁷¹. L'angoisse des armateurs est que la pêche n'ait pas assez de place sur les quais disponibles, dans les années 1950 la totalité du bassin à flot est donc dédié à la pêche. Après la guerre, la pêche dispose du port de marée (quai Gambetta et quai Chanzy), de l'intégralité du bassin à flot et du bassin Loubet. Par ailleurs, si en 1945, l'activité de pêche a repris timidement, la vente du poisson ne peut s'effectuer pleinement car la commercialisation du poisson est encore soumise à un système réglementé de fixation des prix et de répartition dans les différents centres de consommation du pays. A partir de 1947, l'augmentation rapide des quantités débarquées malgré une flotte encore très largement incomplète et insuffisante, permet aux armateurs d'obtenir le droit de pouvoir vendre 25 % de leur pêche directement aux mareyeurs.

168 Syndicat général des mareyeurs, *Mareyeurs-Capécure*, Boulogne-sur-Mer, syndicat général des mareyeurs, 2014.

169 Emmanuel MEGRET, « la reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale » [en ligne], *Revue du Nord*, tome 77, n°311, Juillet-septembre 1995. pp. 641-650, URL : [La reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale. - Persée \(persees.fr\)](#)

170 Luc Ramet, patron de pêche artisanale à Boulogne-sur-Mer. Un dock flottant est une structure métallique flottante et servant à la réparation et à la réfection des bateaux. Après la guerre le port de Boulogne dispose d'un dock flottant et d'un Slip-way, aujourd'hui le port dispose uniquement d'un Slip-way.

171 François GUENNOC, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome I:1932-1957, op.cit., p.28-29*. Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 1W4973.

Mais il faut attendre l'année 1948 pour voir un retour total à une liberté d'échange¹⁷². Les acteurs de la pêche peuvent de nouveau ajuster leurs productions aux lois du marché, ils ne sont plus assujettis aux injonctions étatiques légitimes, mais qui apparaissent comme largement paralysantes en période de paix. Par extension, à partir de 1946, le redémarrage de la pêche s'effectue en partie par l'entremise des vapeurs, bientôt obsolètes, ils constituent encore au lendemain de la guerre la majorité des effectifs des chalutiers boulonnais. Premièrement, les chalutiers réquisitionnés pendant la guerre par la marine anglaise sont récupérés par les armements, c'est le cas du B1459 « Notre Dame de France » qui est retrouvé à Cardiff par Eugène et Henri Gournay. Il a subi de multiples transformations dont l'installation de 3 canons de 75, et d'un lance torpille. Son treuil a également été supprimé, il rejoint Boulogne fin 1946 et reprend la pêche aussitôt¹⁷³. Puis, aux chalutiers de retour d'Angleterre, s'ajoutent des vapeurs allemands qui ont été prêtés à la France en guise de dédommagement de guerre¹⁷⁴. Après la guerre, le poisson est en abondance, les stocks ont pu être largement reconstitués notamment du fait que seule la pêche artisanale, dont les rendements débarqués sont marginaux, ait été autorisée à maintenir son activité pendant la guerre. Désireux de profiter de cette situation, les armements boulonnais ont besoin de tous les bateaux disponibles, en attendant l'arrivée des chalutiers moteurs, les chalutiers vapeur constituent donc une solution précaire mais alternative. Enfin, de 1946 à 1952, conformément aux choix de la IV^e république de permettre un retour à la croissance en favorisant les investissements, la pêche industrielle bénéficie d'un vaste plan de reconstruction et de modernisation préparé conjointement par les armateurs et les pouvoirs publics et financée par ces derniers ainsi que par des crédits accordés à des taux très bas. Au lendemain de la guerre, le rôle et l'engagement de l'état dans les structures économiques françaises sont prépondérants. L'objectif de ce plan visait à estimer la valeur des navires perdus pendant la guerre, de les rembourser par la livraison de nouvelles unités, principalement à moteurs, et si nécessaire de faire payer aux armateurs un complément pour régler la soulte¹⁷⁵, c'est à dire la différence entre le prix du bateau neuf et la valeur estimée du bateau perdu pendant la guerre. La sollicitation de financements émanant de l'état et non de capitaux privés s'explique par le fait que les armateurs boulonnais et plus largement français semblent peu ouverts à l'investissement de capitaux exogènes à la pêche. Ce plan ne connut aucune contestation particulière et fut un franc succès. En conséquence de quoi, entre 1946 et 1950, les armateurs boulonnais reçoivent une quarantaine de chalutiers à moteur construits principalement sur des chantiers étrangers notamment

172 Archives municipales, Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 7 « mareyeurs 1946-1975 ».

173 Sources : Michel Gournay.

174 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur*, Tome II : 1920-1957, op.cit., p.157.

175 Michel MOLLAT (dir), *Histoire des pêches maritimes en France*, op.cit., p.300.

nord américains¹⁷⁶, parmi eux deux chalutiers de l'armement Gournay : le B2409 « Notre Dame de Lorette » 2^e du nom construit en 1947 en Belgique, et le B2419 « Notre Dame de Grâce » construit en 1947 au Canada. Ces deux chalutiers viennent compléter l'activité du B1459 « Notre Dame de France », qui sera en 1956 l'avant dernier vapeur à charbon encore en activité à Boulogne¹⁷⁷. Si le vapeur a prélué au redémarrage de l'activité de pêche après la guerre, il est durant la première moitié de la décennie des années 1950 condamné à la disparition, du fait de son mode de propulsion obsolète et coûteux. En effet, l'exploitation du vapeur se révèle onéreuse en raison du prix élevé du charbon français d'après guerre et ce malgré les aides de l'état pour l'achat du charbon¹⁷⁸. Donc, les armateurs qui ont choisi de conserver le vapeur sont de plus en plus pénalisés par le manque de rentabilité de leurs chalutiers et par l'amenuisement des capitaux dont ils disposent. A long terme, il est question de la faillite de ces armements qui n'ont pas su s'orienter vers le moteur diesel. A l'inverse, il est convenu que le progrès technique est un facteur endogène de la croissance. Pour survivre les armateurs sont dans l'obligation de s'adapter au marché fluctuant et d'être en phase avec les dernières innovations, ceux qui le font sont amenés à perdurer et à accumuler des gains de productivité¹⁷⁹. D'autant plus que les impératifs de l'innovation et de la flexibilité semblent être intrinsèquement liés au système capitaliste dans lequel évolue l'économie française¹⁸⁰. Joseph Schumpeter déclare à propos du capitalisme « [qu'il] constitue de par sa nature un type ou une méthode de transformation économique, et non seulement il n'est jamais stationnaire mais il ne pourra jamais le devenir »¹⁸¹. Le remplacement du chalutier à vapeur par le chalutier à moteur diesel, comme le remplacement du voilier par le vapeur, 50 ans plus tôt, peut faire référence à ce que Joseph Schumpeter appelle le processus de « destruction créatrice »¹⁸², il ajoute que celui-ci est « la donnée fondamentale du capitalisme et toute entreprise doit, bon gré mal gré, s'y adapter ». Pour appliquer la théorie économique à la pratique, il suffit de souligner qu'entre 1950 et 1955, le

176 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome I:1932-1957, op.cit., p.38.*

177 Albert Gournay, carnets gains des bateaux 1956-1957. Le dernier vapeur à charbon en activité à Boulogne est le Général Aupick, il coule le 12 avril 1957.

178 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME *la pêche Boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur, Tome II : 1920-1957, op.cit., p.167.*Au deuxième semestre 1951, l'état offre une aide de 2500 francs par tonne de charbon.

179 Quand le progrès technique améliore le facteur capital (les outils de production en l'occurrence le bateau) et le facteur travail (réduction du personnel car le moteur diesel n'a pas besoin de chauffeur), on parle de productivité globale des facteurs.

180 Les nationalisations d'après guerre, la planification et le développement des thèses de Keynes parmi les élites françaises, n'enlèvent rien au fait que le système économique est binaire et demeure sous influence du capitalisme et de son corollaire la rentabilité. D'autant plus que le métier d'armateur est une profession libérale à forte tendance concurrentielle.

181 « Joseph Schumpeter », grands noms et courants de l'économie (économie.gouv), URL : [Joseph.Schumpeter | économie.gouv.fr](http://Joseph.Schumpeter|economie.gouv.fr)

182 La destruction créatrice est un processus au cours duquel les éléments périmés sont détruits sous l'effet des innovations.

désarmement de 27 chalutiers à vapeur a fait baisser le nombre d'armateurs, passant respectivement de 54 à 38. Tous les armateurs qui n'ont pas su investir dans l'innovation¹⁸³ ont été éliminés. En outre, pour corroborer l'idée que le progrès technique permet les gains de productivité, il suffit de souligner que les chalutiers à moteur diesel ont une production halieutique supérieure de 20 à 25 % par rapport aux chalutiers à vapeur d'avant guerre et à jauge égale¹⁸⁴. Dès lors, les pêches françaises s'engagent dans l'inéluctable chemin vers la modernisation. Avec l'introduction de ces nouveaux chalutiers à moteur et l'amélioration de la productivité qui en découle, les tonnages montent progressivement à plus de 100.000 tonnes de poissons débarqués. En effet, la barre des 100.000 tonnes est dépassée en 1951 avec 115.661 tonnes de poissons débarqués dont 58.450 tonnes de harengs qui confirme son statut de « poisson-roi ». Entre 1950 et 1954, la moyenne du tonnage de poissons débarqués s'élève à 110.628 tonnes, ce qui dépasse aisément la moyenne de tonnage de poissons débarqués dans les années d'avant guerre, c'est à dire en moyenne 75.000 tonnes entre 1930 et 1934¹⁸⁵. Entre 1950 et 1959 le tonnage de poissons débarqués à Boulogne a augmenté de 31 %. Mais cette prospérité économique a été aussi possible par l'entremise d'acteurs trop souvent méconnus et pourtant indispensables au redressement économique du port, en particulier dans un contexte de destruction et d'insuffisance des infrastructures portuaires : les dockers. L'utilisation massive des dockers intervient essentiellement après 1945, avant cette date c'est surtout l'équipage du bateau qui débarque la pêche, aidé de quelques hommes qui trient le poisson sous la surveillance des armateurs. De fait, Les dockers deviennent acteurs à part entière de l'activité maritime après le second conflit mondial. Une loi de 1947 est créée pour régir leur statut, une carte professionnelle de docker leur est donnée¹⁸⁶. A Boulogne, cette profession relativement contemporaine par rapport au métier de pêcheur emploie près d'un millier d'hommes au début des années 1950. Les dockers sont répartis en différentes catégories : les dockers au commerce, les dockers poissonniers, les occasionnels, les gardiens des bateaux, et enfin les sans cartes autrement dit les dockers officieux qui connaissent un patron de pêche ou un « bosco » qui leur permet de venir décharger. C'est un emploi journalier où l'embauche se fait tous les jours au bureau central de la main d'œuvre, le travail ne commence réellement qu'à partir de minuit quand les premiers chalutiers viennent débarquer pour vendre à la criée du matin. Pour le débarquement de la pêche, les dockers s'organisent en deux groupes. On distingue : les « caliers », ceux qui descendent dans la cale du

183 Schumpeter distingue 5 types d'innovations : l'innovation des produits, l'innovation des procédés, l'innovation organisationnelle, l'innovation des nouveaux marchés et l'innovation des matières premières. L'utilisation du moteur diesel dans la pêche est une innovation des procédés, des modes de productions.

184 Eric MEURIOT, *La flotte de pêche Française de 1945 à 1983 politique et réalités*, Brest, IFREMER, 1987, p181, (p.30)

185 Thierry CAPILLIER, *op.cit.*, p.513-p.915.

186 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement chambre de commerce et d'industrie Boulogne Côte d'Opale, 55Fi424

navire pour crocheter les caisses¹⁸⁷, et les « treullistes » ceux qui hissent les caisses sur le pont¹⁸⁸. Une fois sur le pont les caisses sont regroupées et posées sur les quais puis dirigées vers la halle sous l'œil acéré d'un employé de la halle qui supervise le travail et notifie les caisses de chaque bateaux. A partir des années 1980, suite à l'effet conjugué de la mécanisation et de la baisse des tonnages débarqués, les dockers vont inéluctablement voir leurs nombres décliner. Dans les années 1980 et 1990, le métier de docker se précarise, ceux qui l'exercent le font quasi exclusivement pour le déchargement des chalutiers de pêche artisanale, la seule qui débarque encore suffisamment au port de Boulogne¹⁸⁹.

Néanmoins, la France des « trente glorieuses » est aussi victime d'une grave crise inflationniste avec « un indice des prix officiels qui augmente de 25 fois entre 1938 et 1952 »¹⁹⁰. De 1946 à 1952, les prix alimentaires de plusieurs denrées comme le pain, les œufs, la viande, le blé, ou encore le poisson connaissent une hausse spectaculaire. Les causes de la crise semblent avoir été multiples et protéiformes. Le point de départ de l'inflation d'après guerre est le rapport entre l'intensité de la demande et l'inélasticité de l'offre pour les années 1945 à 1948¹⁹¹. Pour la pêche cela se traduit de la manière suivante : entre 1945 et 1949, les chalutiers à moteur ne sont pas encore tous opérationnels et c'est pendant cette période où seuls les chalutiers à vapeur pêchent, que la distorsion entre l'offre et la demande s'est produite, conduisant à une hausse des prix du poisson qui se maintiendra jusqu'au milieu des années 1950, comme en témoignent les tableaux ci dessous. De plus, la meilleure productivité des chalutiers à moteur semble avoir entraîné une hausse insuffisante de la production au regard de l'augmentation importante des coûts d'exploitations (salaire, mazout, glace, frais de débarquements et d'expéditions). Dès lors, on parle de « spirale inflationniste », phénomène par lequel l'inflation s'entretient d'elle même. En effet, l'inflation qui se traduit par la hausse généralisée des prix entraîne une baisse du pouvoir d'achat, qui elle même entraîne une hausse des salaires¹⁹², qui entraîne à son tour une hausse des coûts de productions, entraînant une augmentation des prix. A cela, il faut rajouter un particularisme relatif à la pêche boulonnaise : le fait que le hareng et le maquereau (les deux principales espèces de poissons

187 François GUENNOC, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome II:1957-1963*, Édité à compte d'auteur, 2010, p.120,(p.23). Dans les années 1950 le mode de stockage par caisse est privilégié au stockage en vrac. Le stockage en caisse demande davantage de travail que le vrac mais assure une meilleure conservation du poisson.

188 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel.

189 Ibid.

190 Michel-Pierre CHELINI, *inflation, État et opinion en France de 1944 à 1952*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique comité pour l'histoire économique et financière de la France, XIX et XX^e siècles, 1998, p.676, (p.102).

191 Ibid., p.44

192 La hausse des salaires en période inflationniste est rarement proportionnelle à la hausse réelle des prix.

pêchées dans les années 1950 à Boulogne) sont des espèces à faibles valeurs marchandes, le pêcheur ne trouve sa rentabilité que dans le volume capturé. Pour être rentable, les chalutiers boulonnais cherchent donc à débarquer des tonnages importants et à augmenter la production, une hausse de la production qui fait augmenter leurs coûts d'exploitations, qui se répercutent sur les prix.

Pour étayer mon propos sur la hausse des prix du poisson, je vais m'appuyer sur les 3 chalutiers de l'armement Gournay exploités dans les années 1950 : le B1459 « Notre Dame de France », le B2409 « Notre Dame de Lorette » et le B2419 « Notre Dame de Grâce ».

	1952	1954	1956
Le prix moyen du kilo de poissons en anciens francs pour le B1459 « Notre Dame de France »	79,1	63,5	74

On observe que les prix de ventes du kilo de poisson pour le chalutier à vapeur B159 « Notre Dame de France » sont exceptionnellement élevés pour la période 1952-1956. Entre les années 1932 et 1952, le tonnage de poissons débarqués par ce chalutier à été multiplié par 1,30 (847.015 kilos en 1932, 1.104.949 kilos en 1952) ; le produit brut a lui été multiplié par 43,04 (2.030.352 francs en 1932, 87.406.634 en 1952). Le comparatif entre les années 1932 et 1952, montre que le prix du kilo de poissons pêchés par le même chalutier à été multiplié par 29,29. En ce qui concerne la pêche du B1459 « Notre Dame de France », les lieux de pêches sont plus sensiblement les mêmes qu'avant la guerre. On retrouve les lieux de pêches habituels comme le Dogger Bank Nord (plus précisément les zones du S.W Pitt, Silver Pitt et de l'Hospital), le Fisher Bank, le Fladen Ground, le Gut et évidemment le métier de l'Utsire. On a aussi une nouvelle zone de pêche à proximité de l'Utsire, le Skagerrak entre le sud des côtes norvégiennes et l'extrême nord ouest des côtes danoises. Tous ces lieux de pêches sont situés en mer du nord, entre le 55° et 60° parallèle nord, c'est à dire une zone comprise entre le sud de l'Ecosse et le nord de l'archipel des Orcades. Les principales espèces pêchées sont le hareng dont le hareng salé à bord notamment pour l'année 1951 1952 et 1956, tandis que le maquereau, le merlan et le colin noir sont plus abondants pour les années 1953, 1954 et 1955. D'autres espèces sont moins régulières mais reviennent de façon récurrentes comme la morue, l'élingue, la limande, la raie, le saint pierre, ou encore la langoustine. Le chalutier pêche quasi exclusivement en mer du nord, au dessus du 54° parallèle nord, les marées ont donc une durée

moyenne de 11 jours. L'année 1956 quand à elle marque la fin de l'exploitation du B1459 « Notre Dame de France », chalutier à vapeur âgé de 25 ans qui a été pendant longtemps le fleuron de l'armement Gournay. En prévision de sa destruction future, fin 1955 et début 1956 le chalutier ne réalise plus que des marées de quelques jours, en moyenne 2 jours, et se restreint à la pêche dans « nos mers », autrement dit la Manche.

	1952	1954	1956
Le prix moyen du kilo de poissons en anciens francs pour le B2409 « Notre Dame de Lorette »	75,2	67	75

A l'instar du précédent exemple, les prix moyens du kilo de poissons sont élevés et témoignent de la forte poussée inflationniste qui touche les produits alimentaires mais aussi les produits industriels. Les zones de pêches sont plus ou moins les mêmes que pour le précédent chalutier : Dogger Bank, S.W Pitt, Fisher Bank, Fladen Ground, Gut, l'Utsire, Skagerrak. A partir de 1953, la campagne de pêche au hareng plein est importante, on remarque que d'octobre à janvier le B2409 « Notre Dame de Lorette » se rend presque exclusivement en Manche sur des zones de pêches (Griz-Nez, Sandettié au large de Calais, Vergoyer et Colbart au large de Boulogne) connues pour être des zones où il y a des ridins et dans lesquelles les bancs de harengs viennent pondre¹⁹³. Pour ce qui est des principales espèces de poissons pêchés, on retrouve le hareng dont le hareng salé à bord, le maquereau, le merlan et le colin noir. On trouve également quelques espèces rares dans les prises des chalutiers boulonnais comme des capelans pêchés au nord de l'Utsire. La durée des marées dépend du lieux de pêche, elle est comprise entre 10 et 15 jours pour l'Utsire, Skagerrak, Fladen Ground, Dogger Bank Nord (au dessus du 54° parallèle), et moins de 5 jours pour les zones de pêches en Manche.

	1952	1954	1956
Le prix moyen du kilo de poissons en anciens francs pour le B2419 « Notre Dame de Grace »	72,9	65,9	70,3

193 Jacky DURAND, « la nuit ou le hareng sort »[en ligne], Libération, publié le 29/11/10, URL : [La nuit où le hareng sort – Libération \(liberation.fr\)](http://www.liberation.fr). Les ridins sont des plis de terrain au fond de la mer.

Les prix sont en corrélation avec ceux susmentionnés. En ce qui concerne la pêche, le B209 « Notre Dame de Grace » se rend sur divers lieux de pêches. De janvier à mars, il navigue jusqu'en mer celtique pour pêcher le merlan mais aussi un peu de hareng dans la zone West Huder. De avril à juillet il se rend en mer du nord pour pêcher le maquereau dans les zones de Dogger bank, Skate Holle et Fisher Bank. De juillet à septembre il se rend à la lisière de la mer celtique, de la mer d'Irlande et de la Manche, au large des cotes de Cornouailles pour pêcher le hareng des smalls dans les zones des Smalls, de Bishop, de Lizard et de Trevor. De septembre à novembre il pêche le hareng, le merlan, un peu de morue et du saint-pierre en Manche dans le sud de la mer du nord (Silver Pitt, S.W Pitt). A partir de novembre, il pêche essentiellement le hareng plein en Manche (Sandettié, Vergoyer). La durée des marées est environ de 10-11 jours pour les zones de pêches situées au dessus du 54° parallèle nord et a proximité des Cornouailles. L'apparition des chalutiers à moteurs et l'augmentation de leurs puissances laisse supposer une exploitation de zones de pêches plus éloignées, or on constate à travers l'exemple du B2409 « Notre Dame de Lorette » et du B2419 « Notre Dame de Grace », que les zones de pêches sont identiques aux zones chalutées par le chalutier à vapeur B1459 « Notre Dame de France ». Ainsi, on constate que durant la décennie des années 1950, les nouveaux chalutiers à moteurs ne semblent pas s'aventurer au-delà des fonds habituellement exploités par les chalutiers à vapeur, et il semble qu'il faut attendre les années 1960 et l'appauvrissement de ces fonds, pour que les chalutiers s'aventurent plus massivement au nord de la mer du Nord notamment à proximité des Îles Féroé.

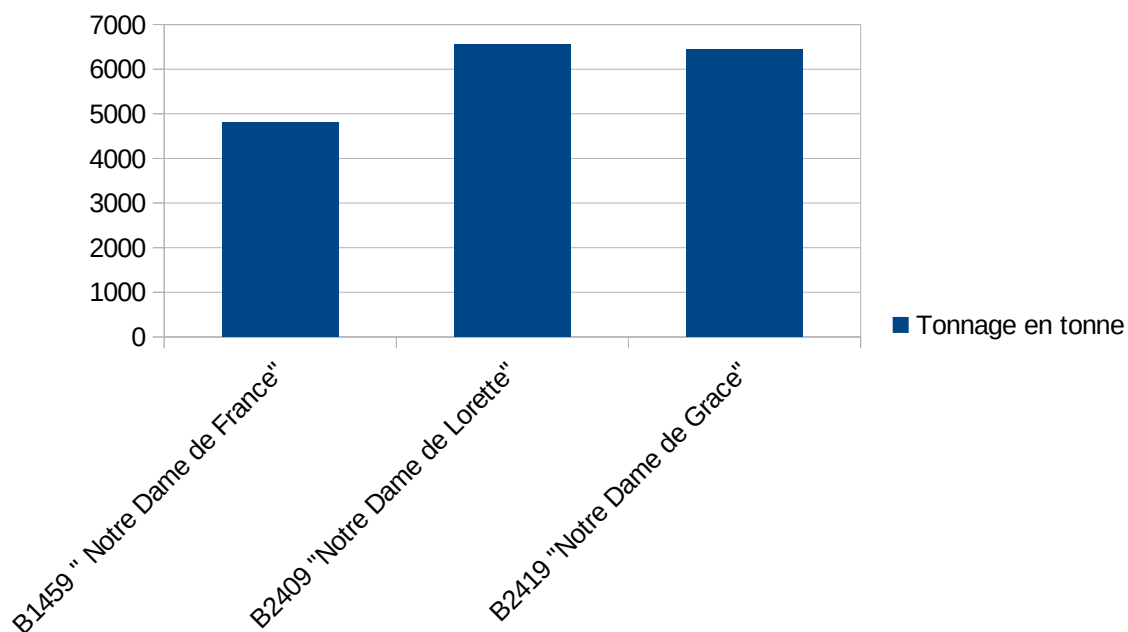


Diagramme portant sur le Tonnage des trois chalutiers de l'armement Gournay, sur quatre années 1952-1955.

On observe que sur 4 ans les deux chalutiers à moteurs le B2409 « Notre Dame de Lorette » et le B2419 « Notre Dame de Grace » pêchent en moyenne 1,3 fois plus de poissons que le B1459 « Notre Dame de France ». Des rendements certes plus élevés mais qui ne suffisent pas à palier complètement à la hausse des coûts d'exploitations et donc à la hausse des prix. Pour enrayer l'inflation sans intervention étatique, il faudrait que les entreprises produisent des quantités astronomiques pour infléchir le coût de revient et donc faire baisser les prix, c'est ce qu'on appelle une économie d'échelle. Finalement au sortir d'une IV^e république largement marquée par l'inflation, le gouvernement du Général de Gaulle décide fin 1958 la dévaluation de 17,5 % du franc et la création d'un « Franc lourd »¹⁹⁴ pour permettre la parité avec les monnaies fortes comme le deutschemark¹⁹⁵.

Parallèlement à cela, le développement technique et technologique initié par les chalutiers à moteurs se poursuit. Et on constate que l'introduction massive de ces derniers dans les flottilles de pêches boulonnaises, n'est que la première d'une longue série de modernisation et d'accroissement de productivité. En cela, il semble que l'histoire technique de la pêche est un éternel recommencement. En effet, la généralisation d'une innovation majeure entraîne dans son sillage la généralisation d'autres innovations plus mineures. Jadis, l'avènement du vapeur avait entraîné un certain nombre « d'innovations convexes » (cabestan à vapeur, filet de coton, chalut à planche), dans les années 1950-60 on assiste au même procédé et à l'utilisation massive du chalutier à moteurs, se greffe d'autres inventions. Ainsi, on observe à partir des années 1950, l'application à la pêche de plusieurs innovations qui sont attraites à la marine en général. Premièrement, le passage de l'hélice fixe utilisée par les chalutiers à vapeur à l'hélice mobile ou hélice à pale orientale utilisée dorénavant par les chalutiers à moteurs diesels. L'hélice à pale orientale est déjà utilisée par les pays scandinaves et les navires marchands, elle permet une manœuvrabilité beaucoup plus grande, et accroît la rapidité de mouvement du bateau. Avec une hélice mobile, l'équipage n'a pas besoin d'arrêter le moteur et de stopper les turbines pour faire marche arrière, contrairement à l'hélice fixe. Monsieur Jean-Luc Coppin¹⁹⁶ prend l'exemple du Titanic en expliquant que si celui-ci avait été équipé d'hélices mobiles, l'accident n'aurait probablement pas eu lieu ou en tout cas pas de la manière dont il s'est déroulé. Deuxièmement, on assiste à la mécanisation du travail à bord : les tapis roulants, les pompes à eau, les machines à trier, à fileter et à éviscérer facilitent grandement le travail de triage, de vidage et de lavage du poisson, car il est admis que le travail le plus pénible

194 INSEE, URL : [Convertisseur franc-euro | Insee](#). 1 franc nouveau équivaut à 100 anciens francs.

195 « Création du nouveau Franc » BNF les essentiels, URL : [Création du nouveau franc | BnF Essentiels](#).

196 Monsieur Jean-Luc Coppin est un ancien mécanicien à la pêche hauturière et à la grande pêche, qui a commencé sa carrière en 1974. Depuis une dizaine d'années il est professeur de mécanique au lycée professionnel maritime de Boulogne-sur-Mer/Le Portel.

n'est pas de mettre le chalut à l'eau mais bien le travail de préparation du poisson à bord. On note également l'intégration aux bateaux de bouilleurs qui permettent de transformer l'eau de mer en eau potable. Mis à part le combustible, les vivres et les équipements qui sont embarqués, tout est fabriqué à bord. Après la seconde guerre mondiale, les générations de chalutiers à moteurs qui se succèdent sont de plus en plus perfectionnés, et évolutifs au niveau de la technique, le mécanicien est amené à intervenir sur plusieurs équipements du chalutier (treuils, baaders¹⁹⁷, système électrique du bateau) et non plus uniquement sur le moteur. Le rôle du mécanicien est beaucoup plus polyvalent qu'autrefois, et il doit se former de manière continue tout au long de sa carrière professionnelle. A cet égard, Monsieur Jean-Luc Coppin est retourné au début des années 1990 se perfectionner pendant quelques temps au lycée maritime. En ce qui concerne les conditions de repos sur les chalutiers, celles-ci s'améliorent grandement à partir des années 1950 et les matelots peuvent disposer d'un réfectoire, de lavabos, d'une douche, de parois davantage insonorisées, d'une passerelle plus large (facilite l'accès des matelots au pont quand ils doivent faire leur « quart ») et d'un habitacle plus ample pour un peu plus de confort. En sus, deux autres nouveautés techniques d'une importance capitale sont appliquées à la pêche boulonnaise. En effet, à partir des années 1950 se développe l'utilisation du chalut pélagique par les flottilles boulonnaises. Le chalut pélagique est un filet remorqué qui évolue en pleine eau, entre la surface et le fond. Les chaluts pélagiques sont généralement plus grands que les chaluts de fonds car les maillages de la face antérieure sont plus grands, et permettent de créer un courant d'eau qui va refluer en permanence les poissons vers la partie supérieure du chalut. De plus, les chaluts pélagiques sont constitués de 4 faces (2 faces latérales et 2 faces horizontales), alors que les chaluts de fonds sont majoritairement constitués de 2 faces horizontales¹⁹⁸. Pour les chaluts pélagiques l'importance des faces latérales sera d'autant plus marquée que la hauteur d'ouverture sera grande. Le chalut pélagique est une technique qui présente une bonne sélectivité pour les espèces vivant en bancs comme le hareng ou le maquereau. C'est d'ailleurs au cours de la décennie des années 1950 que le hareng et le maquereau atteindront leurs tonnages maximaux¹⁹⁹. Enfin, en 1964 l'introduction de la pêche arrière dans les flottilles boulonnaises constitue la dernière révolution technique d'après guerre, elle incarne le mieux la modernisation de l'appareil productif des pêches. Avant 1964, c'est la pêche dite « classique » ou pêche latérale qui domine à Boulogne.

197 Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle. Les baaders sont des machines à éviscérer le poisson.

198 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Il existe des chaluts de fonds à 4 faces qui ont été utilisés dès les années 1920, le chalut de fond à 4 faces va gagner en ouverture verticale et le pêcheur va capturer des espèces démersales comme la morue voire pélagiques comme le hareng.

199 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome II:1957-1963*, op.cit., p.120.

La pêche classique signifie que les deux panneaux²⁰⁰ sont mis sur le même côté du bateau, un panneau à la potence avant et un panneau à la potence arrière, le capitaine positionne son navire en position latérale face au vent, l'équipage jette le « cul du chalut »²⁰¹ à l'eau pour que le chalut se déploie progressivement grâce à l'action du vent²⁰². Une fois le chalut bien éloigné, le capitaine enclenche la première et fait des cercles avec le bateau. Grâce à cette manœuvre le chalut va légèrement se décaler vers la coque arrière du bateau, puis il va s'écarter et se déplier pour capturer le poisson. Lors de la manœuvre, il faut faire soigneusement attention à ce que le filet ne se prenne pas dans l'hélice, raison pour laquelle le navire avance tout doucement. En pêche classique, les chaluts sont posés sur le pont, et sont jetés par les matelots à la main. Les chalutiers classiques présentent deux gros inconvénients par rapport aux pêches arrières. D'une part, l'obligation pour les chalutiers classiques de se mettre en travers du vent pour virer le chalut est une technique très contraignante en cas de faible vent ou de fortes tempêtes. D'autre part, la manœuvre de mise à l'eau du chalut est longue et compliquée. Pour ce qui est de la pêche arrière, les deux panneaux sont installés à l'arrière du bateau et tirent le filet, le chalut est automatiquement inséré dans la mer et extrait de celle-ci, à l'aide d'un enrouleur, ce qui implique qu'il y a moins de travail pour les matelots du pont. Bien que la première utilisation de la pêche arrière par un chalutier boulonnais ait lieu en 1964, dans d'autres pays la pêche arrière était pratiquée depuis un certain temps notamment en URSS. En France, la pêche arrière est pratiquée par des chalutiers bretons dès 1962. La pêche arrière va mettre une dizaine d'années avant de se généraliser complètement à l'ensemble de la flottille boulonnaise en impactant d'abord les chalutiers industriels, puis artisanaux. Monsieur Jacques Ramet a par exemple commencé sa carrière en 1979 sur le chalutier artisanal de son père, un classique qui avait été modifié pour pêcher en pêche arrière. En outre, la pêche arrière ouvre le champ à diverses techniques de pointe aussi diverses que variées et qui vont participer à la modernisation et à l'accroissement de la productivité de la pêche française et boulonnaise. On peut évoquer l'adoption, par les chalutiers, de sonars pour aider à trouver le poisson²⁰³, d'équipements de navigations comme le système Decca²⁰⁴, ou encore des filets en nylon, imputrescibles et plus résistants que les filets en coton. Mais l'essor économique du port de Boulogne est aussi permis par

200 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Si on ne veut pas utiliser de panneaux, c'est tout à fait possible mais il faut deux bateaux pour tirer les deux extrémités du chalut. C'est ce qu'on appelle le chalut en bœuf, l'ouverture du chalut est considérable et permet d'obtenir des prises très importantes. Les prises sont embarquées alternativement.

201 Ibid. Le cul du chalut est la partie arrière du chalut, la partie la plus conique où le maillage est le plus petit.

202 Ibid. La mise à l'eau du chalut pouvait prendre plus d'une heure par manque de vent ou au contraire pas mauvais temps.

203 Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle. Dans les années 1970 les sonars polychromes remplacent les sonars monochromes.

204 Ibid. Le système de radionavigation est inventé pendant la seconde guerre mondiale pour établir la position exacte d'une embarcation.

la modernisation du transport du poisson. Ainsi, à l'aune des années 1960, la STEF, devenue une filiale de la SNCF suite aux nationalisations du front populaire, ne souffre pas de la concurrence naissante du transport routier et assure encore la quasi totalité du transport du poisson dont le poisson frais, à travers l'hexagone²⁰⁵. Pour ce faire, s'appuyant sur un monopole exclusif en matière de transport ferroviaire frigorifique, la STEF a su densifier son réseau de gares, et moderniser ses infrastructures avec l'apparition des tours de glaçages qui remplacent les pains de glace introduits manuellement dans les wagons. Dorénavant tout est automatique, les wagons s'arrêtent en dessous de la tour de glaçage qui fait tomber directement de la glace sans aucune manutention ou presque.²⁰⁶



Doc 6- Une tour de Glaçage à proximité de Caen, désormais le glaçage se fait sans manutention « Un siècle d'histoire », URL : [Caen Tour de glaçage 2.jpg \(871×1200\) \(stef.com\)](#)

Si l'essentiel de ce qui a été dit précédemment tant au niveau économique qu'au niveau technique impacte essentiellement la pêche industrielle, la pêche artisanale qui a longtemps été marginalisée prend de l'ampleur comme en témoigne la création en 1958, de la Coopérative

205 Néanmoins, la suppression en 1965 par la SNCF des envois en détails au consommateur, suscite l'indignation des mareyeurs qui songent à se tourner de plus en plus vers le transport routier. Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, dossier 7 « mareyeurs 1936-1975 ».

206 « Un siècle d'histoire », URL : [Un siècle d'histoire | STEF](#).

Maritime Etaploise (CME)²⁰⁷, autour de 13 patrons issus de la pêche artisanale Etaploise dont Guy Ramet, patron du « Charles de Foucauld » et père de Jacques et Luc Ramet. Cette coopérative d'écorage et d'avitaillement²⁰⁸ assez inédite en France et novatrice dans ses modes d'actions a été créée dans l'objectif principal de défendre les intérêts de la pêche artisanale. Une pêche malmenée par la prégnance de la pêche industrielle et peu considérée par les circuits de distributions dont les mareyeurs²⁰⁹. Une coopérative qui sera amenée à jouer un rôle de plus en plus important dans les activités économiques du port, au fur et à mesure de l'affaiblissement et de la quasi disparition de la pêche industrielle à Boulogne-sur-Mer à la fin des années 1970.

Ainsi, la période qui s'achève est une période de reconstruction et de restructuration des infrastructures de la pêche boulonnaise. C'est une période de modernisation et de mutation (chalutier à moteur, hélice à pale orientale, chalut pélagique, pêche arrière) qui induit une croissance économique et une amélioration des conditions de travail. Mais la période de l'après guerre est aussi marquée par une grave crise inflationniste qui fera augmenter les frais d'exploitations de nombreux armateurs. Enfin symboliquement, la fin de cette période de prospérité coïncide avec la fin de l'armement Gournay qui se sépare de ses deux derniers chalutiers le B2409 « Notre Dame de Lorette » en 1964 et le B2809 « Notre Dame de France », acquis en 1960, de construction polonaise, ce dernier est vendu à l'armement Stein en 1965. L'entreprise Gournay cesse définitivement ses activités d'armement, de mareyage, de salage et de mécanique auto en 1965. A cette même date, Albert Gournay, alors âgé de 54 ans rejoint l'armement Stein, son frère Gérard Gournay (le père de Michel Gournay) prend sa retraite pour raisons de santé. Pendant plus d'un siècle l'armement Gournay aura été l'une des incarnations de l'épopée de la pêche hauturière à Boulogne-sur-Mer.

207 Luc Ramet, patron de pêche artisanale à Boulogne-sur-Mer. Une grande partie des chalutiers de pêche artisanale qui débarquent au port de Boulogne sont immatriculés à Étaples. Il existe bien un port à Étaples, mais il est soumis aux marées et à l'envasement, ce qui limite les débarquements.

208 Ibid. La CME se charge de mettre en vente les produits de ses adhérents et assure également une fonction de prestataire de service pour la livraison de matériel, de fournitures (l'emblématique caisse rouge des pêcheurs Etaplois).

209 Sophie CHEGARAY, *Marins-Pêcheurs un défi permanent en cote d'opale*, Rennes, Ouest-France, Beau livre, 2008, p.237(p.118). En 1964, une crise éclate entre les mareyeurs boulonnais et la CME, cette dernière accuse la filière avale de la pêche de pratiquer des marges trop élevées. Le poisson est en abondance et devrait être un produit bon marché, or ce qui n'est pas le cas. Les pêcheurs Etaplois ont donc l'idée de prendre contact avec l'industriel Édouard Leclerc afin d'entreprendre une opération « coup de point » en plein Paris, visant à vendre directement du poisson frais à des prix bas directement aux consommateurs. C'est le premier coup d'éclat de la CME.

Chapitre II : Une situation singulière, entre modernisation paroxystique et plafonnement programmé (1965-1975)

En 1966 la pêche boulonnaise a atteint son point culminant. En effet, depuis la fin de la seconde guerre mondiale les tonnages de poissons n'ont cessé de croître pour atteindre leur paroxysme en 1966 avec 146.357 tonnes de poissons débarqués²¹⁰ soit 1/3 de la production française. Plus jamais, les apports de pêche débarqués au port de Boulogne n'égalèrent ou ne dépasseront le seuil des 146.000 tonnes. L'année 1966 est une date charnière et symbolique, au-delà de laquelle la pêche boulonnaise entre dans une phase particulière qui se caractérise par une baisse constante mais contenue des apports de pêches. En effet, entre les années 1967 (134.735 tonnes) et 1975 (115.731 tonnes) les tonnages de poissons ont baissé de 14,2 %. De fait, on observe que malgré l'utilisation de matériels et d'engins de pêches de plus en plus perfectionnés, la pêche boulonnaise s'engage dans une phase durable de stabilisation voire de baisse du volume total des captures. Mais dans le même temps, entre 1967 et 1975, la moyenne des tonnages débarqués est de 130.609 tonnes²¹¹, ce qui est considérable et témoigne d'une certaine vitalité. A l'aune des années 1970, c'est donc dans une situation paradoxale, mêlant baisse constante des tonnages et surproduction, que s'inscrit l'activité de pêche à Boulogne-sur-Mer. Il est évident que le marché du poisson est un équilibre fragile qu'un léger excédent ou au contraire un déficit suffit à faire basculer. L'imprévisibilité et l'irrégularité sont des notions consubstantielles à la pêche, et il faut en tenir compte. Les conditions météorologiques par exemple se conjuguent régulièrement au déplacement des bancs de poissons et peuvent provoquer des difficultés à court terme.²¹² De fait, les fluctuations de l'offre et de la demande sur le marché du poisson sont récurrentes. Elles sont particulièrement préjudiciables aux armateurs, mareyeurs, mais aussi aux pêcheurs. Ainsi, la modernisation de l'appareil productif (chalut pélagique, pêche arrière, moteur), pousse dans les années 1960 à une situation de surabondance du marché, créée par la supériorité de l'offre sur la demande. Cette situation fait irrémédiablement baisser les prix du poisson, alors même que les armateurs sont en train d'invertir dans les chalutiers de pêche arrière qui ont convaincu de leurs supériorités sur les chalutiers classiques.

210 Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W3

211 En comparaison à ce chiffre, de 1947 (date de l'arrivée des premiers chalutiers moteurs) à 1965, la moyenne des tonnages de poissons s'élève à 110.970 soit 20.000 tonnes de moins que de 1967 à 1975.

212 Pierre Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur.

Des chalutiers de pêche arrière qui sont entre 10 à 15 % plus onéreux que les classiques²¹³. Pour faire face au surplus de poissons, parer aux irrégularités de la conjoncture et tendre au maximum vers un prix d'équilibre, est créé en 1965 sous l'initiative de l'armateur Delpierre, le F.R.O.M.Nord (fond régional d'organisation des marchés)²¹⁴. Il a pour objectif d'établir des prix minimaux garantis, d'améliorer les conditions de ventes et notamment d'organiser le retrait du poisson en cas d'excédents, des excédents qui peuvent être transformés en produits dérivés comme la farine ou dirigés vers la pisciculture, la surgélation ou l'exportation²¹⁵. En somme, le rôle du F.R.O.M consiste à ajuster les apports aux besoins réels du marché, et d'en organiser si nécessaire la répartition vers différents débouchés industriels. Son travail est d'autant plus difficile du fait de la rapide périssabilité des produits de la mer, raison pour laquelle il est impératif à cet organisme d'agir dans de plus brefs délais. A long terme, le F.R.O.M a aussi pour objectif de préparer l'entrée des pêches françaises dans le marché commun.

Ensuite, on observe durant la décennie « 1965-1975 », une mutation dans la nature des pêches pratiquées et des produits exploités. En effet, un changement de paradigme s'opère. Il se caractérise par le passage d'une pêche essentiellement tournée vers le hareng avec des pêcheurs qui réalisent souvent près de 30 à 40% de leur chiffre d'affaire annuel grâce à ce poisson²¹⁶, à une pêche post-harenguière ou la surpêche dans les années 1950-60. Puis les restrictions imposées par la communauté économique européenne(CEE) dans les années 1970 sont des éléments décisifs dans le choix des boulonnais de se détourner de cette pêche ancestrale. Pour mieux comprendre ce changement, un état des lieux de l'année 1966 s'impose. Ainsi, les principales espèces de poissons pêchées sont par ordre croissant²¹⁷ : le lieu noir 39.709 tonnes, le merlan 24.293 tonnes, la morue (cabillaud) 16.810 tonnes, le hareng 16.225 tonnes, l'églefin 15.598 et le maquereau 14.945 tonnes. Ces six espèces représentent plus de 85 % du tonnage total. On distingue les espèces en croissance comme le lieu noir, le merlan, la morue, l'églefin et des espèces en décroissance qui étaient jadis les fers de lances de la pêche boulonnaise comme le hareng et le maquereau. Ainsi, en 1955, le lieu noir, le merlan, la morue et l'églefin ne représentaient que 42.752 tonnes soit 36 % de la production totale boulonnaise, en 1965, ils représentaient 87.967 tonnes soit 61 % de la production totale. Parmi les espèces en croissance, on dissocie « les espèces du nord » comme le lieu noir, la morue et

213 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome III:1963-1975*, Édité à compte d'auteur, 2010, p. 30.

214 Thierry CAPILLIER, op.cit., p. 851-852

215 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 58 « comité du hareng 1964-1977 ».

216 Sophie CHEGARAY, op.cit., p.58-59

217 Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W3

l'églefin qui sont pêchés au-delà du 60° parallèle Nord, de la cote norvégienne à l'Est au îles Shetlands à l'Ouest ; et le merlan qui est pêché entre le 52° et le 57° parallèle Nord dans les zones de pêches plus habituelles comme le Dogger Bank Nord et le Fisher Bank. A l'inverse en 1955, le hareng et le maquereau représentaient 64.598 tonnes soit 54 % de la production totale boulonnaise, et en 1965 ils ne représentaient plus que 31.768 tonnes soit 22,3 % de la production totale. C'est une chute vertigineuse de la production pour les deux espèces historiques de la pêche à Boulogne-sur-Mer. La principale raison de cette baisse réside dans l'utilisation du chalut pélagique, ce dernier a permis des pêches de harengs et de maquereaux, 2 à 3 fois supérieures aux pêches réalisées avec un chalut classique type Vigneron Dahl. Ces deux espèces et en particulier les harengs ont été victimes d'un intense overfishing pendant les années d'après guerre, en conséquence de quoi leurs stocks se sont rapidement épuisés. En ce qui concerne les harengs, on peut aussi ajouter qu'ils sont capturés de plus en plus jeunes, ils n'ont plus le temps de vieillir et donc de pondre plusieurs années consécutives²¹⁸. A titre d'indication, en l'espace de 10 ans de 1950 à 1959, environ 450.000 tonnes de harengs et 180.000 tonnes de maquereaux ont été pêchés par les chalutiers boulonnais²¹⁹, sans compter les autres flottilles françaises (Dieppe, Fécamp, Gravelines, Lorient) et surtout les flottilles européennes (anglaises, allemandes, hollandaises, belges, danoises et celles des pays d'Europe de l'Est) dont certaines utilisent le chalut pélagique depuis déjà plusieurs années. Les flottilles étrangères en particulier hollandaises, belges et celles issues des pays d'Europe de l'Est dont l'URSS sont connues pour s'adonner à des pêches très souvent excessives et peu réglementaires²²⁰. Ainsi, en réponse à la surpêche des espèces pélagiques (hareng, maquereau), on observe à partir du milieu des années 1960, une phase de réallocation importante de l'effort de pêche sur des stocks moins exploités et situés dans des zones plus septentrionales²²¹. Les pêcheurs recherchent toujours plus loin et toujours plus profondément de nouveaux fonds à exploiter. Par conséquent, les « métiers du Nord » (lieu noir, morue, églefin, rascasse) vont évoluer comparativement au ralentissement des captures des espèces pélagiques et à l'augmentation de la puissance des grands chalutiers hauturiers. Quand à la pêche artisanale, celle-ci commence à se substituer à la pêche industrielle sur ses anciennes zones de pêches situées en dessous du 57° parallèle Nord. De fait, à long terme le hareng et le maquereau sont amenés à devenir des espèces essentiellement pêchées par la flotte artisanale, bien que certains chalutiers hauturiers continuent à alterner la pêche au nord avec les pêches de

218 Joseph GERME, « situation dans les ports de pêche français » [en ligne], *Hommes et Terres du Nord*, 1966, p. 116-138 (p.123), URL : [Situation dans les ports de pêche français - Persée \(persee.fr\)](http://www.persee.fr/doc/hnt_1966_116_138).

219 François GUENNOU, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome II:1957-1963*, op.cit., p.120.

220 Jacques Ramet professeur au lycée professionnel maritime de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle.

221 Eric MEURIOT, op.cit., p.31.

maquereaux et de harengs. Ces deux espèces vont devenir des pêches spécialisées et secondaires, alors qu'autrefois elle étaient recherchées par toute la flottille boulonnaise. Par ailleurs, fortement dépendantes des apports de harengs et de maquereaux, les entreprises de conserveries et de salaisons sont mises en difficulté à partir des années 1970. Les conserveries tentent de diversifier leurs productions en développant la conserve de lieu noir qui ne rencontre pas un franc succès, ou la conserve au thon notamment développée par l'entreprise Pêche et Froid, appartenant à l'armateur Jean Delpierre. Clairvoyant et lucide sur le fait que le hareng ne suffira pas toujours à alimenter ses usines, l'armement Delpierre commande au début des années 1960 trois petits thoniers senneurs²²² pour les envoyer à la pêche au thon au large des côtes africaines. Préalablement congelé dans les usines de Nord Pêcheries situées à Abidjan, le thon est ensuite expédié en France pour l'industrie de la conserve²²³. D'autres conserveries se tournent vers la mise en boîtes de légumes ou la préparation de plats cuisinés. Néanmoins, cela n'empêche pas le fait que l'approvisionnement des conserveries est de plus en plus précaire et entre 1967 et 1973 sept d'entre elles ferment définitivement rideau²²⁴. Si la conserve est en déclin, la marée fraîche demeure en pleine expansion²²⁵ et la pêche boulonnaise semble assez hermétique aux industries du poisson surgelé qui ne représente en 1966 que 2.500 tonnes de poissons transformés essentiellement en poissons panés. L'essor naissant est à regarder du côté du filet de poisson qui représente en 1968 40.500 tonnes soit 32 % du total du poisson transformé²²⁶. On note que les espèces caractéristiques des mers septentrionales : colin noir, morue, églefin, lingue, rascasse sont des espèces qui se prêtent bien au filetage et cela est plutôt opportun car le filet de poisson répond de plus en plus aux attentes des consommateurs qui ont tendance à acheter des produits davantage préparés, et prêts à la cuisson.

Autrement, la pêche boulonnaise semble connaître à partir de la fin des années 1960, une période de crise latente qui se définit par son polymorphisme et sa complexité. Tout d'abord, on constate une crise de l'investissement. En effet, la période de l'après guerre avait été marquée par une croissance économique soutenue et les armateurs en avaient profité pour investir de manière assidue dans des chalutiers à la puissance motrice et à la technicité de plus en plus importantes, les chantiers navals belges, allemands, nord américains et polonais étant notamment sollicités.

222 Un senneur est un chalutier qui pêche à la senne. La senne est un vaste filet dont on se sert pour encercler un banc de poissons, la senne est utilisée pour pêcher des espèces pélagiques comme le thon ou la sardine.

223 Benoît LODEZ, *figures maritimes boulonnaises*, Boulogne-sur-Mer, Association Boulogne Culture Edition Expositions (ABC2E), 2008, p.226 (p.92-93) .

224 Alain LOTTIN (dir), op.cit., p.437.

225 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome III*, op.cit., p 51. En 1968, sur 126.000 tonnes de poissons débarqués, 105.005 tonnes sont expédiées en marée fraîche par ferroviaire mais aussi de plus en plus par transport routier.

226 Ibid., p.46-47.

A l'inverse, la période des années 1960 est marquée par un sous investissement en matière de nouveaux chalutiers. Pour comprendre cette situation, plusieurs causes conjoncturelles peuvent être suggérées. Premièrement, on remarque que les armateurs hésitent à investir massivement dans la pêche arrière, pour plusieurs raisons. D'abord au vu de la charge financière importante que représentent ces unités modernes. Ensuite, la rapidité de propagation des nouvelles techniques cause un vieillissement prématuré des chalutiers à pêches latérales. Enfin, la baisse du chiffre d'affaire qui est le résultat d'une baisse du prix du poisson de 1962 à 1969²²⁷, n'incite pas les armateurs à investir et amoindrit leurs capacités d'auto-financements. De ce fait, les armateurs sont confrontés à un dilemme : investir dans la pêche arrière et prendre potentiellement des risques ou alors rentabiliser l'investissement des chalutiers à pêches latérales, dont la plupart sont de constructions récentes. A ce sous investissement en matière de constructions navales, il existe aussi des causes plus structurelles qui trouvent leurs origines dans la faible capacité d'autofinancement dont disposent les armements. Les causes sont attribuées à la fois à l'imperméabilité des armateurs de la pêche française et spécifiquement boulonnaise, aux capitaux issus d'autres secteurs. Mais la raison est aussi due à l'instabilité chronique des cours du poisson qui effraie la venue de potentiels capitaux dans la pêche. De leur côté, les pouvoirs publics poussent à la conversion des chalutiers classiques aux chalutiers pêche arrière, car ils souhaitent renforcer la compétitivité de la pêche industrielle dans un contexte d'europe communautaire et de libéralisme. Néanmoins, on observe qu'il existe d'importantes disparités dans les aides allouées à la construction des navires entre les différents pays européens. Ainsi, la pêche apparaît comme un secteur peu soutenu financièrement par les pouvoirs publics, ce qui peut représenter une autre cause structurelle mais exogène au monde de la pêche du sous investissement. En France, la pêche peut être raisonnablement considérée comme le parent pauvre des activités issues du secteur primaire²²⁸ et notamment en comparaison à l'agriculture. Insuffisance organisationnelle et institutionnelle ou manque de considération, la pêche n'a jamais disposé d'un ministère attiré à la différence de l'agriculture. En 1965, la pêche ne dispose que d'un secrétariat général attaché au ministère des travaux publics²²⁹, lequel n'a pas pour première vocation de défendre les intérêts des acteurs de la pêche. Sous les gouvernements successifs de Pierre Messmer, Jacques Chirac et Raymond Barre, il n'est fait mention d'aucun ministère ou secrétaire d'état chargé de la mer ou de la pêche. Il faut attendre le gouvernement de Pierre Mauroy en 1981 pour voir l'apparition d'un ministère de la mer dans l'équipe gouvernementale. Ces constatations établies, en 1965 la France demeure dans une perspective de

227 Eric MEURIOT, op.cit., p 58.

228 « Secteur primaire », définitions méthodes et qualités, INSEE, URL : [Définition - Secteur primaire | Insee](#). Le secteur primaire concerne l'agriculture, la pêche, l'exploitation des mines et des gisements et la sylviculture.

229 Joseph GERME, « situation dans les ports de pêche français » [en ligne], *Hommes et Terres du Nord*, 1966, p. 116-138 (p.126), URL : [Situation dans les ports de pêche français - Persée \(persee.fr\)](#).

planification économique et de centralisation. Pour la pêche, cette période correspond au V^e plan (1966 à 1970) de renouvellement et de modernisation des flottilles. Celui-ci est axé essentiellement sur la pêche industrielle et vise à investir dans les pêches arrières. Pour ce faire, il est prévu d'injecter dans la totalité de la pêche française industrielle 700 millions de francs pour atteindre 28 000 tonneaux de jauges brutes en 5 ans, soit 38 chalutiers en plus dont 24 de type A, c'est à dire entre 52 et 60 mètres (grande pêche, pêche thonière) et 14 de type B et C, c'est à dire entre 39 et 52 mètres (pêche industrielle, pêche fraîche). Sur ces 700 millions, on distingue 40 % d'autofinancement, 40 % de crédits à un taux d'intérêt de 4,5 %²³⁰ et 20 % de subventions publiques²³¹. Pour bénéficier des subventions octroyées, il faut répondre à plusieurs critères techniques, économiques parmi lesquels²³² :

- Il faut au minimum 3 navires âgés de moins de 15 ans dans l'armement.
- Les navires commandés doivent être des pêches arrières et ils doivent répondre au particularisme du marché et des lieux de pêches. Autrement dit, un armateur boulonnais qui veut construire par exemple un sardinier ne bénéficie pas de la subvention.
- Enfin, le choix est effectué au regard des résultats d'exploitations de chaque armement.

Ce plan apparaît largement surévalué et les aides de l'état apparaissent insuffisantes notamment au regard de la situation difficile dans laquelle se trouve la pêche industrielle, mais aussi en comparaison aux aides publiques attribuées par d'autres pays européens comme l'Allemagne, des aides plus importantes et plus pérennes²³³. De fait, le V^e plan de renouvellement des chalutiers de pêche industrielle français aussi ambitieux soit-il, ne suffit pas à enrayer la chute numéraire des unités, les armements ayant dans la plupart des cas des résultats financiers qui ne permettent pas de couvrir les charges d'amortissements.

230 Eric MEURIOT, op.cit., p.177 et « A l'épreuve de l'histoire 1914-1965 », toute l'histoire, BNP PARIBAS, URL : [À l'Épreuve de l'histoire – 1914-1965 - BNP Paribas](#). Le prêt est bonifié par l'état auprès des banques de dépôts dont certaines sont publiques : Crédit Lyonnais (LCL), Société Générale, Comptoir National d'Escompte de Paris, Banque nationale pour le commerce et l'industrie, (BNP PARIBAS). Le prêt bonifié permet aux armateurs d'avoir un taux d'intérêt avantageux.

231 Eric MEURIOT, op.cit., p.56

232 Ibid., p.56-57.

233 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 123 « crise de la pêche 1975-1977 ».

	1965	1970	1975	1982
Nombre de chalutiers de pêche industrielle armés à Boulogne-sur-Mer ²³⁴	60 (6 pêches arrières)	47 (13 pêches arrières)	43 (31 pêches arrières)	32 (25 pêches arrières)
Nombre d'armements boulonnais pour la pêche industrielle	38	39	23	12

Sources : archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W3, 2836W4, archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier crise de la pêche 1975-1977 et Eric MEURIOT, .op.cit., p.174.

Les armements boulonnais n'échappent pas à la crise de l'investissement et on observe sur ce tableau que de 1965 à 1975, le nombre de chalutiers de pêches industrielles boulonnais a baissé de 28 %. La construction navale a du mal à être relancée à long terme, en dépit de la volonté des autorités de renouveler la flotte industrielle à travers ce V^e plan. Dans le cas des armements boulonnais, on peut tout de même signifier à court terme une phase de rebond pour les années 1970-1971, avec au 1^{er} janvier 1971, 12 chalutiers commandés par 5 armateurs. Parmi ces chalutiers : 3 ont été construits aux chantiers de Dieppe, 2 à Saint-Malo et 7 en Pologne²³⁵. La commande de ces navires neufs apporte une bouffée d'oxygène aux armateurs, mais elle n'est que de courte durée car à partir de 1973²³⁶ la situation économique de la pêche se détériore gravement. En effet, à partir du milieu des années 1970, l'économie française entre dans une période de stagflation, c'est à dire un phénomène qui conjugue une baisse de la croissance (la fin des « trente glorieuses ») et une hausse de l'inflation (1^{er} choc pétrolier). En 1973, à la suite de la guerre de Kippour entre Israël et les pays arabes, les pays de l'OPEP (organisation des pays exportateurs de pétrole) décident en guise de rétorsion contre les pays occidentaux alliés à l'état hébreu de réduire leurs productions pétrolières de 25 %²³⁷. En à peine quelques semaines, le cours du baril passe de 4 à 16 dollars²³⁸. Les pays occidentaux fortement dépendants du pétrole entrent dans une période de récession et de chômage. Quand aux entreprises, elles connaissent un « choc d'offre négatif » qui a pour résultat d'augmenter les coûts de productions et de diminuer les profits. Par conséquent, la crise amorcée depuis déjà plusieurs années dans le secteur de la pêche boulonnaise, s'affirme

234 J'inclus dans l'appellation pêche industrielle, la pêche semi-industrielle. Cette dernière désigne des navires de plus petites tailles (entre 28 et 32 mètres), plus anciens, de type généralement classiques et pêchant dans des zones de pêches plus rapprochées. Avant les années 1970, la plupart des chalutiers de pêche industrielle débarquaient au port de Gravelines. A partir des années 1970, ils sont toujours armés à Gravelines mais viennent débarquer à Boulogne. En 1976, leur tonnage a représenté 1.989 tonnes. A noter que pour l'année 1982, les 7 chalutiers classiques restants pratiquent la pêche semi-industrielle. Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W4.

235 Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W3.

236 Même si la crise est sous-jacente, l'année 1973, avec ses 142.000 tonnes de poissons débarqués, peut être vue symboliquement comme la dernière année de prospérité de la pêche boulonnaise.

237 Charlotte CHAULIN, « Quels sont les plus grands chocs pétroliers de l'histoire. »[en ligne], Géo, publié le 21/07/2021, URL : [Quels sont les plus grands chocs pétroliers de l'Histoire ? - Geo.fr](https://www.geo.fr/quels-sont-les-plus-grands-chocs-petroliers-de-l-histoire).

238 « Les chocs pétroliers », 120.000 ans d'histoire (économie.gouv), URL : [Les chocs pétroliers | economie.gouv.fr](https://www.economie.gouv.fr/les-chocs-petroliers).

nettement à partir de l'année 1974. La crise touche plus particulièrement la pêche industrielle, elle résulte de la conjonction de plusieurs facteurs qu'il convient d'énumérer. Le premier facteur est la hausse vertigineuse des coûts d'exploitations pour les armateurs, avec entre 1972 et 1974, une hausse du prix du combustible de 360 %, du matériel de pêche de 64 %²³⁹, et des frais d'entretiens et de réparations de 59 %²⁴⁰. A cela, on peut rajouter l'augmentation de la charge salariale et des frais de débarquements, qui sont les conséquences d'une meilleure protection sociale des personnels naviguant et d'une revalorisation des salaires des dockers. Le deuxième facteur est la baisse significative de la production, cette dernière connaît en 1974 une baisse de 14 % par rapport à l'année précédente. Ici aussi, les causes sont multiples : Overfishing intense, diminution du potentiel de la flotte, pêches « anarchiques » pratiquées par d'autres pays européens. Par exemple, les pêcheurs belges et hollandais utilisent des chaluts à perches électriques, interdits en France car beaucoup trop destructeurs pour la ressource²⁴¹. Par ailleurs, l'overfishing a aussi pour conséquence de pousser de nombreux états riverains de la mer du Nord, en particulier ceux dont les exportations de poissons sont l'une des principales richesses, à étendre leurs eaux territoriales au-delà des 3 milles nautiques en vigueur depuis le XVIII^e siècle²⁴². En 1958, l'Islande est l'un des premiers pays à étendre ses eaux territoriales jusqu'à 12 milles de ses côtes. L'archipel des Féroé, pays constitutif du Danemark et autonome depuis 1948, décide en 1959 de suivre l'exemple Islandais²⁴³. L'entrée du Danemark dans la CEE en 1971 ne modifiera pas cette décision. En 1964, c'est au tour du Royaume-Uni d'établir la limite des 12 milles, ce qui pénalise particulièrement la pêche artisanale boulonnaise qui ne dispose pas de zones de pêches auxiliaires. Progressivement, ce sont tous les pays membres de la CEE dont la France qui établissent des limites à 12 milles de leurs côtes²⁴⁴. Enfin, pour parachever mon raisonnement initial, le troisième facteur est la baisse du prix moyen de vente du kilo de poissons pour la pêche industrielle au marché de gros qui est passé de 2 francs au 1^{er} septembre 1974 à 1,87 francs au 1^{er} septembre 1975²⁴⁵. Une baisse liée à l'augmentation constante de la concurrence des importations en provenance des pays tiers et qui peut provoquer à long terme la disparition de l'outil productif.

239 Les sociétés industrielles sont entrées dans l'ère du pétrole et de ses dérivés, les filets en nylon sont fabriqués grâce au pétrole, d'où l'augmentation du prix des équipements.

240 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 123 « crise de la pêche 1975-1977 ».

241 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel.

242 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *la pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome III:1963-1975*, op.cit., p.21

243 Ibid.

244 Eric MEURIOT, op.cit., p.73. En 1977, les ZEE de tous les pays membres de la CEE (Belgique, Danemark, France, Italie, Irlande, Pays-Bas, RFA, Royaume-Uni) sont fixés à 200 milles nautiques.

245 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 123 « crise de la pêche 1975-1977 ».

En effet, dès 1970 les barrières douanières entre les 6 membres fondateurs de la CEE sont supprimées, permettant l'arrivée massive de poissons étrangers²⁴⁶ sur le marché français. La crise est telle, qu'en 1975 la Fédération des armateurs à la pêche du littoral Nord-Normandie s'interroge sur le devenir de la pêche industrielle à Boulogne-sur-Mer « La question qui se pose actuellement à la flotte de pêche hauturière n'est autre que sa survie ». Les termes sont posés. Symbole de cette crise, entre 1974 et 1977 aucune nouvelle unité industrielle n'a été commandée par les armateurs boulonnais et très peu entre 1970 et 1973. Pour faire face à ces difficultés, le premier ministre Jacques Chirac annonce en 1975 : l'arrêt provisoire des importations de poissons, une aide au carburant de l'ordre de 4 centimes le litre de gazole qui passe à 15 centimes en 1976, la mise en place d'une caisse chômage intempérie et la création d'un fond d'intervention et d'organisation des marchés (F.I.O.M). Celui-ci a pour objectif principal de régulariser les produits de la mer et de soutenir le marché de certaines espèces en difficultés par le biais de prix planchers garantis. Quand le prix d'un produit atteint ce prix plancher, il est retiré de la vente et les pêcheurs sont dédommages²⁴⁷. Ce mécanisme est financé conjointement à part égale par les organisations de producteurs et l'état. Certes, l'action des pouvoirs publics a permis un redressement momentané des résultats d'exploitations. Mais à long terme, ces mesures sont insuffisantes pour espérer un redressement pérenne de l'activité de pêche et un renouvellement du potentiel de production. Sans aide massive de l'état, la flotte industrielle est condamnée à la disparation.

Si la pêche industrielle s'affaiblit, la pêche artisanale à travers la CME a su s'autonomiser et s'émanciper de certaines structures entravantes à la prospérité de son activité. En effet, la coopérative maritime Etaploise prend des initiatives et parfois des risques pour vendre son poisson en privilégiant le circuit de commercialisation le plus court possible. C'est ainsi, qu'à partir de 1965, la CME noue un partenariat avec Édouard Leclerc pour qu'un rayon de poissons soit installé dans tous les supermarchés du groupe²⁴⁸. La CME devient la bête noire des mareyeurs qui l'accusent de casser les circuits traditionnels et de mettre en péril leur profession. Que nenni répondent les patrons pêcheurs de la CME, ces initiatives obviennent avant tout à une injustice séculaire qui est de considérer le poisson des Etaplois à égalité avec celui de la pêche industrielle, or le poisson des Etaplois est plus frais et de meilleure qualité et il est pourtant acheté au même prix que le poisson

246 Les importations de poissons hollandais puis danois à partir de 1973, abondent sur le marché français et font durement concurrence aux « producteurs ».

247 Eric MEURIOT, op.cit., p.76

248 « Chronologie de 1949 à nos jours » histoire et archives, E.Leclerc, URL : [Chronologie - E. Leclerc Histoire et Archives](#). Dès sa création, l'entreprise Leclerc s'inscrit dans une démarche de qualité et de prix attractifs en raccourcissant les circuits de distribution au maximum et en interagissant directement avec les producteurs. Avant les pêcheurs Etaplois, Édouard Leclerc avait soutenu les producteurs laitiers et les producteurs de choux fleurs face aux intermédiaires qui pratiquaient selon lui des marges excessives.

industriel. En 1968, la coopérative s'équipe de camions isothermes pour livrer elle-même le résultat de sa pêche aux poissonneries du Nord de la France. Cette même année, la CME ouvre la première poissonnerie coopérative de France. C'est une petite révolution. La coopérative souhaite également s'investir dans le renouvellement de la flottille de pêche artisanale, elle crée un armement coopératif dans l'objectif d'aider les marins à s'équiper de leur propres bateaux, notamment à travers un crédit maritime²⁴⁹. La pêche artisanale entame également sa mutation technique en passant de la coque en bois à la coque en métal et les pêches arrières sont adoptées à partir des années 1980-90.

Enfin, par extension avec ce qui a été dit, cette pénultième sous partie doit aussi dresser un constat, celui de la transformation d'un port de pêche industriel en un port de pêche artisanal. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les armateurs boulonnais avaient su investir dans une flottille de pêche industrielle et moderne. En quelques décennies ce paysage a été totalement bouleversé. L'inflation des coûts, l'orientation des mareyeurs pour l'import, la surpêche, la réduction puis l'interdiction de la pêche au hareng, la volonté des pays de se réserver les ressources (Féroé, Norvège, Islande), sont autant de contraintes auxquelles la pêche industrielle n'a pas su faire face, et seule la pêche artisanale sortira vivante de ces crises et à l'aune des années 1980, le plus grand port de pêche français deviendra un port de pêche essentiellement artisanal. Paradoxalement, c'est à l'apogée de l'industrialisation et de la modernisation de l'économie et de l'activité de la pêche à Boulogne-sur-Mer, que les chalutiers industriels disparaîtront.

	1974	1975	1976	1977
Pêche industrielle et semi-industrielle	107.216	97.590	104.000	91.935
Pêche Artisanale	13.037	15.588	16.031	17.113

Tonnages de poisson débarqués en tonnes sur 4 années. Sources : archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier crise de la pêche 1975-1977.

On constate que la baisse de production résulte uniquement de la diminution des apports de la pêche industrielle et semi industrielle. Les tonnages débarqués par ces deux types de pêches ont baissé de 15 % en 4 ans. A l'inverse, la pêche artisanale semble relativement bien résister à la crise des années 1970 et voit même ses tonnages progresser de 31% en 4 ans.

²⁴⁹ Sophie CHEGARAY, op.cit., p.128 et suivantes.

Ainsi, la période comprise entre 1965 et 1975 se présente comme le prodrome d'une pêche française intégrée à la communauté économique européenne (CEE) et soumise aux aléas du libre échange. En cela, la décennie 1965-1975 peut-être considérée comme une décennie charnière, transitoire, comme le creuset qui séparent deux périodes. Avant 1965, c'est la prééminence du hareng dans l'économie de la pêche boulonnaise, c'est une période de reconstruction et de croissance qui s'inscrit dans l'élan fondateur des « trente glorieuses », c'est aussi une période où les tonnages de poissons ne cessent de croître. Après 1965 et surtout après 1973, c'est une période plus mitigée où la pêche boulonnaise est confrontée à divers chocs endogènes et exogènes (monétaire, énergétique). A partir des années 1970, la récession est entamée, elle amorce le déclin à venir de la pêche boulonnaise et plus largement de la pêche française.

Chapitre III : La pêche boulonnaise dans une économie européenne mondialisée (1975-1985)

Le contexte économique des années 1970-1980 est marqué par une grande « révolution libérale » qui rompt avec l'interventionnisme keynésien dans la régulation macroéconomique. L'étatisme et ses corollaires : planifications, nationalisations, apparaissent comme des concepts de plus en plus anachroniques dans les pays occidentaux²⁵⁰. Progressivement, le marché reprend ses droits et les théories inspirées de Milton Friedman et Friedrich Hayek s'infusent dans l'esprit des décideurs politiques nationaux et européens qui actionnent les leviers pour limiter l'action de l'état et instaurer la privatisation, la déréglementation et la libéralisation²⁵¹ au nom de la sacro-sainte libre concurrence. En France, ces mutations d'ordre économique et idéologique ne sont pas apparues subitement en 1975, elles sont bien antérieures et sont le résultat d'un long processus de libéralisation des échanges et d'intégration au marché commun, entamé dès 1957 avec la signature du traité de Rome. Si, dans les années 1960 l'économie française demeure très protégée grâce à des actions de contingentements et de droits de douanes élevés, l'intégration de la France dans la CEE fait sauter tous les obstacles au libre échange. Ainsi, le marché commun qui précède le marché unique, crée les conditions d'une union douanière dans laquelle la France ne pourra plus décider de la nature et du montant de ses droits de douanes. Dès lors, les producteurs français dont les pêcheurs, sont confrontés à la concurrence des flottilles des autres pays européens. A partir du milieu des années 1970, les importations sont en tendance haussière. Or, les conditions d'exploitations sont très variables d'un pays à l'autre et on constate que l'harmonisation des règles économiques et sociales ne va pas de pair avec la libéralisation des échanges. En France par exemple, les charges sociales (patronales) et financières des armements sont beaucoup plus élevées que pour les armements hollandais ou allemands. De même que les équipages français sont en moyenne plus nombreux, les frais de déchargements sont plus élevés (les dockers ont obtenu des

250 Les années 1980 sont considérées par beaucoup d'économistes comme la décennie qui a vu le retour du libéralisme dans l'action politique (élection de Margaret Thatcher en 1979 et de Ronald Reagan en 1981). A l'inverse, la politique économique pratiquée en France semble être dans un premier temps à contre courant de la doxa libérale puisqu'à son arrivée au pouvoir en 1981 le gouvernement de Pierre Mauroy décide d'engager une série de nationalisations (une quarantaine de banques et plusieurs groupes industriels parmi lesquels Saint-Gobain et Suez). Néanmoins, trois ans plus tard le nouveau premier ministre Laurent Fabius s'attachera à réduire la dette et l'inflation en mettant en place une politique d'austérité et de rigueur. Une politique poursuivie par le gouvernement de Jacques Chirac à partir de 1986 avec notamment la privatisation de certaines entreprises nationalisées en 1981.

251 Élie COHEN, *l'ordre économique mondial : essai sur les autorités de régulations*, Paris, Fayard, Essais, 2001, p. 40-41.

droits sociaux²⁵²), et les engins de pêches usités sont sensiblement différents d'un pays à l'autre (par exemple les pêcheurs français utilisent le chalut de fond, alors que les pêcheurs belges et hollandais utilisent le chalut à perche électrique²⁵³).

	1973	1975	1977
Tonnage de poissons débarqués à Boulogne toutes pêches confondues (tonnes)	142.394	115.730	109.597
Importations de poissons à Boulogne (tonnes)	44.032	67.684	81.203

Sources : Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier crise de la pêche 1975-1977.

On constate sur ce tableau que les importations de produits de la mer vont augmenter comparativement à la diminution des tonnages débarqués au port de Boulogne. A partir de 1980, les importations de poissons à Boulogne vont même dépasser les apports de la pêche industrielle et semi-industrielle²⁵⁴. Si d'un côté les mareyeurs et les industries de transformations (salage, conserverie, filetage) se font les laudateurs des importations car elles permettent d'apporter de la diversité, pallient aux difficultés d'approvisionnement du marché français et sont surtout moins chères. D'un autre côté, les pêcheurs et les armateurs sont beaucoup plus réfractaires aux importations car elles sont la source d'une concurrence qui prend la forme d'un dumping.

Par ailleurs, le phénomène de disparition de la flottille industrielle, initié depuis les années 1970, se confirme et il semble que le premier port de pêche français soit forcé de survivre avec la seule pêche artisanale en activité. Les problèmes d'exploitations que connaît la pêche maritime industrielle ne cessent de s'aggraver.

252 En 1977, les dockers bénéficient d'une prime de transport de 2 francs par jour travaillé, cette prime est à la charge du syndicat des armateurs et représente un coût de 170.000 francs annuel. Ils bénéficient d'une prime de froid qui s'élève à 7,38 francs, à la charge des armateurs et qui représente un coût de 195.000 francs annuel. Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 9 « procès verbaux société des armements 1966-1978 »

253 Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle. Le chalut à perche électrique est particulièrement destructeur pour la ressource, il racle le plancher océanique plus sévèrement que le chalut de fond, électrifie et tue les poissons qu'il ne capture pas. Généralement après le passage d'un chalut à perche électrique, ce n'est pas la peine de repasser il n'y a plus de poissons. Alors qu'après le passage d'un chalut de fond on peut repasser 2-3 fois au même endroit il y aura toujours du poisson.

254 Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W3.

Les charges d'exploitations (salaires, frais de déchargements qui atteignent 0,35 francs le kilo débarqué en 1978, carburant, ENIM²⁵⁵, amortissement des navires, cotisations diverses) pour les armateurs boulonnais continuent d'augmenter de manière exponentielle, 322 % entre octobre 1972 et janvier 1978²⁵⁶. C'est dans ce contexte déjà difficile pour la pêche industrielle que le prix du carburant connaît à nouveau une tendance haussière avec un prix moyen qui passe de 12\$ le baril en 1978 à 35\$ le baril en 1980²⁵⁷. L'augmentation des cours du pétrole est due au 2^e choc pétrolier de 1979 (révolution islamique en Iran en 1979 et guerre Iran-Irak en 1980²⁵⁸). A Boulogne le prix de vente sous douane du gazole est passé de 107,9 francs les 100 litres en 1974, à 154,6 francs les 100 litres en 1980²⁵⁹. Soit une augmentation de 43 %. Le capital des armateurs fond comme neige au soleil, pour faire face ils sont obligés de reporter leur échéances bancaires ou vendre des navires récents. En 1977, on compte 8 sorties de chalutiers industriels de la flottille boulonnaise, 4 sont désarmés ou détruits et 4 autres sont vendus à l'étranger, mais aucun n'est racheté par un armateur français, signe que la crise touche la pêche industrielle à un niveau national²⁶⁰. Le 14 juin 1978, le député de la 5^e circonscription du Morbihan Jean-Yves Le Drian, s'alarme dans une question adressée au ministre des transports, de l'incurie de la pêche lorientaise, il dit « Ce port [Lorient] continue de perdre la substance vive que constitue sa flotte de pêche. En effet, l'armateur le plus important annonce encore de nouvelles ventes de bateaux à l'étranger. [...] Des emplois seront supprimés. Les travailleurs maritimes et la population lorientaise ne peuvent accepter ce démantèlement »²⁶¹.

Les années 1970 sont aussi marquées par la mise en place de restrictions puis de quotas notamment pour la pêche au hareng, dont les stocks sont jugés alarmants et au bord de l'effondrement par les scientifiques.

255 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. L'établissement national des invalides de la marine, est chargé du régime de sécurité sociale de tous les marins que ce soit commerce, pêche et plaisance.

256 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 9 « procès verbaux société des armements 1966-1978 ».

257 « Les chocs pétroliers 1973-1979 », la finance pour tous, URL : [Les chocs pétroliers \(1973-1979\) - La finance pour tous](#)

258 « Classement des États du monde par production de pétrole », Atlasocio.com, URL : [Classement des États du monde par production de pétrole \(atlasocio.com\)](#). Dans les années 1970-80 et encore aujourd'hui, l'Iran et l'Irak font partis des 10 plus gros producteurs de pétrole brut.

259 Eric MEURIOT, op.cit., p.143.

260 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 123 « crise de pêche 1975-1977 ».

261 Ibid.

L'origine exacte de la raréfaction du hareng en mer du nord divise les scientifiques, certains indiquent que cette baisse est liée à des phénomènes « hydrologiques »²⁶², d'autres mettent en cause la surpêche notamment de la part des flottilles des pays de l'Est (l'URSS en tête avec plus de 600.000 tonnes de poissons pêchés pour l'année 1975 dont une part importante de harengs²⁶³) qui aurait entamé les capacités de reproductions de l'espèce. En tout état de cause, suivant l'avis des scientifiques et des experts, la commission des pêches de l'atlantique Nord-Est (CPANE)²⁶⁴ applique les premières restrictions de pêches dès 1971 avec plusieurs périodes de fermetures temporaires pour la pêche du hareng en mer du nord. S'en suivent plusieurs phases d'interdictions comme en 1973, du 1 février au 15 juin²⁶⁵. Le 1 juillet 1974, après moultes négociations entre les pays membres de la commission, celle-ci régleme une nouvelle fois la pêche et applique des quotas aussi appelés totaux admissibles de captures (TAC) avec l'objectif de ne pas dépasser les 490.000 tonnes de harengs pêchés sur 1 an. La France obtient un quota dérisoire de 19.000 tonnes, le Danemark un quota de 200.000 tonnes, la Norvège un quota de 100.000 tonnes²⁶⁶. La répartition des quotas a été effectuée par le conseil international pour l'exploitation de la mer (CIEM), organisme intergouvernemental composé de 1600 scientifiques venant des pays côtiers de l'Atlantique Nord²⁶⁷. La CPANE s'appuie et prend acte des avis scientifiques du CIEM. Par conséquent, l'année 1974 est une année désastreuse pour la pêche du hareng, les pêcheurs boulonnais se rabattent sur le merlan bleu et les entreprises de commercialisation et de transformations notamment les ateliers de salaisons et de conserveries doivent faire appel aux importations, tellement l'offre des pêcheurs boulonnais est faible. En 1975, faute d'accord entre les pays membres de la commission, il n'y a pas de limitations de pêche.

262 Jacques Ramet, professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel. Le réchauffement de l'eau de 1°C voir 0,5°C suffit à provoquer la migration des espèces de leurs zones de reproductions habituelles. De nos jours, il arrive que certains pêcheurs boulonnais capturent du thon en Manche, ce qui était improbable il y a quelques décennies.

263 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, dossier 26PER1 à 26PER27, Daniel HILLION, hebdomadaire « le marin », N°1485, publié le 12 décembre 1975, p.2. L'URSS dispose d'une flotte de pêche moderne, efficace et importante qui lui permet de pêcher plus de 600.000 tonnes de poissons par an. La flotte soviétique se compose notamment de 643 chalutiers de 2000 tonneaux, alors que toutes les flottilles des autres pays ne possèdent de 259 unités de ce tonnage. Il va de soit que la flotte soviétique « fait peser une menace sérieuse sur les stocks de pêche du monde » et notamment sur les stocks en mer du Nord.

264 OCDE (2009), « Modernisation de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (CPANE) », dans Strengthening Regional Fisheries Management Organisations, Éditions OCDE, Paris, URL : [Modernisation de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est \(CPANE\) | READ online \(oecd-ilibrary.org\)](#). La commission de l'atlantique Nord-Est est une instance supra-étatique et régionale fondée en 1959 dans l'objectif d'apporter des réponses et des solutions aux problèmes de la pêche dans les eaux internationales. Cette commission regroupe plusieurs pays dont la France, les îles Féroé (pays constitutif du Danemark, il n'est pas membre de la CEE), le Danemark, l'Islande, la Norvège, la Suède et l'URSS, la CEE en temps qu'entité devient « partie contractante » de la commission à partir de 1982.

265 On observe que cette interdiction touche uniquement le hareng guais.

266 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *La pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome III, op.cit.*, p114.

267 IFREMER, « conseil international pour l'exploitation de la mer », URL : [CIEM - Pour une pêche durable \(ifremer.fr\)](#)

Néanmoins, au fur et à mesure les recommandations des experts du CIEM se font de plus en plus drastiques, en 1976 le CPANE limite la pêche du hareng à 160.000 tonnes de harengs dont 12.000 tonnes attribuées à la France²⁶⁸. En définitive, il semble que les quotas n'aient pas été respectés par les pays membres ou non de la CPANE. Rien que pour la France, en 1976 le quota maximal autorisé pour le tonnage de harengs est de 12.000 tonnes, à elle seule la flottille boulonnaise a une production de 12.765 tonnes de harengs²⁶⁹, si on ajoute les autres ports harenguiers du Nord, de Normandie et dans une moindre mesure de Bretagne (Le Crotoy, Saint-Valéry-sur-Somme, Gravelines, Fécamp, Dieppe), la flotte française pêche environ 20.000 tonnes de harengs, soit 1,6 fois de plus que la limite fixée. De ce fait, cette pêche se dirige inéluctablement vers son interdiction. Il convient de préciser qu'en 1977, survient deux changements conséquents. Premièrement, la zone régie par la commission de l'atlantique Nord-Est est réduite suite à l'instauration par les pays membres de la CEE de zones économiques exclusives pouvant aller jusqu'à 200 milles marins. Autrement dit, les eaux internationales se réduisent et les eaux des états communautaires s'agrandissent. Deuxièmement, les instances européennes vont plus loin dans la limitation de la pêche au hareng que ce qui était préconisé par le CPANE. En 1977, une réunion du conseil européen des ministres de la pêche²⁷⁰ décide d'interdire la pêche au hareng dans les eaux communautaires du 1 juillet au 31 décembre 1977, une interdiction qui est renouvelée pour l'année 1978 et 1979. Pour maintenir la tradition populaire du hareng dans les ports de la Manche, la France obtient un quota dérisoire de 600 tonnes de harengs pour l'année 1977. En 1978, à ces 600 tonnes autorisées, les pêcheurs obtiennent le droit à un dépassement des prises de harengs de 5 % par rapport au total de la pêche dans la mesure où elles « sont accidentelles et ponctuelles ». Toute quantité de harengs qui dépasse le seuil des 5 % de prises totales est saisie par les autorités maritimes²⁷¹. En réalité, nombreux sont les chalutiers qui dépassent largement ce pourcentage, si certains sont sanctionnés et immobilisés à quai comme le chalutier industriel Louis-Evrard appartenant à l'armement Nord-Pêcheries²⁷², d'autres passent entre « les mailles du filet » car l'application et l'encadrement de ces moratoires successifs par les autorités sont très relatifs et aléatoires. En effet, pendant les deux premières années de l'interdiction, les pêcheurs subissent très peu de contrôles tant sur mer que sur terre, et les fraudes sont nombreuses tant pour la pêche

268 François GUENNOG, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *La pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome III, op.cit.*, p.114.

269 Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W4.

270 En 1977, le ministre de tutelle pour la pêche est le secrétaire d'état aux transports : Marcel Cavaillé.

271 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 12 « assemblées générales société des armements »

272 François GUENNOG, *Bateaux et pêches du quartier maritime de Boulogne-sur-Mer tome I:1973-1990*, Rinxent, édition mer du nord, 2017, p.258 (p.39).

industrielle que pour les pêcheurs Etaplois²⁷³. Dès lors, une pêche clandestine se généralise. Les fraudes de la pêche artisanale sont moins visibles car les quantités débarquées sont moins importantes, mais aussi et surtout parce que les pêcheurs peuvent décharger discrètement de nuit et charger dans les camions isotherme de la CME sans éveiller les soupçons²⁷⁴. Les pêcheurs ont une conscience éthique et morale de la mer, ils la connaissent et savent mieux que quiconque ce qu'elle peut donner, or dans le cas du hareng il estiment que celui-ci est suffisamment abondant pour être pêché. Selon eux, les scientifiques ont tort. L'avenir leur donnera raison²⁷⁵. Autre mesure visant à la préservation des stocks de harengs, l'interdiction du chalut pélagique du 15 novembre 1978 au 31 janvier 1979 pour les chalutiers armés dans les ports qui dépendent de la Direction des Affaires Maritimes Normandie-mer- du-Nord²⁷⁶. Il convient néanmoins de préciser, que seuls les bateaux de moins de 30 tonnes et pratiquant la pêche au filet dérivant, c'est à dire les drifters qui avaient quasiment disparus sont autorisés à pêcher le hareng car ils « bénéficient d'un quota social ». Par la suite, le hareng passe d'un prix de 1,50 francs le kilo à plus de 10 francs en quelques semaines²⁷⁷. Bien sûr, depuis une dizaine d'années le « poisson roi » subissait une baisse constante de ses tonnages, mais il demeurait une pêche saisonnière encore pratiquée par de nombreux chalutiers notamment par les chalutiers artisanaux²⁷⁸. Cette interdiction oblige aussi les pêcheurs à reporter leurs efforts de pêche sur d'autres espèces, ce qui peut créer des amenuisements vis à vis de ces autres espèces. Un autre problème, la décision d'interdire le hareng sur une période de 3 ans apparaît comme très verticale, elle a été prise sans concertation avec les acteurs concernés (pêcheurs, armateurs). Une décision qui apparaît illégitime aux yeux des pêcheurs qui expliquent que les scientifiques surestiment largement la disparition du hareng en mer du Nord. Par ailleurs, les totaux admissibles de captures (TAC) appliqués au hareng dès 1971, le sont à d'autres espèces à partir de 1976. La mise en place des quotas a été vivement décriée par les pêcheurs et les armateurs qui reprochent encore une fois aux instances européennes un manque total de concertation et de dialogue dans la prise de décision finale. En effet, les quotas apparaissent comme largement irréflechis, incohérents et contre productifs. D'une part, ils entravent l'activité des pêcheurs en se basant sur l'avis exclusif des scientifiques.

273 Pierre Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur.

274 Sophie CHEGARAY, op.cit., p.174-175.

275 Ibid, p.177. « Quelques années après les moratoires le patron d'IFREMER a admis que le système de calcul qui avait été appliqué était totalement erroné ».

276 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 123 « procès verbaux société des armements 1966-1978 ».

277 Sophie CHEGARAY, op.cit., p.174.

278 François GUENNOG, *Bateaux et pêches du quartier maritime de Boulogne-sur-Mer tome I:1973-1990*, op.cit., p.38. La pêche artisanale est mécontente de cette décision, les pêcheurs Etaplois bloquent le port de Boulogne le 26 et 27 octobre 1977 pour demander l'attribution d'un « quota social ».

D'autre part, la réglementation impose que les espèces soumises aux quotas n'ont pas le droit d'être débarquées à quais, mais quand le chalut est viré à l'eau c'est parfois la surprise, et si les pêcheurs dépassent le quota réglementaire d'une espèce ils remettent à l'eau les poissons qui sont évidemment morts. Résultat, la surpêche n'est pas enrayée²⁷⁹ et les stocks ne sont pas du tout préservés. Évidemment, les lieux de vies des espèces sont connus mais comme l'indique Monsieur Pierre-Marie Coppin « la mer est grande et ouverte à tous les poissons, il y a des moments où vous êtes étonné vous même. Vous dites je vais aller pêcher telle espèce dans cette zone et finalement vous remontez une autre espèce ». Les pêcheurs sont tributaires du bon vouloir de la mer et de la nature, une donnée que les scientifiques ne semblent pas avoir prise en compte dans l'organisation et la mise en œuvre des quotas²⁸⁰. De fait, la contestation des quotas par les pêcheurs et leurs mises en application très laborieuses va inciter aux dérives et aux tricheries. Par exemple, le lieu noir, espèce la plus importante en terme de tonnage débarqué à Boulogne en 1977²⁸¹ est soumise à partir de 1976 aux TAC. Concrètement, pour les chalutiers boulonnais le quota est de 50 tonnes de « petit lieu noir »²⁸², par marée et par chalutier. Pour ce qui est des « gros lieu noir » la pêche n'est pas réglementée, ce qui paraît aberrant. Par conséquent, certains patrons de pêches peu scrupuleux qui atteignent les 50 tonnes réglementaires de « petit lieu noir », continuent de pêcher dans le banc les gros non soumis au quotas, les « petits lieu noir » pris dans le chalut sont quand à eux rejetés à la mer. En somme, le poisson est bradé. Pour bien faire, les pêcheurs qui pêchent le lieu noir doivent une fois les 50 tonnes de « petit lieu noir » atteintes se reporter sur d'autres espèces comme le sébaste ou l'églefin. Dans les faits, c'est rarement le cas car le poisson est là, et la tentation de le pêcher est souvent bien trop grande. En 1980, après 3 années de disette c'est l'heure de la réouverture de la pêche au hareng qui est encore soumise aux quotas, mais dont les stocks ont pu être reconstitués. Si les premières pêches sont euphoriques, à long terme le hareng ne fait plus recette et ne trouve plus acquéreur auprès des mareyeurs qui se sont détournés vers le hareng surgelé des scandinaves. Les prix du hareng restent bas et la production a du mal à décoller, 12.900 tonnes sont passées en halle en 1983 sur une production totale de 116.000 tonnes²⁸³. Seule consolation pour les boulonnais, la présence de navires usines soviétiques qui achètent le hareng en

279 Une surpêche largement contestée par tous les pêcheurs que j'ai rencontré.

280 Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle. A l'inverse, la méthode norvégienne pour l'application des quotas apparaît comme plus radicale mais aussi comme plus efficace et pragmatique. En effet, dès qu'une espèce est considérée comme en danger, les autorités maritimes norvégiennes définissent et délimitent une zone dans laquelle plus aucun bateau ne peut s'y aventurer pour pêcher.

281 En 1977, le lieu noir représente 34 % des prises boulonnaises soit un peu plus de 36.000 tonnes. Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W4.

282 Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle. Un petit lieu noir désigne un lieu noir dont la taille est inférieure à 40 centimètres.

283 Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 2836W3.

grosse quantité suite à un accord avec la CEE. Cependant, le début des années 1980 marque définitivement le glas de la pêche harenguière à Boulogne-sur-Mer. De fait, nombreux sont les pêcheurs artisanaux qui sont passés de la pêche au hareng, à la pêche aux espèces de fonds comme la coquille saint-jacques. Le Charles de Foucault de Guy Ramet (l'un des fondateurs de la CME, père de Jacques et Luc Ramet) est l'un des premiers à pratiquer ce métier dans les années 1970. Progressivement, la pêche à la saint-jacques va être développée par les pêcheries artisanales, elle va aussi être réglementée : fermetures hebdomadaires, taille minimum de 11 cm de diamètre pour les coquilles, écartement minimum de 9 cm entre chaque dents des dragues²⁸⁴. Aujourd'hui, une importante partie des navires boulonnais pêchent la saint-jacques (une espèce à forte valeur marchande) en utilisant des dragues fixées à l'arrière, seuls deux chalutiers utilisent les perches latérales dont le Charles de Foucault III de Monsieur Luc Ramet.



Doc 7-Les perches sont fixées latéralement, ici une perche tire les dragues.

Le début des années 1980 est aussi l'expression de conflits sociaux entre les pêcheurs et les armateurs. En effet, ces derniers souhaitent une réduction du personnel embarqué à bord qui est de

284 François GUENNOC, *Bateaux et pêches du quartier maritime de Boulogne-sur-Mer tome I:1973-1990*, op.cit. p.69

22 hommes²⁸⁵, en mettant en avant les difficultés financières rencontrées par les armements. En juillet 1980 les pêcheurs de la pêche industrielle décident de faire grève pour manifester leur mécontentement vis à vis de la réduction des équipages. Ils sont rejoints par les pêcheurs de la pêche artisanale. Les pêcheurs mettent en avant leurs conditions de travail difficiles et le non respect des 8h de sommeil réglementaire. A titre d'exemple, Monsieur Pierre-Marie Coppin m'indique qu'il lui est arrivé de ne pas dormir pendant 72h, et d'être dans un état d'épuisement avancé à tel point de s'endormir aux toilettes. Cette anecdote peut prêter à sourire mais elle témoigne des conditions de travail éreintantes du métier, et il n'est pas rare que les pêcheurs ont de multiples problèmes de santé par la suite. Un métier que l'on peut exercer uniquement avec passion. Les armateurs rétorquent que la mécanisation a facilité le travail et que les pêcheurs gagnent très bien leur vie, le salaire minimum garanti est de 80 francs par jour, auquel s'ajoute la rémunération à la part qui peut en cas de bonne pêche être 2 à 3 fois supérieures au SMIG. Un jeu de vérité/contre vérité entre armateurs et pêcheurs se met en place. Finalement, des concessions sont faites dans les deux sens, les équipages de certains chalutiers comme le « Klondype Bank » accepte de partir avec 19 hommes, un accord est établi pour les marées de harengs ou seuls 20 hommes peuvent embarquer²⁸⁶. Le 17 septembre 1980, après presque 2 mois de grève les pêcheurs acceptent de reprendre le travail sans un accord général et définitif entre les deux parties. La plupart des armements ont accepté de maintenir les 22 hommes à bord mais jusqu'à quand ? A long terme, la réduction des membres de l'équipage semble inéluctable²⁸⁷.

En 1983, suivant le modèle de la politique agricole commune (PAC), est instaurée par les instances européennes la politique commune des pêches (PCP), plus communément appelée l'Europe bleue. Son domaine d'action s'étend sur 4 axes²⁸⁸. Le premier tend à inscrire la politique de conservation de la ressource dans une dimension pérenne et non plus seulement épisodique comme cela a pu être le cas avant. Dorénavant, chaque année les ministres européens de la pêche se réunissent et fixent les quotas par espèces et par pays mais aussi des règlements plus stricts concernant le maillage des filets (plus le maillage est grand plus il libère de poissons), la taille des captures et la motorisation des navires. Deuxième axe, la mise en place d'une « politique

285 Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle

286 François GUENNOG, *Bateaux et pêches du quartier maritime de Boulogne-sur-Mer tome I:1973-1990*, op.cit. p.119

287 Quand Monsieur Pierre-Marie Coppin a commencé sa carrière à la fin des années 1970 il y avait sur les chalutiers industriels 22 membres d'équipages, quand il l'a terminée au début des années 2000 la norme était passée à 18 membres.

288 Christian LEQUESNE, *l'Europe bleue à quoi sert une politique communautaire de la pêche*, Paris, Presse de Science Po, Académique, 2001, p.239, (p.25)

structurelle » visant à réduire les flottilles en contrepartie « d'aides à la cessation d'activité ou à la reconversion ». En d'autres termes, la modernisation des flottilles communautaires à partir des années 1960-1970 a entraîné une meilleure productivité et une plus grande production, ce qui a provoqué la raréfaction des espèces. La CEE s'engage donc à indemniser les pêcheurs pour qu'ils arrêtent de pêcher. Troisième axe, la mise en place d'une « organisation commune des marchés » qui semble imiter le fond d'intervention et d'organisation des marchés (F.I.O.M) créé une dizaine d'années plus tôt par le gouvernement de Jacques Chirac. En effet, les produits halieutiques qui atteignent un prix minimal sont retirés du marché et sont soit détruits, soit remis ultérieurement sur le marché ou vendus pour la fabrication de farine animale. En fonction des produits retirés les pêcheurs sont indemnisés. Ce dispositif a été vivement critiqué par les principaux contributeurs au budget communautaire comme l'Allemagne. Quatrième axe, « la politique d'accords externes » visant à la signature d'accords bilatéraux entre les pays maritimes de la CEE pour garantir l'accès aux zones économiques exclusives des pays tiers à tous les navires communautaires.

Enfin, la mondialisation a permis à partir de la fin des années 1980 la « déterritorialisation » des pratiques de débarquements et de transports du poisson. En effet, afin de réduire les coûts de carburants devenus prohibitifs, les armateurs font débarquer directement la cargaison de leurs chalutiers dans les ports norvégiens, mais aussi et surtout écossais et irlandais, c'est à dire dans les ports à proximité des zones de pêche. Il faut bien comprendre que pour se rendre sur son lieu de pêche en Mer du Nord et revenir au port de Boulogne, un chalutier de pêche industrielle de 50 mètres de long met en moyenne 50h de temps de route et consomme en moyenne 200 litres de gazole par heure, voir 300 litres par mauvais temps²⁸⁹. Une fois arrivé dans ces « bases avancées », le bateau est déchargé par l'équipage (à l'inverse du port de Boulogne où la cargaison des chalutiers industriels est systématiquement déchargée par les dockers), puis le poisson est chargé dans les camions et acheminé vers la criée de Boulogne. Quand à l'équipage, il repart immédiatement en mer. Toutes les 3 marées il y a un changement d'équipages. On constate qu'à partir du moment où il y a eu ces débarquements à proximité des lieux de pêches, les chalutiers ont été mal entretenus. Car l'avantage de rentrer au port de Boulogne après les 12-15 jours de marées est de pouvoir réaliser les petites réparations, de faire un rapide entretien et de donner 2-3 coups de pinceaux pendant que la vente en halle se fait, tandis qu'en Écosse le chalutier repart immédiatement sans délais, les pêcheurs n'ont donc plus le temps d'intervenir. Avec cette technique Monsieur Pierre-Marie Coppin

289 Eric MEURIOT, op.cit., p.143 et Pierre-Marie Coppin, ancien professeur au lycée professionnel maritime (LPM) de Boulogne-sur-Mer/Le Portel et ancien pêcheur à la pêche industrielle. En 1982, le prix du gazole à Boulogne atteint 183 francs les 100 litres. Pour 50h de trajet un chalutier d'environ 50 m consomme 10.000 litres de gazole, à 183 francs les 100 litres, les armateurs économisent 1.830.000 francs par marée.

m'explique que de nombreux bateaux ont été décaillés et ont connu des avaries du fait d'un entretien occasionnel.

Ainsi, la période comprise entre 1975 et 1985 se caractérise par la libéralisation des échanges, l'intervention dans la politique des pêches d'acteurs supranationaux (CPANE-CEE) et l'augmentation de la concurrence étrangère via les importations de poissons en provenance des pays tiers (Danemark, Hollande, Angleterre). Parallèlement à cela, les tonnages globaux de captures ne cessent de baisser, la flottille semi-industrielle disparaît à la fin des années 1980 et la flottille industrielle se trouve dans une situation très difficile. En 1990, il ne reste plus que deux armateurs boulonnais encore en activité : l'armement Le Garrec fondé en 1929 et Nord-Pêcheries fondé en 1945, a eux deux ils exploitent 11 chalutiers de pêches industrielles²⁹⁰. En 2006, les deux armements décident de s'associer et de former EURONOR²⁹¹. A l'inverse, la pêche artisanale dont une grande partie s'organise autour de la CME a su se réorienter vers d'autres espèces notamment les espèces benthiques et démerso-benthiques comme la saint-jacques, le turbot, la sole, la raie, la limande. C'est une pêche en pleine expansion qui est à la veille des années 1990, composée d'environ 140 unités et qui débarquent en moyenne 25.000 tonnes de poissons, soit un tiers des débarquements au port de Boulogne²⁹². Évidemment, la décennie 1975-1985 incarne aussi la mise en place des quotas et des limitations, des restrictions justifiées pour les uns, injustifiées pour les autres. A l'aune des années 1990, Boulogne est devenue un port de pêche artisanale qui tente de s'intégrer dans la mondialisation et de trouver sa place dans l'Europe bleue.

290 François GUENNOG, *Bateaux et pêches du quartier maritime de Boulogne-sur-Mer tome I:1973-1990*, op.cit. p232, 233, 234.

291 « Présentation EURONOR », notre histoire, URL :[Présentation EURONOR – EURONOR](#).

292 Sophie CHEGARAY, op.cit.,212-213

Conclusion

A travers les deux parties qui composent ce mémoire, nous avons pu nous intéresser aux différents aspects évolutifs de la pêche boulonnaise sur une large partie du XX^e siècle. Ainsi, dès le milieu du XIX^e siècle, l'environnement de la pêche boulonnaise s'inscrit dans le processus historique de la révolution industrielle, les premiers capitaux et armements²⁹³ apparaissent et la pêche devient de plus en plus industrielle. Une industrialisation réellement actée à partir de 1894 avec l'arrivée du premier chalutier à vapeur « le Ville de Boulogne ». Le facteur capital et le facteur travail sont réunis et vont permettre à la pêche boulonnaise de connaître une véritable transformation. Dès lors, la pêche boulonnaise connaît un essor économique, industriel, et technique remarquable qui ne cesse véritablement qu'à partir de la fin des années 1960. A cet égard, l'histoire de la pêche boulonnaise au XX^e siècle apparaît largement fragmentée et conditionnée par les grands contextes historiques à la fois économiques et politiques (les deux guerres mondiales, la crise de 1929, les deux chocs pétroliers). Son histoire est aussi celle d'une métamorphose, d'une mutation qui l'a fait passer en moins d'un siècle, d'une pêche essentiellement industrielle et tournée vers le hareng, à une pêche essentiellement artisanale et post-harenguière. En cela, la fin de l'abondance du hareng marque une profonde rupture dans la pratique d'une pêche quasi millénaire, car la tradition du hareng à Boulogne est ancrée au plus profond des traditions et des générations, à tel point qu'en 1388 le seigneur picard Philippe de Mézières indiquait déjà que « le hareng est une grâce de dieu faite à la chrétienté »²⁹⁴. Du XIV^e siècle au XX^e siècle, le hareng accompagnera les boulonnais dans les temps d'épreuves, mais aussi surtout dans les temps de prospérités. En sus, l'évolution économique et technologique de la pêche boulonnaise semble s'apparenter à des phases cycliques telles que les ont définies les économistes Joseph Schumpeter et Nikolaï Kondratiev. Premièrement, les travaux de l'économiste autrichien portant sur le cycle de l'innovation, et sur le phénomène de destruction créatrice. De fait, on observe qu'à partir du moment où il y a « des grappes d'innovations », la croissance est présente. On peut relever trois périodes d'innovations majeures pour la pêche boulonnaise : la période de 1870 à 1914 avec l'apparition du chalutier à vapeur, du cabestan, du filet de coton ; la période de 1919 à 1930 avec le chalut Vigneron-Dahl, le sondeur et la T.S.F. et la période de 1945 à 1965 avec notamment le moteur diesel, le chalut pélagique et la pêche arrière. Deuxièmement, les cycles de l'économiste russe peuvent se superposer à l'histoire de la

293 Je rappelle que l'armement Gournay est créé en 1860, un armement très représentatif de la période d'investissements et d'apports de capitaux que la révolution industrielle a suscités.

294 Sophie CHEGARAY, op.cit., p.58.

pêche boulonnaise et notamment pour la période comprise entre 1945 et 1985. En effet, on constate une première phase d'expansion avec un fort investissement des armateurs ce qui correspond à la période de 1945 à 1965. Ensuite, ce que Kondratiev appelle le plateau, c'est à dire une phase de stagnation voir de légère baisse qui amorce d'une certaine façon la crise. Enfin, le déclin qui est dans le cas de la pêche, lié à la conjugaison d'une crise économique et à l'appauvrissement des fonds. Après une légère reprise économique en 1987, la première guerre du Golfe provoquera de nouveau une hausse sensible du prix du carburant. En 1991, suivant les directives de la commission européenne prévoyant une réduction des flottilles des pays maritimes membres de la CEE, Jacques Mellick ministre délégué chargé de la mer, élabore un plan visant à réduire la capacité de pêche de la flotte française et les effectifs des pêcheurs, respectivement de 10 %²⁹⁵. Ainsi, les armateurs et les patrons de pêches artisanaux sont encouragés à céder leurs navires de plus de 10 ans en vue de leurs destructions, ou de leurs ventes à l'étranger²⁹⁶ (hors CEE), ou encore de leurs réattributions pour une activité autre que la pêche, en contrepartie de subventions publiques. L'avenir de la pêche française apparaît maussade, et si ce secteur employait près de 36.000 marins-pêcheurs en 1970²⁹⁷, actuellement il en emploie moins de 20.000 dont environ 600 à Boulogne. En 2020, Boulogne est toujours le premier port de pêche français devant Lorient, avec 27.859 tonnes débarquées²⁹⁸, un chiffre toutefois bien en deçà des 146.357 tonnes débarquées en 1966. La vraie vitalité du port de Boulogne est à regarder vers le quartier de Capécure et les innombrables industries de transformations qui transforment chaque année 300.000 tonnes de poissons dont une écrasante majorité est issue des importations.

295 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, dossier 26PER1 à 26PER27, Yann BESSOULE, hebdomadaire « le marin », N°2279, publié le 15 mars 1991, p.2.

296 Plusieurs navires sont vendus sur le continent africain où certains pays commencent à développer leur flotte de pêche, en particulier l'Algérie et l'Afrique du sud.

297 Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, dossier 26PER1 à 26PER27, Patricia DELALANDE, hebdomadaire « le marin », N°2279, publié le 15 mars 1991, p. 5.

298 « les ventes de la criée de Boulogne en baisse de 19 % en 2020 », hebdomadaire « le marin » [en ligne], publié le 26/01/2021, URL : [Les ventes de la criée de Boulogne en baisse de 19 % en 2020 \(ouest-france.fr\)](https://www.ouest-france.fr/boulogne-sur-mer/les-ventes-de-la-criee-de-boulogne-en-baisse-de-19-en-2020)

Bibliographie et sitographie

Sources :

- Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, versement : 2836W, direction départementales des territoires et de la mer. / 2836W 1 à 4: rapports annuels d'activités et statistiques du port de Boulogne-sur-Mer / 2836W 47-56-57 : participation à diverses commissions et assemblées / 2836W 60 : domaine public maritime / 2836W 63 à 66 : pêche maritime de conchyliculture / 2836W 71 : port de Boulogne-sur-Mer / 2836W 73-74: documentation générale / 2836W 100-101: environnement réserve naturelle.
- Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, versement 1W 21730 (Ports de Boulogne et de Calais commission d'enquête, commission consultative commission nautique (1940-1954)).
- Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, versement : 1W 4973 (Ports de Boulogne et de Calais magasin généraux, port de Boulogne divers 1913-1949), 1W 13542 (Ports de Calais et Boulogne conseil d'arbitrage (pêche) 1927-1936. Port de Calais améliorations 1950-1956. Service maritime opérations immobilières 1952-1958.) 1W 13544 (Port de Boulogne -Divers anciens 1920 à 1951 inclus améliorations).
- Archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, versement :2Z 428 (comptoir du poisson de Boulogne et Gravelines (1941-1945), 2Z 321 (pêche 1945)
- Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs : dossier 7 « mareyeurs 1936-1975 » / dossier 9 « procès verbaux société des armements 1966-1978 » / Dossier 12 « assemblées générales société des armements » / Dossier 63 « production chalutier 1971-1981 » / Dossier 88 « revendications dockers 1977-1983 » / Dossier 123 « crise de la pêche 1975 à 1977 » / versement chambre de commerce et d'industrie Boulogne Côte d'Opale, 55Fi424.
- Archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement 26PER1 à 26PER27, revue mensuelle « la pêche maritime » 1982-1988 et journal hebdomadaire « le marin » 1970-1983, 1991.
- Archives privées : 22 carnets rédigés par Albert Gournay entre 1934 et 1980. On relève 7 carnets « marées et mouvements » portant sur les chalutiers de l'armement Gournay dont 6

carnets pour la période d'avant guerre de 1934 à 1939 (B2959 « Alexandrine », B899 « Notre Dame de Lorette », B1459 « Notre Dame de France »), et 1 carnet pour la période d'après guerre, plus précisément de 1951 à 1957 (B1459 « Notre Dame de France », B2409 « Notre Dame de Lorette » 2^e du nom, et le B2419 « Notre Dame de Grace »). A cela, s'ajoute 14 carnets « gains des bateaux » portant sur le montant des ventes en halle de tous les bateaux déchargeant à Boulogne de 1934 à 1940 et de 1954 à 1980. Enfin, 3 carnets rédigés par Eugène Gournay dont deux portant sur l'achat d'actions et 1 portant sur les gains des bateaux en 1925-1926.

- Témoignages oraux de : Michel Gournay, Alain Caloin, Jean-Luc Coppin, Pierre-Marie Coppin, Jacques Ramet, Luc Ramet.

Instrument de travail :

- Christian GRATALOU, *Atlas historique mondial*, Paris, les Arènes, 2019, p.655.
- Dictionnaire LAROUSSE, Paris, édition 1969, p.1288

Ouvrages généraux :

- Jacques ATTALI, *Histoire de la mer*, Paris, Pluriel, 2017, p.352.
- Fernand BRAUDEL, *Histoire économique et sociale de la France*, tome IV, Second volume, Paris, Presses universitaires de France, Quadrige, 1993, p. 976.
- Élie COHEN, *L'ordre économique mondial : essai sur les autorités de régulations*, Paris, Fayard, Essais, 2001, p.330.
- Edmond le DANOIS (dir), *Manuel des pêches maritimes françaises*, Paris, ISTPM, 1935.
- Christian LEQUESNE, *L'Europe bleue à quoi sert une politique communautaire de la pêche*, Paris, Presse de Science Po, Académique, 2001, p.239.
- Eric MEURIOT, *La flotte de pêche Française de 1945 à 1983 politique et réalités*, Brest, IFREMER, 1987, p181.
- Michel MOLLAT (dir), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat 1987, p. 407

Ouvrages spécialisés sur la pêche boulonnaise :

- Guy BATAILLE, *Mémoire de la marine boulonnaise*, Dunkerque, Éditions des beffrois, Mémoire collective, 1986, p.195.

- Guy BATAILLE *Boulogne-sur-Mer 1939-1945*, Dunkerque, Westhoek-Editions, histoire, 1984, p.312
- Jean BOURGAIN, *Pêches et pêcheurs boulonnais en 1908 essai sur les conditions du travail maritime dans la pêche maritime et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Wimille, Punch Éditions, Mémoires de Flandre et d'Artois, 1999, p.96 (1^{ère} ed. 1908).
- Sophie CHEGARAY, *Marins-pêcheurs un défi permanent en côte d'opale*, Rennes, Ouest-France, Beau livre, 2008, p.237.
- Yann GOBERT-SERGENT, *pêche, course et contrebandiers – Le port de Boulogne de Louis XIV à Napoléon I^{er} (1680-1815)*, ACRB éditions, 2004, p.194.
- François GUENNOC, *La pêche boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur, Tome I : 1894-1920*, Wimille, Punch éditions, Mémoires de Flandre et d'Artois, 2000, p. 192.
- François GUENNOC, *La pêche boulonnaise du temps des chalutiers à vapeur, Tome II : 1920-1957*, Wimille, Punch éditions, Mémoires de Flandre et d'Artois, 2004, p. 190.
- François GUENNOC, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *La pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome I:1932-1957*, Édité à compte d'auteur, 2010, p.118.
- François GUENNOC, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *La pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome II:1957-1963*, Édité à compte d'auteur, 2010, p.120.
- François GUENNOC, Bertrand LOUF, Joseph GERME, *La pêche à Boulogne-sur-Mer du temps des chalutiers classiques Tome III:1963-1975*, Édité à compte d'auteur, 2010, p.184
- François GUENNOC, *Bateaux et pêches du quartier maritime de Boulogne-sur-Mer tome I:1973-1990*, Rinxent, Edition mer du nord, 2017, p.258.
- Benoît LOBEZ, *Figures maritimes boulonnaises*, Boulogne-sur-Mer, Association Boulogne Culture Edition Expositions (ABC2E), 2008, p.226.
- Alain LOTTIN (dir), *Histoire de Boulogne-sur-Mer ville d'art et d'histoire*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, Histoire et civilisation, 2014, p.452.
- Jules PAUBLAN, *Histoire de Boulogne-sur-Mer, récits, faits, considérations*, Calais, Robert Martin, 1939, p.232.
- Syndicat général des mareyeurs, *Mareyeurs-Capécure*, Boulogne-sur-Mer, syndicat général des mareyeurs, 2014, ISBN : 978-2-9537801-7-8.

Ouvrages spécialisés (autres) :

- Michel-Pierre CHELINI, *Inflation, État et opinion en France de 1944 à 1952*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique comité pour l'histoire économique et financière de la France, XIX et XX^e siècles, 1998, p.676.
- Jean-Michel DECELLE, Ivan PACHEKA, Frédéric SCHOONHEERE, *Le Pas-de-Calais et la mer*, Dainville, Archives départementales du Pas-de-Calais, 2003, p.252.
- Alf LUTKE (dir), *histoire du quotidien*, Trad. de l'allemand par Olivier Mannoni, Paris, Édition de la Maison des sciences de l'homme, 1995, p.341.
- René PEROTIN, (1911), *le chalutage à vapeur à Arcachon* [en ligne], Bordeaux, Y Cadoret, Imprimeur de l'Université, p. 167.
- Céline PESSIS, Sezin TOPCU, Christophe BONNEUIL, *Une autre histoire des « trente glorieuses »*, Paris, La découverte, Poche / Sciences humaines et sociales, 2016, p.312.
- Catherine POULAIN, *Le grand marin*, Paris, Points, 2016, p.384.

Travaux universitaires :

- Thierry CAPILLIER, *Pêche et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine soutenue à l'université Charles-de-Gaule-Lille 3, le 26 septembre 1996, p.1645.
- Georges OUSTRIC, *Le port de Boulogne au XIX^e*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine soutenue à l'université Charles-de-Gaule-Lille 3, le 23 mai 1981, p.717.

Article généraliste sur la pêche :

- Christian BORDE « la représentation des femmes des populations maritimes du Pas-de-Calais au XIX^e siècle », bulletin de la commission des antiquités départementales du Pas-de-Calais, tome XXXVIII, 2021.
- Joseph GERME, « situation dans les ports de pêche français » [en ligne], *Hommes et Terres du Nord* », 1966, p. 116-138.

Articles spécialisés sur la pêche boulonnaise :

- Jacky DURAND, « la nuit ou le hareng sort »[en ligne], Libération, publié le 29/11/10.
- Emmanuel MEGRET, « la reconstruction de Boulogne-sur-Mer après la seconde guerre mondiale » [en ligne], *Revue du Nord*, tome 77, n°311, Juillet-septembre 1995. pp. 641-650.

- Laurent SEILLIER, « crise et prospérité, la vie économique du port de Boulogne-sur-Mer entre les deux guerres 1919-1938 »[en ligne], *Revue du Nord*, tome 72, n°288, Octobre-décembre 1990. De l'Atrébatie au Pas-de-Calais, p. 1047-1051.

Articles spécialisés (autres) :

- Bruno CARRIERE, « Aux origines des transports frigorifiques par rail en France » [en ligne], revue d'histoire des chemins de fer, 41 / 2010, 143-178.
- Charlotte CHAULIN, « Quels sont les plus grands chocs pétroliers de l'histoire. »[en ligne], Géo, publié le 21/07/2021.
- Jérémie HALAIS, Nicolas BOURDET, « les catégories de consommateurs »[en ligne], Archives départementales de la Manche, publié le 21/03/19.
- Edmond le DANOIS, Henri HELDT, « les harengs des smalls et les conditions hydrologiques de leurs migrations » [en ligne], Paris, Ed. Blondel La Rougery, 1924.
- Jean MOLINIER, « La population de la France de 1700 à 1959 » [en ligne], *Économie et statistique*, n°91, Juillet-Août 1977, p. 79-84.
- Charles-Robert MULLER, « le nouveau port de pêche de Lorient. Chalutage et charbon » [en ligne], *Annales de géographie*, t. 36, n°201, 1927. p. 193-212.
- Paul-André ROSENTAL, « Micro-histoire » [en ligne], encyclopédie universalis.
- Maxime TERRACOL, « Continent de plastique qu'est ce que le vortex de déchets du pacifique nord ? » [en ligne], *Geo*, publié le 13/04/2022, mise à jour le 18/05/2022.
- Jacques-Marie VASLIN, « La ligue Hanséatique », publié le 02/05/05.
- Donald L. WASSON, « Pax Romana » [en ligne], trad. de l'anglais par Babeth ETIEVE-CARTWRIGHT. publié le 08/12/15.

Presse et revue :

- Hebdomadaire « le marin », Rennes, 1946.
- Hebdomadaire puis mensuel, « la pêche maritime », Paris, 1918-2004.

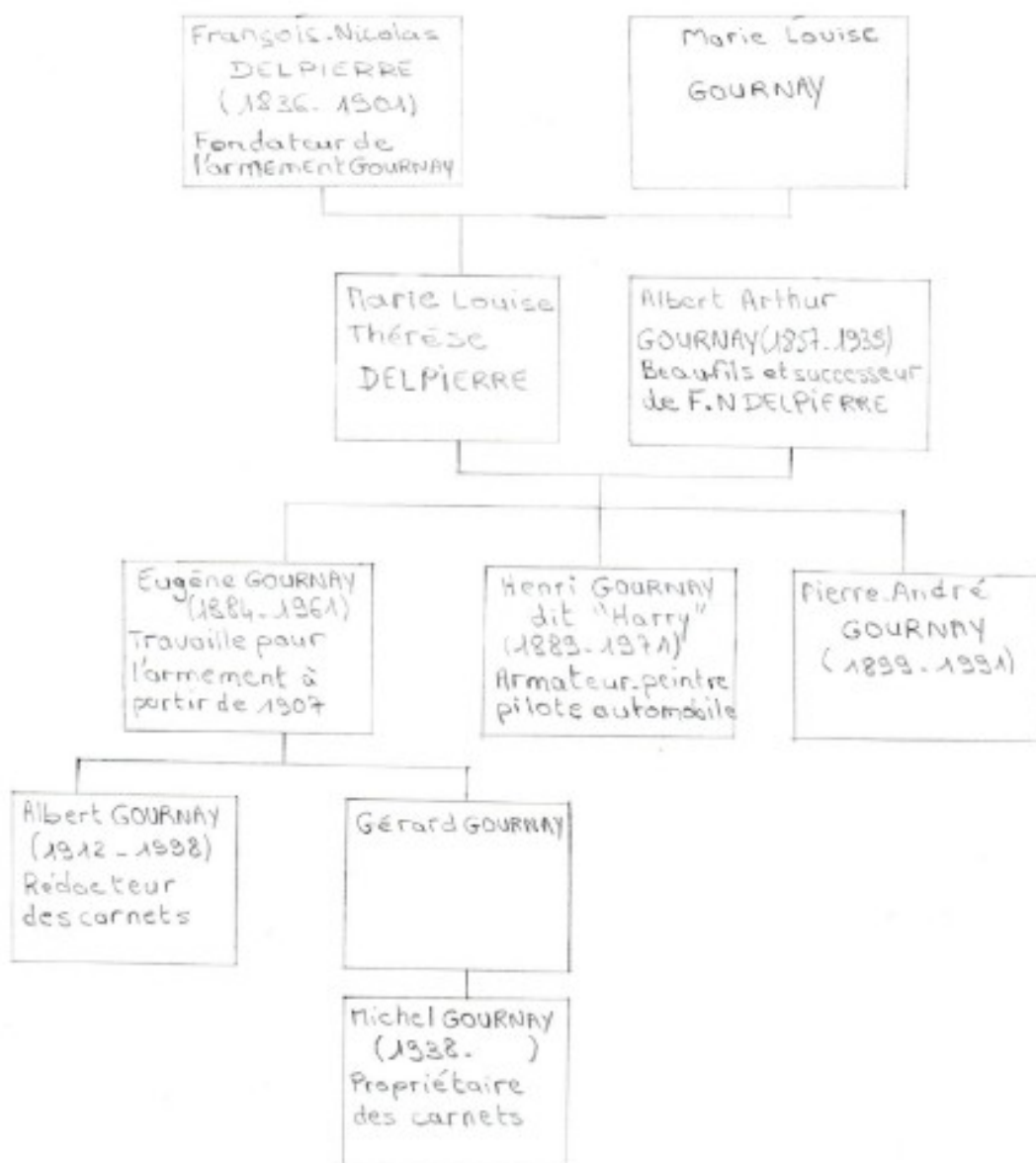
Documents audiovisuels :

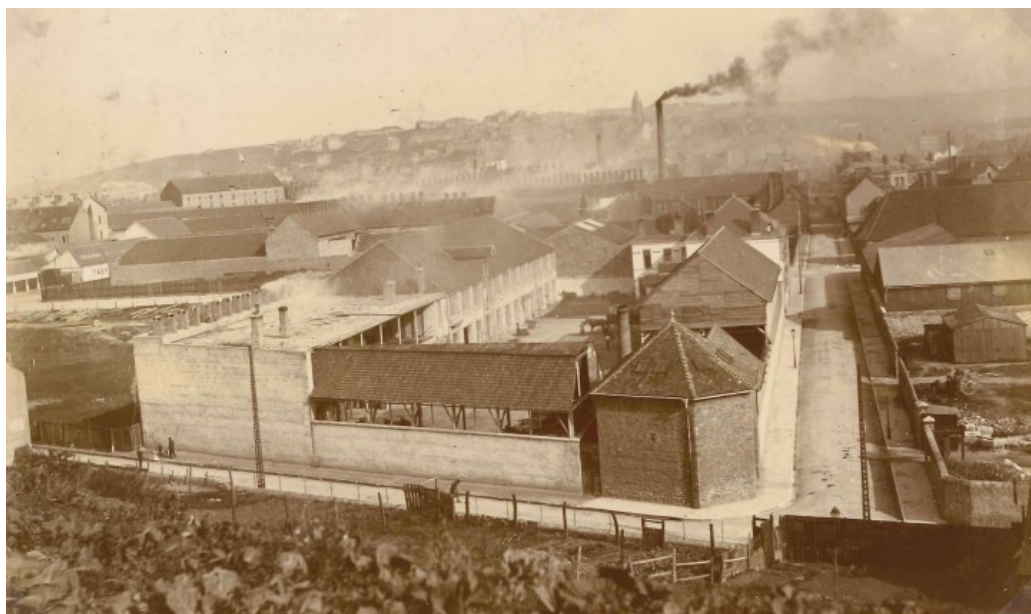
- Ken BURNS, ARTE, 2021, « *De la poussière et des hommes* », le grand labour, 52 min.
- Lansana MANSARAY, ARTE, 2021 « *Bateaux neufs, filets vides – Pêcheurs de Sierra Leone* », 50 min.

- Chambre de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-Mer, 1937, service photo-cinéma, 32 min.

Annexes

Arbre Généalogique de la Famille Gournay-Delpierre





Vue générale des Ateliers de salaisons de l'armement Gournay au 90 rue de la Scierie. (Photo Albert Gournay). Photo prise durant l'entre deux guerres, fonds privé Michel Gournay.

TOUS LES POISSONS



FRAIS
SALÉS
EN CONSERVES

GOURNAY Frères & C^{ie}
ARMATEURS A LA PÊCHE

90, 92, 94, RUE DE LA SCIERIE
BOULOGNE
SUR
MER

TELÉPHONE :
351 et 17-19

★

SPÉCIALITÉ DE HARENGS FUMÉS

Nos Marques Déposées :
« **STELLOR** » « **VOS PRÉFÉRÉS** »

Affiche promotionnelle, fonds privé Michel Gournay.



Le B2969 « Alexandrine » en novembre 1923, (photo Albert Arthur Gournay Delpierre), fond privé Michel Gournay. On peut voir les dégâts d'une tempête sur le mât principal.



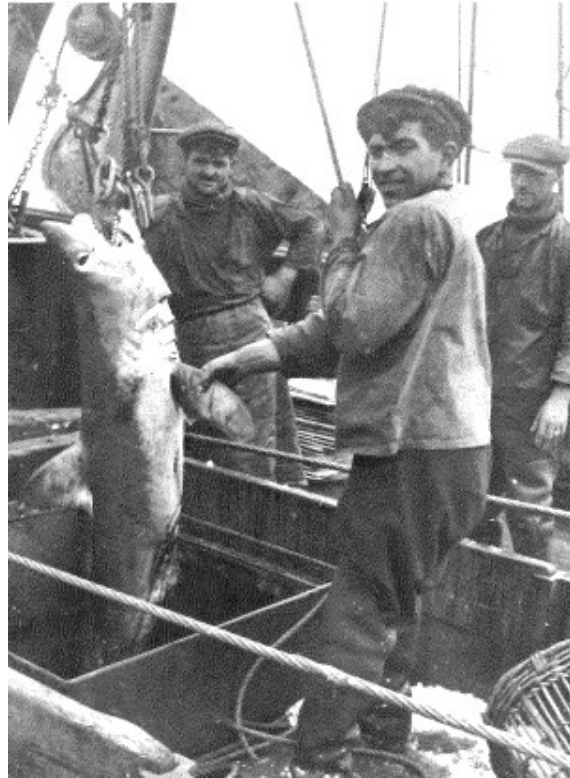
Le B899 « Notre Dame de Lorette », date et auteur inconnus, fond privé Michel Gournay.



Une partie de l'équipage du B899 « Notre Dame de Lorette » (photo Eugène Gournay), fond privé Michel Gournay.



Peinture de Harry Gournay représentant le B1459 « Notre Dame de France », fond privé Michel Gournay.



Un requin a été pêché, photo probablement prise par le patron du B1459 « Notre Dame de France »
Joseph-Alexandre Barbe, fond privé Michel Gournay.



Peinture de Harry Gournay représentant le B2409 « Notre Dame de Lorette » 2^e du nom, fond privé Michel
Gournay.



Le B2419 « Notre Dame de Grâce » rentre au port de Boulogne, à gauche le quai Gambetta avec une grue de déchargement. Auteur et date inconnus, fond privé Michel Gournay.



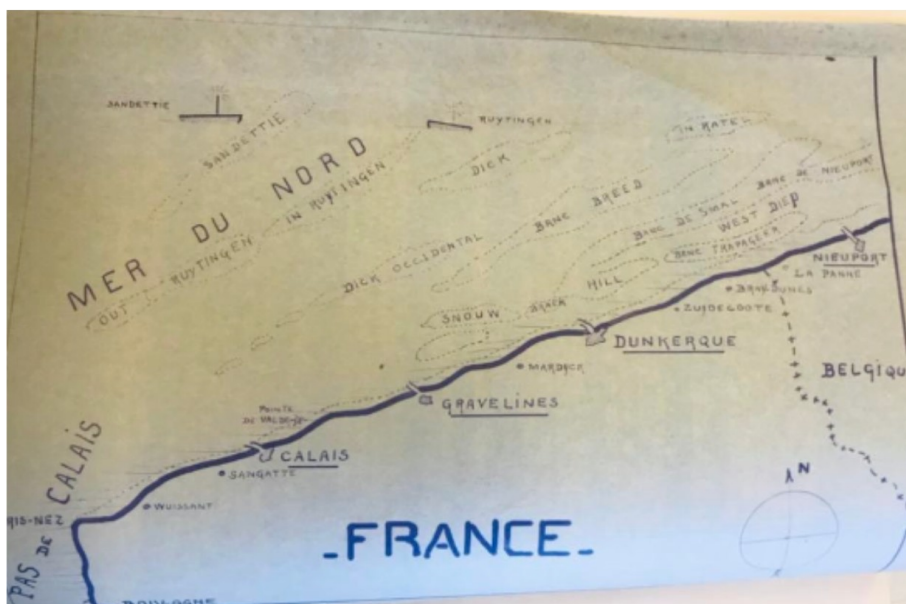
Matériel abandonné par l'armée anglaise après la première guerre mondiale, le garage Gournay est né. Photo prise probablement en 1919, fond privé Michel Gournay.



Eugène Gournay (grand père de Michel Gournay) au volant de sa voiture dans la cour des ateliers de l'armement. On remarque que le volant est à droite, le châssis est donc anglais. Auteur et date inconnus, fond privé Michel Gournay.



Lieux de pêche en Mer du Nord, archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement syndicat des armateurs, dossier 63 « production chalutier 1971-1981 ».



Lieux de pêches côtiers en Mer du Nord entre Calais et la frontière belge, archives départementales du Pas-de-Calais, Dainville, 2Z 321.



Un ouvrier de marée déverse le poisson en vrac sur les tables de tris, archives municipales de Boulogne-sur-Mer, versement chambre de commerce et d'industrie Boulogne Côte d'Opale, 55Fi424.



Moteur diesel d'un chalutier des années 1990. Photo prise au lycée professionnel maritime de Boulogne-sur-Mer/Le Portel, le 3 mars 2022.



Les dragues font parties des arts traînants (actifs), elles permettent de pêcher des espèces benthiques comme la saint-jacques, la palourde, ou encore les amandes. Photo prise sur le Charles de Foucault III, le 3 mai 2022.



Le « Klondyke » est un chalutier de pêche industrielle en activité à Boulogne de 1988 à 2018, en 2018 l'armement EURONOR décide de s'en séparer. Le chalutier est amarré définitivement au bassin Loubet dans l'attente d'un repreneur. Le « klondyke » est un exemple parmi tant d'autres des difficultés rencontrées par la pêche industrielle depuis maintenant plus de 40 ans. Photo prise sur le bassin Loubet, le 6 avril 2021.