

## L'épopée des grands armements à la pêche industrielle au XXe s à La Rochelle

Jusqu'au milieu du XIXe siècle, les bateaux et les techniques de pêche n'ont connu que des évolutions lentes « La pêche reste le parent pauvre de l'industrie et du commerce »<sup>1</sup>. La pêche maritime a toujours gardé un caractère artisanal. Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, l'histoire économique et sociale des pêches maritimes demeure statique. « La relative fixité des techniques de pêche, la surexploitation des fonds côtiers et les cycles de raréfaction de certaines espèces migratoires (sardine-thon) entraînent la misère des pêcheurs de la côte »<sup>2</sup>.

La Rochelle (*Rochella*), modeste bourgade de pêcheurs, connaît au XIe siècle un essor maritime, essentiellement commercial. Côtière pendant des siècles, la pêche rochelaise va connaître un certain développement avec la « grande pêche », la pêche lointaine de la morue sur le grand banc de Terre-Neuve particulièrement. Dès le quinzième siècle, des navires rochelais arment régulièrement pour la grande pêche à Terre-Neuve<sup>3</sup>. En 1766, La Rochelle compte 16 Terre-neuviens<sup>4</sup>. Cette grande pêche devient marginale, à La Rochelle, au début du 20<sup>e</sup> siècle. Les mauvaises années traversées par cette pêche à Terre-Neuve depuis 1927 lassent les armateurs. La Rochelle ne compte plus que quelques chalutiers et voiliers allant pêcher au loin<sup>5</sup>.

Mais, au XX<sup>e</sup> siècle, La Rochelle devient l'un des six grands ports de pêche industrielle français avec Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient et Arcachon<sup>6</sup>, le deuxième port français derrière Boulogne-sur-Mer<sup>7</sup>. Il connaîtra une grande prospérité jusqu'aux années 1960, avec 85 chalutiers de plus de 100 tonnes en 1964. Il est alors le quatrième port de pêche français<sup>8</sup>.

Sa situation géographique privilégiée, au cœur du Golfe de Gascogne, en fait un port permettant d'accéder rapidement aux lieux de pêche du Golfe et de débarquer le poisson frais pour la vente à la criée.

Des inventions extérieures à la pêche créent les conditions du développement d'une véritable industrie de la pêche en France, mais aussi, plus précocement, dans d'autres pays de

---

<sup>1</sup> MAHE Jean-Louis, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, 2003, Edition personnelle, pp.27

<sup>2</sup> MOLLAT Michel (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, 1987, Ed. Privat, pp.243-244

<sup>3</sup> MUSEE MARITIME, *La Rochelle et la pêche, Une longue histoire*, plaquette de présentation de l'exposition sur le chalutage à La Rochelle, à bord du France I, La Rochelle, 1989, p.3

<sup>4</sup> ROCHEAU André, *Un port de pêche de l'Atlantique: La Rochelle, Il était une fois La Rochelle*, n°1, La Rochelle, 1998 – *Revue d'histoire, de géographie et d'ethnologie*, n°1, La Rochelle, 1998, Rupella, 23 pp.

<sup>5</sup> LE DANOIS Edmond (Dir.), *Manuel des Pêches maritimes françaises*, fascicule 2, Paris, 1935-36, I.S.T.P.M., pp. 184-186.

<sup>6</sup> Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, *Lettre aux Camarades secrétaires des syndicats*, 14-12-1948, Archives privées CGT des marins La Rochelle

<sup>7</sup> LE DANOIS Edmond, *Op. cit*, fascicule 3, p.68

<sup>8</sup> FOURNET Philipponneau, *L'évolution récente de la pêche rochelaise*, *Le Norois*, n°87, 1975, p.443

l'Atlantique, en particulier la Grande-Bretagne. Dès 1795, est mis au point un procédé de conservation des aliments cuits, qui permet la création d'une industrie de la conserve et, en 1824, la cuisson des sardines dans l'huile d'olive, selon l'idée de Joseph Colin, un industriel nantais. En 1827, une première conserverie s'installe à La Rochelle. Le chemin de fer relie les villes, dont La Rochelle avec l'ouverture de sa gare en 1857, réduisant fortement les temps de transport. En 1876, Charles Tellier met au point un système de conservation de la viande par le froid, ouvrant des perspectives pour la pêche. En 1884, à La Rochelle, s'installe la première fabrique de glace artificielle près de l'encan des Carmes.

Cependant, il faut attendre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, 1898, pour qu'une invention anglaise, celle du chalut *ottertrawl*, donne une impulsion décisive au développement rapide de la pêche industrielle, en favorisant une augmentation conséquente de ses rendements<sup>9</sup>. L'application de la vapeur à la navigation, datant de 1807, permet la construction de chalutiers à vapeur, plus puissants, utilisant cette nouvelle énergie pour actionner un treuil qui permet de relever le filet.

La navigation à vapeur se conjugue avec l'utilisation de ce nouveau chalut. C'est en 1866 que sont construits les premiers vrais chalutiers à vapeur et à hélice, le *Cormoran* et le *Héron*, à Arcachon. C'est un anglais, négociant en denrées coloniales, M. Craggs, associé à des Rochelais, qui lance la première expérience rochelaise de chalutage à vapeur en créant la Société des Pêcheries de l'Ouest, une société par actions, ayant pour but d'exploiter trois petits chalutiers à vapeur construits à Londres : le *Normand*, le *Rochelais* et le *Breton*<sup>10</sup>.

Une nouvelle forme d'exploitation économique des pêches apparaît : « les bateaux bourgeois », ou « bagou borc'hizien » comme les nomment les bretons. L'armateur n'est plus embarqué et pour les grands bateaux l'armement est sociétaire. Elle est le fait « d'entrepreneurs capitalistes »<sup>11</sup>. La construction des navires à vapeur exige le recours à des capitaux étrangers à la pêche et en grande partie extérieurs à la région.

C'est le cas à La Rochelle, avec la création au début du XX<sup>e</sup> siècle de trois grands armements, objet de notre étude.

## Une nouvelle phase de prospérité pour La Rochelle

Cité portuaire, située au cœur du Golfe de Gascogne, La Rochelle a connu des phases d'essor, mais aussi des ruptures fortes, marquées par le déclin, voire la ruine de ses activités.

Ce fut le cas après le siège de la ville par Richelieu et les troupes royales, en 1627 et 1628. Elle reprend cependant son activité et l'accroît, grâce au commerce maritime. Ce fut un « solide 17<sup>e</sup> » puis un « brillant 18<sup>e</sup> siècle »<sup>12</sup>. La flotte rochelaise triple entre 1664 et 1682, grâce au commerce colonial auquel se consacrent les rochelais, alors que des navires étrangers ou d'autres provinces font le transport du vin et du sel. Les armateurs sont au cœur de ce

<sup>9</sup> MAHE Jean-Louis, op. cit., p.59

<sup>10</sup> Idem, p.35

<sup>11</sup> MOLLAT Michel, op. cit., pp. 254 et 262

<sup>12</sup> DELAFOSSE Marcel (dir.), *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, 1985, Privat, pp.154-196

processus de traite négrière et plus généralement des relations commerciales avec les colonies. Le déclenchement de l'insurrection des esclaves à Saint Domingue, en 1791, conduit, en 1793, à l'abolition de l'esclavage dans cette colonie française, objet de nombreuses opérations « triangulaires » des navires rochelais. Les échanges commerciaux s'arrêtent complètement avec Saint-Domingue et les Antilles en général. En juin 1792, cinq des plus gros armateurs-négociants font faillite : Garesché, Goguet, Perry et Dubois, Guibert, Van Hoogwerff. En 1793, la loi du maximum général<sup>13</sup> raréfie encore les opérations : la ruine du commerce colonial atteint toutes les classes sociales, les uns perdant leurs capitaux, les autres leur travail. Les chantiers de construction navale sont abandonnés, les quais de La Rochelle sont en mauvais état, le port s'envase<sup>14</sup>. La cessation des hostilités avec la Prusse et l'Angleterre permet une reprise des activités du port, grâce aux navires venant de Prusse et du Royaume de Danemark-Norvège. Quelques armateurs, à cette époque, se décident à des campagnes de courses. Le succès des corsaires donne l'illusion de la prospérité retrouvée.

L'Empire voit l'achèvement, enfin, du bassin à flot intérieur en 1808. Napoléon est reçu avec enthousiasme la même année par les Rochelais. Mais lors de la guerre avec l'Angleterre, celle-ci s'assure la maîtrise des mers. Le blocus paralyse le trafic portuaire. En 1809, au large de l'Île d'Aix, la flotte française, qui doit secourir les Antilles, est anéantie. Le port de La Rochelle périclité. Le blocus continental, alors imposé par l'Empereur, oblige à jeter au feu pour les détruire les marchandises de provenance anglaise. Il entraîne le recul très important du commerce maritime rochelais, la ruine de La Rochelle<sup>15</sup>.

Au XIXe siècle, malgré quelques signes d'un redressement à partir de la Monarchie de Juillet, la « malheureuse cité », comme le dit son Maire en 1825, est dans une situation désolante : « 600 maisons ont été démolies dans son enceinte, 600 autres restent inoccupées ; sa population est réduite presque à la moitié » (depuis 30 ans). Au milieu du XIXe siècle, un timide redressement économique, l'apparition du chemin de fer (dont la gare de La Rochelle est inaugurée en 1857), le creusement du bassin à flot extérieur, ont fait naître de grands espoirs. La ville ne retrouve vraiment son dynamisme qu'à la fin du XIXe siècle, à partir de 1890, avec la mise en service du nouveau port de commerce à La Pallice et l'établissement d'une voie ferrée reliant ce nouveau port, permettant le développement de son trafic maritime, mais aussi de la pêche industrielle dans l'ancien port au centre-ville.

Le port de pêche de La Rochelle devient le 2<sup>e</sup> port de France en 1926. Les maisons des quartiers autour du port vont se repeupler de marins-pêcheurs bretons et de leurs familles, grâce à la création et au développement de grands armements locaux de pêche<sup>16</sup>.

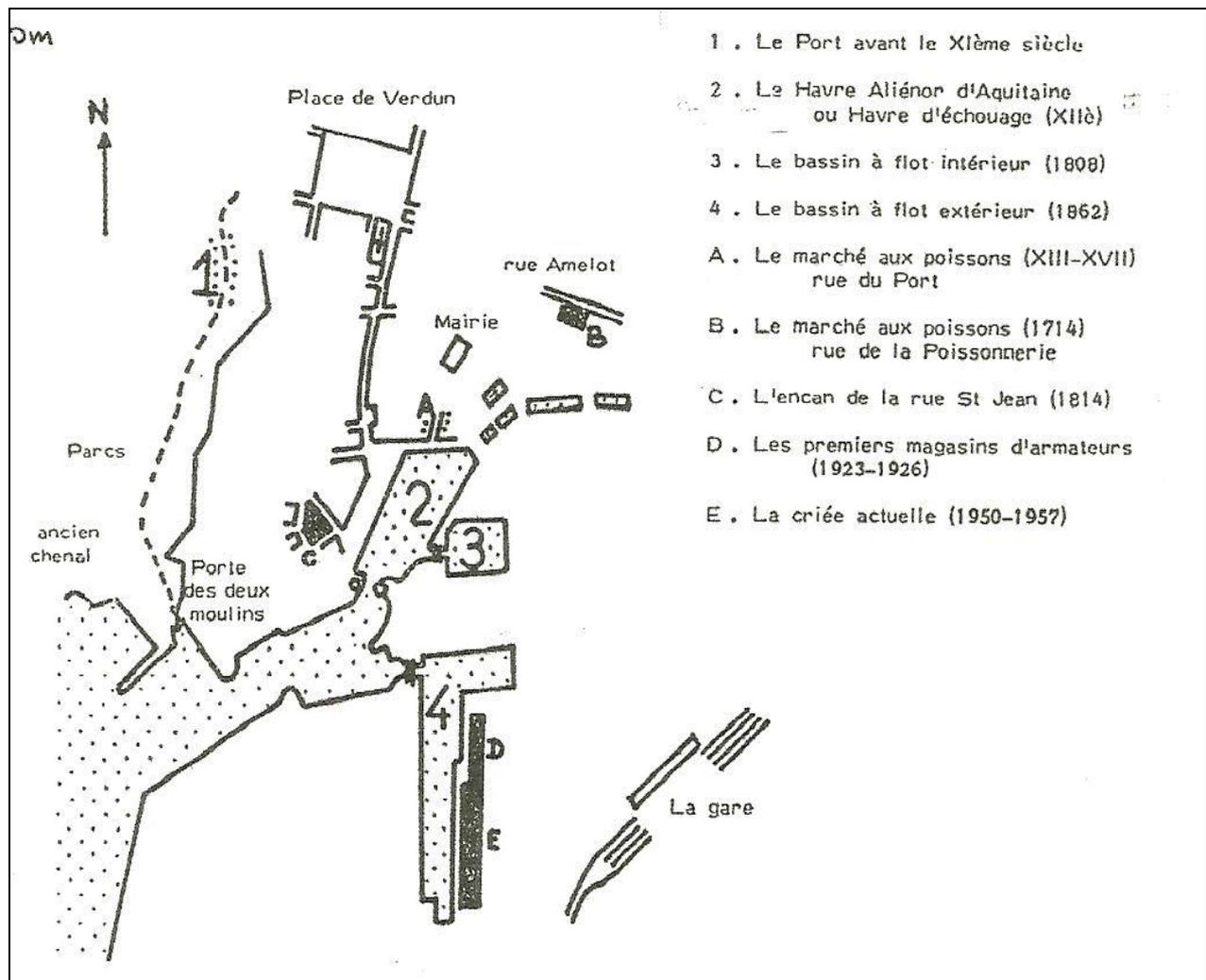
---

<sup>13</sup> TULARD Jean, *Encyclopaedia Universalis, le portail de la connaissance* : lors de la Révolution française, sous la pression populaire née de la disette, est votée, le 27-7-1789, par la Convention, une loi contre l'accaparement, punissant de mort la spéculation. Le 29-9-1793, une autre loi établit un maximum général des prix pour les objets de première nécessité.

<sup>14</sup> DELAFOSSE Marcel, Op. cit., pp.239-240

<sup>15</sup> Idem, p.243

<sup>16</sup> Idem, p.246



Doc 1 – Evolution de l'implantation du port et de l'encan de La Rochelle – Fonds privé André ROCHEAU, A.M.L.R.

## De nouveaux armateurs vont faire de La Rochelle un grand port de pêche

Avec la pêche, de nouveaux noms d'armateurs apparaissent. Les plus grands, Oscar Dahl et Fernand Castaing, viennent d'ailleurs, de Norvège pour le premier, du Bassin d'Arcachon pour le second, via Royan.

Cette pêche hauturière, exploitant de grands chalutiers à coque d'acier et à vapeur, est le fait « d'entrepreneurs capitalistes »<sup>17</sup> qui, comme à Boulogne-sur-Mer ou en Angleterre, constituent des sociétés. Car la construction de tels navires exige le recours à des capitaux étrangers au monde de la pêche et extérieurs à la région, pour une grande partie.

<sup>17</sup> Idem, p.262

Les premiers chalutiers à vapeur fréquentent le port de La Rochelle en 1898. En 1914 leur nombre atteint 30 unités<sup>18</sup>. En 1904, Oscar Dahl lance le premier chalutier rochelais : le *shamrock*, long de 36 mètres. Ce sont les débuts de cette nouvelle ère de grande prospérité de la cité rochelaise, liée à cette pêche hauturière.

Le début du XX<sup>e</sup> siècle voit la création des trois grands armement rochelais à la pêche industrielle :

- En 1904 : *les Pêcheries de l'Atlantique*, à l'initiative d'Oscar Dahl, norvégien.
- En 1913, *l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur* (A.R.P.V.), constituée par un groupement d'armateurs : MM. Monbaillarc, Gufflet, Veron, Bousquet, ... La famille Menu en devient le principal armateur à partir des années 1930.
- Enfin, en 1918, Fernand Castaing, arcachonnais, fonde la S.A. des *Chalutiers de La Rochelle*.

### **Oscar Dahl, le premier grand armateur à la pêche, à partir de 1904**

Oscar Dahl est né à Sarpsborg, en Norvège, qu'il quitte à l'âge de 15 ans. Il fait le tour du monde comme pilotin, passe le Cap Horn plusieurs fois, se fixe ensuite à Cardiff, en Angleterre, chez son frère, puis, en 1895, vient à La Rochelle, chez un autre agent maritime, pour perfectionner son français. Il a 25 ans. « Selon la légende, il est venu sans le sou » me dit Emile Vinet. Il s'est imposé très vite à La Rochelle ». « Il devait avoir des recommandations et il possédait des qualités fortes : intelligence, esprit, ... »<sup>19</sup>.

Ce qui est sûr, c'est qu'il épouse, à La Rochelle, une demoiselle Thérèse Billote, qui n'est autre que la fille du directeur de la Banque de France, la petite fille du peintre et écrivain Eugène Fromentin. ». Sa belle famille l'a-t-elle aidé ? » s'interroge Emile Vinet.

C'est après son mariage qu'il acheta deux cargos, l'un faisant le transport des bois du Nord, l'autre transportant des marchandises en Afrique. Ce dernier se perdit sur le banc d'Arguin, au large du Sénégal. Oscar Dahl fut naturalisé français le 8 avril 1900.

En 1904, il fonde un armement à la pêche qui prend le nom de *Pêcheries de l'Atlantique*. Sa forme juridique est celle d'une société en Nom Collectif, au capital de 630 180 francs. Cet armement va comprendre les chalutiers *Shamrock*, déjà cité, dès 1904, le *Pen-Men*, la *Banche* et le *Chancharдон*<sup>20</sup>. Il s'associe, ensuite, avec M. Garrigues, un avocat pour acheter deux autres chalutiers de 38 mètres, le *Chauveau* et le *Cordouan*, puis une série de quatre chalutiers de 38 mètres achetés en Angleterre : les *Baleines*, la *Coubre*, *Chassiron* et *Rochebonne*. *Tous ses chalutiers portent le nom de phares*. M. Garrigues quitte la société en 1919, à la suite d'un conflit personnel.

<sup>18</sup> LE DANOIS Edmond (dir), Manuel des pêches maritimes (série spéciale) n° 11, fascicule 3, Paris, 1936, Blondel de La Rougerie, p.125

<sup>19</sup> VINET Emile, Ingénieur d'armement chez Oscar Dahl, *rencontre à son domicile rochelais*, le 18-01-2011

<sup>20</sup> CAMENEN Joseph, *Regards sur une vie de marin -pêcheur*, Paris, 1979, Pen Duick, p.225



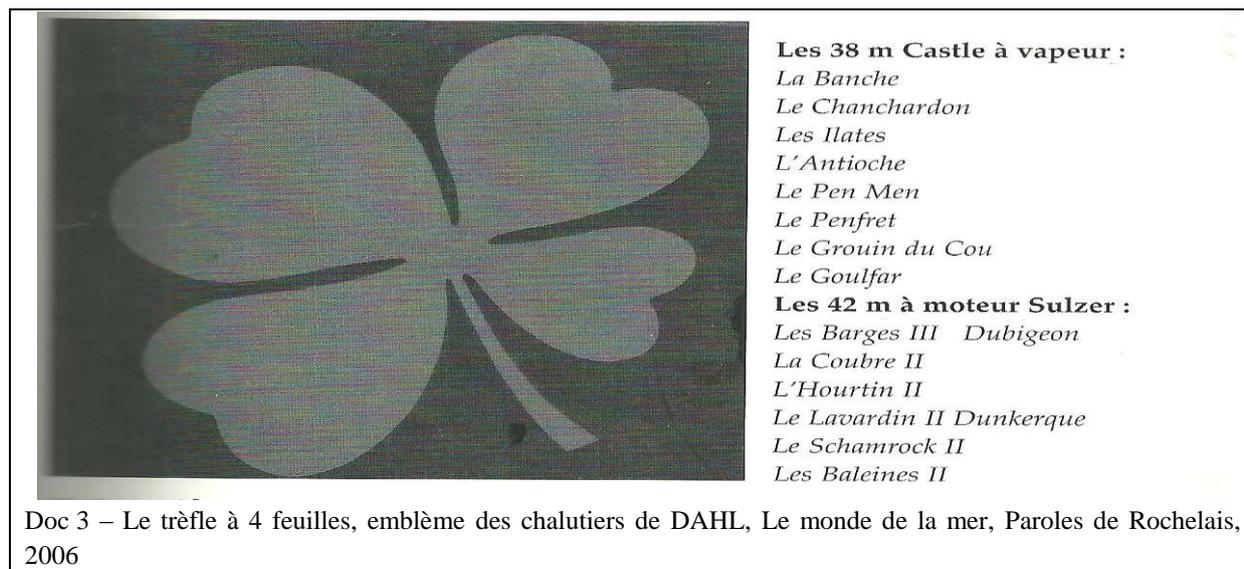
Doc 2 – Oscar DAHL – Fonds André ROCHEAU – A.M.L.R.

### Un personnage emblématique

Selon Emile Vinet, Ingénieur d'armement dans la Société Dahl, Oscar Dahl était un « personnage hors du commun »<sup>21</sup>. « On ne pouvait qu'être frappé par sa volonté, la précision de ses raisonnements, son pouvoir de conviction sur ses interlocuteurs, qui expliquait son rôle déterminant dans la création et les activités de nombreux organismes scientifiques de formation, de recherche ou interprofessionnels, ... » témoigne Emile Vinet<sup>22</sup>. « En 1945, à 75 ans, Oscar Dahl était encore un homme d'apparence jeune, d'une stature imposante (...) ». La maison Dahl était installée dans une grande maison, 29 quai Valin, à côté du phare. (...). L'emblème de l'armement était le trèfle à quatre feuilles rouges, peint sur les cheminées des bateaux. Oscar Dahl était un homme respecté par son personnel et très conscient de son rôle et de ses devoirs de patron. « Chez Dahl, les salaires étaient généralement modestes, mais complétés par de multiples avantages indirects (...) ».

<sup>21</sup> GAUBERT Yves, site *histoiresmaritimesrochelaises*, Musée Maritime de La Rochelle, 21-8-2011

<sup>22</sup> VINET Emile, Oscar Dahl, In *Le monde de la mer*, Paroles de rochelais, La Rochelle, 2006, p.37



Oscar Dahl est, selon Yves Gaubert<sup>23</sup>, l'armateur à la pêche à vapeur de La Rochelle le plus « emblématique », avec son concurrent direct, Fernand Castaing. Il demeurera Rue Réaumur, dans un hôtel particulier, à côté de la Banque de France. Il a inspiré à Georges Simenon le personnage d'Oscar Donadieu, l'armateur, dans son roman : « Le testament Donadieu », histoire d'une réussite qui a fortement marqué la pêche rochelaise entre les deux guerres.

Il meurt en 1949. Jacques Babinet, beau-frère d'Erik Dahl, prend alors la direction de l'entreprise, jusqu'en 1968, date de sa disparition, à son tour. Bernard de Suyrot, autre gendre d'Erik Dahl, est contraint de liquider l'entreprise dans la première moitié des années 1970<sup>24</sup>. Erik Dahl est le fils d'Oscar Dahl. Il devient naturaliste, Président d'honneur de la Société de sciences naturelles de Charente-Maritime. Il décède en 1986<sup>25</sup>.

### Un petit empire ...

Oscar Dahl a fondé un petit empire où toutes les activités sont intégrées depuis la production jusqu'à la distribution. En 1926, les Pêcheries de l'Atlantique s'installent dans un magasin de 1 500 m<sup>2</sup> sur le quai est du bassin des chalutiers. En face, Oscar Dahl possède ses charbonnages et des ateliers de réparation pour ses bateaux. Par ailleurs, il a une glacière qui fournit la glace nécessaire à la conservation du poisson. Dans les années 1920, l'armement Dahl dispose d'une trentaine de camions qui livrent le poisson dans les 52 succursales réparties essentiellement dans la moitié sud de la France. En outre, il crée à Aytré, en 1912, une usine de transformation des déchets de poissons et de poissons non comestibles en farine alimentaire destinée aux animaux<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> GAUBERT Yves, idem, fiche de l'armement Dahl.

<sup>24</sup> VINET Emile, op. cit.

<sup>25</sup> NECROLOGIE, Annales de la Société de sciences naturelles de Charente-Maritime, 1987, pp. 587-590.

<sup>26</sup> MAHE Jean-Louis, Petite histoire de la pêche rochelaise, La Rochelle, 2003, Ed. personnelle, Pp. 81-83



Doc 4 – Les locaux des Pêcheries de l'Atlantique, Bassin des chalutiers, Fonds ROBREAU Camille, A.M.L.R.

En 1939, il relance le projet, gelé par la Chambre de Commerce locale, de *slip way*, compte tenu de la saturation complète des formes de radoub et les retards considérables pris dans le carénage des chalutiers. Le projet est approuvé en décembre 1940. Il sera réalisé, sous occupation allemande, par des ouvriers français réquisitionnés<sup>27</sup>

**PÊCHERIES DE L'ATLANTIQUE**

**LA ROCHELLE**

DU PRODUCTEUR

AU CONSOMMATEUR

**OSCAR DAHL**

(Pêcheries de l'Atlantique)  
LA ROCHELLE

**ARMEMENT A LA PÊCHE**  
16 Chalutiers à vapeur.

**VENTE ET EXPÉDITION DE POISSON FRAIS**  
Magasin d'Expédition : Quai Est, Bassin extérieur.

**GLACE ARTIFICIELLE (Pêche et Consommation).**  
Usine à Lafond. Production : 120.000 kilogr. par jour.

**ATELIER ET FORGES DE MARINE**  
Quai Nord, Bassin extérieur.

**FARINE ET HUILE DE POISSON "ATLANTIC"**  
Usine à Ayré.

**IMPORTATION DE CHARBONS**  
Usine d'Agglomérés à La Pallice.

**GARAGE D'AUTOMOBILES (location, réparations).**  
14 bis, Avenue Guillon.

(coll. part.)

Doc 5 – Plaquette publicitaire Oscar Dahl – Coll. Jean-Louis MAHE

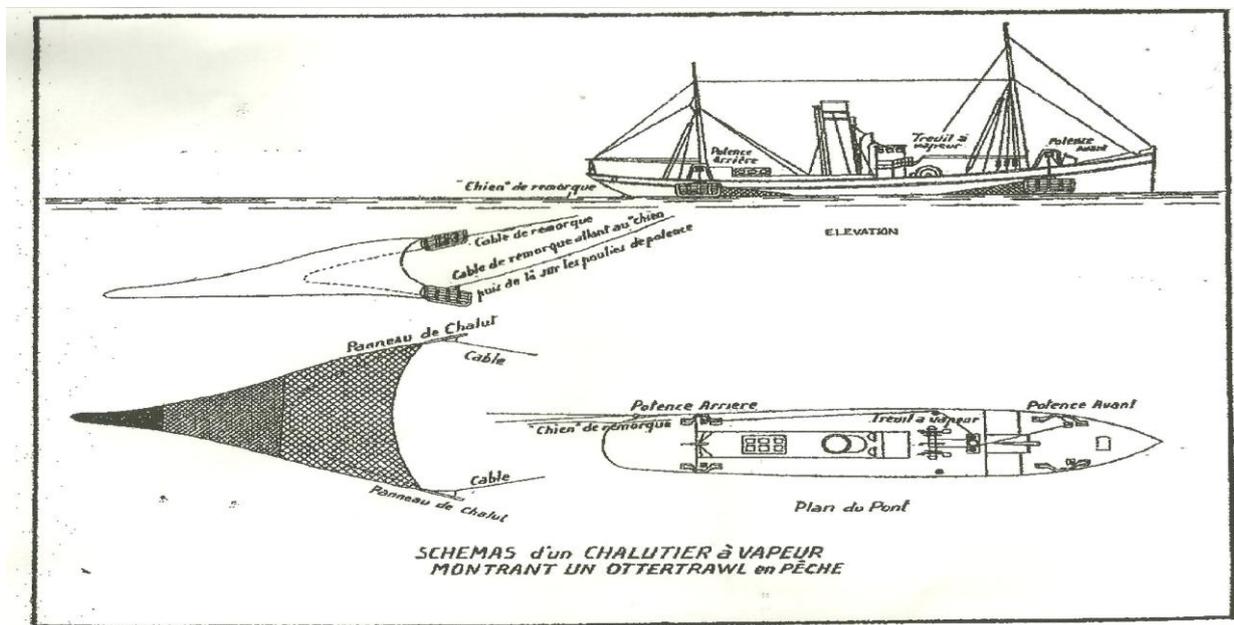
<sup>27</sup> GAUBERT Yves, Op. cit., *Le slip way de La Rochelle : un équipement au service de la pêche*

## Le chalut Vigneron-Dahl : une innovation rochelaise révolutionnaire

Oscar Dahl est passionné de nouveautés scientifiques et techniques. Il dispense « une énorme fortune en frais de recherches et d'essais (...) et ce sont les résultats obtenus sur ses propres bateaux qui assurèrent l'extraordinaire prospérité entre les deux guerres de son entreprise (jusqu'à 12 bateaux de plus d'une quarantaine de mètres) (...). Son bureau était un constant lieu de rendez-vous de grands scientifiques, hommes d'affaires, industriels de toutes nationalités, liés à la mer » dit Emile Vinet<sup>28</sup>.

C'est une « personnalité très en avance sur son temps, visionnaire même, une largeur de vue peu commune », « un esprit scientifique aigu et possédant une véritable passion pour les choses de la mer » affirme encore Emile Vinet. Il équipe ses bateaux des matériels les plus innovants : émetteurs radio (1920), congélation du poisson (1928) et surtout, avec J.B. Vigneron, il contribue dès 1922 à l'expérimentation du chalut à panneaux modernes, dit chalut Vigneron-Dahl.

Fin XIXe siècle apparaît une invention, celle du chalut *ottertrawl*<sup>29</sup>. Il s'agit d'employer deux plateaux de bois qui, fixés sur les côtés de la poche, fonctionnent remorqués dans l'eau, comme un cerf-volant dans l'air et tendent à s'écarter l'un de l'autre sous l'effet de la traction en avant du bateau chargé de le remorquer<sup>30</sup>.



Doc 6 – Le chalut *ottertrawl* introduit en 1898, Illustration, LE DANOIS Ed. (dir), Manuel des pêches maritimes françaises, fascicule 2, 1935-36, Paris, I.S.T.P.M., p.31

<sup>28</sup> VINET Emile, Oscar Dahl, In *Le monde de la pêche*, Paroles de rochelais, La Rochelle, 2006, p.37.

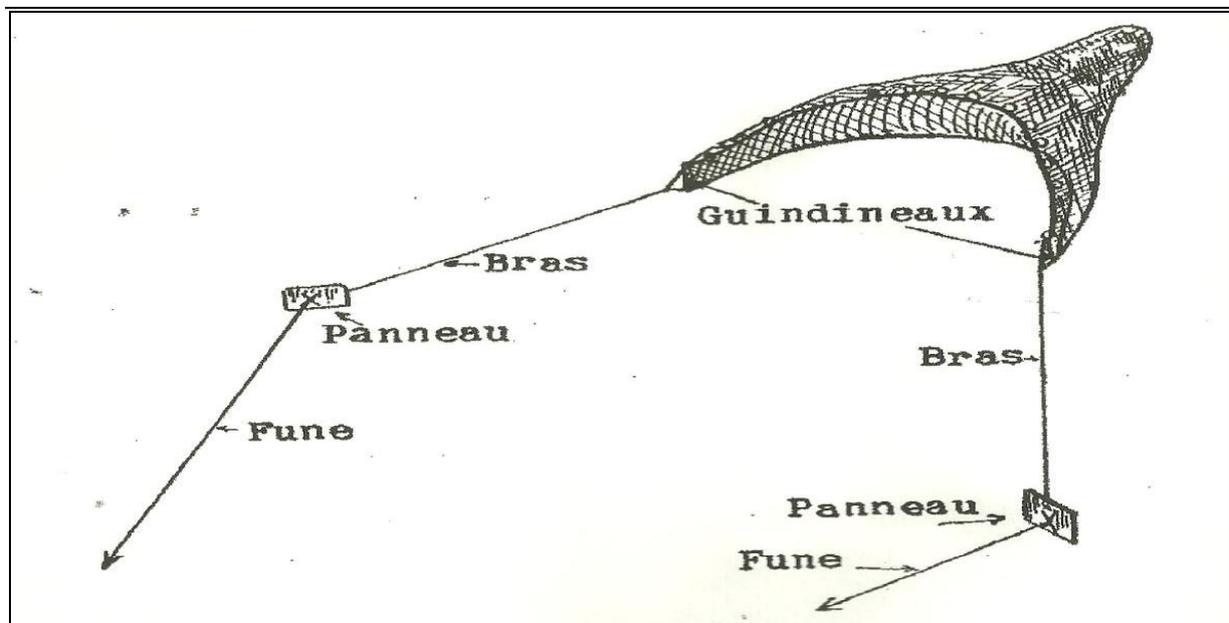
<sup>29</sup> *Otter-Trawl* : vient d'*Oter* (norvégien) et *Odder* (danois), *loutre* en français, à cause des belles pêches qu'il permettait de réaliser. On donne le nom d'*otter trawl* au chalut portant latéralement deux cerfs-volants ou *otter* (note d'Ed. LE DANOIS, Manuel des pêches maritimes, Op. cit, p. 28)

<sup>30</sup> LE DANOIS Ed., Op. cit., p. 28

A partir de 1898, son introduction donne une impulsion décisive au développement rapide de la pêche industrielle, permettant une augmentation conséquente du rendement des pêches<sup>31</sup>.

De multiples transformations tendant à perfectionner, à faciliter sa manœuvre, à augmenter son pouvoir de capture, ont été apportées à l'*Otter trawl*. Les transformations les plus importantes résident dans la réalisation du *chalut V.D.* ou *Chalut Vigneron-Dahl*, du nom des inventeurs. Jean-Baptiste Vigneron, armateur en Méditerranée, qui a déposé un premier brevet en 1912, rencontre en 1920 Oscar Dahl. L'association des deux hommes viendra à point nommé pour sauver J.B. Vigneron de sérieuses difficultés financières, compte-tenu du coût de ses travaux de recherche. Ils vont travailler avec William Black, déjà employé par Oscar Dahl, qui part étudier les techniques de pêche en Espagne. Des essais sont menés au cours des années 1921-1922. Ces recherches coûtent énormément d'argent à la Société Dahl : plus d'un million et demi de francs à la fin 1921<sup>32</sup>

Leur apport réside dans l'introduction entre l'extrémité des ailes et les planches ou panneaux, de longs câbles ou « *bras* » de manille et d'acier de 45 à 90 mètres de long. Ainsi, les panneaux ne sont plus directement fixés à la poche ou sur les ailes du filet, mais à une distance plus ou moins grande de l'engin ( Doc 7). Ce dispositif donne au chalut un champ d'action plus étendu puisque les planches sont normalement écartées du filet pendant le remorquage et que les bras restant probablement en contact avec le fond agissent alors en effrayant le poisson et en le dirigeant vers l'ouverture du filet. Ainsi, le poisson est ramené dans de meilleures conditions, le volume des captures augmente, la consommation de charbon, elle, diminue. Le chalut V.D. est rapidement adopté par de nombreux chalutiers français et étrangers<sup>33</sup>.



Doc 7 – Le chalut Vigneron-Dahl, LE DANOIS Ed., Op. cit., p.33

<sup>31</sup> MAHE Jean-Louis, op. cit., p.59

<sup>32</sup> BIARD Vaillant, *Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle*, Le Chasse -Marée, n°52, Octobre 1990, pp. 11-13

<sup>33</sup> LE DANOIS Ed. Op. cit., pp. 34-35

Après de multiples essais, cette invention fait l'objet du dépôt d'un brevet d'invention, délivré en 1922<sup>34</sup>. Pour pouvoir utiliser ce chalut, les armements doivent signer « un contrat de location que l'administration nous oblige à faire enregistrer ». Pour deux chalutiers, l'*Aunis* et le *Poitou*, et par mois, « l'emploi du dispositif V.D. sur ses navires » coûte 8.820 francs à M. Veron, armateur rochelais<sup>35</sup>. Fernand Castaing, deuxième grand armateur rochelais à la pêche, et concurrent d'Oscar Dahl, refuse de déclarer l'utilisation de ce dispositif V.D. et sort son propre chalut qui ressemble au chalut V.D. Oscar Dahl lui intente un procès en 1923, pour « contrefaçon ». Après une série de procès, de renvois et de polémiques, il faut attendre 1928 pour que les Tribunaux de Rennes et de Lorient déclarent valables les deux brevets déposés par Dahl et Vigneron. Les deux associés peuvent commercialiser normalement leur invention<sup>36</sup>.

### **L'autre grand armement industriel rochelais fondé en 1918 : « Les chalutiers rochelais » de Fernand Castaing**

Jacques Castaing, dit Fernand, est né le 10-7-1874<sup>37</sup> à Gujan-Mestras (Gironde). Il commence sa carrière comme mousse, à 11 ans, puis matelot, avant de devenir un authentique patron de pêche, « commandeur d'un chalutier à vapeur à 24 ans »<sup>38</sup> et de s'installer à Royan. Patron de la *Georgette*, il participe, en 1905, au sauvetage d'un quatre mâts de l'armement Borde, le *Gers*<sup>39</sup>, qui s'échoue non loin de l'Île de Ré, avec 33 hommes à son bord et une mer démontée. Ce fait d'armes n'est pas le premier : en 1874, il porte secours à un équipage en perdition dans la rade du Verdon. Il sauvera ainsi des vies à six reprises et sera nommé Chevalier de la Légion d'Honneur en 1921<sup>40</sup>.

#### **Un homme de courage, mais aussi un homme d'argent...**

Il arrive à La Rochelle en 1901, comme simple patron de pêche. C'est « un homme de courage (...), mais aussi un homme d'argent – dans le bon sens du terme » disent ses petits enfants : dès son arrivée, il instaure une sorte de minimum garanti à ses matelots. En 1907, il fait construire un bateau neuf à Saint-Nazaire, la *Ginette*. En 1909, il fonde un armement : la *Coopérative des armateurs*. A la *Georgette* et la *Ginette*, viennent s'ajouter le *Phoque*, l'*Espéranza* et le *Sirena*. Cet armement avait son magasin de mareyage et expédiait la pêche de ses chalutiers.

<sup>34</sup> BREVET D'INVENTION n° 547.913, délivré le 6-10-1922, publié le 28-12-1922 par l'Office National de la Propriété Industrielle, *Fonds privé Henri VERON*, remis et consulté au Musée Maritime de La Rochelle, 6-2011

<sup>35</sup> VIGNERON-DAHL, *Courriers à Henri VERON*, armateur rochelais, en dates du 24-1-1923 et 23-6-1923, Fonds privé Henri VERON, déjà cité.

<sup>36</sup> BIARD Vaillant, *Querelles de chalut à La Rochelle. Un épisode de la pêche industrielle, Le Chasse-marée*, n°52, 10-1990

<sup>37</sup> Selon des documents de la Conservation des hypothèques, il est né le 10-7-1874, A.D.17, *côte 2716W103*

<sup>38</sup> CASTAING Hugues et Marie, arrières petits enfants de Fernand Castaing, *L'Express*, 13/19- 3-2008

<sup>39</sup> GAUBERT Yves, *L'armement Castaing : les Chalutiers de La Rochelle*, Site « *histoiresmaritimesrochelaises* », *Musée Maritime de La Rochelle*, fiche de l'armement ; 16-1-2011

<sup>40</sup> CASTAING H. et M., article cité.

Pendant la Guerre de 1914-18 et la réquisition de ses meilleurs chalutiers, il poursuit l'exploitation de ses vieux chalutiers. En 1918-1919, avec le retour de ses grands chalutiers et l'acquisition de nouveaux bateaux, Fernand Castaing transforme la *Coopérative des Armateurs* en Société Anonyme des « *Chalutiers de La Rochelle* », qu'il dirige. Comme l'armement Dahl, cette société intègre des activités annexes à l'exploitation de chalutiers. Elle a son propre mareyage, mais aussi sa glacière et son atelier de mécanique et de chaudronnerie, une menuiserie charpenterie de marine, une usine de traitement des déchets de poisson à la Ville en Bois (actuellement la médiathèque Michel Crépeau). En 1926, la partie mareyage et fabrication de caisses en bois s'installent dans une pêcherie construite sur le quai est du bassin des chalutiers, comme les autres armements.

Entre les deux guerres, son armement possède jusqu'à vingt chalutiers. Ils portent des noms d'oiseaux : *Avocette, Bartavelle, Bernache, Casoar, Damier, Eider, Harle, Héron, Hirondelle, Imbrim, Palombe, Pélican, Picorre, Pingouin, Tadorne, ...* Mais les navires d'occasion achetés par l'armement ne sont pas débaptisés : *Cap Saint-Jean, Esperanza, Les Frères Coquelin, Ginette, Le Joselle, Menhir, Myrus*. Le *Nord-Caper*, premier du nom avait pris, pendant la première guerre mondiale, une goélette turque à l'abordage en Méditerranée. Le second *Nord-Caper* a été le premier chalutier de pêche arrière de la société, en 1967<sup>41</sup>.

La deuxième Guerre mondiale perturbe, elle aussi, l'activité de l'armement Castaing. A la fin du conflit, la majorité de ses bateaux sont coulés. Il n'a plus que cinq à six bateaux à vapeur entre 45 et 50 mètres. L'Etat lui accorde comme dommages de guerre deux grands chalutiers à moteur diesel de 42 mètres. Il en fait construire deux et en achète d'autres pour reconstituer sa flotte<sup>42</sup>.

En 1935, Fernand Castaing fait construire à Bordeaux le *Casoar*, un chalutier équipé d'un moteur diesel de 1 350 chevaux. C'est une unité de 53 mètres, destinée à aller pêcher sur les côtes de Mauritanie et du Maroc. Mis à l'eau en 1936, c'est le plus grand chalutier diesel français, témoigne Elian Castaing<sup>43</sup>. Mais en faisant construire le *Casoar*, l'armement fait le mauvais choix en termes de longueur. « Il a dû voir un peu grand, je pense, car c'était un bateau qui n'a vraiment jamais marché comme on l'avait espéré : selon le mode de pêche, il était soit un peu trop grand, soit un peu trop petit » dit Elian Castaing.

---

<sup>41</sup> GAUBERT Yves, Op. cit.

<sup>42</sup> CAMENEN Joseph, *Regards sur une vie de marins-pêcheurs*, 1979, Pen Duick, p. 224

<sup>43</sup> CASTAING Elian, *Le Casoar, un témoignage, Site histoiresmaritimesrochelaises*, Musée Maritime de La Rochelle, mai 2011.



Doc 8 – Le Casoar, 53m, le plus grand chalutier de France, Photo PH MORILLON,

Archives photographiques du Musée Maritime

Avec la crise et le déclin de la pêche industrielle à la fin des années 1970, l'armement Castaing essaie de se maintenir, alors que d'autres renoncent et vendent leurs bateaux. Mais certains navires, tel l'Eider, 45 mètres, finissent par rester amarrer au « quai de l'oubli », en attendant d'être vendus.

L'aventure se termine par un dépôt de bilan en 1981<sup>44</sup>. « Le premier choc pétrolier (...), une erreur de jugement » (un bateau commandé l'année de ce choc, en 1974, arrivé 4 ans plus tard, en plein marasme) précipitent la faillite<sup>45</sup>.

### Les « Chalutiers de La Rochelle » : une société anonyme



Doc 9 – Coupon d'une action de la S.A. « Les chalutiers de La Rochelle » - Fonds du Syndicat des armateurs à la pêche de La Rochelle – 164 J

<sup>44</sup> GAUBERT Yves, Op. cit.

<sup>45</sup> CASTAING Hugues et Marie, *L'Express*, art. cit.

Dans les années 1920, elle comporte 139 actionnaires, possédant 9 336 actions<sup>46</sup>.

L'analyse que nous avons faite de l'ensemble de ces actionnaires (voir document ci-dessus) montre une dispersion des actions, d'autant que seuls 13 actionnaires possèdent plus de 200 actions chacun, soit 9,30 % du nombre total d'actionnaires, alors que 82,10 % en possèdent moins de 100 chacun. 41,70 % sont de petits actionnaires disposant de moins de 20 actions chacun

Les professions, peu nombreuses à être déclarées (30), n'ont, pour l'essentiel, que peu de lien direct avec les activités de la mer et la pêche, à l'exception de 4 armateurs. Le nombre de femmes qui sont déclarées « veuves » est important : 21, soit plus de 15 % des actionnaires. Cela tend à démontrer le caractère d'abord financier – placement d'épargne – de cet actionnariat. Les adresses, connues pour tous les actionnaires, corroborent cette analyse : seuls 24,40 % des actionnaires sont de La Rochelle et de la Charente-Maritime.

Actionnaires	Nombre d'actionnaires	%	Nombre d'actions
<b>Total</b>	139		9 336
Plus de 200 actions	13	9,30%	
De 101 à 200 actions	12	8,60%	
de 20 à 99 actions	56	40,40%	
Moins de 20 actions	58	41,70%	
Femmes Veuves	21	15,10%	
<b>Adresse:</b>			
La Rochelle et département	34	24,40%	
Départements limitrophes	23	16,50%	
Nantes	28	20,10%	
Paris	13	9,30%	
<b>Professions déclarées (30)</b>			
Armateurs	4	2,80%	
Négociants	6	4,20%	
Médecins-dentistes-pharmaciens	5	3,60%	
Notaires	3	2,10%	
Propriétaires	3	2,10%	
Avocats	2	1,40%	
Industriel	1	0,70%	
Officiers de l'armée	2	1,40%	

Doc 10 – Tableau réalisé à partir des archives personnelles d'Eliau Castaing, Côte 164 J, AD 17

<sup>46</sup> SYNDICAT DES ARMATEURS A LA PECHE, Fonds privé, 164 J, A.D. 17

### Un homme de fort caractère, impliqué dans la vie rochelaise

Nous l'avons dit, il construit sa carrière et son armement à la force de sa volonté et de ses capacités, avec l'aide de son épouse, Marie-Catherine née Maréchal, qui l'a beaucoup aidé, explique leur arrière petit-fils, Elian Castaing. Ils demeurent 43 Rue Réaumur, à La Rochelle. Il meurt à l'âge de 87 ans, en 1961.

Fernand Castaing a eu deux fils, Roger et Robert. Roger est décédé à l'âge de 22 ans, c'est donc Robert qui travaille avec son père. A la mort de Robert en 1952, c'est le fils de Roger, Jean-Jacques qui rejoint son grand-père dans l'armement. Ce dernier est décédé en 1961. Le fils de Jean-Jacques, Elian, a rejoint l'armement en 1972. Après la fermeture, Elian Castaing a participé à l'aventure du *Scapiria*, ce chalutier de 30 mètres financé par tous les armements, Auger, ARPV, Chalutiers de La Rochelle, Sarma (qui avait repris les bateaux de Dahl), pour essayer de relancer la pêche industrielle. Aujourd'hui, le descendant de l'armement gère des chalutiers immatriculés à La Rochelle, mais financés par des capitaux espagnols, des navires servis par des équipages espagnols<sup>47</sup>.



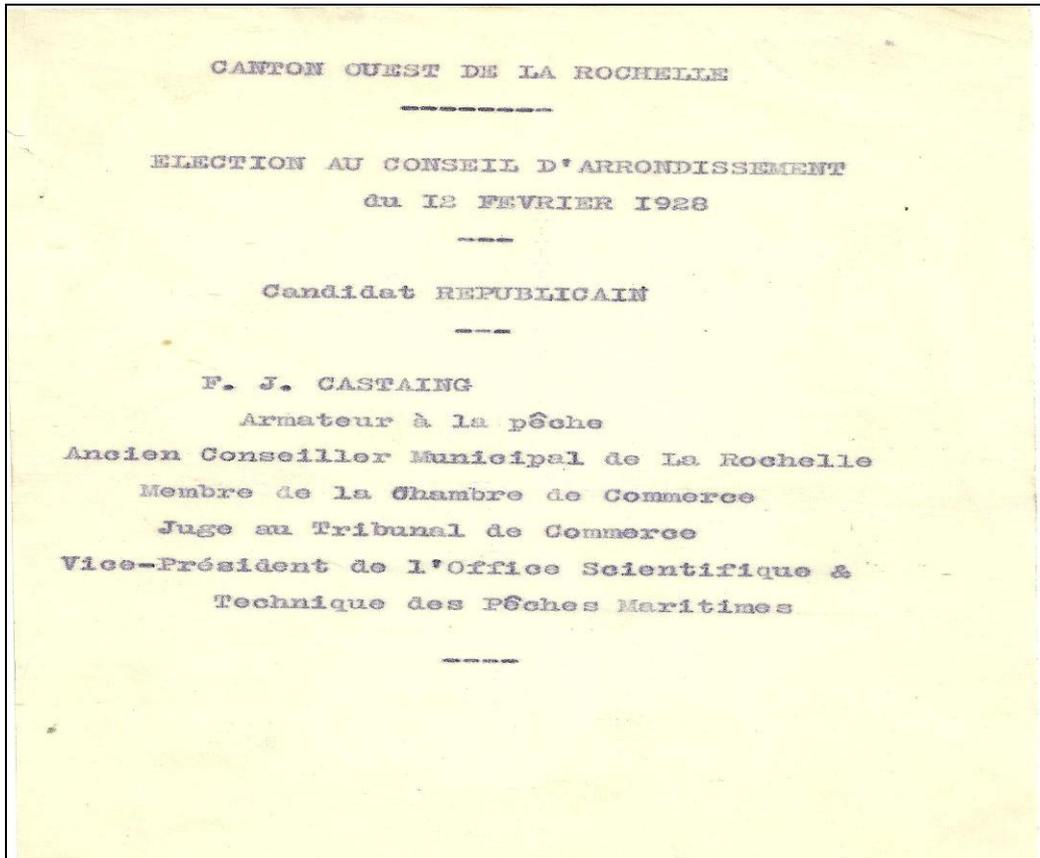
*M. Castaino. armateur*

Doc 11 – Fernand Castaing, fonds ROCHEAU André, A.M.L.R.

Fernand Castaing aime les honneurs et les responsabilités, écrit Yves Gaubert. Il multiplie les présidences : des armateurs de France, après avoir été président du Syndicat des Armateurs de chalutiers à vapeur de La Rochelle (en 1930), du Stade Rochelais, de l'Amicale du Midi, du Tribunal de Commerce. Il est vice-président du Comité de gestion de la Halle à marée dans les années 1960 Il est vice-président de l'Office Scientifique et Technique des

<sup>47</sup> GAUBERT Yves, Op. cit.

Pêches Maritimes (I.S.T.P.M.) dans les années 1930, conseiller du commerce extérieur et ami intime avec Alphonse Rio, ministre de la marine entre les deux guerres. Localement, il est élu Conseiller d'Arrondissement de La Rochelle, le 13-2-1928. Il se présente alors sous l'étiquette de « candidat républicain, armateur à la pêche, Ancien Conseiller Municipal de La Rochelle, Membre de la Chambre de Commerce, Vice -Président de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes »<sup>48</sup>.



Doc 12 – Bulletin de vote ronéoté, Election au Conseil d'Arrondissement, 12-2-1928, A.D.17, 164 J

Il est élu Conseiller Général le 14-10-1928<sup>49</sup>.

Sur le plan social, il crée la Caisse d'entraide des marins péris en mer, qui organise chaque année un arbre de Noël. Il est longtemps membre du Rotary. Il est fait Officier de la Légion d'honneur le 14 -1-1930, tout en n'ayant que « 8 ans d'ancienneté dans le grade de Chevalier », ce qui est légalement une durée insuffisante, lui écrit le Préfet<sup>50</sup>, mais il ajoute : « Il me semble qu'en raison des services que vous avez rendu, une proposition vous concernant serait des plus justifiée (...) »<sup>51</sup>.

<sup>48</sup> C.C.I. La Rochelle, 164 J, A.D. 17

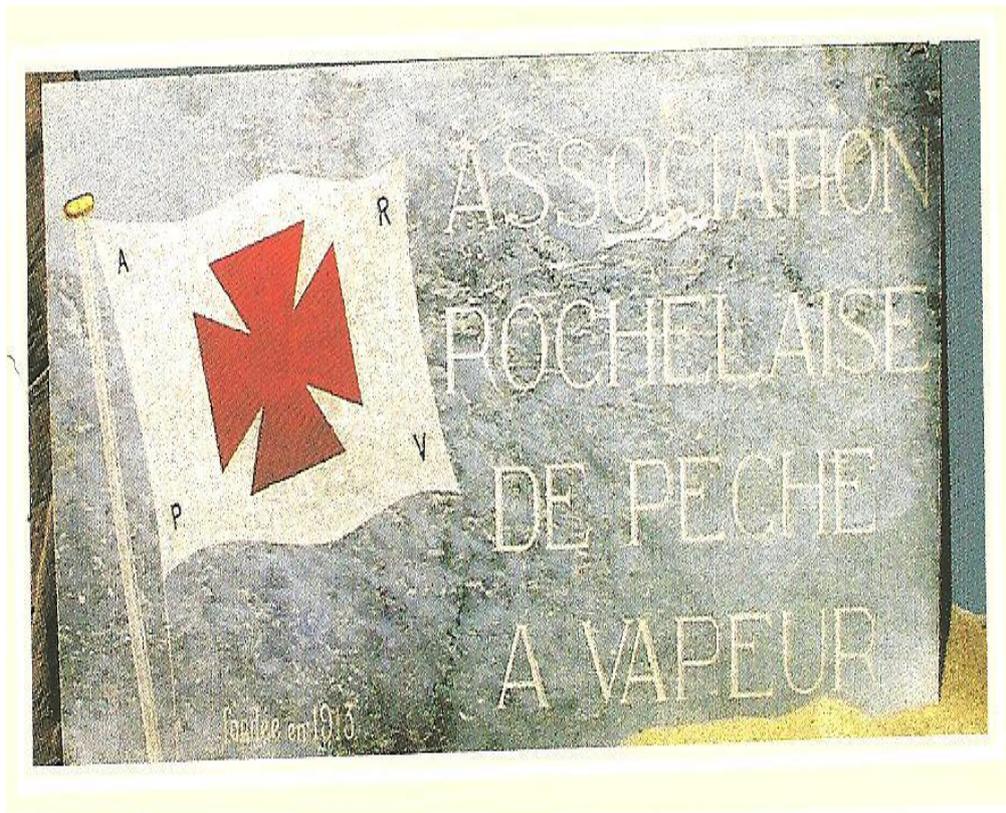
<sup>49</sup> *Idem*

<sup>50</sup> *Idem*, Lettre du Préfet du 16-11-1929

<sup>51</sup> SYNDICAT DES ARMATEURS DE LA PECHE DE LA ROCHELLE, archives personnelles de Fernand Castaing, Côte 164 J, A.D.C.M.

## Entre temps, en 1913, est créée l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur

C'est un groupe d'armateurs qui, au départ, constitue cette Association, l'A.R.P.V. : MM Feydel, Gufflet, Bassus, Maubailarcq, Veron, Perchepied, Bousquet, Lalande, Angibaud, auxquels se joint M. Garrigues en 1919. Ils sont désireux de vendre leur pêche directement à la clientèle par l'intermédiaire d'un organisme commun, mais aussi de constituer un groupement d'achats, en particulier celui du charbon<sup>52</sup>.

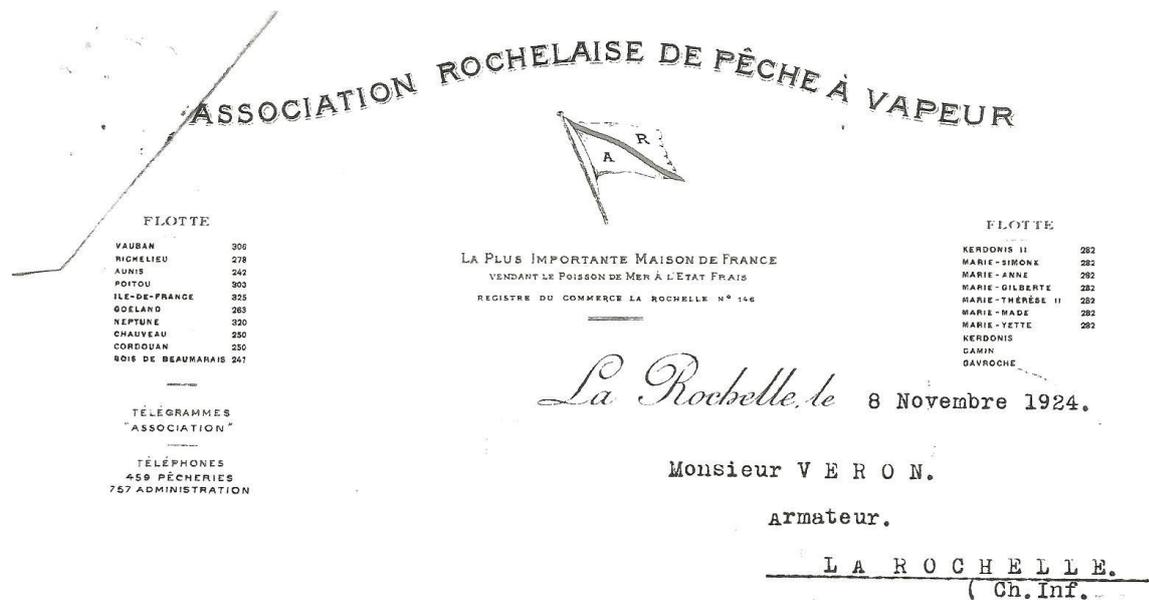


Doc 13 – Emblème de l'A.R.P.V., MENU Jean-Claude, La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins, La Rochelle, 2002, Geste édition et JC Menu, p. 83

En 1920 d'autres armements les rejoignent : Marty, Rivaille, Société de pêche et d'armement de l'ouest (F. Darde), Pêcheries et armement La Rochelle Océan (M. de Peyrecave), Société des pêcheries du sud-ouest (M. Holley Williams)<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> BIARD Vaillant, Querelles de chaluts à La Rochelle, un épisode de la pêche industrielle, *Le Chasse –Marée*, n°52, 10-1990 ; pp. 11-12

<sup>53</sup> MENU Jean-Claude, *La Rochelle, deux nouveaux ports, deux destins*, La Rochelle, 2002, Geste éditions et Jean-Claude Menu, p.83



Doc 14 – En-tête d'un courrier de l'A.R.P.V., en date du 8-11-1924, Fonds Jean-Claude MENU, 106 J, A.D. 17

### Un groupement très vite confronté à des difficultés

L'étude des procès-verbaux du Comité de direction de l'A.R.P.V.<sup>54</sup> montre l'évolution de cette Association d'armateurs indépendants :

L'A.R.P.V. est « désormais S.A.R.L. et à capital variable », au capital de 63 000 F, selon un acte notarié du 31-12-1925 (Comité de direction du 2-1-1926).

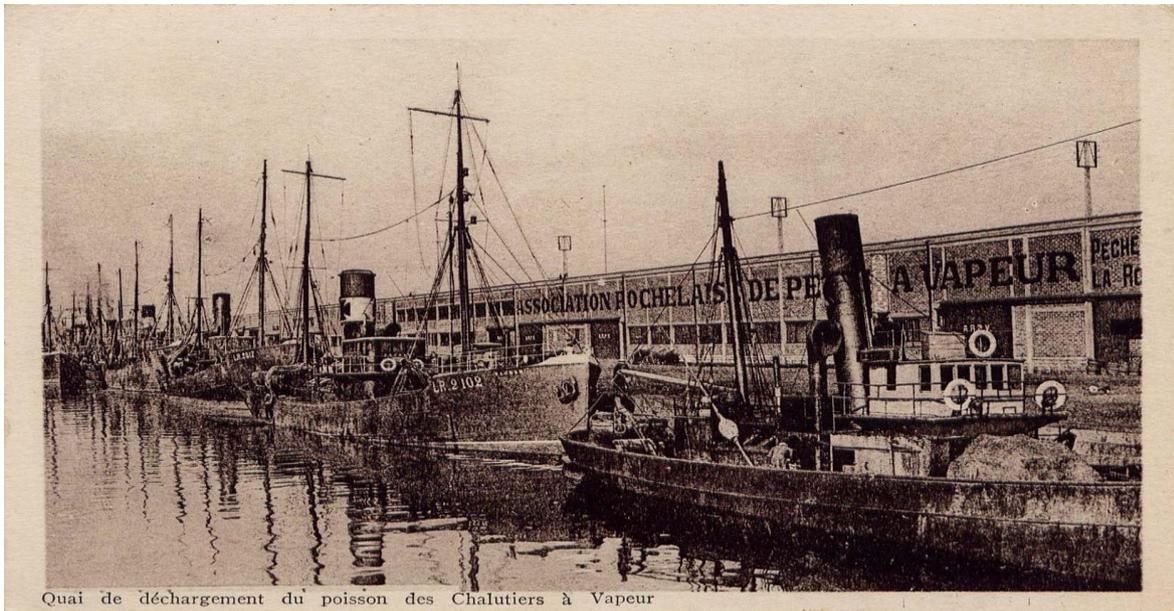
Le groupement se trouve confronté à un problème majeur, à l'époque, celui de la fourniture du charbon. La grève anglaise des mineurs, qui est engagée depuis mai 1926, prive de toute importation des charbons habituellement consommés. Cela se traduit par une hausse du prix du charbon en France et des difficultés d'obtenir du charbon de la Ruhr. La flotte est immobilisée quelques jours fin octobre 1926. La reprise de la pêche se fait avec des charbons de Sarre et Moselle « au prix formidable de 400 F la tonne ». Le prix du charbon est douze fois plus élevé qu'avant guerre, alors que celui du poisson a augmenté de 7 à 8 fois (Rapport du Conseil de surveillance pour le 2<sup>e</sup> semestre 1926)

Un autre problème apparaît : la « diminution anormale des quantités de poissons pêchés. Les tonnages varient de 8 à 10 tonnes fin 1926, contre 20 tonnes et plus en 1920 et les années suivantes.(même source)

Alors que le prix du poisson diminue au 2<sup>e</sup> semestre 1928, le bilan de la société demeure créditeur de 69 581 F, dont seulement 11 708,75 de bénéfice effectif. Mais « il n'y a pas lieu de s'alarmer outre mesure sur l'avenir des pêches, un vaste champ d'exploitation

<sup>54</sup> A.R.P.V., Procès-verbaux du Comité de direction, du 13-10-1925 au 17-2-1943, Fonds Jean-Claude MENU, 106 J, A.D. 17

restant ouvert à l'utilisation de sous-produits appelés à compenser le fléchissement des apports en merlus (...) » (Rapport du Conseil de surveillance du 2<sup>e</sup> semestre 1928)



Doc 15 – Installations de l'A.R.P.V. sur le quai de déchargement du bassin des chalutiers,

Photo Camille ROBREAU, A.M.L.R.

### Les années 1936-39 constituent un tournant.

Des membres de l'A.R.P.V. « ne possèdent plus de bateaux » apprend-on lors du Conseil de Surveillance du 7-2-1936. Le Comité de direction du 29-9-1936 note que la société ne conserve que 5 chalutiers, évoque la lettre du liquidateur de la Société Henri Veron et Cie. Celui du 2-10-1936 évoque la rétrocession de 3 chalutiers à M. Menu, et s'interroge sur les intentions de M. Menu : se limitera-t-il aux 3 chalutiers rétrocedés par l'Association ou désire-t-il prendre les 5 ? L'un des participants, M. Prunier fait connaître que « M. Menu ne désire pas, pour l'instant, prendre plus de 3 chalutiers ». Dans l'immédiat, les 3 chalutiers sont « en sous-location » à la Société d'importation charbonnière et maritime, dont le patron est M. Menu et qui jusqu'alors est importateur de charbon à l'A.R.P.V., mais aussi propriétaire d'une mine de charbon. A ce titre, il a des comptoirs dans différents ports, plus particulièrement à La Rochelle. Il fournit alors en charbon une partie des chalutiers rochelais, notamment ceux de l'A.R.P.V.<sup>55</sup>

La fin de l'A.R.P.V. groupement d'armateur est programmée : « En novembre (1936), l'Association n'aura plus aucune dépense d'armement à effectuer » note le Comité directeur du 14-10-1936. Les deux derniers chalutiers de l'Association, que M. Menu n'a pas voulu

<sup>55</sup> CAMENEN Joseph, *Regards sur une vie de marin - pêcheur*, 1979, Pen Duick, p. 222

reprendre le *Marie-Anne* et le *Marie-Gilberte* sont « désarmés le 17 courant » (novembre 1936) » (Comité de direction du 18-11-1936).

François Menu devient l'unique propriétaire de la flotte de l'A.R.P.V. Présent au Comité de direction du 21-9-1938, « Mr Menu fait connaître qu'il s'est rendu acquéreur des navires de la flotte Pêche en mer à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1938 ».

Ultime étape, lors du Comité du 23-3-1939, « Sur proposition de M. Menu, le Comité décide de racheter, à la date du 31-3-1939, le matériel, les installations, ainsi que les stocks de charbon appartenant à la Société d'Importation Charbonnière et Maritime (...) ».

### **Ainsi, M. Menu devient-il le 3<sup>e</sup> grand armateur de La Rochelle**

Lors du Comité du 18-3-1940, « M. Menu saisit le Comité d'une proposition ayant pour objet d'organiser, à partir du 1-1-1940, la comptabilité de sa flotte de manière que les résultats de l'exploitation de ses navires ne soient pas confondus avec ceux des navires de l'Association (...) ».

M. Menu et sa société, qui conserve le même nom, l'A.R.P.V., va devenir une société de capitaux sous la présidence de François E. Menu, avant de céder sa place à son fils, Jean-Claude Menu.

La famille Menu est originaire des Ardennes, ravagées par la Grande guerre. François Menu est né le 3-11-1887 à Rethel (Ardennes). A partir de 1920, il reprend une activité d'armement de cargos charbonniers destinés à approvisionner la France, notamment les ports de pêche, en anthracite du Pays de Galles<sup>56</sup>. Lors de la crise des années 1930, il achète vingt-quatre chalutiers à des armements en difficultés, dont trois de l'A.R.P.V. Il est décoré de la Légion d'Honneur le 22-12-1925 pour blessure sur le front, comme Lieutenant au 33<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie.<sup>57</sup>

Jusqu'à sa mort en 1955, à Paris, François Menu préside le Syndicat des armateurs à la Pêche de La Rochelle. 87 chalutiers à vapeur, puis à moteur, pêche sur le côté, puis pêche arrière à rampe avec entrepont, sont exploités successivement pendant soixante dix-ans, écrit Jean-Claude Menu<sup>58</sup>.

Jean-Claude Menu, son fils, est né à Paris, le 12-03-1927. Il fait des études à Paris et en Grande-Bretagne. Il entre dans l'armement familial, une des plus importantes entreprises de pêche françaises, la première flotte de France<sup>59</sup>. Il succède à son père, qui décède en 1955, comme dirigeant de l'A.R.P.V.

<sup>56</sup> JULIEN-LABRUYERE François, *Dictionnaire bibliographique des charentais*, Saintes, 2005, Croît Vif, pp. 902-903.

<sup>57</sup> Collectif, *Mémorial de la Légion d'Honneur*, p.123, , Série M .F 1635, A.D. 17

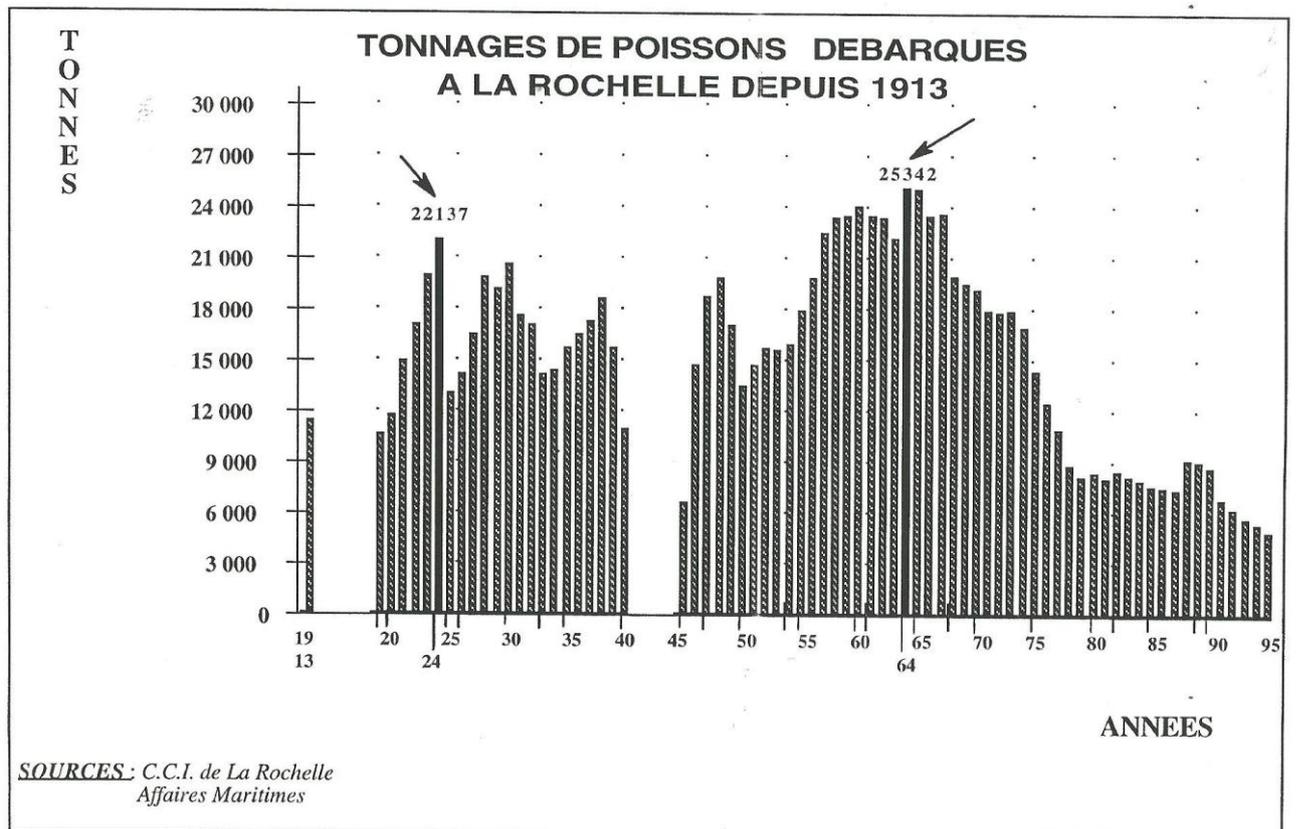
<sup>58</sup> MENU Jean-Claude, Op. cit, p. 83

<sup>59</sup> *Mémorial de la Légion d'Honneur*, op. cit ., p. 902

L'armement Menu est le premier à La Rochelle à exploiter les chalutiers de pêche arrière, avec le *Saintonge* en 1966. Il en commande quatre autres unités<sup>60</sup>. C'est ainsi qu'en 1968, il met en exploitation l'*Angoumois* qui pêche jusqu'en 1991, date de son désarmement. Il constitue aujourd'hui le fleuron de la flotte à quai du Musée Maritime de La Rochelle.

Dans l'entre-deux-guerres, l'armement Menu constitue, avec les armements Dahl et Castaing, l'essentiel de la flotte de pêche industrielle, même si après la deuxième guerre mondiale « de (trop) nombreux chalutiers armés soit par des individuels, soit par des associations quirataires », s'ajoutent à ces 3 flottes.

Confronté à la crise de la pêche industrielle rochelaise, à partir de la fin des années 1970, avec la réduction des apports en poissons frais, l'appauvrissement des fonds de pêche dans le Golfe de Gascogne, et obligation d'aller pêcher plus haut, vers les côtes des Iles anglo-normandes, accentuée par la « crise pétrolière » et la hausse du prix du fuel (plus 419% entre 1972 et 1974<sup>61</sup>), l'armement Menu cesse définitivement ses activités d'armateur en 1984.



Doc 16 - Le tonnage de poissons frais débarqués à La Rochelle et le déclin marqué depuis 1964

<sup>60</sup> CAMENEN Joseph, Op. cit., p. 159

<sup>61</sup> MAHE Jean-Louis, *Petite histoire de la pêche rochelaise*, La Rochelle, 2003, Edition personnelle, p. 124

## **Un acteur de la vie économique et sportive de La Rochelle**

En 1955, il succède à son père, alors Président du Syndicat des Armateurs à la pêche de La Rochelle, poste auquel il est élu en 1968. Il devient Président national de ce syndicat, de 1968 à 1999. Il est le représentant de la France pour la pêche aux Communautés Européennes et membre du Conseil Economique et social national. Administrateur de l'I.S.T.P.M. de 1972 à 1984, il est aussi, localement, Vice -Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle de 1967 à 1985, membre du CODER du Poitou-Charentes, Président de la Caisse rochelaise d'Entraide aux familles de marins péris en mer, aujourd'hui encore. Il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur en 1980<sup>62</sup>

Il n'a de cesse de se battre pour une « gestion de la ressource », « problème historique », qui fait l'objet de nombreux rapports, courriers et interventions locales et nationales<sup>63</sup>.

En 1974, il n'hésite pas à vendre tous ses navires, « pour manifester d'une certaine façon sa colère et son inquiétude devant l'incompréhension des technocrates »<sup>64</sup>. Il garde cependant l'*Angoumois*, chalutier de pêche arrière moderne, mis en activité en 1970.

Il s'investit dans le monde de la plaisance, est l'un des principaux artisans de la création du Port de plaisance des Minimes. Il devient Vice-Président, puis Président de la Société des Régates Rochelaises, de 1964 à 1981. Il en est le Président Honoraire. Il occupe de nombreuses responsabilités nationales dans le monde de la plaisance et de la voile. Mais il est aussi un « brillant compétiteur » : trois fois sélectionné pour l'Admiral's Cup et trois fois champion de France.

## **La SARMA, une tentative des mareyeurs rochelais de maintenir la pêche industrielle**

En 1984, Jean-Claude Menu décide de se séparer de l'*Angoumois*. Il le vend à un armateur grec, mais le gouvernement refuse le visa et subventionne la SARMA pour le racheter.

En 1993, en panne de moteur depuis le mois d'avril 91, ce navire vieux de 23 ans a largement dépassé le temps moyen d'une carrière de chalutier. Sa remise en service nécessite des travaux trop onéreux et difficilement rentabilisables vu l'âge de ce bâtiment. La SARMA décide de s'en séparer.

Patrick Schnepf et Yves Gaubert, co-fondateurs du Musée Maritime de La Rochelle se mobilisent alors pour sauver ce témoin du patrimoine maritime rochelais. Ce type de chalutier pêche arrière a marqué en effet, toute une période de l'histoire de cette activité à La Rochelle<sup>65</sup>. Après une carrière de plus de 20 ans, le chalutier est offert au Musée maritime de La Rochelle qui le fait classer Monument historique en 1993. Il est devenu depuis musée à flot et se visite.

<sup>62</sup> *Mémorial de la Légion d'Honneur*, p. 123 Op. cit.

<sup>63</sup> MENU Jean-Claude, Op. cit., pp. 55-60 et pp. 97-98 (Bibliographie et sources).

<sup>64</sup> JULIEN-LABRUYERE François, *Dictionnaire bibliographique des charentais* op. cit., p. 902

<sup>65</sup> GAUBERT Yves, *Histoire de l'Angoumois*, histoiresmaritimesrochelaises, Musée Maritime de La Rochelle

La SARMA est le dernier armement industriel, créé par les mareyeurs rochelais pour tenter de sauver la pêche industrielle. En 1991, aux côtés de l'Angoumois, la SARMA possède deux autres chalutiers industriels de 38 mètres encore en service en 1991. En 1993, la société doit désarmer ses 2 derniers chalutiers de pêche industrielle : le *Peoria* et *Force 17*.



Doc 17 – L'Angoumois, racheté en 1984 par la SARMA, à l'arrêt depuis 1991, donné au Musée Maritime en 1993, photothèque, Musée Maritime La Rochelle

### **Les armements à la pêche : un bon investissement jusqu'en 1965**

Investir dans les sociétés d'armement, dans les années 1926, puis 1950-60, constitue un placement d'un bon rapport pour les actionnaires comme pour l'armateur. Selon Philipponneau Fournier<sup>66</sup> : « A La Rochelle, la pêche, activité rentable jusqu'en 1965, attira des capitaux d'origine très diverse. La bourgeoisie libérale et foncière de la région, à la recherche d'affaires lucratives, investissait volontiers dans les armements, profitant des avantages fiscaux accordés aux sociétés de quirataires ».

Emile Vinet donne son témoignage<sup>67</sup> « Les armateurs ont gagné beaucoup d'argent. Cela a incité des gens qui voulaient s'enrichir à investir dans la pêche grâce au système des quirats.

<sup>66</sup> FOURNIER Philipponneau, L'évolution récente de la pêche rochelaise, 1975, *Le Norois*, p.443

<sup>67</sup> GAUBERT Yves, VINET Emile, Ingénieur d'armement chez Dahl, site *histoiresmaritimesrochelaises*, Musée Maritime de La Rochelle.

Dans les armements quirataires<sup>68</sup>, les gens s'engageaient sur leurs biens personnels. Ce système a permis de draguer des capitaux qui cherchaient à se camoufler après la guerre. L'armement Frédéric ramassait de l'argent pour créer des sociétés de pêche et promettait 24 % de dividendes exonérés d'impôts (En réalité, l'exonération ne fonctionnait que si les dividendes étaient réinvestis dans la pêche). Mais c'est une activité très aléatoire où les investisseurs paient leurs impôts comme tout le monde et où on n'est pas toujours sûr de récupérer ses billes. Frédéric s'est enfui au Mexique... »

Un correspondant écrit, en 1925, à l'armateur Henri Veron <sup>69</sup> : « Vous escomptez un bénéfice de 12 %, pour les porteurs de parts » (de votre société), ce que confirme un brouillon de lettre d'Henri Veron à envoyer pour la formation de sa nouvelle société en commandite par action, en mars 1925<sup>70</sup>.

### **La fin d'une grande épopée : celle de la pêche industrielle**

L'armement Dahl disparaît dans la première moitié des années 1970, emporté par l'accumulation de difficultés financières. Les années 1980 sont marquées par la disparition des deux autres grands armements : la société fondée par Fernand Castaing dépose le bilan en 1981, l'A.R.P.V. de Jean-Claude Menu arrête son activité en 1984.

Les grands armements de la pêche industrielle disparaissent avec le désarmement des derniers grands chalutiers, au début des années 1990, juste avant la mise en service du nouveau port de pêche à Chef-de-Baie en 1994. Le grand port de pêche de l'Atlantique, le deuxième de France derrière Boulogne, passe de plus de 24 000 tonnes de poissons frais débarqué à un peu plus de 2 400 tonnes en 2010.

D'autres armements à la pêche industrielle, moins grands, ont existé à La Rochelle, tels ceux de MM. Auger<sup>71</sup>, Laurent ou Onfroy. Ils ont eux aussi disparu.

La décision de transférer le port de pêche à Chef-de-Baie, près du Port de Commerce de La Rochelle-Pallice, n'a pas empêché cette disparition de la pêche industrielle.

## Henri MOULINIER

---

<sup>68</sup> Quirats : parts de propriété d'un navire indivis. Lorsqu'un navire n'appartient pas à une seule personne, mais à plusieurs, on le suppose décomposé en un certain nombre de parties égales (ordinairement 24) appelées quirats, et les divers copropriétaires le sont pour un quirat, ou pour deux, ou pour trois, ...

<sup>69</sup> POMPON André, Lettre à Henri Veron, 18-3-1925, Fonds privé de M. François Véron, fils de l'armateur rencontré au Musée Maritime de La Rochelle, en juin 20011.

<sup>70</sup> Fonds privé François Veron, déjà cité.

<sup>71</sup> GAUBERT Yves, interview d'André Auger, site [histoiresmaritimesrochelaises](http://histoiresmaritimesrochelaises.com), op. cit.

Doctorant en histoire, Université de La Rochelle (FFLASH)

En collaboration avec le Musée Maritime de La Rochelle

-Septembre 2011-