



HAL
open science

Vie et métier des pêcheurs de *ort-en-Bessin* : une communauté de marins en mutation, 1792-1945.

Marie-Pierre Labonne

► To cite this version:

Marie-Pierre Labonne. Vie et métier des pêcheurs de *ort-en-Bessin* : une communauté de marins en mutation, 1792-1945.. Histoire. Normandie Université, 2017. Français. NNT : 2017NORMC036 . tel-02324614v1

HAL Id: tel-02324614

<https://theses.hal.science/tel-02324614v1>

Submitted on 22 Oct 2019 (v1), last revised 25 Oct 2019 (v2)

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.



Normandie Université

THESE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité : Histoire, histoire de l'art et archéologie

Préparée au sein de l'Université de Caen Normandie

Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de marins en mutation, 1792-1945

**Présentée et soutenue par
Marie-Pierre Labonne**

**Thèse soutenue publiquement le 21 octobre 2017
devant le jury composé de**

Zysberg André	Professeur Université Émérite, Normandie Université	Directeur de thèse
Barzman John	Professeur Université Émérite, Université du Havre	Codirecteur de thèse
Sauzeau Thierry	Professeur Université, Université de Poitiers	Rapporteur
Buti Gilbert	Professeur Université Émérite, Université d'Aix-Marseille	Rapporteur
Llinares Sylviane	Professeur Université, Université de Lorient	Examineur
Lenhof Jean-Louis	Maître de Conférences, Normandie Université	Examineur

Thèse dirigée par André Zysberg et John Barzman, UMR 6583, CRHQ



VIE ET MÉTIER DES PÊCHEURS DE PORT-EN-BESSIN

Une communauté de marins en mutation

1792 - 1945

Remerciements :

Loin d'être le résultat d'un travail solitaire, la réalisation d'une thèse est en tout point comparable à un départ en mer à bord d'un petit voilier qui sans équipage laisserait le skipper bien seul dans l'adversité. Aussi ai-je pris le large en compagnie d'un entourage bienveillant, m'accordant durant toutes ces années son soutien et son appui, ne se lassant ni par le temps ni par l'ennui. Certes, bien des fois, à l'instar de tous les thésards, j'ai pu entendre l'inévitable question tant redoutée : « Tu la soutiens quand ta thèse ? ». Mais malgré les écueils de la vie, les difficultés à mener parfois simultanément mes travaux de recherche avec ma profession, le fruit de ce travail est aujourd'hui posé et a le mérite de répondre non seulement à mes aspirations mais également de rendre à Port-en-Bessin un pan de son histoire encore à compléter.

J'adresse mes premiers remerciements à mes directeurs de thèse, André Zysberg et John Barzman. En me suivant pas à pas, au gré du vent et des flots, ils ont su m'inciter à pousser toujours plus loin ma réflexion et encourager ma détermination. Je remercie André Zysberg pour ses conseils précieux tout au long de la réalisation de ce travail et le temps qu'il a toujours su me consacrer. Je remercie John Barzman qui m'a guidée vers l'histoire orale, et qui m'a intégrée au sein des équipes de recherche et des projets autour de l'oralité.

J'adresse mes remerciements aux équipes du CRHQ et du CIRTAI. L'une et l'autre m'ont toujours accordé une place, me comptant parmi leurs membres et restant à mon écoute à l'occasion de mes nombreux questionnements. Avec eux, c'est aussi l'équipe pédagogique des Lettres et Sciences humaines de l'université du Havre que je tiens à remercier. Élisabeth Robert Barzman, directrice de l'UFR LSH, et Danièle Sancy, directrice du Master Ingénierie touristique et culturelle, qui malgré leurs activités ont pris aussi le temps de corriger certains des chapitres de cette thèse.

Je remercie vivement toutes les personnes de Port-en-Bessin. À commencer par Messieurs les maires, Monsieur Sachet et Monsieur Cavey, qui ont cru en mes travaux et m'ont fait l'honneur chaque année de renouveler leur invitation à la Fête du Goût du Large. Cela fait bientôt onze années qu'ils viennent avec plaisir écouter l'histoire de leur pays ; une histoire de pêche et de gens de mer qui ne tombe pas dans l'oubli. Avec eux, je remercie Sophie Coevoet et toute l'équipe du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin, qui je crois attendent mes travaux afin de les partager avec leurs visiteurs. C'est plus probablement à tous les témoins de cette histoire, gens de mer d'une époque, mais gens de mer encore aujourd'hui, que je suis redevable. Je leur dois le fondement de mes travaux ; ils en furent la source première. Acteurs d'un temps, ils partagent encore avec moi leurs souvenirs de mer et de terre, ceux-là même qui forment la mémoire salée de

ce petit port. Merci encore à Bruno Thomine Morat, patron du *Vauban*, qui, doutant de mes capacités de marin sur son bateau, voulait me déposer au bout de trois ou quatre jours de marée à Cherbourg, mais finalement me garda à son bord pour chaluter au loin ; il m'apprit que dorénavant je faisais partie de l'équipage ! À Dimitri Rogoff, grand défenseur de la ressource, dont la coquille Saint-Jacques, qui aujourd'hui profite d'une retraite très engagée dans l'avenir des pêches portaises et ne se lasse jamais d'expliquer aux béotiens en quoi consiste le métier.

Et puis, il est toutes ces personnes dont la présence maritime me fut si chère : Jean-Pierre Castelain qui en tant qu'ethnologue souriait de mes premiers doutes à propos de l'utilisation de la parole des témoins et du modelage des souvenirs dans le temps ; Dominique Confolent, historien spécialiste de la pêche à Granville, avec qui nous prévoyions un projet d'histoire des petites pêches de la côte normande, mais qui a pris le large trop tôt ; François Renault, précurseur dans la région sur l'étude des bateaux de travail et ne comptant jamais son temps à me conter les chantiers d'antan. Enfin, je dois aussi à Éric Barré, historien médiéviste, et ses journées de la grande pêche, mes premières rencontres internationales en histoire maritime.

Ces remerciements s'adressent enfin, avec un sentiment profond à tous mes proches. Ils ont vécu au jour le jour, durant toutes ces années, sous le soleil et parfois sous la tempête, ce temps de la recherche et de l'écrit dont ils ont toujours accepté la contrainte. Merci à vous, mes enfants Guilhem, Rémi, Julie, et avec vous Emma et Armand, de m'avoir toujours soutenue avec tant de fierté et de gentillesse. Enfin, l'accomplissement de cette thèse ne serait pas, sans l'attention quotidienne, la compréhension et la bienveillance d'Aude, ma compagne, qui non seulement s'est assurée du fonctionnement de toute la maisonnée, mais a aussi partagé avec enthousiasme tout le cheminement de ce travail.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	4
INTRODUCTION GÉNÉRALE	11
Chapitre préliminaire : Entrer dans l’histoire d’une communauté de pêcheurs.....	20
1 Les sources de l’étude	20
1.1 Les archives.....	20
1.1.1 Les Archives Nationales.....	20
1.1.2 Le Service Historique de la Défense et de la Marine de Vincennes	20
1.1.3 Archives de l’ENIM (Ets National des Invalides de la Marine) à Paimpol	22
1.1.4 Archives départementales du Calvados.....	23
1.1.5 Bundesarchiv-Militärarchiv de Fribourg-en-Brigau, archives militaires	41
1.2 Les sources imprimées	42
1.2.1 Les ouvrages à propos de la Normandie et du Bessin.....	42
1.2.2 Les ouvrages et monographies à propos de Port-en-Bessin.....	43
1.2.3 La presse	44
1.2.4 Le monde de la pêche et des pêcheurs	45
1.3 Les sources orales	56
1.3.1 Les récits de vie des pêcheurs de Port-en-Bessin	56
1.3.2 Les témoins de la maison de retraite <i>La Royale</i> de Port-en-Bessin : témoignages de groupe.....	57
1.4 Les collections privées	58
1.4.1 Les carnets de Charles Garnier	58
1.4.2 Les sources iconographiques	58
1.4.3 Le pilote de Port-en-Bessin.....	58
1.4.4 Le Fonds François Renault	59
1.5 La bibliographie	59
1.5.1 Instruments de travail : dictionnaire, atlas, méthodologie	59

1.5.2 Ouvrages généraux : environnement de travail.....	62
1.5.3 Histoire maritime : généralités, espace, port, guerre et cabotage	66
1.5.4 Histoire des pêches maritimes et des pêcheurs : organisation, technique, production, commercialisation, consommation.....	71
1.5.5 Gens de mer de la terre à la mer : sociétés, activités, quotidien, mentalité et représentation	82
1.5.6 Port-en-Bessin.....	90
2. Le sujet dans l'historiographie maritime	92
2.1 L'histoire maritime française, un champ d'histoire récent mais reconnu	92
2.2 L'évolution de la recherche de l'histoire des pêches maritimes : les grandes pêches.....	98
2.3 Les pêches côtières et les pêches artisanales contemporaines	102
2.4 Gens de mer des petites pêches	106
2.5 Pêche et gens de mer à Port-en-Bessin	111
3. Hypothèse, questionnements et méthode de travail	118
3.1 Hypothèses et problématiques	118
3.1.1 La communauté des gens de mer du bourg de Port-en-Bessin	118
3.1.2 Pêches et pêcheurs	120
3.1.3 Une réflexion élargie et globale	122
3.2 Méthode de travail	123
3.2.1 Marins pêcheurs dans leur carrière	123
3.2.2 Les pêches	131
3.2.3 Gens de mer, société, environnement, et comportement	140
Première partie	148
De la plage de galets aux premières structures portuaires : l'affirmation d'une petite communauté de pêcheurs	148
Introduction :.....	148
Chapitre 1 : Les pêches sous les Guerres de Révolution et d'Empire.....	150
1. L'inscription maritime.....	153

1.1 Focus sur les pêches portaises à la fin du XVIII ^e siècle	153
1.2 L'administration de l'inscription maritime	156
1.3 L'inscription maritime dans le syndicat de Port-en-Bessin.....	162
2. La pêche dans le premier XIX ^e siècle : une activité économique contrariée.....	166
2.1 Les levées.....	167
2.2 L'Anglais, des Îles Saint-Marcouf au Blocus	172
2.3 Les inscrits dans la tourmente, insoumis et déserteurs.	176
3. La mer retrouvée	181
3.1 La reconstitution des équipages	181
3.2 Une nouvelle dynamique de pêche ?.....	184
Chapitre 2 : La reconstruction du port de Port-en-Bessin.....	188
1. De la friche à la mise en œuvre du projet Bouniceau	191
1.1 Les prémices de la construction d'un port	191
1.2 Le projet Bouniceau	195
1.3 Les premières difficultés de conception.....	198
2. Les bassins intérieurs : Les aménagements et l'agrandissement du port.....	203
2.1 Le premier bassin	203
2.2 Le deuxième bassin.....	204
3. Port-en-Bessin, du village vers la ville port ?	207
3.1 Y aura-t-il un troisième bassin ?	207
3.2 Le dynamisme portuaire à l'origine du développement urbain	209
Chapitre 3 : Le prix de la fraude : frauder, un art ou une nécessité ?.....	214
1 L'encadrement des pêches maritimes.....	215
1.1 Les autorités de Port-en-Bessin, entre insuffisance et défaillance.....	215
1.2 La police des pêches, un cadre difficile à mettre en œuvre	219
2. Les fraudes dans le syndicat de Port-en-Bessin.....	222
2.1 Frauder en mer	222

2.2 L'estran, un entre deux eaux victime de la fraude.....	228
2.3 Fraude et commerce illicite du poisson.....	236
3. La lutte contre la fraude durant le XIX ^e siècle.....	242
3.1 Penser la fraude comme remède à la misère.....	242
3.2 Frauder, une motivation économique sans limites.....	245
3.3 La réponse des autorités : de l'impossible répression à la « bienveillance ».....	247
Conclusion	255
Deuxième partie	258
Essor et mutations économiques et sociales des pêches maritimes 1880-1939.....	258
Introduction :.....	258
Chapitre 4 : La pêche, vecteur de l'économie maritime de Port-en-Bessin	260
1 Les atouts du développement des activités maritimes	261
1.1 Le bénéfice des infrastructures portuaires	261
1.2 Évolution de la population maritime.....	264
1.3 La population des marins au premier XX ^e siècle ; apogée et déclin entre deux guerres ...	276
1.4 Les us et pratiques des pêches : le chalut, un atout pour Port-en-Bessin.....	281
2. L'essor économique du secteur des pêches	301
2.1 Le tournant des pêches portaises.....	301
2.2 Les pêches de Port-en-Bessin ne connaissent pas la crise ?	306
3. La fin programmée du commerce maritime.....	317
3.1 Un cabotage ancien	317
3.2 Un commerce impossible, un commerce condamné.....	320
Chapitre 5 : Mutation de l'environnement professionnel des pêches	325
1 Armement, armateurs et patrons-propriétaires.....	326
1.1 Les formes d'armements de la pêche artisanale à la pêche semi-industrialisée	326
1.2 Évolution de l'armement, de la pêche à la voile à la pêche mécanique.....	329
1.3 La prépondérance de la pêche artisanale.....	332

2. Les industries secondaires des pêches maritimes	337
2.1 Construction navale et équipements pour la pêche	337
2.2 Écorage, mareyage et poissonnerie	343
3. Une lente évolution sociale de la profession.....	348
3.1 Quel syndicalisme dans les entreprises de pêche ?	348
3.2 La formation des marins pêcheurs	352
Chapitre 6 : Gens de mer et société : du regard des gens de mer au regard sur les gens de mer.	359
1 Port-en-Bessin au féminin.....	360
1.1 Gérer la maison en « bon père de famille »	360
1.2 Les activités professionnelles des femmes de pêcheurs.....	365
1.3 L'économie fragile des familles de gens de mer	370
2. La propagande de l'Église catholique chez les gens de mer : de la bénédiction de la mer aux associations catholiques	379
3. Du village de pêcheurs à la station touristique	387
3.1 Regard d'un « jeune bourgeois » en vacances à Port-en-Bessin.....	387
3.2 Les prémices d'un aménagement touristique.....	393
Conclusion	400
Troisième partie	404
De la contrainte des pêches aux pêches sous la contrainte 1939-1944.....	404
Introduction :.....	404
Chapitre 7 : Les pêcheurs dans la guerre ; de la Mobilisation à l'Occupation	408
1. Les pêcheurs dans la drôle de guerre	410
1.1 La mobilisation des gens de mer : pavillon rouge, pavillon jaune et flamme jaune.....	410
1.2 La pêche pour le ravitaillement.....	414
2. Les chalutiers dans la tourmente de la guerre	419
2.1 L'enfer de la poche de Dunkerque	419
2.2 Les dérives dans une ville dévastée	421

3. Les premiers jours de l'Occupation	422
3.1 Le 20 juin 1940	422
3.2 Une pêche soi-disant interdite ?	424
3.3 La réquisition des navires	428
Chapitre 8 : Les pêches sous l'Occupation : une nécessaire adaptation	435
1. Des pêches sous la contrainte.....	437
1.1 Les directives allemandes	437
1.2 Une pêche sous de nouvelles contraintes réglementaires	440
2. L'inévitable réorganisation du métier	442
2.1 Les inscrits en désœuvrement	442
2.2 La conversion du métier hauturier au métier côtier	443
2.3 Les sorties en mer	449
3. Les apports des pêches côtières	458
3.1 Une nouvelle organisation pour la vente des pêches	458
3.2 Les rendements limités de la pêche en chaloupe	461
3.3 Marché noir du poisson : l'utopique répression.....	471
Chapitre 9 : De l'Occupation à la Libération, maux et mots des pêcheurs.....	477
1. Un quotidien entre soumission, résignation et résistance	478
1.1 La réquisition des marins	478
1.2 Des départs au S.T.O.....	483
1.3 La communauté des marins face à l'occupant	487
2 Les récits de la libération	492
2.1 Les témoins du jour « J »	492
2.2 Des pêcheurs requis pour le port pétrolier et les armées alliées	496
3. Pêcher après la guerre	500
3.1 Des pêches prolifiques mais dangereuses	500
3.2 Du retour improbable des chalutiers à la reconstitution de la flotte hauturière	504

Conclusion	509
Conclusion générale.....	513
Table des annexes.....	600
Table des graphiques.....	602
Tables des documents.....	604
Index des noms de personnes.....	607
Index des noms de lieux.....	614

Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin.

Une communauté de marins en mutation

1792-1945.

« J'ai pris la marche vers la mer
comme une illustration de cette quête errante de l'esprit moderne,
aimanté toujours par l'attrait même de son insoumission »¹.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

D'un rivage à un autre la mer reste compagne de mes passions. Elle le fut en Afrique, où sur les plages sénégalaises, j'accourais au retour des pirogues colorées pour prêter mes mains d'enfant au hissage sur la plage des filets chargés de poissons, dans un joyeux tohu-bohu de rires et de chants scandant la lente remontée du butin pris à la mer. La poche déposée sur la grève, les plus jeunes avaient alors le droit, après le premier tri des pièces importantes effectué par les adultes, de fouiller, à leur tour, dans une multitude de petites prises, leur lot de poissons à ramener dans les familles ou à vendre dans la rue. En tant que jeune *toubab*², je bénéficiais de ce droit de ramassage pour le poisson-lune, qui gonflé au contact de l'air, et une fois séché, se trouvait habilement transformé en lumignon. Cet attrait pour l'océan et ses travailleurs demeura à mon retour en France, sur les rives méditerranéennes, où les sorties à la voile en régates ou en croisière sur la *Grande Bleue* me ramenaient toujours au port à la rencontre des pêcheurs, contant à qui voulait l'entendre leurs dernières pêches de sardine et de thon, celles de leurs pères et de leurs grands-pères. Des histoires de mer racontées à terre, avec l'amplification que l'on connaît dans nos bouches latines, mais aussi avec leurs vérités plus ou moins sévères. La *Grande Soupière*³ se montre bien souvent plus imprévisible et dangereuse que l'Océan ou la Manche. La Manche, cette mer littorale du Calvados, dans lequel je m'installai il y a une quinzaine d'années maintenant. Pour des raisons d'évolution professionnelle, cherchant à pallier la carence d'emploi dans ma branche d'enseignement du tourisme, je décidai de reprendre mon cursus universitaire en histoire contemporaine. Le choix du

1 SAINT-JOHN PERSE, *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, 1972, p. 569-571.

2 *Toubab* est l'appellation donnée aux blancs en wolof, la langue la plus parlée au Sénégal.

3 Surnom donné à la Méditerranée par les plaisanciers de l'Océan et de la Manche, en vertu duquel cette mer serait l'équivalent d'un lac facile à dompter, contrairement à leurs espaces maritimes.

sujet tombait alors sous le sens. L'histoire maritime, et plus particulièrement celle des pêches, serait au cœur de mes travaux.

C'est à l'occasion de la visite de la bande côtière et de ses ports que je remarquai l'originalité de Port-en-Bessin-Huppain⁴. Située à 10 km au nord de Bayeux⁵, la petite ville portuaire est nichée dans l'écrin formé par une faille de la falaise du Bessin. Une échancrure creusée par le passage du fleuve l'Aure, qui s'enfonce depuis sous terre au lieu-dit des *Fosses du Soucy*, trois kilomètres avant le trait de côte. Les eaux devenues souterraines parcourent le sol marneux, s'écoulent sous la ville et son port, pour ressortir sous forme de résurgences le long de la grève et dans la *Boucle de Port*⁶, une anse naturelle que le petit fleuve forma avec le temps. En raison de sa situation presque secrète, cachée par les falaises, par voie de mer comme par la route, la cité se découvre à nos yeux au dernier moment⁷. D'une superficie de 7,6 km², elle compte 2000 habitants⁸, soit 270 habitants au km² dans un habitat regroupé autour du port⁹. Contrairement à tout le front de mer des plages du débarquement et de ses villes soumises aux bombardements de la flotte alliée en juin 1944, Port-en-Bessin et ses infrastructures portuaires, pour des raisons stratégiques, furent épargnés. Ainsi découvre-t-on les bassins de navigation dans le cœur de la ville et les maisons traditionnelles des pêcheurs d'antan qui répondent à la curiosité des amateurs des cadres typiques des petits ports de pêche¹⁰. La pêche, l'activité phare du lieu, l'activité prépondérante surtout. En effet, si la plupart des ports de pêche français se sont ouverts à la plaisance, Port-en-Bessin reste décidément réfractaire aux amateurs de la navigation en mer. À ce jour, tous les projets d'agrandissement ou d'aménagement pour la plaisance ont avorté. Certes, l'avant-port compte de petites embarcations à moteur appartenant à des particuliers pour la pêche de loisir, mais les voiliers en voyage ne font, dans les bassins en eau, qu'une courte halte, par manque de structure d'accueil des plaisanciers¹¹. Des velléités existent pourtant. Depuis quelques années les pêcheurs du lieu participent au *Défi des ports de pêche*, une semaine de régates annuelles sur des bateaux de sport où s'affrontent des équipages de marins pêcheurs de différents ports français. Le défi fut, d'ailleurs, accueilli en 2015, par la ville de Port-en-Bessin. D'un autre côté, l'association *la Jolie Brise*, « dont l'objet est la

⁴ Insee : Depuis le 1^{er} janvier 1972, Port-en-Bessin devient Port-en-Bessin-Huppain suite à sa fusion-association avec Huppain. En 1976, la ville est jumelée avec Saint-Pierre et Miquelon ; un jumelage à l'initiative de Mme Camille Huet maire de Port-en-Bessin et M. Albert Pen sénateur-maire de Saint-Pierre qui n'a pas de lien direct historique avec la pêche à la morue, mais plutôt celui d'un rapprochement amical entre deux ports du XX^e siècle.

⁵ Annexe 1

⁶ BOUNICEAU, M., *Essai historique sur le port de Port-en-Bessin*, Bayeux, s.n., 1843.

⁷ Annexe 2

⁸ Les chiffres de l'Insee en 2013 donnent 1995 habitants à Port-en-Bessin-Huppain.

⁹ AMAND, R., *Socio-anthropologie des marins pêcheurs*, Paris, L'Harmattan, coll. « Sociologie et Environnement », 2011.

¹⁰ Annexe 3

¹¹ Annexe 4

restauration et la sauvegarde du patrimoine maritime normand, sous la directive de professionnels en charpente marine et de marins pêcheurs »¹² remet à flot d'anciennes chaloupes de travail¹³. Les membres de l'association proposent des sorties sur ces vieux gréements sous voiles, mais là encore la primauté va à la pêche, tout du moins à la pêche des anciens. Pourtant, les dernières réticences locales demeurent, estimant avant tout le métier, espérant de nouveaux investissements pour la pêche¹⁴, et ne voyant pas vraiment l'intérêt des clientèles de plaisanciers, auxquelles est refusé parfois même le nom de marin. Pour beaucoup encore, il y a « les vivants, les morts et les marins »¹⁵. Le marin, celui qui travaille la mer, et non celui qui s'y amuse¹⁶.

Mais c'est un fait, Port-en-Bessin est irrémédiablement tourné vers les activités halieutiques. Doté d'une flotte de pêche artisanale¹⁷ de 42 navires (contre 43 à Grandcamp –Maisy, son voisin, et 97 pour le couple de ports Courseulles-Honfleur)¹⁸, représentant 0,95%¹⁹ de la flotte française, 6,8% de celle de la Normandie²⁰ et 23% de la flotte du Calvados, il est depuis plusieurs années le premier port du département en apport de pêche. En 2016, il devient 1^{er} port de pêche de Normandie²¹.

¹² L'Équipage de la Jolie Brise, Sauvegarde du patrimoine navigant à Port-en-Bessin, <http://www.lajoliebrise.com/index.php>, consulté le 23 juillet 2016.

¹³ La Jolie Brise (1956), le Saint Jacques (1945), le Julien Germaine (1945). Annexe 5.

¹⁴ En 2015, le Conseil Général du Calvados fait démolir les anciennes seules (apprentis de rangement du matériel) de chaque bateau afin d'en bâtir de nouvelles, plus fonctionnelles, sur une zone technique réaménagée et dotée pour la première fois d'un élévateur de 300 tonnes (roule-lève) facilitant les mises en carénage des chalutiers.

¹⁵ Appropriation des marins de la réponse d'Anacharsis à propos du peuple grec sur le fait qu'il y ait « trois sortes d'hommes, les vivants, les morts, et ceux qui sont sur la mer ».

¹⁶ Ces résistances identitaires et conservatrices ne sont pas nouvelles, J.-L. Lenhof (*Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005. p.97.), rappelle, pour la période postérieure à 1880, la résistance des marins à la voile face à l'arrivée de la motorisation : « *Et si les hommes de la voile ont résisté, ce fut au nom d'un style de vie, d'un honneur, d'une fierté, du sentiment d'être désormais les "seuls vrais marins"* ».

¹⁷ La définition de la pêche artisanale reste encore difficile. La FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture) entend qu'il s'agit d'une « *pêche traditionnelle pratiquée par des ménages de pêcheurs (par opposition à des sociétés commerciales) qui utilisent des quantités relativement faibles de capital et d'énergie, des navires de pêche relativement petits (voire aucun), effectuent de courtes sorties de pêche, à proximité du rivage, et travaillent principalement pour la consommation locale* » (<http://www.fao.org/docrep/004/X2465F/x2465f0g.htm>). Mais elle reconnaît la diversité selon les pays, de la pirogue en solitaire dans les pays en voie de développement, à l'utilisation de chalutiers de 20 mètres dans les pays développés et la forme commerciale de cette pêche qu'elle retient aussi sous le nom de petite pêche. De son côté, l'Union Européenne associe la pêche artisanale à la petite pêche sur des navires de moins de 12 mètres (<http://www.fao.org/docrep/004/X2465F/x2465f0g.htm>). En France, sont considérés comme appartenant à la pêche artisanale tous les navires de moins de 25 mètres dont l'armateur est embarqué à bord. Cette définition s'oppose à celle de la pêche industrielle. (Décret n°93-33 du 8 janvier 1993 relatif au permis de mise en exploitation des navires de pêche pris pour l'application de l'article 3-1 du décret du 9 janvier 1852 modifié sur l'exercice de la pêche maritime).

¹⁸ Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins de Basse-Normandie (<http://www.crpbn.fr/peche-embarquee/flottille/>).

¹⁹ Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, *Pêche et aquaculture, Chiffres-clés 2014*, en ligne : www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/chiffres-cles-2014-V7.pdf (consulté le 18 juillet 2016).

²⁰ Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins de Basse-Normandie (<http://www.crpbn.fr/peche-embarquee/flottille/>) et du Comité Régional des Pêches maritimes et des Élevages Marins de Haute-Normandie (http://www.crpm-hn.fr/crbst_36.html).

²¹ CCI Caen Normandie (<http://www.caen.cci.fr/communique-de-presse-27-01-2016-bilan-2015-et-perspectives-2016-ports>), Port-en-Bessin est en 2015 la 1^{ère} halle à marée pour son chiffre d'affaires.

Parmi ses atouts, le port compte 12 chalutiers de plus de 16 mètres²², alors que les bateaux des sites concurrents ne dépassent pas cette longueur²³. La force de la pêche portaise réside en sa pluriactivité et ses différents types de pratiques. On y trouve la petite pêche effectuant des marées de moins de 24 heures, la pêche côtière travaillant plus de 24 heures jusqu'à 96 heures en mer, et enfin la pêche au large dont la marée est « supérieure à 96 h, à condition que cette navigation ne réponde pas à la définition de la grande pêche »²⁴. L'exploitation de la mer en bateau s'étend donc de la côte, où travaillent les bulotiers et les professionnels des arts dormants, jusqu'au grand large, où les navires *portais* sillonnent au chalut toute la Manche, poussant leurs traits à la sortie du rail au nord de l'Île d'Ouessant ou vers l'Irlande²⁵ pour des marées de deux semaines. Au retour de la mer, les pêches sont emmenées à la criée de Port-en-Bessin. Le tonnage des prises débarquées en 2015 place cette halle à marée à la 9^e position²⁶, et en valeur débarquée à la 11^e place sur les 42 criées françaises²⁷. Parmi toutes les espèces de poissons exploitées, trône le fleuron de Port-en-Bessin : la coquille Saint-Jacques de la Baie de Seine. Véritable or blanc pour les pêcheurs, elle bénéficie depuis 2002 d'un arrêté d'homologation du *Label Rouge Coquille Saint-Jacques fraîche et entière*²⁸, assurant sa traçabilité, sa qualité et sa valorisation. Produit prisé par les consommateurs et choyé par les pêcheurs en raison de sa valeur marchande, la coquille participe largement au succès des pêches locales. Objet de convoitise pour le commerce, elle est également un véritable enjeu

²² Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins de Basse-Normandie (<http://www.crpbn.fr/peche-embarquee/flottille/>).

²³ CABANTOUS, A., LESPAGNOL, A., PERON, F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005, p.623.

²⁴ Voir les définitions des différents types de pêche, INSEE, (<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/peche-type.htm>). La grande pêche concerne les navires de plus 150 tonneaux à 1000 tonneaux de jauge brute et s'absentant plus de 20 jours du port d'exploitation.

²⁵ Les marées vers l'Irlande furent momentanément abandonnées au cours de l'année 2008, en raison de l'augmentation du prix des carburants.

²⁶ FranceAgrimer, établissement national des produits de l'agriculture et de la mer. Chiffres et bilans. (<http://www.franceagrimer.fr/les-donnees-et-bilans-de-franceagri-mer-2015-peche-et-aquaculture>); Chambre de commerce et d'industrie Caen Normandie (<http://www.caen.cci.fr/communiquede-presse-27-01-2016-bilan-2015-et-perspectives-2016-ports>). Le tonnage débarqué est de 7 839 711 kg en 2015.

²⁷ Chambre de commerce et d'industrie Caen Normandie, (<http://www.caen.cci.fr/communiquede-presse-27-01-2016-bilan-2015-et-perspectives-2016-ports>), la valeur du tonnage débarqué pour Port-en-Bessin est de 21 262 323 euros en 2015.

²⁸ Association *Normandie Fraicheur Mer* : Groupement Qualité des Marins-Pêcheurs, Criées et Mareyeurs de Basse-Normandie. (<http://www.normandiefraicheurmer.fr/les-produits-stars/entry-24-coquille-saint-jacques-de-normandie-label-rouge.html>). Le label garantit la sélection et le nettoyage des produits à bord des bateaux de pêche, plus de 80% de coquilles coraillées (contenant du corail), un rendement minimum de 1 kg de noix coraillées pour 6,5 kg de coquilles, leur vente au client dès le lendemain de la vente en criée et la traçabilité du bateau à l'étal de vente. En 2009 la coquille est dotée d'un deuxième label, le « Label Rouge Noix de coquille Saint-Jacques Pecten maximus fraîche » qui respecte les caractéristiques suivantes :

Noix de Saint-Jacques 100% coraillées

Issue de Coquille Saint-Jacques fraîche (*Pecten maximus*) sélectionnée à bord des bateaux de pêche.

Décoquillée manuellement au plus tard le lendemain de la vente en criée

Noix fraîches : Ne rend pas d'eau à la cuisson

pour le développement touristique de la ville qui la met à l'honneur depuis 2004 lors de la fête annuelle du *Goût du large* le deuxième week-end du mois de novembre.

Cette prééminence des activités halieutiques, pourtant aboutissement d'une longue tradition des pêches maritimes à Port-en-Bessin, attestée depuis le XI^e siècle²⁹, contraste avec le peu d'intérêt que suscite le lieu pour les sciences humaines. En effet, bien que quelques sociologues aient trouvé ici matière à recherche, avec des travaux couvrant la société des marins pêcheurs, à travers ses pratiques et ses comportements³⁰ durant le dernier XX^e siècle, ou des études plus ciblées à propos des femmes de marins et leur rôle et leur place au sein de la communauté des gens de mer³¹, peu d'historiens relèvent les activités et la vie des marins de ce petit port. Deux raisons essentielles expliquent ce rendez-vous manqué avec l'histoire. La première, factuelle, réside en ce que « l'histoire maritime a ciblé le grand, le vaste le loin, c'est-à-dire les grands ports, les grandes traversées, l'outre-mer, l'élite négociante, les officiers »³², délaissant longtemps les petits ports, les petites communautés littorales et les petites pêches. Si, sous l'impulsion de Michel Mollat, entre les années 1960 et 1980, l'histoire maritime française se développe, s'intéressant à l'économie comme aux aspects sociaux des pêches³³ et à partir de 1980, sous l'égide de A. Cabantous, aux inconnus du littoral, puis à l'histoire des mentalités, celle des représentations et plus récemment de l'histoire culturelle, les travaux universitaires, majoritairement modernistes, s'orientent dans un premier temps, vers les grandes pêches, à l'image de celle de la morue³⁴, celles pratiquées dans les grands ports³⁵, et de façon plus contemporaine, vers les pêches côtières ayant un impact économique important comme l'exploitation de la sardine bretonne³⁶, source de richesse et de désespoir de toute une région. Et bien qu'en filigrane, l'activité maritime de Port-en-Bessin transparaisse dans des études générales, ce n'est encore qu'au travers du prisme de l'analyse de mouvements majeurs comme la croissance des pêches du hareng à Yarmouth³⁷ et la disparition de ce poisson des pêches

²⁹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 19.

³⁰ AMAND, R., *Socio-anthropologie des marins pêcheurs*, Paris, L'Harmattan, coll. « Sociologie et Environnement », 2011.

³¹ LÉONARD, J.M., *Les femmes de pêcheurs à Port-en-Bessin, approche sociologique d'un groupe*, mémoire de Maîtrise des Science et Techniques Intervention Sociale et Développement, sous la dir. de A. Geistoerfer, Université de Caen, 1999.

³² LE BOUEDEC, G., « Introduction », *Revue d'histoire maritime, La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation*, n°10-11, 2010, p. 9.

³³ MOLLAT, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.

³⁴ CHAPPÉ, F., *L'épopée islandaise, 1880 1914, la République de la mer*, Thonon- les-Bains, L'Albaron, 1990.

³⁵ CABANTOUS, A. *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek-éditions, 1980.

³⁶ ROBIN, D., *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime : l'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000.

³⁷ MOLLAT, M. (sous la dir. de), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 140.

françaises au XVII^e siècle³⁸, ou dans l'observation plus ciblée de Philippe Dupré à propos des pêches côtière du Calvados pour les XIX^e et XX^e siècle³⁹. Les seules productions universitaires intimement liées à la petite ville, prémices d'une approche micro-historique économique et sociale, sont le fruit des recherches démographiques de Pierre Gouhier pour la période allant de 1597 à 1792⁴⁰, et quelques travaux plus tardifs de licence de l'université de Caen, abordant les problématiques de l'Occupation de la ville et de son port durant la Seconde Guerre mondiale⁴¹. À travers son analyse du comportement démographique de la population de Port-en-Bessin, Pierre Gouhier dévoile l'ensemble des activités liées à l'exploitation de l'estran et celles du grand large, puis ouvre la réflexion sur les aspects sociaux et culturels des gens de mer, en mettant par exemple à nu les revendications identitaires et professionnelles des marins du lieu qui affichaient clairement leur mépris vis-à-vis de la paysannerie environnante⁴². Mais depuis ce travail couvrant l'époque moderne et dont l'essence reste à la démographie historique, et malgré le rôle prépondérant du laboratoire du CRHQ de l'université de Caen et de ses productions d'histoire régionale réalisées par son Pôle maritime, Port-en-Bessin n'a suscité aucun intérêt particulier pour les chercheurs. La seconde raison en est peut-être la cause. En effet, bien que l'étude des petits ports et de leurs gens de mer soit encore une histoire en chantier⁴³, mais essentielle pour de futures synthèses abordant une histoire économique, sociale et culturelle plus globale de ces entités, elle se montre parfois rebutante à qui veut entreprendre des travaux à l'échelle d'une thèse⁴⁴. On y trouve là toute la difficulté de l'entreprise d'analyse micro-historique, dont parfois la pauvreté des sources, leurs lacunes et surtout leur dispersion, obligent le chercheur à effectuer un long travail de repérage des sources et de dépouillement, particulièrement chronophage. Dans le cas de Port-en-Bessin, le champ étant vierge de toute recherche monographique contemporaine, et au vu des singularités dont je viens de faire brièvement état, le sujet s'imposait naturellement à moi. Et malgré la disparité et l'éparpillement des sources, sur lesquelles je reviendrai plus longuement, emmenant ma recherche

³⁸ DARDEL, E., *La pêche harenguière en France*, Paris, PUF, 1941.

³⁹ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980.

⁴⁰ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962.

⁴¹ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, Mémoire de module d'histoire, Université de Caen, 1996. HALLEY, G., *Port-en-Bessin et ses pêcheurs pendant la Seconde Guerre mondiale*, Mémoire de module d'histoire, Université de Caen, 1992. VALLE, D., *La pêche à Port-en-Bessin*, Mémoire de Maîtrise d'histoire, Université de Caen, 1978.

⁴² GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 33.

⁴³ LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », *Revue d'histoire maritime, La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation*, n°10-11, 2010, p. 159-174.

⁴⁴ Dans le cas de l'Université de Caen, il existe plusieurs masters à propos des pêches mais qui n'aboutissent que rarement sur des travaux de thèse. Voir « Mémoires de l'université de Caen », *Revue d'histoire maritime, Risque, sécurité et sécurisation depuis le Moyen Âge*, n° 9, 2008, p. 370-373.

jusqu'en Allemagne, ainsi que les lacunes des fonds comme les registres des matricules de l'inscription maritime pourtant essentiels à mes travaux, les premiers échanges avec les marins pêcheurs à la retraite et ceux en activité confirmèrent mes intentions. Fiers d'être marins, fiers d'être portais, ils affichent parfois outrancièrement leur différence avec les terriens et les horsains. Mais loin d'être fermée, la communauté des gens de mer sait accueillir le curieux du métier. Les hommes et les femmes intimement liés à la mer offrent volontiers leur histoire de vie, leurs histoires de pêches. Ils poussent même leur contribution en acceptant d'embarquer une femme⁴⁵ à bord de leurs navires, comme en 2008, sur un chalutier, le *Vauban*⁴⁶, pour une marée de 12 jours, afin de découvrir en haute mer, une vie en équipage de marins au travail que la béotienne tente d'imaginer depuis la rive.

C'est donc entre la terre et la mer, des archives à l'oral, que se dégage cette recherche. Son bornage temporel débute en 1792, à la suite des travaux de Pierre Gouhier, et ce pour deux raisons distinctes. La première, purement patrimoniale, répond au vœu d'étendre la connaissance de l'histoire de Port-en-Bessin à l'époque contemporaine afin de l'offrir à la ville, et surtout à ses jeunes marins connaissant trop peu le passé de leurs anciens. La cité portaise possèdera dès lors presque 350 années de recherche effectuée à propos de son histoire maritime encore mal connue. Dans un deuxième temps, il s'agit d'aborder ce propos avant l'entrée en guerre de l'Angleterre en 1793, « qui modifia profondément la vie économique, sociale et militaire »⁴⁷ de la commune. L'étude s'étend ensuite jusqu'en 1945, année des prémices de la reconstruction d'une flotte chalutière totalement motorisée et modernisée avant-guerre, puis réquisitionnée et disparue sous l'Occupation. Le choix d'une analyse globale de la vie et du métier de la communauté des pêcheurs, sur une période longue, permet de comprendre comment ce petit havre côtier bien loin des circuits de toutes grandes pêches à la fin du XVIII^e siècle, pérennise son activité halieutique de pêche fraîche, s'adapte et s'organise face aux contraintes militaires, aux aléas de la ressource et du climat, aux difficultés économiques, adoptant les mutations nécessaires pour devenir un port de pêche de première importance dans le quartier de Caen à la veille de la Seconde Guerre mondiale. La question prend toute son importance lorsqu'on constate au cours du XIX^e siècle la stagnation des petits ports concurrents de la côte du Calvados moins enclins à l'innovation et au développement de leur activité halieutique comme Grandcamp-Maisy ou Ouistreham, la disparition progressive d'autres petites communautés de pêcheurs normandes, comme celles de Sainte-Honorine ou

⁴⁵ Outre le fait que la femme porte encore malheur sur de nombreux navires, il faut encore obtenir l'aval des épouses des membres d'équipage sachant que la marée dure presque deux semaines à bord sans escales.

⁴⁶ Annexe 6.

⁴⁷ CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794), étude sociale*, Paris, Éditions Publisud, 1991. p.15.

d'Arromanches, et l'affaiblissement puis la mort des activités de grandes pêches de Granville⁴⁸ ou de Fécamp⁴⁹ au siècle suivant. Comment donc expliquer l'essor des pêches artisanales de Port-en-Bessin ? En quoi cette communauté se différencie-t-elle de ses voisines normandes ? Quels sont les atouts dont bénéficie Port-en-Bessin et ses marins pêcheurs ? Comment le métier artisanal s'impose-t-il face au développement industriel que connaissent les grands ports ? Enfin, quelles analyses peut-on faire du comportement des gens de mer face aux événements politiques, économiques, écologiques qui parfois bouleversent le métier ?

Après un chapitre préliminaire regroupant l'ensemble des sources, inscrivant la thèse dans son contexte historiographique et exposant mes méthodes de travail, cette analyse de la communauté des marins pêcheurs de Port-en-Bessin et l'ensemble des mutations économiques et sociales entre 1792 et 1945 se décline en trois temps.

Une première partie est consacrée à l'étude de l'état des pêches et de la société des gens de mer entre 1792 et la fin de la construction des infrastructures portuaires comptant un avant-port et deux bassins d'accueil des navires. Au cours de cette période particulièrement marquée par une pêche chaotique durant les French Wars, la reprise de l'activité halieutique s'affirme dès les années 1820 pour connaître une croissance économique due au développement de sa flotte, favorisé par un agrandissement progressif du port. Aux yeux de l'administration maritime, les gens de mer du lieu semblent dotés de savoir-faire favorables à leur réussite bien que ceux-ci ne soient pas toujours licites.

Dans un deuxième temps, l'analyse met en avant l'ensemble des mutations techniques, économiques et sociales de la communauté des marins et de leurs pratiques marquant la suprématie des pêches portaises dans le quartier de Caen. Elles touchent tout aussi bien l'évolution des navires, les techniques de pêches, les produits halieutiques recherchés que l'organisation et le financement de l'armement, les premiers regroupements professionnels et le développement d'une cité dont l'activité maritime est le moteur.

La dernière partie de cette thèse s'attache à la période noire que fut le temps de la Seconde Guerre mondiale, caractérisée par la disparition de la flotte chalutière et la chute des rendements des pêches qui s'ensuivent. Soumis à la nouvelle donne des règlements en mer et à terre imposés par les Allemands, l'Occupation est synonyme du retour à la navigation à la voile sur de petites chaloupes

⁴⁸ CONFOLENT, D., « La pêche morutière à Granville, XVI^e-XX^e siècles », *La Revue maritime*, 2005, p. 42-48.

⁴⁹ RECHER, J., *Le Grand Métier, Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, 1977. Voir aussi, CASTELAIN, J.-P., DESJARDINS, M., LÉOPOLDINE, *Le dernier voilier morutier terre-neuvier. Souvenirs du mousse Michel Desjardins, campagnes 1929, 1930*, Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 1998.

censées fournir une partie de leur poisson au ravitaillement. Les témoins rencontrés à propos de cette époque racontent les soumissions et les insoumissions d'un temps où « il fallait bien qu'ils mangent »⁵⁰ ! Au printemps 1944, souvent requis par l'occupant pour l'érection du mur de l'Atlantique, les hommes ne naviguaient plus beaucoup en mer. La pêche, demeurée ensuite en instance durant les opérations du débarquement, reprit au cours de l'été à bord des petites chaloupes, en attente de la reconstruction de navires armés au chalut pour la haute mer.

De la poussière portuaire normande, émerge donc avec cette thèse l'histoire d'un petit havre et de ses pêcheurs. Une communauté de marins qui, bien loin des clichés misérabilistes longtemps cultivés, fait preuve d'une adaptabilité face à l'adversité dont elle sait tirer fortune. Souvent indisciplinée dans sa discipline, décrite par le commissaire de quartier au XIX^e siècle comme laborieuse, elle joue de la solidarité et d'un petit capitalisme, résultat d'un esprit innovant avec lequel ses gens de mer continuent encore aujourd'hui à affronter la mer.

⁵⁰ Remarque du témoin T6 Annexe 48, alors qu'il expliquait s'être fait porter volontaire comme manœuvre sur les chantiers de l'armée allemande durant la période de l'Occupation.

Chapitre préliminaire : Entrer dans l’histoire d’une communauté de pêcheurs

1 Les sources de l’étude

1.1 Les archives

1.1.1 Les Archives Nationales

La sous-série AJ40 : La France et la Belgique sous l’Occupation allemande.

AJ40 1362 : Transport fluvial et maritime, pêche, bâtiments. Correspondance chronologique, juillet 1940-décembre 1944.

La série F12 : Commerce et industrie

F12 2615/a - F12 2617 : Navigation intérieure et maritime, 1816-1883.

F12 2711 - F12 2715/c : Notes de statistique sur le commerce et l'industrie, 1789-1903.

F12 5756 - F12 5766 : Pêches maritimes, 1847-1883.

F12 6170 - F12 6175 : Statistique industrielle et commerciale, 1869-1900.

F12 6861 - F12 6865/2 : Sel, 1751-1913.

F12 6945 : Pêches maritimes, 1828-1905.

La série F14 Travaux Publics

F14 13594 - 13599 : Législation générale de la pêche, 1802-1890.

F14 13600 - 13609 : Révision de la législation, 1879-1911.

F14 16551 - 16574 : Police de la pêche et de la navigation, 1883-1959.

1.1.2 Le Service Historique de la Défense et de la Marine de Vincennes

La série CC4 : Inscription maritime et navigation commerciale (1730-1913)

CC4 1095 : Cherbourg, Brest, Lorient, inscription maritime, correspondance, 1892.

CC4 1238 : Arrondissement, sous-arrondissement, quartiers et sous-quartiers.

CC4 1249 : Assistance. Syndicats professionnels maritimes, 1900-1903.

La Série CC5 : Personnel, pêches (1814-1900)

CC5 134 : Mémoire statistique sur le commerce, les pêches, l'inscription maritime, 1817.

CC5 165 à CC5 270 : Lettres reçues. Préfets maritimes, Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, 1853-1902.

cc5 165 (1853), cc5 167 (1854), cc5 169 (1855), cc5 171 (1856), cc5 173 (1857), cc5 177 (1858), cc5 178 (1859), cc5 182 (1861), cc5 185 (1862), cc5 188 (1863), cc5 194 (1865), cc5 198 (1866), cc5 202 (1867), cc5 205 (1868), cc5 208 (1869), cc5 211 (1870), cc5 212 (1871), cc5 214 (1872), cc5 218 (1873), cc5 221 (1874), cc5 224 (1875), cc5 227 (1876), cc5 230 (1877), cc5 232 (1878), cc5 235 (1879), cc5 238 (1880), cc5 244 (1882), cc5 246 (1882), cc5 247(1883), cc5 250 (1884), cc5 253 (1885), cc5 257 (1898-1899), cc5 262 (1900), cc5 265 (1901), cc5 270 (1902).

CC5 191 : Affaires soumises à la commission des pêches. (Par quartiers : 1864)

CC5 268 a : Développement de la pêche côtière, 1860-1882. (Application de la circulaire du 27 septembre 1860).

CC5 268 b : Développement de la pêche côtière, 1860-1882. (Application de la circulaire du 27 septembre 1860).

CC5 277 : Station de la Manche et de la Mer du nord, 1870-1880.

CC5 374 : Législation sur la pêche, mémoires et documents divers, 1681-1850.

CC5 417, 418, 419 : Législation sur la pêche côtière. Notes Préparatoires, et documents divers classés par arrondissements maritimes, 1816- 1846.

CC5 578 : Pêche au chalut, 1818.

CC5 580 - CC5 586 : États de situation de la pêche, 1864-1881.

cc5 580 (1864-1866), cc5 581 (1866), cc5 582 (1865-1869), cc5 583 (1862-1870), cc5 584 (1870-1874), cc5 585 (1875-1876), cc5 586 (1877-1878), cc5 587 (1878-1881).

CC5 613 : Pêches du hareng, 1841-1850.

CC5 628-629 : Pêche du chalut 1819-1857.

CC5 630 : Pêche côtière 1866-1879.

CC5 644 à CC5 670 : Assistance maritime et secours aux pêcheurs XIX^e et XX^e siècles. (Deux côtes manquent à la série les CC5 659 et CC5 660).

CC5 683 : États et situation de la pêche 1882-1884.

CC5 699 : Pêche - Personnel.

La sous-série GR 16 P

Dossiers administratifs de résistants. Seconde Guerre mondiale.

1.1.3 Archives de l'ENIM (Ets National des Invalides de la Marine) à Paimpol

Registres des matricules

Registre des inscrits provisoires

IP4 4001 4396 1926 1931

Registre des inscrits définitifs

ID3 4500 4599 : report de carrière à partir de 1928 et 1930.

ID4 4700 4898 : report de carrière à partir de de 1931.

ID5 4899 5097 : report de carrière à partir de 1933 et 1937.

ID6 5100 5295 : report de carrière à partir de 1940 et 1942. Un à partir 1922.

ID7 5296 5493 : report de carrière à partir de 1944.

Registre des Hors-Service

HS1 119 158 : report de carrière à partir de 1941.

Registre des désarmements

Désarmement, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944.

Caisse Nationale de Prévoyance au profit des marins français - Marine marchande

Accès autorisé pour six dossiers de marins nés entre 1871 et 1879 à titre consultatif et confidentiel en raison de la présence des états de santé et des condamnations en justice des inscrits dans les relevés de carrières.

Dossier : Cardron Ferdinand François (22/02/1873), Cauvin Edgard (05/09/1879), Colleville Jules (08/10/1866), Delain Pierre Armand (14/02/1874), Deport Auguste (11/12/1877), Guillemette Victor Contant (22/02/1871).

1.1.4 Archives départementales du Calvados

1.1.4.1 Les divers fonds d'archives civiles consultés pour l'étude

Fonds numérisés

État civil : Naissance, Mariage, Décès, 1793-1906.

Conseil municipal et délibérations (comporte des lacunes importantes), périodes consultables : 1790-1876, 1893-1908, 1936-1972.

Recensements : 1836, 1841, 1846, 1851, 1856, 1861, 1866, 1872, 1876, 1881, 1886, 1891, 1896, 1901, 1906, 1911.

La série C : Administrations provinciales

Les deux liasses des archives anciennes consultées dans cette série l'ont été dans le but unique de compléter notre connaissance à propos de la construction du port. Les plans observés et la lecture des différents mémoires antérieurs au XIX^e siècle développent la longue démarche entreprise par l'ensemble des acteurs préoccupés par cet aménagement.

C4163 : Port de Port-en-Bessin, projet de construction, à partir de 1746.

C4164 : Ports, plan de Port-en-Bessin, vers 1790.

6C10 : Mémoires et pétitions relatifs au port de Port-en-Bessin, 1746-An X.

6C27 : Mémoires sur Port-en-Bessin, projets, 1752-1791.

6C35 : Projet de canalisation de l'Aure des fosses du Soucy à Port-en-Bessin, 1768-An III.

La série F : Fonds divers, dons, acquisitions

F 5515 : Fonds Chanoine Le Mâle.

La série EDT dépôt : Archives communales déposées

656 EDT 4/2 : Rapport du maire, 1884-1902.

656 EDT 4/3 : Arrêtés du maire, 1882-1934

656 EDT 4/4 : Arrêtés du maire, 1934-1973.

656 EDT 4/5-4/8 : Livre de correspondance, mars 1927- octobre 1930.

656 EDT 18/2 : Expéditions d'actes de décès ou de disparitions en mer, 1854-1859.

656 EDT 18/3 : Mouvement de la population, 1886-1896.

656 EDT 18/4 : Dénombrement de la population, 1851-1950.

656 EDT 19/4 : Chambre syndicale des armateurs fédération française des syndicats de marins, 1884-1930.

656 EDT 28/3 : Armée de mer, inscrits, radiations, 1942-1952.

656 EDT 29/2 : Guerre 39-45 attestations d'employeurs, 1940-1941.

656 EDT 29/3 : Réfugiés. Insoumis, 1939-1944.

656 EDT 31/2 : Registre de déclaration de délits, An IX-1821.

656 EDT 31/3 : Plaintes et procès-verbaux, 1815-1840.

656 EDT 31/7 : Marchés, droits de place pour la vente, 1923.

656 EDT 40/6 : Tramway de Port à Bayeux, projet de création.

656 EDT 40/8 : Électricité : plans des canalisations.

656 EDT 40/9 : Travaux agrandissement du port, 1898.

656 EDT 40/11 : Port maritime : construction d'un deuxième bassin 1884- 1964.

656 EDT 40/12 : Remplacement d'une bouée d'épaves, 1895-1897.

656 EDT 41/1 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1832-1848.

656 EDT 41/2 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1849-1878.

656 EDT 41/3 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1878-1915.

656 EDT 42/12 : École des filles, inventaire du matériel, 1871-1926.

656 EDT 42/13 : École des garçons.

La série L : Fonds de la période révolutionnaire : administration, tribunaux

3L : Tribunal de commerce maritime de Bayeux. Registre des audiences, 5 juillet 1808-6 décembre 1808.

La série M : Administration générale

M13277 : Poisson, ravitaillement.

M13278 : Poisson, ravitaillement.

M13284 : Poisson, ravitaillement.

La série N : Administration et comptabilité départementale

Les délibérations et rapports des chefs de services du conseil général du Calvados :

104 : Conseil général. Rapport du Préfet, An XII- 1822.

105 : Conseil général. Rapport du Préfet, 1823-1826.

106 : Conseil général. Rapport du Préfet, 1827-1832.

107 : Conseil général. Rapport du Préfet, 1833-1847.

108 : Conseil général. Rapport du Préfet, 1848-1851.

109 : Conseil général. Rapport du Préfet, 1852-1853.

178 : Conseil général. Rapports et délibérations, 1886.

180 : Conseil général. Sessions. Rapports, 1889-1891.

181 : Conseil général. Sessions avril. Rapports. Délibérations, 1890.

184 : Conseil général. Rapports, août 1890.

185 : Conseil général. Rapports, avril-août 1891.

186 : Conseil général. Rapports. Session août, 1893.

188 : Conseil général. Session avril-août, 1894.

190 : Conseil général. Rapports et délibérations. Session avril-août, 1895.

192 : Conseil général. Rapports et délibérations. Session avril-août, 1896.

193 : Conseil général. Session. Avril-août. Rapports et délibérations, 1897.

195 : Conseil général. Rapports et délibérations, 1897-1900.

196 : Conseil général. Rapports et délibérations. Session avril, 1898.

198 : Conseil général. Rapports et délibérations. Session août, 1898.

199 : Conseil général. Rapports des préfets et chefs de service, août 1899.

202 : Conseil général. Rapports et délibérations, avril 1901.

203 : Conseil général. Rapports et délibérations, 1902

231 : Conseil général. Rapports et délibérations. Session avril-août, 1886.

236 : Conseil général. Rapports et délibérations, 1888.

240 : Conseil général. Rapports et procès-verbaux. Session avril-août, 1890.

242 : Conseil général. Rapport du Préfet. Minutes, 1900-1906.

249 : Conseil général. Rapport du Préfet et des chefs de service, 1900.

255 : Conseil général. Rapports des chefs de service. Session d'août, 1910.

262 : Conseil général. Rapports des chefs de service. Session d'août, 1902.

281 : Conseil général. Délibérations. Minutes. Rapports des chefs de service, 1904.

314 : Conseil général. Rapports des chefs de service, 1925.

332 : Conseil général. Rapports des chefs de service, 1935.

333 : Conseil général. Rapport du Préfet, 1934.

335 : Conseil général. Rapports des chefs de service, 1936.

253 : Conseil général. Rapports annuels, 1920-1926.

254 : Conseil général. Rapports annuels, 1927-1929.

356 : Conseil général. Rapports du Préfet et des chefs de service, 1901.

Les délibérations et rapports imprimés du préfet et des chefs de service du conseil général du Calvados :

Conseil général. Rapport général du préfet, des chefs de service et délibérations du conseil, 1853.

Conseil général. Rapport général du préfet, des chefs de service et délibérations du conseil, 1854.

Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1856, 1858, 1859, 1863, 1865, 1867, 1868.

Conseil général. Rapport du préfet, août 1872, août 1875.

Conseil général. Délibérations du conseil, août 1876.

Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, première session de 1930.

Conseil général. Rapport général des chefs de service et renseignements divers, deuxième session 1930.

Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, première session 1932.

Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1934, 1936

Conseil général. Session ordinaire. Rapports et délibérations, 1945.

La série S : Travaux publics et transports

S 1340 : Navigation, pêches maritimes, 1815 -1854.

S 1341 : Navigation, pêches maritimes, An VIII-1814.

S 1389 : Ports Maritimes, 1813-1822.

S 1391 : Service de ports. Phares. Construction et entretien à partir, 1854.

S 1460 : Port de Port-en-Bessin, 1800-1852.

S 1461 : Port de Port-en-Bessin, 1854-1883.

- S 1462 : Port de Port-en-Bessin, 1861-1878.
- S 1463 : Port de Port-en-Bessin, 1847-1894.
- S 1464 : Port de Port-en-Bessin, 1803-1856.
- S 1465 : Port de Port-en-Bessin, 1889-1900.
- S 1466 : Port de Port-en-Bessin : occupation des affaires temporaires, affaires diverses, 1901-1913.
- S 1559 : Rivage de la mer. Police. Concessions. Aliénation, 1864 -1919.
- S 1595 : Port-en-Bessin, affaires diverses, 1905-1929.
- S 1598 : Port de Port-en-Bessin. Ponts et Chaussées. Police des ports. Journal météorologique, 1865-1887.
- S 1599 : Port de Port-en-Bessin, entrées et sorties.
- S 1600 : Port de Port-en-Bessin. Ponts et Chaussées. Police des ports.
- S 1603 : Plan de Port-en-Bessin.
- S 1865 : Répertoire C. service spécial des ports, du 1er janvier 1868 au 31 décembre 1872.
- S 2552 : Tramway Port-en-Bessin Bayeux, avant- projet, 1869-1892.
- S 10656 : Documents relatifs à la création du port, 1745-1869.
- S 10657 : Réfection du perré et du premier bassin, 1890.
- S 12957 : Ponts et Chaussées Port-en-Bessin.
- S 13159 : Tramway de Port-en-Bessin à Bayeux, 1920.
- S 13246 : Ports, dont Port-en-Bessin, 1931.
- S 13250 : Arrêtés d'occupation temporaire : ports, rivage de la mer, 1934 -1949.
- S 13255 : Instructions diverses : (dont) les pêches, 1854-1863.
- La série U : Justice
- La sous-série 3 U : Tribunaux civils

3U 1/35-36 : États des travaux des juges de paix, 1850-1877, 1878-1900, 1931-1933, (lacunes 1853 ; 1855-1858).

3U 1/87-94 : Registre d'enregistrement des procès-verbaux 1865-1941.

3U 1/1555-1558 : Registre des condamnés, 1811-1920 (sauf pour 1837-1847).

3U 1/1560 : Table alphabétique de toutes les personnes ayant fait l'objet d'une condamnation en correctionnelle, 1832-1874.

La sous-série 4U : Justice de Paix

4U 23/51 : Justice de paix Ryes, procès-verbaux de gendarmerie, 1884.

4U 23/84 : Actes de francisations, déclaration de bateaux, An VII-1889.

4U 23/85 : Actes de francisations, déclaration de bateaux, 1890-1941.

4U 23/93 : Actes divers, An XI-1940.

4U 23/94 : Actes de sociétés isolés, classé chronologiquement, 1869-1931.

4U 23/95 : Actes de sociétés regroupés par société, 1895-1939.

La sous-série 6U : Tribunal de commerce de Bayeux

6U1/61 : Société d'assurance mutuelle des marins de Port-en-Bessin, 1869.

6U1/65 : Société Vardon et fils, puis Lefevre, commerce du charbon, de bois etc..., Port-en-Bessin, 1877-1904.

6U1/65 : Société Lefournier, Delain et Tabourel, puis Lefournier, Delain et Marie, écorage et vente de poisson, Port-en-Bessin, 1895-1922.

6U1/69 : Société Portaise d'exportation et d'importation, commerce du charbon, bois et dérivés, Port-en-Bessin, 1908-1912.

6U1/71 : Société Coopérative de Crédit Maritime Mutuel des Marins et Patrons-pêcheurs de Port-en-Bessin, 1917-1921.

6U1/71 : Société Française de Pêche et de Transport, Le Havre, 1918.

6U1/73 : Société Falaize et Mamoury, commerce, Port-en-Bessin, 1923.

6U1/73 : Société Les enfants de Monsieur Michel Lefournier, industrie de la pêche à Port-en-Bessin, 1924-1931.

6U1/73 : Société Pêcheries Modernes de la Manche, Port-en-Bessin, 1925-1933.

6U1/73 : Société Le Turbot Français, industrie de la pêche à Port-en-Bessin, 1926-1933.

6U1/74 : Société Les Chalutiers Portais, commerce de mareyage, Port-en-Bessin, 1937

6U1/82 : Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Vardon Jules, négociant à Port-en-Bessin.

6U1/84 : Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Boulain Auguste, mareyeur à Port-en-Bessin, 1907.

6U1/94 : Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Veuve Boulain Auguste, mareyeuse à Port-en-Bessin, 1923.

6U1/107 : Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Marie Victor, armateur à Port-en-Bessin, 1934.

6U1/111 : Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Marie Fernand, mareyeur à Port-en-Bessin, 1937.

La série W : Archives contemporaines

Cette série comprend normalement toutes les archives publiques postérieures à 1940 et classées dans l'ordre de versement aux archives départementales du Calvados. Certaines boîtes contiennent cependant des données bien antérieures, nous les reportons dans l'ordre chronologique des cotes.

La sous-série 3W : Cabinet du préfet

3W4 : Santé publique, Justice, Marine, Pensions, 1940.

3W15/1-2 : Ravitaillement, correspondances et instructions, 1940.

La sous-série 4W : Préfecture du Calvados

4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943.

4W5 : Réquisition de main d'œuvre, enquête préfectorale sur les effectifs possibles, réponses des communes, 1942.

4W13/1 : Liste nominative des requis et bulletins de recensement, 1942-1944.

4W13/2 : Bulletins de recensement, 1942-1944.

4W27 : Rapport du préfet aux forces d'occupation, du 27 décembre 1942 à février 1943.

4W53 : Bulletins de recensement cantons d'Isigny, Ryes et Trévières.

4W70/2 : Requis de l'organisation Todt.

4W73 : Exemptés inaptes et autres cas, autres catégories.

4W82 : Fichier alphabétique du S.T.O.

4W133/1 : Affectation pour travaux sur place, correspondance.

4W133/2 : Ordre d'affectation arrondissement de Bayeux.

4W133/4 : Réquisition 1943-1944.

La sous-série 5W : Cabinet du Préfet

5W9/1 : Réquisitions.

5W9/2 : Autres réquisitions.

5W11/2 : Commerce, industrie, et ravitaillement.

5W 11/2 : Carburants ravitaillement, finances, statistiques, fonds de commerce, police des marchés, surveillance des prix, 1940-1943.

La sous-série 9W : Cabinet du Préfet

9W28 : Rapport du préfet, arrondissement de Bayeux, 1941-1945.

9W98 : Bombardement et défense passive, 1942-1944.

9W274 : Statistiques et informations transmises à la Kommandantur, 1942-1943.

La sous-série 15W : Préfecture du Calvados

15W63 : Surveillance voie ferrée, 1942.

La sous-série 17W : Office départemental du placement et du travail

17W8/1 à 17W9 : Service du travail obligatoire, STO, 1942-1943.

La sous-série 726 W : Sous-Préfecture de Bayeux

726W16798 : Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944.

726W16812 : Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités.

726W16813 : Marché noir. Procès-verbaux du service du contrôle des prix.

726W16826/16827 : Réquisition d'ouvriers. Réquisition de main d'œuvre.

726W16846 : Évacuation de la zone côtière.

726W16903 : Arrêté préfectoral fixant le prix du hareng.

La sous-série 923W : Service des dommages de guerre de Caen, Guerre 1939-1945

923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition.

La sous-série 1740W : Travaux portuaires

1740W2 : Réfection des estacades, 1921-1926. Restauration du pont du Goulet, 1929.

Construction d'un troisième bassin, 1930. Note sur le port, 1932. Construction d'un brise-lames et d'un perré maçonné à l'entrée du premier bassin, 1932. Reconstruction d'un pont métallique du goulet d'entrée au premier bassin, 1932.

La sous-série 1773W : Justice de Paix

1773W10 : Actes de francisation, 1941-1949.

La sous-série 2874 W : Tribunal de commerce de Bayeux

2874 W1-1 : Rapports de mer 1879-1959.

La sous-série 2876 W : Tribunal de commerce de Bayeux

2876 W 26 : Répertoire des faillites et liquidation 1933-1982.

La série Z

La sous-série 1Z : Sous-préfecture de Bayeux, 1800-1940

1Z 366, 367 et 369 : Rapports de police an VIII-1939, vivant dans le ressort du tribunal (lacunes G.L.K.O.).

1Z368 : Rapport de police générale procès-verbaux, 1860-1878.

1Z370 : Gendarmerie, tableaux des arrestations.

1Z717 : Règlement de la pêche et de la vente des poissons et des crustacés 1832-1937.

1Z721 : Infractions produits de la mer, coupe varech, 1846-1847.

La série nouvelle acquisition

Nouvacq 615 : Société de secours mutuel Port-en-Bessin.

1.1.4.2 Les archives de l'Inscription maritime : La série R, Guerres et affaires militaires. Inscription maritime du quartier de Caen 1718-1934

Les archives de l'inscription maritime ont été réorganisées au cours de l'année 2016. À ce titre, un tableau de correspondance des cotes est tenu à la disposition du public aux Archives Départementales et un extrait se trouve à titre informatif en annexe de ce travail.

Affaires diverses

R 425 : Armée de mer, 1811.

R 471 : Registre des déserteurs, 1819.

R1976 : Dommages de guerre aux bateaux de pêche du Calvados. Guerre 1914-1918.

Les registres d'armement du quartier de Caen

R 2865 : Armement, 1807-1808 (petite pêche).

R 2866 : Armement, An XII-XIII et 1808 (petite pêche).

R 2867 : Armement, 1809.

R 2868 : Armement, 1809-1812 (petite pêche).

R 2869 : Armement, 1810.

R 2870 : Armement, 1811.

R 2871 : Armement, 1811.

R 2872 : Armement, 1812.

R 2873 : Armement, 1813.

R 2874 : Armement, 1814.

R 2875 : Armement, 1815.

R 2876 : Armement, 1816.

R 2877 : Armement, 1817.

R 2878 : Armement, 1817-1818 (petite pêche).

R 2879 : Armement, 1818.

R 2880 : Armement, 1819.

R 2881 : Armement, 1820.

R 2882 : Armement, 1821.

R 2883 : Armement, 1822.

R 2884 : Armement, 1823.

R 2885 : Armement, 1824.

R 2886 : Armement, 1825.

R 2887 : Armement, 1826.

R 2888 : Armement, 1827.

R 2889 : Armement, 1828.

R 2890 : Armement, 1828-1836 (petite pêche).

R 2891 : Armement, 1829.

R 2892 : Armement, 1830.

R 2893 : Armement, 1831.

R 2894 : Armement, 1832.

R 2895 : Armement, 1833.

R 2896 : Armement, 1834.

R 2897 : Armement, 1835.

R 2898 : Armement, 1836.

R 2899 : Armement, 1837.

R 2900 : Armement, 1837-1847 (petite pêche).

R 2901 : Armement, 1838.

R 2902 : Armement, 1839.

R 2903 : Armement, 1840.

Les registres de désarmement du quartier de Caen

Les registres de désarmements comprennent des registres dits de petite pêche couvrant une période de dix années. Cependant, un certain nombre d'enregistrements de petits bateaux se trouvant dans ces registres spécifiques existe également dans les registres de désarmement annuels, ce qui nécessite une attention particulière dans le traitement des doublons potentiels.

R 3006 : Désarmement, An VIII.

R 3007 : Désarmement, An IX.

R 3008 : Désarmement, An X.

R 3009 : Désarmement, 1809-1812 (petite pêche).

R 3010 : Désarmement, 1809.

R 3011 : Désarmement, 1807.

R 3012 : Désarmement, An XIV-1806 (petite pêche).

R 3013 : Désarmement, An XIII.

R 3014 : Désarmement, An XI-XII (petite pêche).

R 3015 : Désarmement, 1810.

R 3016 ; Désarmement, 1811.

R 3017 : Désarmement, 1812.

R 3018 : Désarmement, 1813.

R 3019 : Désarmement, 1813-1816 (petite pêche).

R 3020 : Désarmement, 1813-1814 (petite pêche).

R 3021 : Désarmement, 1814.

R 3022 : Désarmement, 1815.

R 3023 : Désarmement, 1816.

R 3024 : Désarmement, 1817.

R 3025 : Désarmement, 1817-1821 (petite pêche).

R 3026 : Désarmement, 1818.

R 3027 : Désarmement, 1819.

R 3028 : Désarmement, 1820.

R 3029 : Désarmement, 1821.

R 3030 : Désarmement, 1822.

R 3031 : Désarmement, 1823.

R 3032 : Désarmement, 1825.

R 3033 : Désarmement, 1826.

R 3034 : Désarmement, 1827.

R 3035 : Désarmement, 1828-1836 (petite pêche).

R 3036 : Désarmement, 1828.

R 3037 : Désarmement, 1829.

R 3038 : Désarmement, 1831.
R 3039 : Désarmement, 1830.
R 3040 : Désarmement, 1832.
R 3041 : Désarmement, 1833.
R 3042 : Désarmement, 1834.
R 3043 : Désarmement, 1835.
R 3044 : Désarmement, 1836.
R 3045 : Désarmement, 1837-1847 (petite pêche).
R 3046 : Désarmement, 1837.
R 3047 : Désarmement, 1838.
R 3048 : Désarmement, 1839.
R 3049 : Désarmement, 1840.
R 3050 : Désarmement, 1841.
R 3051 : Désarmement, 1842.
R 3052 : Désarmement, 1842.
R 3053 : Désarmement, 1843.
R 3117 : Désarmement, 1876.
R 3125 : Désarmement, 1881.
R 3133 : Désarmement, 1886.
R 3144 : Désarmement, 1891-1901.

Les registres des matricules des inscrits du syndicat de Port-en-Bessin

Au commencement de nos travaux de doctorat, malgré l'existence de cotes se référant aux registres de matricules des inscrits de Port-en-Bessin, ceux-ci furent considérés comme inexistantes dans un premier temps, excepté huit d'entre eux, dont seuls cinq accessibles en raison de leur état. Deux ans

plus tard, le fonds manquant fut considéré comme bien récolé mais perdu. En 2015, à la reprise de nos travaux de thèse, ces archives étaient enfin communicables dans leur intégralité mais malheureusement entre les mains de spécialistes pour leur numérisation. Aujourd'hui toute la série est accessible sous de nouvelles cotes indiquées en annexe.

R 3582 : Officiers marinières. Matelots, 1850-1865.

R 3583 : Officiers marinières. Matelots, 1850-1865.

R 3584 : Officiers marinières. Matelots, 1850-1865.

R 3585 : Mousses, 1850-1865.

R 3586 : Inscrits provisoires, 1865-1882.

Cotes disparues, récolées en 2015 et depuis non communicables car en numérisation.

R 5915 : Matelots. Novices, 1850-1865.

R 5919 : Officiers marinières. Matelots, 1826-1880.

R 5920 : Officiers marinières. Matelots, 1826-1849.

R 5921 : Syndicat de Port-en-Bessin, 1850-1865.

R 5922 : Matelots inscrits provisoires, 1850-1883.

R 5923 : Matelots inscrits provisoires, 1883-1917.

R 5924 : Matelots inscrits provisoires, 1883-1917.

R 5925 : Matelots inscrits provisoires, 1883-1917.

R 5926 : Matelots inscrits définitifs, 1865-1883.

R 5927 : Matelots inscrits définitifs, 1883-1935.

R 5928 : Matelots inscrits définitifs, 1905-1940.

R 5930 : Matelots hors-service, 1850-1865.

R 5931 : Matelots hors-service, 1865-1883.

R 5932 : Matelots hors-service, 1883-1930.

R 5933 : Matelots hors-service, 1912-1952.

Les registres de bâtiments du quartier de Caen

R 3660 : Bâtiments de commerce, 1845-1859

R 3661 : Bâtiments de commerce, 1853-1887

R 3662 : Bâtiments de commerce, 1869-1907

R 3663 : Bâtiments de commerce, 1878-1892

Les registres de correspondance du quartier de Caen

Ces registres regroupent toute la correspondance entre le quartier de Caen et les responsables des syndicats, l'arrondissement de Cherbourg, les autorités militaires du Havre et le ministère de la Marine. L'état de conservation avant 2010 ne permettait malheureusement pas de consulter l'ensemble des registres pour la fin du XIX^e et au XX^e siècle. Seuls les registres R 3629 (1820-1846), R 3631 (1836-1859) et R 3632 (1854-1870) demeuraient consultables. Depuis lors, nous avons accès à toute la série avec un intérêt moindre à partir de 1904, car les registres font alors office de répertoires de correspondances, ne proposant que très peu de contenu.

R 3623 : Correspondance du quartier, An IV-VII.

R 3625 : Correspondance du quartier, An VII-X.

R 3626 : Correspondance du quartier, An IX-XII.

R 3627 : Correspondance du quartier, An XIII-1811.

R 3628 : Correspondance du quartier, 1811-1819.

R 3629 : Correspondance du quartier, 1820-1846.

R 3630 : Correspondance du quartier, 1826-1892.

R 3631 : Correspondance du quartier, 1836-1859.

R 3632 : Correspondance du quartier, 1854-1870.

R 3633 : Correspondance du quartier, 1862-1918.

R 3655 : Correspondance du quartier, 1814-1896.

R 3656 : Correspondance du quartier, 1904-1922.

R 3657 : Correspondance du quartier, 1918-1930.

Les registres de la correspondance ministérielle

R 3680 : Correspondance ministérielle, 1830-1831

R 3681 : Correspondance ministérielle, 1832-1833

R 3682 : Correspondance ministérielle, 1834-1835

R 3683 : Correspondance ministérielle, 1836-1837

R 3684 : Correspondance ministérielle, 1838-1839

R 3685 : Correspondance ministérielle, 1840-1842

R 3686 : Correspondance ministérielle, 1843-1847.

R 3687 : Correspondance ministérielle, 1848-1851.

R 3688 : Correspondance ministérielle, 1852-1856.

R 3689 : Correspondance ministérielle, 1859-1867.

R 3690 : Correspondance ministérielle, 1870-1875.

R 3691 : Correspondance ministérielle, 1876-1881.

R 3692 : Correspondance ministérielle, 1882-1887.

R 3693 : Correspondance ministérielle, 1889-1893.

R 3694 : Correspondance ministérielle, 1889-1893.

R 3696 : Correspondance ministérielle, 1902-1906.

R 3698 : Correspondance ministérielle, 1909-1911.

R 3699 : Correspondance ministérielle, 1912-1914.

R 3700 : Correspondance ministérielle, 1749-1909.

1.1.5 Bundesarchiv-Militärarchiv de Fribourg-en-Brigau, archives militaires

Les archives administratives allemandes du port de Port-en-Bessin datant de l'Occupation ont été regroupées au Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau*. Cette série, bien que minime, inexploitée jusque-là, apporte à notre travail un complément fondamental à propos de l'organisation de l'activité halieutique, de la surveillance des pêcheurs aux prélèvements effectués sur les produits de pêche par l'administration maritime.

La série RM45 IV

1.3.2.12. Hafenkommendanten und Hafenschutzflottillen im Bereich Normandie :

Commandement des ports et flottille de défense dans la région normande.

1.3.2.12.1. Hafenüberwachungsstelle Port-en-Bessin : Supervision du port de Port-en-Bessin

600 Akte 1942 Enthält : Schiffs- und Signalangelenheiten ; Dienstanweisungen : Signalisation et immatriculation des bateaux. Directives de service, 1942.

1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslsiten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 :

La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

1222 Fischereierlaubnisscheine. 1941-1943 : Autorisation de pêche.

1221 Personalkarten (Franzosen) : Carte personnelle des français.

1269K Hafenplan Port-en-Bessin : Plan du port de Port-en-Bessin.

Fischereiangelegenheiten, Februar 1942 und Juni 1944 : Affaires de pêche, février 1942 à Juin 1944.

1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

1583 Kantinen-Belege, 20/08/1943-26/05/1944 : Saisi pour la cantine, 20 août 1943-26 mai 1944.

1584 Waren-Eingangsbuch Kantine, 20/08/1943-26/05/1944 : Livre d'entrée des produits pour la cantine, 20 août 1943-26 mai 1944.

1587 Kassenbuch, 01/03/1944-01/06/1944 : Livre de caisse 1^{er} mars 1944-1^{er} juin 1944.

1611 Akte Verpflegung, Lehrpläne, Dienstvorschriften, Ausrüstung, Material, August 1940-Juli 1942 : Ravitaillement, programme d'étude, instructions de service, armement, matériel, août 1940-Juillet 1942.

1613 Wachbuch, 11/04/1943 : Livre de surveillance, 11 avril 1943.

1614 Akte Gasschutz, Materialanforderungen, Feuerlöschgeräte. Materialanforderung und – Aufstellungen, Dezember 1942-Mai 1944 : Masque à gaz, requête de matériel, matériel anti-feu, instructions de mise en place du matériel, décembre 1942-Mai 1944.

1.2 Les sources imprimées

1.2.1 Les ouvrages à propos de la Normandie et du Bessin

BEZIERS, M., *Mémoire pour servir l'état historique et géographique du diocèse de Bayeux*, A. Picard, Rouen et Paris, 1895.

CAUMONT, A., *Statistique monumentale du Calvados*. II, Arrondissement de Vire et Bayeux, Caen, A. Hardel et de Paris, Derache, 1857.

CHIGOUESNEL, M.-E.-F.-A., *Nouvelle histoire de Bayeux*, Bayeux, (s.n.), 1866.

DEDOUIT, A., *Souvenirs inédits : Bayeux sous la révolution, le Consulat et l'Empire*, Bellême, Levoyer, 1892.

DUMONTET, J., « Le Bessin », *Annales de Géographie*, 33^e année, 1924, p. 105-114.

GIRARD, B., *La Normandie maritime*, Niort, (s.n.), 1899.

LAHEUDRIE, E., (de), *Bayeux, capitale du Bessin : des origines à la fin de la monarchie*, t. 1, Bayeux, Colas, 1945.

LAHEUDRIE, E., (de), *Histoire du Bessin des origines à la Révolution*, t. 1 et 2, Bayeux, Ch. Tostain, 1930.

LAMBERT, E., Maugendre, A. *Notice historique sur la ville, l'arrondissement et quelques communes limitrophes de Bayeux*. *Bayeux et ses environs*, Paris, imp. Renou et Maulde, 1862.

LAVALLEY, G., *Arromanches et ses environs*, Caen, Le Blanc-Hardel, 1867.

LAMBERT, C.-É., *Notice historique sur la ville, l'arrondissement et quelques communes limitrophes de Bayeux*, Paris, (s.n.), 1862.

LEFÉBURE, E., « Histoire de la dentelle », *Société des sciences, arts et belles-lettres*, Bayeux, (s.n.), 1910, p. 1-27.

PLUQUET, F., *Essai historique sur la ville de Bayeux et son arrondissement*, Caen, T. Chalopin, 1829.

Société Historique de Trévières, *Notes historiques sur le Bessin : Sainte-Honorine-des-Pertes, Huppain, Villiers et Neuville Saint-Laurent-sur-Mer; Vierville-sur-Mer; Louvières, Formigny, Aignerville, La-Madeleine-en-Longueville, Château de Colombières*, Paris, A. Picard, 1933.

1.2.2 Les ouvrages et monographies à propos de Port-en-Bessin

AUBOURG, L., *Notice sur Port-en-Bessin*, Caen, Edition E. Lanier, 1894.

Annuaire du département du Calvados pour l'année 1847, Delos, Caen, 1847

ASSOCIATION NORMANDE, *Annuaire des cinq départements de la Normandie*, Caen, 1835.

BERNARD, A., *L'Union catholique des gens de mer. Simples aperçus sur une œuvre opportune, par Alfred Bernard, chapelain épiscopal, curé de Port-en-Bessin*, Bayeux, Impr. R. Colas et Cie, 1922.

BLAIE, M., *Port-en-Bessin raconté par la carte postale ancienne*, Condé-sur-Noireau, éd. Charles Corlet, 2003.

BOUNICEAU, M., *Essai historique sur le port de Port-en-Bessin*, Bayeux, (s. n.), 1843.

DESCLODIÈRES, G., « Notice sur Port-en-Bessin », *Annuaire des cinq départements de la Normandie*, Caen et Rouen, 1907.

GARNIER, C., « La paroisse de Port à travers les âges », *le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 1, Flers, (s. n.), 1908.

GOUTON, M., *Notice sur le port de Port-en-Bessin*, Paris, (s. n.), 1876.

Joanne, A., *Caen et les bains de mer, de Lion à Port-en-Bessin*, coll. Guides-Joanne Paris, Hachette, 1887.

JOANNE, P., *Itinéraire général de la France, Normandie*, coll. des Guides-Joanne, Paris, Hachette, 1901.

LANQUEST, G., *La côte normande de Ouistreham à Port-en-Bessin, 1902-1914*, Paris, Le Home, 1902.

LANQUEST, G., *La côte normande de Port-en-Bessin au Mont-Saint-Michel*, Paris, Le Home, 1900.

Les guides bleus, Normandie, Paris, Hachette, 1919

REINGARD, P., *Grand emporium français ; agrandissement du port de Port-en-Bessin (Calvados) pour sa transformation en un grand port de commerce en eau profonde présenté au congrès national des Travaux Publics Français*, (s. l.), (s. n.), 1900.

1.2.3 La presse

Affiches, annonces et avis divers et feuille judiciaire ville et l'arrondissement de Bayeux, vol. 26, 1838.

Journal de Normandie, 1940-1944.

L'Écho du Bayeusain, 1842-1919.

L'indicateur de Bayeux, 1848-1919.

L'Indicateur de Bayeux et l'Écho du Bayeusain réunis, 1919-1937 (puis rattaché au Courrier du Bessin)

Le Bessin, 1884-1940.

Le Courrier du Bessin, 1922-1944.

Le Glaneur, 1901-1916.

Le Journal de Bayeux fait suite au Progrès Bayeusain, (1881-1891), 1891 et 1944.

Le Petit Parisien, 1876-1944.

Ouest Éclair, 1899-1944.

1.2.4 Le monde de la pêche et des pêcheurs

1.2.4.1 Dictionnaires, glossaires et atlas

AIGNAN, A, GUILLARD, V., *Premières notions sur la pêche, la navigation et la mer. Notions élémentaires sur la mer, la navigation et la pêche suivies de leçons sur la gymnastique et la natation, à l'usage des Écoles primaires du littoral, cours moyen 1^{ère} et 2^{ème} années*, Paris, Gedalge et Cie, (s.d.).

Almanach du Marin 1941, Secrétariat d'État à la Marine, Éd. Secrétariat Général de l'Information, 1941.

Almanach du Marin 1942, Secrétariat d'État à la Marine, Éd. Secrétariat Général de l'Information, 1942.

Almanach du Marin 1943, Secrétariat d'État à la Marine, Éd. Secrétariat Général de l'Information, 1943.

Almanach du Marin 1944, Secrétariat d'État à la Marine, Éd. Secrétariat Général de l'Information, 1944

BAUDRILLARD, J.-J., *Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches*. Quatrième partie. Dictionnaire des pêches, Paris, Arthus Bertrand, 1827.

COUTANT, E.-C., LAVIEUVILLE, G., *Premiers éléments de pêche maritime et de navigation, à l'usage des élèves du cours moyen des écoles primaires et des écoles de pêche du littoral*, Paris, Augustin Challamel, 1916.

LA BLANCHERE, H., (de), *La pêche et les poissons. Nouveau dictionnaire général des pêches*, Paris, Delagrave, 1885.

SOE, G., DUPONT, J., ROUSSIN, O., *Dictionnaire de marine, pêche commerce yachting*, 1906, rééd., Douarnenez, le Chasse-Marée / Armen, 1990.

1.2.4.2 Les pêches maritimes

BELLET, A., *Histoire maritime de Fécamp. Les grandes pêches du hareng et du maquereau à Fécamp*, Fécamp, L. Monmarché, 1896.

BRONKHORST, L.-C.-G., *La pêche à la morue*, Notes et rapports de l'Office scientifique des Pêches maritimes, n° 53, Aout 1927.

BRONKHORST, L.-C.-G., *La pêche du maquereau*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928.

BRONKHORST, L.-C.-G., *La pêche du hareng*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1929.

BRONKHORST, L.-C.-G., *Manuel du patron à la pêche et des candidats au brevet de patron à la pêche*, Paris, Société d'Édition géographies maritimes et coloniales, Ancienne Maison Challamel, 1947.

CAMPION, A., *Notes sur les ports maritimes et les stations de pêche du département du Calvados*, Caen, Henri Delesques, 1892.

CANGARDEL, H., "L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de la France", *Revue Maritime*, 1906, p. 48-92.

CASTELET, L., (de), *La technique de la pêche*, (s.l.), (s.n.), 1928.

DUHAMEL DU MONCEAU, H.-L., *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent*, Paris, 1771-1782, réimpr. À Abbeville (Connaissances et Mémoires européennes), 3 vol. et 1 vol. de planches, 1998.

GOULET, C., *Des petites pêches maritimes*, thèse pour le doctorat de droit, Paris, Marchal et Billard, 1905.

GROSSETÊTE, A., *La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, Rennes, Presse de Bretagne, 1921, rééd. Saint-Malo, Éditions Ancre de Marine, 2001.

HARCOURT, J. d', *Pêche côtière*, Paris, Amyot, 1846.

HÉRUBEL, M.-A., *L'évolution de la pêche. Étude d'économie maritime, Ouvrage orné de 9 dessins originaux de L.Haffner*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928.

- HÉRUBEL, M.-A., *Pêches maritimes d'autrefois et aujourd'hui*, Paris, E. Guilmoto, 1911.
- KERZONCUF, J., *La pêche maritime : son évolution en France et à l'étranger*, Paris, Éditorial Maxtor, 1917.
- LATTY, J., *Traité d'économie maritime, vol. 3, Les pêches maritimes* Paris, École nationale supérieure du génie maritime, 1957.
- LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°9, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale, 1935.
- LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°10, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale, 1935.
- LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°11, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale 1936.
- LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°12, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale 1936.
- MINISTÈRE DE LA MARINE, *Code de justice maritime, comprenant le code de justice militaire pour l'armée de mer*, Paris, Imprimerie Impériale, 1858.
- MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1^{er} arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853.
- PRUVOT, G., *Rapport sur l'industrie des chalutiers à vapeur*, (s.l.), (s.n.), 1905.
- Revue de la Marine marchande, publié sous le patronage du Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande*, n°1, octobre 1915, Paris, Augustin Challamel, 1917.
- Revue de la Marine marchande, publié sous le patronage du Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande*, n° 22-23, août-septembre 1917, Paris, Augustin Challamel, 1917.
- THOMÉ DE GAMOND, L.-J.-A., *Mémoire sur l'établissement d'une institution financière de crédit en vue d'améliorer la condition commerciale des marins français engagés dans l'industrie de la pêche côtière dédié aux marins*, Paris, E. Lacroix, 1866.

VINSON, P., *Code des contraventions à la police de la navigation et des pêches*, Rochefort-sur-Mer, C. Thèse, 1888

1.2.4.3 Communauté de pêcheurs

BOURGAIN, J., *Essai sur les conditions du travail dans la pêche maritime, et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Paris, V. Giard et E. Brière, 1908.

CAPTIER, J., *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard et E. Brière, 1907.

CUNY, H., *Essai sur la condition des marins-pêcheurs*, Thèse de Doctorat de Droit, Paris, V. Giard et E. Brière, 1904.

DECRUSY, JOURDAN, A.-J.-L., ISAMBERT, F.-A., TAILLANDIER, A.-H., *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, t. 28, Paris, Bellin-Leprieur, 1824-1827.

DOUILLET, M., *Les loyers des gens de mer*, thèse de doctorat de droit, université de Caen, 1897.

LAMOTTE, A., *Les institutions nationales de prévoyance en faveur des marins et pêcheurs*, (s.l.), (s.n.), 1900.

LENTHÉRIC, C., *Côtes et ports français de la Manche*, Paris, Plon, 1906.

MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE, *Statistique générale de la France, Salaires et coût de l'existence à diverses époques, jusqu'en 1910*, Paris, Imp. Nationale, 1911.

PEISSON, É., *Gens de mer*, Paris, la Belle édition, 1934.

1.2.4.4 Les revues scientifiques, techniques et statistiques des pêches maritimes

Bulletin statistique général de la France 1911-1944, en ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34437393k/date.item>

X^e Congrès nationale des pêches et industries maritimes, Alger, 1927, Comptes-rendus des séances, en ligne : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00015/12670/9591.pdf>

MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE, *Statistique générale de la France, Salaires et coût de l'existence à diverses époques, jusqu'en 1910*, Paris, Imp. Nationale, 1911.

OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES, *Revue des travaux de l'Office des pêches maritimes*, Paris, E. Blondel La Rougery, 1928-1952.

PRIOL E., « Mollusque. La coquille Saint-Jacques (*Pecten Maximus*). Résumé de nos connaissances pratiques sur ce mollusque », *Revue des travaux de l'office des pêches maritimes*, t.3, n°10, Boulogne-sur-Mer, 1930, p. 144-175.

INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES, *Revue des travaux de l'Institut des pêches maritimes*, Paris, Institut des pêches maritimes, 1953-1987.

REVUE MARITIME ET COLONIALE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1866*, Paris, Imprimerie Administrative de Paul Dupont, 1868.

REVUE MARITIME ET COLONIALE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1867*, Paris, Challamel Ainé, Libraire-Éditeur, 1868.

REVUE MARITIME ET COLONIALE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1868*, Paris, Challamel Ainé, Libraire-Éditeur, 1869.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1874*, Paris, Imprimerie Nationale, 1875.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1875*, Paris, Imprimerie Nationale, 1876.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1876*, Paris, Imprimerie Nationale, 1877.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1877*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1878*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1879*, Paris, Imprimerie Nationale, 1880.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1880*, Paris, Imprimerie Nationale, 1881.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1881*, Paris, Imprimerie Nationale, 1882.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1882*, Paris, Imprimerie Nationale, 1883.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1883*, Paris, Imprimerie Nationale, 1884.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1884*, Paris, Imprimerie Nationale, 1885.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes et de l'Ostréiculture pour l'année 1885 – France et Algérie*, Paris, Imprimerie Nationale, 1887.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes et de l'Ostréiculture pour l'année 1887 – France et Algérie*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Revue maritime et coloniale, Situation de la pêche et de l'ostréiculture, pendant les mois de novembre 1894 à décembre 1894, et de janvier à octobre 1895*, T127, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1895.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Revue maritime et coloniale, Pêches maritimes 1891, 1892 et 1893*, T.128, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1896, p.339-380.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1896*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1897*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1898*, Paris, Imprimerie Nationale, 1900.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1899*, Paris, Imprimerie Nationale, 1901.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1900*, Paris, Imprimerie Nationale, 1902.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1901*, Paris, Imprimerie Nationale, 1903.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1902*, Paris, Imprimerie Nationale, 1904.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1903*, Paris, Imprimerie Nationale, 1906.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1904*, Paris, Imprimerie Nationale, 1906.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1905*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1906*, Paris, Imprimerie Nationale, 1910.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1907*, Paris, Imprimerie Nationale, 1910.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1908*, Paris, Imprimerie Nationale, 1911.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1909*, Paris, Imprimerie Nationale, 1912.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1910*, Paris, Imprimerie Nationale, 1912.

MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1911*, Paris, Imprimerie Nationale, 1913.

MARINE NATIONALE. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. OFFICE DES PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1912*, Paris, Imprimerie Nationale, 1915.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU RAVITAILLEMENT. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. OFFICE DES PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1913*, Paris, Imprimerie Nationale, 1917.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU RAVITAILLEMENT. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. OFFICE DES PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1914*, Paris, Imprimerie Nationale, 1917.

MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE. COMMISSARIAT DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. OFFICE DES PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1915*, Paris, Imprimerie Nationale, 1918.

MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE. COMMISSARIAT DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1916*, Paris, Imprimerie Nationale, 1918.

Ministère des Travaux Publics, des Transports et de la Marine Marchande. Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande. Service des Pêches Maritimes. Bureau des questions économiques concernant les Pêches Maritimes et encouragements aux Pêches, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1917*, Paris, Imprimerie Nationale, 1919.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1918*, Paris, Imprimerie Nationale, 1922.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1919*, Paris, Imprimerie Nationale, 1923.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1920*, Paris, Imprimerie Nationale, 1924.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1921*, Paris, Imprimerie Nationale, 1924.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1922*, Paris, Imprimerie Nationale, 1924.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1923*, Paris, Imprimerie Nationale, 1925.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1924*, Paris, Imprimerie Nationale, 1926.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1925*, Paris, Imprimerie Nationale, 1927.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SERVICES DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICES DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1926*, Paris, Imprimerie Nationale, 1928.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SERVICES DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICES DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1927*, Paris, Imprimerie Nationale, 1928.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SERVICES DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICES DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE

MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1928*, Paris, Imprimerie Nationale, 1929.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICES DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1929*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1930*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1931*, Paris, Imprimerie Nationale, 1933.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1932*, Paris, Imprimerie Nationale, 1934.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1933*, Paris, Imprimerie Nationale, 1935.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1934*, Paris, Imprimerie Nationale, 1936.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1935*, Paris, Imprimerie Nationale, 1936.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1936*, Paris, Imprimerie Nationale, 1937.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1937*, Paris, Imprimerie Nationale, 1938.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1939 à 1944*, Paris, Imprimerie Nationale, 1948.

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Années 1945, 1946, 1947*, Paris, Imprimerie Nationale, 1949.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SOUS-SECRÉTARIAT D'ÉTAT À LA MARINE MARCHANDE, DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Années 1948*, Paris, Imprimerie Nationale, 1950.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1950*, Paris, Imprimerie Nationale, 1953.

1.2.4.5 Les témoignages, histoires et récits de vie

BOITELLE, F., *La mer en partage, Témoignages de marins-pêcheurs*, Dieppe-Fécamp-Boulogne 1920-1970, Forges-les Eaux, Bertoux, 1999.

CAMENEN, J., *Regards sur une vie de marin-pêcheur*, Paris, Éditions du Pen Duick, 1979.

CASTELAIN, J.-P., DESJARDINS, M., Léopoldine, le dernier voilier morutier terre-neuvier. Souvenirs du mousse Michel Desjardins, campagnes 1929, 1930, Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 1998.

ÉCOLE-BOIVIN, C., *Jean de la mer : paroles d'un Mathieu-Sala du Cotentin*, le Coudray-Macouard, Éditions Cheminements, 2002.

FRIBOULET, É.-J., *Le dernier Amiral, souvenirs d'un capitaine de la grande pêche*, Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 1995.

HEDOUIN, R., *Souvenirs d'un marin-pêcheur*, Luneray, Bertout, 2001.

Journal d'un marin du Georges Leygues, de 1942 à 1944, (manuscrit consultable au Mémorial de Caen)

JOSIE, M., LADOUES, G., *Patron pêcheur*, Paris, Payot, 1997.

LABLANCHERIE, C., *Marin pêcheur; c'est pas pour toi ! Souvenirs de Daniel Marion, pêcheur normand*, Rennes, éd. Ouest-France, 2010.

LEDUN, M., PERRIN, J., *Ma vie de Terre-Neuve*, Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 1998.

RECHER, J., *Le Grand Métier; Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, 1977.

1.3 Les sources orales

1.3.1 Les récits de vie des pêcheurs de Port-en-Bessin

Un fonds d'enregistrement de récits de vie a été constitué avec le corpus de témoins ci-dessous nommés. Seul le témoignage de Maurice Féron, décédé en 2015, provient du travail réalisé par Jean-Jacques Lion auquel j'ai participé, car lors de la constitution du fonds d'entretiens, l'ancien marin ne pouvait me rencontrer.

DURAND, J.-L., (25/11/1922), matelot à la pêche de 1939 à 1941.

DURAND, J., (12/10/1921), épouse de J.-L. Durand matelot à la pêche, fille de pêcheur.

FÉRON, M., (14/08/1926-8/11/2015), matelot à la pêche à la retraite, in LION, J.-J., *La pêche et l'ostréiculture durant la Seconde Guerre mondiale*, Documentaire de 45 minutes avec le soutien de l'Association du Cotentin et du Bessin et les Ateliers du Doc, Caen, 2015.

MARIE, P., (7/11/1933), matelot et patron-armateur à la retraite.

MARIE, R., (31/12/1929), épouse de P. Marie matelot et patron-armateur, fille de marin.

POITEVIN, C., (30/12/1914-08/03/2009), matelot à la pêche.

POITEVIN, F., (22/09/1926-25/01/2012), matelot à la pêche.

ROUSSEVILLE, C., (29/09/1924), matelot et patron à la pêche, à la retraite.

ROUSSEVILLE, G., (10/11/1928), Épouse de C. Rousseville matelot et patron à la pêche, fille de marin.

1.3.2 Les témoins de la maison de retraite *La Royale* de Port-en-Bessin : témoignages de groupe

Cette rencontre a été organisée en partenariat avec le Centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin. Si les échanges furent intéressants autour de la vie des marins et de leur famille, des points techniques limitent l'utilisation des bandes son et vidéo réalisées ce jour-là. En effet, malgré la multiplication des sources d'enregistrement, il fut quasiment impossible de maintenir le silence autour du témoin qui avait la parole. Certains passages de la bande son sont donc difficilement exploitables. L'expérience ne fut pas renouvelée.

MARIE, M.-T., dite Marinette, (née Baudoin, le 07/10/1936), femme, fille et petite-fille de pêcheur.

GERMAIN, N., (née Tabourel, le 21/11/1942), femme, fille et petite-fille de pêcheur et femme de débarque.

PLANQUETTE, S., (née Hue, le 16/10/1931), femme de débarque.

MARIE, D., (née Hélie, le 30/06/1942), femme et fille de pêcheur, femme de débarque.

POITEVIN, D., (née Féron, le 03/10/1951), femme, fille et petite-fille de pêcheur, femme de débarque.

FOUQUET, L., (née Vingtrois, le 04/06/1954), femme, fille et petite-fille de pêcheur, femme de débarque.

THOMINE, S., (née Mouillard, le 07/12/1927), femme de pêcheur, employée de quai.

LEBARBENCHON, M., (09/12/1939), marin pêcheur de 1956 à 1964.

VINGTROIIS, M., (née Hue le 30/08/1939), femme, fille et petite-fille de pêcheur.

1.4 Les collections privées

1.4.1 Les carnets de Charles Garnier

Charles Garnier, jeune bachelier en 1873, avait pour habitude de rédiger son journal en y relatant tous les faits et gestes de ses journées. Ce jeune homme séjourne plusieurs fois à Port-en-Bessin entre 1870 et 1875. Le centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin possède des copies partielles de ces journaux. Cette source illustre à travers le regard d'un jeune bourgeois de Bayeux, passionné par la mer et ses hommes, les allées et venues des pêcheurs, la vente du poisson, les réparations, la construction et la mise à l'eau des chaloupes ou des barques.

1.4.2 Les sources iconographiques

ARDI, Association de recherche et diffusion de l'image : Fonds photographique de l'abbé Alexandre Dubosq.

Cette association dispose d'un fonds iconographique important concernant Port-en-Bessin entre 1885 et 1930, grâce à Alexandre Dubosq, curé de Commes, grand amateur de la photographie. Il fit lui-même ses cartes postales à partir de ses tirages, un témoignage rare et fourni à propos de la vie des gens de mer dans le cadre de leur métier et de leur quotidien.

1.4.3 Le pilote de Port-en-Bessin

Le pilote de Port-en-Bessin est un organe mensuel des intérêts paroissiaux, publié par l'abbé Bernard, curé de la paroisse avec la collaboration de M. Charles Garnier, vice-président de la Société des Sciences, Arts et Belles-lettres de Bayeux, M. Louis Carpentier, avocat à la cour d'appel de Paris et les éditeurs du bulletin paroissial, Flers-de-l'Orne.

Chaque mensuel compte 8 à 10 feuillets et sont regroupés en 4 volumes, couvrant la période du mois de juin 1908 à celui de février 1938. Une seule lacune dans la série, le journal de juillet 1917. Le fonds existe en copie au Centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

- Tome 1 : juin 1908-décembre 1912.

- Tome 2 : janvier 1913-juin 1917.

- Tome 3 : août 1917-décembre 1924.

- Tome 4 : janvier 1925-février 1938.

1.4.4 Le Fonds François Renault

Partiellement déposé au centre des Archives départementales de Saint-Lô, ce fonds compte des sources écrites et orales à propos de la construction et de la restauration des bateaux de travail normands ainsi qu'une collection iconographique dont les clichés les plus anciens datent de la fin du XIX^e siècle. Une partie de ces fonds m'a été confiée par leur auteur le temps de la réalisation de cette thèse. Elle comprend une boîte de fiches et deux classeurs présentant les caractéristiques des navires, leurs immatriculations et leurs photographies entre la fin du XIX^e siècle et les années 1980. À cela, s'ajoutent plusieurs photographies et plans sur calques des grandes barques chalutières et un ensemble d'archives à propos de la pêche et de leurs techniques, préparatoire à l'ouvrage *Bateaux de Normandie* édité en 1984.

1.5 La bibliographie

La bibliographie de cette thèse se décline sous forme thématique. Chacun des champs abordés se scinde ensuite en deux temps : le premier regroupe les ouvrages imprimés et les travaux universitaires dactylographiés, et le second, l'ensemble des articles d'ouvrages et de revues.

1.5.1 Instruments de travail : dictionnaire, atlas, méthodologie

Ouvrages imprimés et travaux universitaires dactylographiés

BERTAUX, D., *Les récits de vie*, 1^e édition, Paris, Nathan, 1997, 4^e édition, Paris, Armand Colin, 2016.

BLANCHET, A., *Dire et faire dire : l'entretien*, Paris, Éditions Armand Colin, 1991.

BLANCHET, A., GOTMAN, A., *L'entretien*, Paris, Armand Colin, 2015.

BOIVIN, M., DÉSERT, G., DUPRÉ, P., GARNIER, B., QUELLIEN, J., *Atlas historique et statistique de la Normandie occidentale à l'époque contemporaine, géographie administrative et démographie*, Caen, Éditions du Lys/Centre de Recherches d'Histoire Quantitative, 1994.

BOIVIN, M., QUELLIEN, J., GARNIER, B., *Atlas historique et statistique de la Normandie occidentale à l'époque contemporaine, élections régionales, législatives, présidentielles, européennes et référendums, 1871-1994*, Caen, Éditions du Lys/Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, 1995.

- BONNEFOUX, P.-M.-J., *Dictionnaire de la Marine à voile*, Paris, Éditions de la Fontaine au Roi, 1987.
- CHALINE, O., LE BOUËDEC, G., POUSSOU, J.-P., *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, *Revue d'histoire maritime*, n°10/11, Paris, PUPS, 2014.
- COUTAU-BÉGARIE, H., *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997.
- DAEFFLER M., LELEU J.-L., PASSERA F., QUELLIEN J., *La France pendant la Seconde Guerre mondiale, atlas historique*, Paris, Fayard, Ministère de la Défense, 2010.
- DESCAMPS, F., *L'historien, l'archiviste et le magnétophone ; de la constitution de la source orale à son exploitation*, Paris, Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 2001.
- DESCAMPS, F., *Les sources orales et l'histoire ; récits de vie, entretiens, témoignages oraux*, Rosny-sous-Bois, Bréal, 2006.
- DUBY, G., *Atlas historique*, Paris, Larousse, 2000.
- GRUSS, R., *Dictionnaire de Marine*, Paris, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1979.
- HALBWACHS, M., *La mémoire collective*, Paris PUF, 1968.
- JOUTARD, P., *Ces voix qui nous viennent du passé*, Paris, Hachette, 1983.
- LE GOFF, J., *Histoire et mémoire*, Paris, Flammarion, 1988.
- LENHOF, J.-L., RIDEL, E., ZYSBERG, A., *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire multilingue des termes de la marine à voile. Révision de l'édition publiée en 1848*, Paris, Mouton, fasc. A, 1970 ; fasc. B, 1972 ; fasc. C, 1978 ; Paris, Éditions du CNRS, fasc. D-E, 1983 ; fasc. F, 1986 ; fasc. G, 1989 ; fasc. H, 1992 ; fasc. I-J-K, 1995 ; fasc. L, 1998 ; fasc. M, 2006 ; fasc. N-O-P, 2011 ; Q-R-S, 2015.
- MERRIEN, J., *Dictionnaire de la mer, le langage des marins, la pratique de la voile*, Paris, Omnibus, 2001.
- MURACCIOLE, J.-F., PIKETTY, G. (dir.), *Encyclopédie de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Robert Laffont, 2015.
- PIGNOL, J.-L., ZYSBERG, A., *Métier d'historien avec un ordinateur*, Paris, Nathan, 1995.

RIETH, C., VILLAIN-GANDOSSI, C., *Pour une histoire du « fait maritime » sources et champs de recherche*, Paris, CTHS, 2001.

VERGÉ-FRANCESCHI, M., *Dictionnaire d'histoire maritime*, 2 tomes, Paris, R. Laffont, 2002.

VOLDMAN, D. (dir.), *La bouche de la Vérité ? La recherche historique et les sources orales. Définitions et usages*, cahier de l'IHTP, n°21, Paris, IHTP-CNRS, 1992.

Articles d'ouvrages et de revues

CABANTOUS, A., « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer », in Actes du colloque de Barcelone, *Drassana, Revista del Museu Maritim de Barcelona*, n°15, décembre 2007, p. 84-99.

COUTANCIER, B., SCHMIT, P., « Pêche et pêcheurs : les sources historiques », *Anthropologie maritime, les sources historiques en anthropologie maritime*, Cahier du CETMA, n°3, 1988, p. 7-48.

DESCAMPS, F., « L'entretien de recherche en histoire : statut juridique, contraintes et règles d'utilisation », *Histoire@Politique*, n°3, 2007, p. 14-14, en ligne, URL : www.cairn.info/revue-histoire-politique-2007-3-page-14.htm. consulté le 12 février 2015.

GINOUVES, V., « Création de Solar : un groupe de travail sur les sources orales de la recherche », *Le bulletin de l'AFAS, Association Française des détenteurs de documents audiovisuels et sonores*, n° 34, 2009, p.19-19.

HEIMBURGER, F., RUIZ, É., « Faire de l'histoire à l'ère numérique : retours d'expériences », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 58, n°4 bis, 2011, p. 70-89.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O., « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? », *Histoire, économie et société*, n°1, 2001, p. 37-48.

RIOUX, J.-P., « L'historien et les récits de vie », *Revue des sciences humaines*, n°191, 1983, p. 25-32.

1.5.2 Ouvrages généraux : environnement de travail

Ouvrages imprimés et travaux universitaires dactylographiés

ARNAUD, P., *Histoire des Français requis en Allemagne nazie, 1942-1945*, Paris, CNRS Éditions, 2014.

BARJOT, D., CHALINE, J.-P., ENCREVÉ, A., *La France au XIX^e siècle 1814-1914*, 1^e édition, Paris, PUF, 1995, 3^e édition, Paris, PUF, 2014.

BARZMAN, J., *Quelque part, ça laisse des traces. Mémoire et histoire des électriciens et gaziers de la région du Havre*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2003.

BARZMAN, J., JOLY, H., POLINO, M.-N. (dir.), *Transports dans la France en guerre : 1939-1945*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2007.

BÉAUR, G., BONIN, H., LEMERCIER, C., *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*. Genève/Paris, Librairie Droz, 2006.

BOIVIN, M., BRIER, M.-A., CHALINE, N.-J., CHALINE, J.-P., DÉSERT, G. (dir.), *La Normandie de 1900 à nos jours*, Toulouse, Privat, 1978.

BOÛARD, M. de (dir.), *Histoire de la Normandie*, Toulouse, Privat, 1975.

BRAUDEL, F., LABROUSSE, E., *Histoire économique et sociale de la France, 1789-1880*, t. 3, Paris, PUF, 1980, rééd., Paris, PUF, 1993.

BRAUDEL, F., LABROUSSE, E., *Histoire économique et sociale de la France, 1880-1950*, t. 4, Paris, PUF, 1982, rééd., Paris, PUF, 1993.

CABANNE, C., CHAUSSADE, J., CORLAY, J.-P., MIOSSEC, A., MIOSSEC J.-M., PINOT, J.-P., *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, CNED/SEDES, 1998.

DÉSERT, G., *Une société rurale au XIX^e siècle. Les paysans du Calvados, 1815-1895*, New-York, Arno Press, 1977, rééd., Caen, CRHQ, 2007.

DEWERPE, A., *Le monde du travail en France, 1800-1950*, Paris, Armand Colin, 2010.

DUPÂQUIER, J., *Histoire de la population française de 1789 à 1914*, t. 3, Paris, PUF, 1995.

- DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980.
- DUTOUR, F., *La libération du Calvados 6 juin-31 décembre 1944*, Caen, Conseil général du Calvados, Direction des archives, 1994.
- FOURNIER, G., QUELLIEN, J., SIMONNET, S., HEINTZ, A., BRAC DE LA PERRIERE, C., *Les raids des commandos alliés en Normandie 1940-1944*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2010.
- GARNIER, B., QUELLIEN, J., PASSERA, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003.
- GAZIER, B., *La crise de 1929*, Paris, PUF, 2011.
- GRENARD, F., *La France du marché noir (1940-1949)*, Paris, Payot, 2008.
- GRUNBERG, G., *Napoléon Bonaparte : le noir génie*, Paris, CNRS Éditions, 2015.
- JOLY, H., *Les entreprises de biens de consommation sous l'Occupation*, Tours, PUFR, 2013.
- Karklins-Marchay, A., *Joseph Schumpeter : vie, œuvre, concept*, Paris, Ellipses, 2004.
- LAMACHE, S., *La participation des Calvadosiens à la réalisation du mur de l'Atlantique*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1998.
- LE BRETON, D., *Anthropologie de la douleur*, Paris, Métailié, 1995.
- LE ROY LADURIE, E., *Histoire humaine et comparée du climat. II. Disettes et révolutions, 1740-1860*, Paris, Fayard, 2006.
- LECOUTURIER, Y., *Le marché noir en Normandie 1939-1945*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2010.
- LEMÉNOREL, A. (dir.), *Nouvelle histoire de la Normandie : entre terre et mer*, Toulouse, Privat, 2004.
- MALON, C., *Occupation, épuration, reconstruction. Le monde de l'entreprise au Havre (1940-1950)*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2012.
- MURRACIOLE, J.-F., PIKETTY, G., *Encyclopédie de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Robert Laffont, 2015.

PASSERA, F., *Travailler pour l'Allemagne, La main-d'œuvre calvadosienne au service de l'Occupant, 1940-1945*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 2000.

QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001.

QUELLIEN, J., *La Seconde Guerre mondiale : 1939-1945*, Paris, Tallandier, 2015.

QUELLIEN, J., *La bataille de Normandie : la Normandie au cœur de la guerre*, Bayeux, OREP éditions, 2015.

QUELLIEN, J., *Les réfractaires au travail obligatoire dans le Calvados pendant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. Jean Quellien, Université de Caen, 2002.

SAINT-JOHN PERSE, *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, 1972

SAUVY, A., *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, Paris, Economica, 3 volumes, 1984.

SCHNEIDER, V., *Les rapports entre soldats de la Wehrmacht et la population civile de Basse-Normandie, 16 juin 1940-5 juin 1944*, mémoire de master d'histoire, sous la dir de Jean Quellien, Université de Caen, 2005.

SCHUMPETER, J., *Capitalisme, socialisme et démocratie*, Paris, Payot, 1942.

SCHWEITZER, S., *Les Femmes ont toujours travaillé ; une histoire des femmes aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Odile Jacob, 2002.

Articles d'ouvrages et de revues

BERGER, V., « Le vol nécessaire au XIX^e siècle. Entre réalité sociale et lacune juridique, une histoire en construction », *Revue d'histoire de l'enfance « irrégulière »*. *Le Temps de l'histoire*, numéro hors-série, 2001, p. 241–251.

BOIVIN, M., QUELLIEN, J. (dir.), « La résistance en Basse-Normandie : définition et sociologie », in Bougeard, C., Sainclivier, J., *La résistance et les Français*, Rennes, PUR, 1995, p. 163-173.

- CELERI, A., « Habiller, équiper, armer les soldats de la Révolution, l'exemple de l'Eure », *Annales de Normandie*, vol. 59, n°1, 2009, p. 109-132.
- CHANUT, J.-M., HEFFER, J., MAIRESSE, J., POSTEL-VINAY, G., « Les disparités de salaires en France au XIX^e siècle », *Histoire & Mesure*, vol. 10, n° 3-4, 1995, p. 381-409.
- CHASSIN, J., « La délation sous l'Occupation dans le Calvados », *Annales de Normandie*, vol. 54, n°1, 2004. p. 77-103.
- DÉSERT, G., « Viande et poisson dans l'alimentation des Français au milieu du XIX^e siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n°2, 1975, p. 519-536.
- DÉSERT, G., « Les paysans du Calvados au XIX^e siècle », *Annales de Normandie*, vol. 21, n° 2, 1971, p. 123-136.
- DÉSERT, G., « Le choléra en Basse-Normandie sous le second Empire », *Annales de Normandie*, vol. 32, n°4, 1982, p. 334-335.
- DÉSERT, G., « Une catastrophe démographique : la variole en Basse-Normandie. 1870-1871 », *Hors-série des Annales de Normandie*, n°1, 1982, p. 191-211.
- DÉSERT, G., « Le dépeuplement des campagnes bas-normandes pendant la première moitié du XIX^e siècle », *Annales de démographie historique*, n°1, 1973, p. 193-214.
- EL KORDI, M., « Bayeux, aux XVII^e et XVIII^e siècles. Bilan d'une étude », *Annales de Normandie*, vol. 20, n°2, 1970, p. 119-127.
- FAUVE-CHAMOUX, A., « Domesticité et parcours de vie. Servitude, service prémarital ou métier ? », *Annales de démographie historique*, n°117, 2009, p. 5-34.
- GRENARD, F., « Les implications politiques du ravitaillement en France sous l'Occupation. », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°94, 2007, p. 199-215.
- GRENARD F., « L'administration du contrôle économique en France, 1940-1950. », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°57, 2010, p. 132-158.
- LE CARVÈSE, P., « Les prisonniers français en Grande-Bretagne de 1803 à 1814. Étude statistique à partir des archives centrales de la Marine », *Napoleonica. La Revue*, n°8, 2010, p. 3-29.

LEMARCHAND, G., « Crises et économiques et atmosphère sociale à Rouen et à Dieppe à la fin du XVII^e siècle », *Féodalisme, société et Révolution française. Études d'histoire moderne, XVI^e-XVIII^e siècles, Cahier des Annales de Normandie*, n°30, 1967, p. 159-183.

LEMÉNOREL A., "Pourquoi la Normandie s'est-elle désindustrialisée au XIX^e siècle ?", *L'Information historique*, n° 47, 1985, p. 183-192.

LEMÉNOREL, A., « L'impossible révolution industrielle ? Économie et sociologie minière en Basse-Normandie, 1800-1914 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 21, 1988, p.1-488.

LEMÉNOREL A., DÉSERT, G., DUPRÉ, P., LECHERBONNIER, Y., RÉAL, E., « Hydraulique, vapeur et industrialisation au XIX^e siècle : la "voie normande" », *De l'hydraulique à la vapeur, XVIII^e-XIX^e siècles, Cahier des Annales de Normandie*, n°25, 1993, p. 7-22.

PASSERA, F., « Les travailleurs volontaires. L'exemple du Calvados, 1940-1945 », *Annales de Normandie*, vol. 54, n°1, 2004, p. 33-75.

POULLE, Y., « La France à l'heure allemande », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. 157, 1999, p. 493-502.

VIDALENC, J., « Le littoral normand et la guerre en 1792-1793 », *Hors-série des Annales de Normandie*, n°2, 1982, p. 585-602.

VILLIER, P., « La lutte pour le contrôle de la mer en Manche-Est et Pas-de-Calais pendant la Grande Guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains. Apports nouveaux sur les conflits du XX^e siècle : de la Grande Guerre à la guerre du Vietnam*, n°247, 2012, p. 51-65.

WAQUET, J., « La société civile devant l'insoumission et la désertion à l'époque de la conscription militaire (1798-1814), d'après la correspondance du ministre de l'Intérieur », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. 126, 1968, p. 187-222.

1.5.3 Histoire maritime : généralités, espace, port, guerre et cabotage

Ouvrages imprimés et travaux universitaires dactylographiés

ACERRA, M., *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

ACERRA, M., MEYER, J., *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994.

ACERRA, M., ZYSBERG, A., *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.

ACERRA, M., POUSSOU, J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI, M., ZYSBERG, A. (dir.), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995.

AMGHAR, J., *Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIX^e siècle*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Lorient, 2006.

AUGUSTIN-NORMAND, P., *Le progrès des appareils propulsifs antérieurement à 1870, ses incidences économiques et sociales*, Le Havre, Revue de « la Porte Océane », 1955.

BATTESTI, M., *La révolution maritime au XIX^e siècle*, Paris, Lavauzelle, 1987.

BOITEUX, L.-A., *La Fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEVPEN, 1968.

BOURNONVILLE, A., *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*, thèse de doctorat en sciences juridiques, sous la dir. de Louis de Carbonnières, Université de Lille 2, 2014.

BRAUDEL, P., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1985.

BUTEL, P., *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

CABANTOUS, A., *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.

CABANTOUS, A., LESPAGNOL, A., PERON, F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005.

CARRIÈRE, C., *Négociants marseillais au XVIII^e siècle ; contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

CASTEX, J.-C., *Combats franco-anglais des Guerres du Premier Empire*, Vancouver, Éditions P-O, 2013.

CHAILLOU-ATROUS, V., KLEIN, J.-F., RESCHE, A. (dir.), *Les négociants européens et le monde. Histoire d'une mise en connexion*, Rennes, PUR, 2016.

CHAPPÉ, F., LE BOUÉDEC, G. (coord.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Actes du colloque de international de Lorient, 24-26 septembre 1998, Rennes, PUR, 2000.

CHAUMILLON, É., GARNIER, E., SAUZEAU, T., *Les littoraux à l'heure du changement climatique*, Les Indes savantes, Paris, 2014.

CONFOLENT, D., *Des navires, des noms, une tradition, Laura, Laisse-les dire, Neptune, Astérix*, Condé-sur-Noireau, Éd. Corlet, 2000.

CORBIN, A., RICHARD, H. (dir.), *La mer. Terreur et fascination*, Paris, Point, 2011.

CORDON, F., *Les invalides de la marine. Une institution sociale de Louis XIV, son histoire de Colbert à nos jours*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniale, 1950.

DAGET, S., *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988.

DUCRUET, C., *Les villes-ports : laboratoires de la mondialisation*, thèse de doctorat de géographie, sous la dir. de Madeleine Brocard, Université du Havre, 2004.

GOUBERT, P., ROCHE, D., *Les Français et l'Ancien Régime, tome 1 : la société et l'État*, Paris, Armand Colin, 1984.

HOCQUET, J.-C., *Le sel et le pouvoir de l'An Mil à la Révolution française*, Paris, Albin Michel, 1985.

LE BOUÉDEC, G., *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770), L'horizon géographique lorientais*, thèse de 3^{ème} cycle d'histoire, sous la dir. de Jean Meyer, Université Paris-Sorbonne, 1982.

LEBAS, G., *Histoire d'un port normand sous la Révolution et l'Empire, Dieppe : vingt années de guerres maritimes : les corsaires de la Manche*, Laneray, G. Bertout, 1974.

LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.

Les Normands et la Mer, XXV^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Cherbourg, 6-7 octobre 1990, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'Île de Tatihou, 1995.

LESPAGNOL, A., *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, 1^{er} éd., Saint-Malo, Éditions de l'Ancre de Marine, 1990, rééd. Rennes, PUR, 1997.

- LEVASSEUR, O., *Les usages de la mer dans le Trégor du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat sous la dir. de Claude Nières, Université Rennes 2, 2000.
- MARZAGALLI, S., *Les boulevards de la fraude : le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq*, Presses universitaires du Septentrion, 1999.
- MARZAGALLI, S., MARNOT, B., *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Actes du colloque international de Bordeaux, 3-4 octobre 2003, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2006.
- MASSON, P., *Les sépulcres flottants. Prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1987.
- MEYER, J., *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, rééd. Paris, EHESS, 1999.
- MICHON, B., *L'aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Guy Saupin, Université de Nantes, 2005.
- MOLLAT, M., *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952.
- MOLLAT DU JOURDAIN, M., *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993.
- MORIEUX, R., *Une mer pour deux royaumes. La Manche franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.
- PÉRON, F., RIEUCAU, J. (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O., *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
- PFISTER-LANGANAY, C., *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1985.
- SÉE, H., *Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1925.
- THOMAZI, A., *Histoire de la navigation*, Paris, PUF, 1941.
- THOMAZI, A., *Les navires*, Paris, PUF, 1950.

TRAMOND, J., *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, A. Challamel, 1916.

TRAMOND, J., REUSSNER, A., *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1924.

TRANCHANT, M., *Le commerce maritime rochelais (XIV^e-XV^e siècle)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Michel Mollat du Jourdin et de Christianne Villain-Gandossi, EPHE, 1999.

VANEL, G., *Les Anglais aux Îles Saint-Marcouf ; l'expédition de 1798 ; le combat naval de Sallenelles d'après les rapports conservés au Ministère de la guerre et des documents inédits*, Caen, L. Jouan, 1910.

WAUTERS, É., *Les ports normands, un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 1999.

Articles d'ouvrages et de revues

ALLIOT, R., « Réflexions à propos des tribunaux maritimes commerciaux (Première Partie) », *Revue juridique de l'Ouest*, 6, n°2, 1993, p.143-200.

BLOCH, J.-P., « L'inscription maritime de l'ordonnance du 31 octobre 1784 à sa suppression en 1965 : son rôle dans le recrutement des marins de la marine de guerre et de commerce », in *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, sous la dir. Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001, p.10-22.

CLOCHON, J.-P., « Le Conquet. Un port de cabotage au XVIII^e siècle », *Le Chasse-Marée*, n°2, 1981, p. 25-35.

LE BOUËDEC, G., « Introduction », La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, *Revue d'histoire maritime*, n°10-11, 2010, p. 7-15.

MARNOT, B., « Les ports français et la mondialisation au XIX^e siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », *Monde(s). Histoire, Espaces, Relations*, n°6, 2014, p. 195-222.

Marzagalli, S., « Négoce maritime et guerres révolutionnaires (1792-1802) », *Rivalité maritimes Européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*, *Revue d'histoire maritime*, n° 4, 2006, p. 181-207.

TRANCHANT, M., « Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages », *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 17-29.

VILLIER, P., « La lutte pour le contrôle de la mer en Manche-Est et Pas-de-Calais pendant la Grande Guerre », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 247, 2012, p. 51-65.

1.5.4 Histoire des pêches maritimes et des pêcheurs : organisation, technique, production, commercialisation, consommation.

Ouvrages imprimés et travaux universitaires dactylographiés

ALLANIC, G., *Groix, la mer et la pêche au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Olivier Pétré-Grenouilleau, Université de Lorient, 1999.

AMAND, R., *Socio-anthropologie des marins pêcheurs*, Paris, L'Harmattan, 2011.

AVIGNEAU, A.-M. d', *L'industrie des conserves de poissons en France*, Rennes, Imprimerie Bretonne, 1958.

BARRÉ, É. (dir.), *Troisièmes journées d'histoire de la Grande Pêche (Granville, 18-19 mars 2005)*, Saint-Lô, Société d'archéologie et d'histoire de la Manche, 2007.

BARRÉ, É., RIDEL, É., ZYSBERG, A. (dir.), *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°2, 2005.

BARRÉ, É., RIDEL, É., ZYSBERG, A. (dir.), *Les nourritures de la mer de la criée à l'assiette*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 2-4 octobre 2003, Caen, Centre de Recherche de Recherche d'Histoire Quantitative, n°3, 2007.

BEAUGE, (Cmdt.), *Manuel pratique des pêches maritimes*, Paris, (s. n.), 1946.

BEHIER, P., *L'amiral des Terre-Neuvas : de Granville à Terre-Neuve ; les misérables de la mer*, Saint-Malo, l'Ancre Marine, 1999.

BERTHOU, P., LATROUITE, D., MORIZUR, Y., VERON, G., *Les pêches artisanales de la Manche occidentales*, Plouzané, Ifremer, 1992.

BERTIN, F., *Penn Sardine ; deux siècles de pêche à la sardine*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2001.

- BINET, D., *Les pêches côtières de la baie du Mont-Saint-Michel à la baie de Bourgneuf au début du XIX^e siècle*, Plouzané, Ifremer, 1999.
- BINET, D., *Rapport de faisabilité et état d'avancement du programme CLIMAPECHE*, Nantes, Orstom-Ifremer, 1984.
- BIQUET, F., *La Pêche, La Houille, Le Yachting : histoire du port de Trouville-Deauville 1850-1940*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2012.
- BOURGAIN, J., *Pêches et pêcheurs boulonnais en 1908 : essai sur les conditions du travail dans la pêche maritime et la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais*, Wimille, Punch éd., 1999.
- BOURSIER, J.-C., *Les sardiniers turballais au XIX^e siècle : analyse de l'évolution d'un groupe de marins-pêcheurs dans son cadre géographique, social, économique et professionnel*, Nantes, C.R.D.P., 1983.
- BOYER, A., *Les pêches maritimes*, Paris, PUF, 1967.
- BOYER, G., *L'inscription maritime à Berck-sur-Mer de 1789 à 1830*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 1996.
- BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001.
- BRABAN, J.-C., NEDELEC, C., *Le chalut, construction, mise en œuvre*, Plouzané, Ifremer, 1988.
- BRIÈRE, J.-F., *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e*, Montréal, Fides, 1990.
- BRUNO, S., *La pêche et les pêcheurs à Saint-Tropez, 1750-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Francis Pomponi, Université de Nice, 1995.
- CABANTOUS, A., *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoeff-éditions, 1980.
- CADORET, B., DUVIARD, D., GUILLET, J., KERISIT, H., *Ar Vag, Voiles au travail en Bretagne Atlantique*, Douarnenez, Ifremer, 1984.

CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995.

CAZEILS, N., *Les Terre-Neuvas*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2004.

CHALINE, O., LE BOUËDEC, G., POUSSOU, J.-P., *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*, *Revue d'histoire maritime*, n°15, Paris, PUPS, 2012.

CHAPPÉ, F., *L'épopée islandaise, 1880-1914, la République et la mer*, Thonon-les-Bains, L'Albaron, 1990.

COLIN, R., LE GRAND, J.-F., SIMON, F., *Mer des hommes, pêcheurs de Basse-Normandie*, Saint-Lô, Les Cahiers Culturels de la Manche, 1998.

CONFOLENT, D., *La pêche et le monde de la mer à Granville, 1913-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1989.

CONFOLENT, D., *La vie maritime dans la région granvillaise durant la Seconde Guerre Mondiale*, Cormelles-le-Royal, Éditions du Lys, 1995.

CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

CONTI, A., *Racleurs d'océans*, Paris, Fayard, 2002.

COUTANCIER, B., *L'Administration des petites pêches en France (1681-1896) : le cas du Bordelais*, thèse de doctorat de troisième cycle d'histoire, sous la dir. de Joseph Goy, EHESS, 1985.

DANIC, G., GEISTDOERFER, A., LE BOUËDEC, G., THERET, F. (coord.), *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, 24-26 novembre 1999, Plouzané, Ifremer, 2001.

DARDEL, É., *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Ville, PUF, 1941.

DARDEL, É., *La pêche harenguière en France*, Paris, PUF, 1941.

DARDEL, É., *Les Pêches maritimes*, Paris, PUF, 1948.

- DAUSSY, J., *Les drifters-harenguiers fécampois : 40 drifters, 10 chalutiers mis en service de 1906 à 1949 : de leur construction à leur disparition*, Fécamp, J. Daussy, 1999.
- DELDREVE, V., *Marins de pêche artisanale en Manche orientale : étude des organisations professionnelles et des pratiques des pêcheurs du boulonnais et de l'Est Cotentin*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999.
- DESCHAMPS, G. (dir.), *Histoire du chalut : évolution des techniques et des matériaux*, Plouzané, IFREMER, 2004.
- DESJARDINS-MÉNÉGALLI, M.-H. (dir.), *Bateaux et pêcheurs*, Fécamp, Édition des Falaises, 2000.
- Dubois, X.-F., *La révolution sardinière. Pêcheurs et conservateurs en Bretagne-Sud au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2004.
- DUPOUY, A., *La pêche maritime et le pêcheur en mer*, Paris, Armand Colin, 1955.
- DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015.
- FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009.
- FRICONNEAU, C., *La saga de la sardine & du thon : histoire de la pêche et de la conserve de Nantes aux côtes de Vendée*, Le Château-d'Olonne, Éditions d'Orbestier, 1999.
- GALLARDO, G., *La petite pêche côtière d'échouage autour du plateau du Calvados*, mémoire de maîtrise de Géographie, sous la dir. de Michel Chesnais, Université de Caen, 1982.
- GALLARDO, G., RENAULT, F., *Bateaux et métiers de la pêche en Basse-Normandie*, Caen, Crecet, 1996.
- GALLARDO, G., RENAULT, F., SCHMIT, P., *Inventaire du patrimoine naval : Basse-Normandie*, Caen, Crecet, 1992.
- GEISTDOERFER, A., *Anthropologie maritime : études des sociétés de marins pêcheurs*, Paris, Cetma, 1984.
- GLOUX, H., *Voiliers de pêche du XX^e siècle*, Paris, Du May, 1992.

- GOULLAIN, R., *Les pêches maritimes en France : 1918-1945, 1945-1980*, thèse de doctorat de sociologie, sous la dir. d'Alain Girard, Université de Paris 5, 1991.
- GRANCHER, R., *Les usages de la mer : droit, travail et ressources dans le monde de la pêche à Dieppe (année 1720- années 1820)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Michel Biard, Université de Rouen, 2015.
- GUEGUEN, M., LE MAITRE, L.-P., *Matelot de Concarneau 1800-1914*, Concarneau, Chez M. Guéguen, 19, rue Lamartine, 1990.
- GUENNOC, F., *La pêche boulonnaise au temps des chalutiers à vapeur*, t. 1, 1894-1920, Wimille, Punch Éditions, 2000.
- HENRY, B., *Des métiers et des hommes : les moissonneurs de la mer*, Paris, Seuil, 1980.
- HERSART DE LA VILLEMARQUE, J., *La pêche morutière française de 1500 à 1950 : statistiques, climat et société*, Plouzané, Ifremer, 1995.
- JOGUET, S., *Les marins à la petite pêche des côtes du Pays de Retz, Loire Atlantique. Diversité des pratiques des pêcheurs de Pornic et de la Gravette, unité du groupe socio-professionnel*, thèse de doctorat d'ethnologie, sous la dir. d'Aliette Geistdoerfer, Université de Paris X Nanterre, 2003.
- JORION, P., *Les pêcheurs d'Houat, anthropologie économique*, Paris, Herman, 1983.
- LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005.
- LABONNE, M.-P., *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives aux témoignages, histoire d'une communauté de pêcheurs*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2006.
- LAGOUCHE, S., *La pêche artisanale à Cherbourg*, mémoire de maîtrise de géographie, sous la dir. de Félix Hinschberger, Université de Caen, 1997.
- LANVIN, F., *La Rochelle et la grande pêche en Amérique du Nord au XVIII^e siècle (1713-1789)*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. de Didier Ponton, Université de La Rochelle, 2010.
- LATTY, J., *Traité d'économie maritime*, vol. 3, *Les pêches maritimes*, Paris, Imprimerie Nationale, 1957.

- LEPELLEY, R., BENARD, F., *Espèces marines de Normandie : appellations locales*, Condé-sur-Noireau, C. Corlet, 2005.
- LOE, R., *Pêcheurs normands : contes de mer*, Paris, (s. n.), 1923.
- LOTI, P., *Pêcheurs d'Islande*, Paris, Calmann-Lévy, Paris, 1886, rééd. Paris, Le Livre de Poche, 2015.
- LOTURE, R. de, *Histoire de la Grande Pêche de Terre-Neuve*, Paris, L'Ancre de Marine, 1949.
- LOTURE, R. de, *Les pêches maritimes modernes*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, maritimes et coloniales, 1946.
- MALAURIE, J., *Un classique de l'histoire de la pêche française à la morue*, Paris, SEVPEN, 1968.
- MANNEVILLE, P., *Pêcheurs et marchands de poisson au Havre au milieu du XIX^e siècle*, Recueil de l'association des amis du Vieux Havre, n° 29, 1972.
- MARIE, V., *La grande pêche au départ du quartier de Granville au XIX^e siècle (1814-1890)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen-Basse Normandie, 2004.
- METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996.
- MEYER-SABLÉ, N., *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920*, Paris, L'Harmattan, 2005.
- MOLLAT, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.
- MORANDIÈRE, C. de la, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale des origines à 1789*, vo. 1 et 2, Paris, éd. GP Maisonneuve, 1962, vol. 3, *De la Révolution à nos jours*, Paris, éd. GP Maisonneuve, 1966.
- MORDREL, L., *Les institutions de la pêche maritime, histoire et évolution : essai d'interprétation sociologique*, thèse de doctorat de droit, sous la dir. de Jean Carbonnier, Université de Paris II, 1972.
- MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014.

MUSÉE MARITIME DE L'ÎLE DE TATIHOUE, *Pêcheurs de la Manche : métiers et techniques en baie de Saint-Vaast-la-Hougue du XVIII^e siècle à nos jours*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'Île de Tatihou, 1994.

OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995.

PASQUIER, T. du, *Les baleiniers français au XIX^e siècle (1814-1868)*, Grenoble, Terre et mer, 1982.

Pasquier Yvon, D., *Pêcheurs groisillons, 1829-1835*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Lorient, 2007.

PAVÉ, M., *Réglementation et organisation de la pêche côtière en France (1715-1850)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Corvol, Université de Paris IV-Sorbonne, 2000.

PAVÉ, M., *La pêche côtière en France (1715-1850). Approche sociale et environnementale*, Paris, L'Harmattan, 2013.

PENCALET-KÉRIVEL, F., *Histoire de la pêche langoustières. Les « Mauritaniens », dans la tourmente du second XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.

RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984.

ROBERT-MULLER, C., LE LANNOU, M., *Pêches et pêcheurs de la Bretagne atlantique*, Paris, Armand Colin, 1944.

ROBIN, D., *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime : l'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000.

SINSOILLIEZ, R., *La bataille des pêcheries*, Saint-Malo, Éditions l'Ancre de Marine, 1994.

SORET, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1^{er} tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998.

SOUBLIN, L., *Cent ans de pêche à Terre-Neuve, 1815-1915*, 3 vol., Paris, Éd. Veyrier, 1991.

THOMAZI, A., FOUQUERAY, C., LEMONIER (Amiral), *La pêche en mer*, Paris, Éditions Celby, 1962.

THOMAZI, A., *Histoire de la pêche. Des âges de la pierre à nos jours*, Paris, Payot, 1947.

TURGEON, L., *Pêches basques en Atlantique Nord (XVII^e-XVIII^e siècle) : étude d'économie maritime*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Pierre Guillaume, Université de Bordeaux III, 1982.

VAUCAIRE, M., *Histoire de la pêche à la baleine*, Paris, Payot, 1941.

VAUCLARE, C., *Les pêches maritimes en Pays Bigouden : matériaux pour une contribution à l'histoire socio-économique des pêches*, Paris, IFREMER, CEASM, 1985, en ligne : <http://archimer.ifremer.fr/doc/1985/rapport-4137.pdf> (consulté le 8 juin 2015).

VILLIERS, P., PFISTER-LANGANAY, C. (dir.), *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque de Boulogne, 18-21 mai 1995, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995.

Articles d'ouvrages et de revues

AUDOUY, J., « Belle-Île et la pêche au XVIII^e siècle », in Actes du 91^e Congrès des sociétés savantes, Rennes, 1966, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, p. 95-103.

BERNET, E., « L'importation de la glace de Norvège en Manche au XIX^e siècle », *Annales du Patrimoine Fécamp*, n°11, 2004, p. 27-32.

BIGNOT, G., « La pêche autrefois à Dieppe : marins-pêcheurs et chalutiers dieppois durant la guerre 1914-1918 », *Amys Vieux Dieppe*, fasc. 107, 1999, p. 11-35.

BIGNOT, G., « Les premiers chalutiers dieppois à vapeur 1838-1914" », *Chasse-Marée*, n°133, 2000, p. 10-23.

BINET, C., COUTANCIER, B., « Les pêches côtières françaises sous la Restauration d'après les statistiques de 1814 à 1835 », *Équinoxe*, n°27-28, 1989, p. 44-51 et 39-51.

BINET, D., « Réduction des stocks de morue à Terre-Neuve avant la fin du XIX^e siècle », in *Troisièmes journées d'Histoire de la Grande Pêche*, Actes du colloque international, Granville, 18-19 mars 2005, sous la dir. d'Éric Barré, Saint-Lô, Société d'archéologie et d'histoire de la Manche, 2007, p. 68-107.

BORDE, C., « Les entreprises d'armement de la façade maritime du Nord-Pas-de-Calais, entre avant-pays et arrière-pays, de 1860 à 1925 », *Revue du Nord*, n°387, 2010, p. 839-855.

BOURDON, P., « La grande pêche du hareng aux filets dérivants », *Neptunia*, n°175, 1989, p. 17-28.

BOURDRIOT, J., « Chasse-marée et lougre », *Neptunia*, n°127, 1977, p. 33-44.

CABANTOUS, A., « Le hareng et son monde », in *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, sous la dir. de Alain Lottin, Jean-Claude Hocquet et Stéphane Lebecq, Villeneuve d'Ascq, *Revue du Nord*, n°1 hors-série, 1986, p. 47-72.

CAPILLIER, T., « La pêche boulonnaise et la crise des années trente », in *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque de Boulogne, 18-21 mai 1995, sous la dir. de Patrick Villers et Christian Pfister, Boulogne-sur-Mer, *Cahier du littoral*, Université de Boulogne, 1995, p. 201-213.

CHAPPÉ, F., « Paimpol (1880-1914) : Mythes et réalités », *Annales de Bretagne et Des Pays de l'Ouest*, t. 91, n°2, 1984, p. 171-192.

CHARDONNET, J., « La pêche maritime en France en 1938-1939 », *Annales de Géographie*, t. 54, n°293, 1945, p. 72-74.

CHOLET, C., BONNEAU, L., « Les "Chalutiers cherbourgeois" : une maison d'armement à la pêche (1922-1969) », in *Les Normands et la mer*, 25^e Congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Cherbourg, 6-7 oct. 1990, Ville, 1995, p. 68-73.

CONFOLENT, D., « La pêche morutière à Granville, XVI^e-XX^e siècles », *La Revue maritime*, 2005, p. 42-48.

DUBOIS, F.-X., « Mutations techniques et crise sardinière », in *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, 24-26 novembre 1999, sous la coord. de Guy Danic, Alette Geistdoerfer, Gérard Le Bouëdec et François Theret, Plouzané, Ifremer, 2001, p. 41-50.

DUPRÉ, P., « La pêche côtière des côtes du Calvados (XIX^e-XX^e siècle) », in *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000, sous la dir. d'Éric Barré, Élisabeth Ridel et André Zysberg, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°2, 2005, p. 45-57.

FICHO, J.-C « Comment mobiliser l'immobile ? L'action de la CGT chez les pêcheurs sardinières bretons (1894-1914) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 118, n° 2, 2011, p. 161-174.

FICHOU, J.-C., « Pêche professionnelle et pêche récréative, 1852-1979 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 115, n° 1, 2008, p. 167-188.

FICHOU, C., « La pêche maritime en Bretagne pendant l'Occupation. Libertés ou interdictions d'activités ? », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 229, 2008, p. 121-138.

GONSSEAUME, C., « Condition sociale des pêcheurs jusqu'à la fin du XIX^e siècle », *Détroit*, n° 3, 1989, p. 59-60.

GUEGUEN, M., LE MAITRE, L.-P., « Un port de pêche dans la guerre, Concarneau 1939-1945 », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. 64, 1987, p. 295-301.

LABONNE, M.-P., « Mémoire de marins sous l'Occupation. Port-en-Bessin 1939-1944 », in *Mémoire orale des conflits ; regards croisés*, Colloque international, Le Havre, 26-27 novembre 2009, sous la dir. de John Barzman, Le Havre, Université du Havre, à paraître.

LE BOUËDEC, G., LE HUNSEC, M., MALONDA, F., « Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n°8, 2008, p. 187-205.

LENHOF, J.-L., « Marché et consommation des produits de la mer, dans une ville moyenne de la Normandie intérieure au XIX^e siècle : le cas d'Alençon », in *Les nourritures de la mer, de la criée à l'assiette*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 2-4 octobre 2003, sous la dir. d'Éric Barré, Élisabeth Ridet et André Zysberg, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°3, 2007, p. 175-189.

MARAIS, C., « La Seconde Guerre mondiale et les stratégies de substitution de la grande pêche fécampoise », *Annales de Normandie*, n°2, 2015, p. 83-102.

OUSTRIC, G., « L'évolution de la flottille boulonnaise de 1815 aux années 1880 », *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque, 18-21 mai 1995, sous la dir. de Patrick Villers et Christian Pfister, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995, p. 56-71.

ROUSSEL, C.-Y., « Du poisson de mer vif pour ces messieurs de Paris. Transport, offre et demande du poisson à Paris au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 258, 2010, p. 16-28.

VERMESCH, O., « La petite pêche à Dunkerque sous l'occupation allemande », *Revue de la Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n°28, 1994, p. 96-177.

WELKE, U., « Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX^e siècle », *Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations*, *Revue d'histoire maritime*, n°18, 2014, p. 25-45.

1.5.5 Gens de mer de la terre à la mer : sociétés, activités, quotidien, mentalité et représentation

Ouvrages imprimés et travaux universitaires dactylographiés

AULARD, P., *Pluriactivité, mobilité, adaptation chez les inscrits maritimes des quartiers de Vannes et d'Auray dans la seconde moitié du 19e siècle*, DEA d'Histoire, sous la dir. d'André Lespagnol, Université de Rennes 2, 1995.

BARJON, L., *Le marin*, Le Puy, Xavier Mappus, 1943.

BARRÉ, É., ZYSBERG, A. (dir.), *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001.

BELLEÇ, F., *La France des gens de mer*, Paris, Chêne, 2001.

BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400- vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968.

BIGET, D., *Histoire des Écoles de pêche maritime : contribution à une ethno-sociologie des populations littorales*, Spézet, Coop Breizh, 1997.

BIGET, D., *L'enseignement professionnel des pêches maritimes en France (1895-2007)*. Essai d'anthropologie historique, Paris, L'Harmattan, 2009.

BLEMUS, N., *Les femmes de marins à Cherbourg (1750-1850) : démographie, rôle, condition et pouvoir*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof et André Zysberg, Université de Caen, 2007.

BORDE, C., *Calais et la mer, 1814-1914*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1997.

BOULLET, F. ET C., *Ex-voto marins*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1996.

BOUTIN, C., LENHOF, J.-L., RIDEL, E. (coord.), *Gens de mer au travail*, Actes du pôle de recherche Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires, Caen, Maison de la recherche en sciences humaines, 2007.

BRANCHU, A., *Les Gens de mer à Royan au XIX^e siècle (1824-1883)*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 2007.

- BRIAND, D., *Homme et navire de la région Caen-Courseulles (1816-1861)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir de G. Désert, Université de Caen, 1983.
- BUTEL, P., POUSSOU, J.-P., *La vie quotidienne des gens de mer à Bordeaux au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1980.
- BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e s.-début XIX^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000.
- BUTI, G., CABANTOUS, A., *Être marin, en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016.
- BUTI, G., LE BOUËDEC, G., *Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècle)*, Revue Rives Méditerranéennes, n° 35, 2010.
- CABANTOUS, A., *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.
- CABANTOUS, A., *Le ciel dans la mer, christianisme et civilisation maritime XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1990.
- CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794), étude sociale*, Paris, Éditions Publisud, 1991.
- CABANTOUS, A., *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.
- CASTELAIN, J.-P., *Manières de vivre, manières de boire : alcool et sociabilité sur le port*, Paris, Éditions Imago, 1989.
- CHALINE, O., LE BOUËDEC, G., POUSSOU, J.-P., *Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations*, Revue d'histoire maritime, histoire maritimes, outre-mer, relations internationales, n°18, 2014.
- CLARAC, P., *Gens de mer, gens de rivière en Gironde au XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- COCHARD, N., *Les gens de mer à Cherbourg : 1816-1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2003.

COCHARD, N., *Les gens de mer dans les grandes villes portuaires normandes au XIX^e siècle*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2008.

COCHARD, N., *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université de Caen Basse-Normandie, 2013.

CORBIN, A., *Le ciel et la mer*, Paris, Flammarion, 2014.

CORBIN, A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2010.

DASI, P., *Les sociétés littorales de la Manche entre 1780 et 1940 : un résistant déclin (sources et méthodes)*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2010.

DÉTRÉE, J.-F., *Bénédictions et fêtes de la mer en Basse-Normandie*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île Tatihou, 2000.

Évano, S., *La Société des gens de mer : la femme face aux absences de l'homme dans la paroisse de Rianteq et au Port-Louis (1770-1790)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne Sud, Lorient, 2000.

FENNEC, F., CAZEIL, N., *Il y a un siècle... les femmes et la mer*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2003.

FIGEAC-MONTHUS, M., LASTÉCOUÈRES, C. (dir.), *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires : du XVI^e siècle au XX^e siècle*, Actes du colloque organisé par le Centre d'études moderne et contemporain, Bordeaux, Musée national des douanes, 11-12 octobre 2011, Paris, Armand Colin, 2012.

GEISTDOERFER, A., *Le littoral, milieux et sociétés*, Actes du colloque de la Société d'Ethnologie Française, 15-17 novembre 1984, Paris, Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques, 1985.

HUGO, V., *Les travailleurs de la mer*, Paris, Imprimerie Nationale, 1911.

Lathuile, M.-F., *La formation des marins en France : une histoire de mousques (1829-1941)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jean Ganiage, Université de Paris IV, 1996.

- LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997.
- LE BOUËDEC, G., *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1999.
- LE BOUËDEC, G., CHAPPÉ, F. (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1998.
- LE BOUËDEC, G., PLOUX, F., CÉRINO, C., GEISTDOERFER, A. (dir.), *Entre terre et mer ; sociétés littorales et pluriactivité (XV^e-XX^e siècle)*, Actes du colloque de l'Université de Bretagne Sud, Lorient, 17-19 octobre 2002, Rennes, PUR, 2004.
- LE BOUËDEC, G., GUERBER É. (dir.), *Gens de mer, Ports et cités aux époques anciennes, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013.
- LE PAPE, A., MAHIER, P., *Les gens de mer à Barfleur 1765-1789*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, Université de Caen, 1991.
- LE PELLEY FONTENY, M., DÉSIRÉ DIT GOSSET, G., *Mémoires d'un Terre-Neuvas granvillais, Eustache Le Pelley Fonteny*, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2001.
- LEMAGNEN, S., *Aspects de la vie maritime dans le quartier de Cherbourg, 1816-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1983.
- LOTIN A., HOCQUET, J.-C., LEBECQ, S. (dir.), *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, Villeneuve d'Ascq, *Revue du Nord*, n°1 hors-série, 1986.
- MOLLAT, M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique : IX^e-XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 1983.
- MASSON, P., *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, Lavauzelle, 1986.
- Olingue, B., *Le Monde des gens de mer à Dieppe, 1789-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. d'Alain Becchia et Michel Zylberberg, Université de Rouen, 1999.
- PAULET, J.-P., *L'homme et la mer : représentations, symboles et mythes*, Paris, Économica, Anthropos, 2006.
- POIDEVIN, A., *Les gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2003.

- RIEUCAU, J., *Les gens de mer*, Paris, L'Harmattan, 1990.
- ROUX, M., *L'Imaginaire marin des Français ; mythe et géographie de la mer*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- SALAÜN, S., *Les gens de mer du bassin d'Arcachon : exemple de Gujan et Andernos entre 1770 et 1870*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. d'Anne-Marie Cocula et Josette Pontet, Université de Bordeaux III, 1996.
- SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.
- SEBILLOT, P., *Le folklore des pêcheurs*, Paris, J. Maisonneuve, 1901, rééd. Saint-Malo, Éditions l'Ancre de Marine, 1997.
- SIZAIRE, P., *Le parler des gens de mer*, Paris, Académie de marine, 1972.
- STURMEL, P., *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010.
- VERGÉ-FRANCESCHI, M., *Les officiers généraux de la marine royale 1715-1774*, Origines-Conditions-Services, Paris, Librairie de l'Inde, 1990.
- VIAUD, R., *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.
- VINCENT, J., *L'intrusion balnéaire. Les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, PUR, 2007.
- ZERATHE, P., *Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII^e-fin XVIII^e siècles) : métiers, statut, identité*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Alain Cabantous, Université de Paris 1, 2000.
- ZYSBERG, A., *Les galériens : vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Paris, Seuil, 1991.
- ZYSBERG, A. (dir.), *Depuis l'enfance matelot, pêcheux et gens de la mé à la Hougue, 1820-1870*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2005.

Articles d'ouvrages et de revues

BAPTISTE, P., « Arromanches et la mer au XIX^e siècle ; du village de pêcheurs à la station balnéaire », in *Les Normands et la mer*, 25^e congrès des Sociétés Historiques et Archéologiques de Normandie, Cherbourg, 6-7 octobre 1990, 1995, p. 24-29.

BARZMAN, J., « Formation des identités professionnelles : marins et dockers au Havre, XIX^e-XX^e siècles », in *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, sous la dir. d'Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001, p. 352-360.

BERGER, V., « Le vol nécessaire au XIX^e siècle. Entre réalité sociale et lacune juridique, une histoire en construction », *Revue d'histoire de l'enfance « irrégulière »*. *Le Temps de l'histoire*, numéro hors-série, 2001, p. 241–251.

BETHOUART, B., « Les syndicats et la pêche de Fécamp à Dunkerque de 1914 aux années 1970 », *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque, 18-21 mai 1995, sous la dir. de Patrick Villers et Christian Pfister, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995, p. 159-184.

BORDE, C., « Les rythmes du travail à la mer : équipages calaisiens au début du XIX^e siècle », in *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, sous la dir. d'Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001, p. 148-176.

BORDE, C., « Une pluriactivité introuvable ? Marins et paysans du Pas-de-Calais à la fin du XIX^e siècle », in *Entre terre et mer ; sociétés littorales et pluriactivité (XV^e-XX^e siècle)*, Actes du colloque de l'Université de Bretagne Sud, Lorient, 17-19 octobre 2002, sous la dir. de Gérard Bouëdec, François Ploux, Christophe Cérino et Alette Geistdoerfer, Rennes, PUR, 2004, p. 241-254.

BROUSSOLLE, B., « Navigation à vapeur et condition de vie des équipages à bord », *Chronique d'histoire maritime*, n^o 48, 2002, p. 8-20.

CABANTOUS, A., « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 28, n^o2, 1981, p. 246-267.

CASTELAIN, J.-P., « Récits de vie de marin : quel rôle pour l'ethnologue ? », in *La mémoire orale*, Actes du colloque des deuxièmes rencontres ethnologiques interrégionales, Rouen, 9-10 décembre

2005, sous la dir. de François Calame, Jean-Pierre Castelain et Pierre Schmit, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2007, p. 155-167.

COCHARD, N., « Entre soumission et initiation : le mousse dans la marine française, XIX^e-XX^e siècle », in Chauvaud, F., Gardes, J.C., Moncelet, C., Solange, V. (dir.), *Boucs émissaires, têtes de Turcs et souffre-douleur*, Rennes, PUR, 2012. p. 145-158.

COCHARD, N., « L'histoire des populations maritimes à l'époque contemporaine : la géographie au service de l'historien. » *EchoGéo*, n°19, 2012, en ligne : <http://echogeo.revues.org/12991>, (consulté le 22 janvier 2015).

COCHARD, N., « Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX^e siècle à partir de l'exemple havrais », *Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations*, *Revue d'histoire maritime*, n°18, 2014, p. 113-132.

DESOUCHES M.-J., « La récolte de goémon et l'ordonnance de la Marine », *Annales de Bretagne*, t.79, n° 2, 1972, p. 349-371.

GESLIN, C., « Les transformations des ports secondaires bretons au XIX^e siècle », in Geslin, C., *La Vie industrielle en Bretagne. Une mémoire à conserver*, Rennes, PUR, 2001, p. 147-162.

GRANCHER, R., « Les pêcheurs devant un tribunal d'amirauté (Dieppe, XVIII^e siècle) : sources, historiographie, hypothèses », *Annales de Normandie*, vol. 63, n°1, 2013, p. 93-109.

LABONNE, M.-P., « Gens de mer, loi et pêche au XIX^e siècle : fraude ou nécessité ? L'exemple de Port-en-Bessin », in *La pêche, regards croisés*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2017, (pagination non encore définie).

LE BOUËDEC, G., « La pluriactivité dans les sociétés littorales XVII^e-XIX^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t.109, n° 1, 2002, p. 61-90.

LE BOUËDEC, G., « Le temps des crises dans les sociétés littorales (XVI^e-XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, n° 3, 2010, p. 13-24.

LE BOUËDEC, G., « Pour une histoire sociale de l'estran français », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, n° 4, 2010, p. 135-164.

LE DOARÉ, A., « Sur la mer comme au ciel... Aperçu de l'histoire de la Mission de la Mer », *Zainak, Cuadernos de Antropología-Etnografía, La pesca y el mar*, n° 31, 2002, p. 475-488.

- LE GOFF, T.-J.-A., « Les origines sociales des gens de mer français au XVIII^e siècle », in, *La France d'Ancien Régime : études réunies en l'honneur de Pierre Goubert*, Toulouse, Privat, 1984, vol. 2, p. 367-380.
- LENHOF, J.-L., « Mécanisation, opposition à la modernisation économique et biologie humaine dans la France du Nord-Ouest au XIX^e siècle : une étude comparée des travailleurs du textile et des gens de mer », *Histoire, Économie et Société*, mars 2009, n° 1, p. 73-96.
- LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », *La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime*, n°10-11, 2010, p. 159-174.
- LLINARES, S., « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^e siècle. » *Histoire, économie & société*, 28^e année, n° 2, 2009, p. 15-35, en ligne : www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2009-2-page-15.htm, (consulté le 5 mai 2015).
- MOLLAT, M. (dir.), « Attitude des gens de mer devant le danger et la mort », *Ethnologie française*, n°2, 1979, p. 191-192.
- OLINGUE, B., « La typologie des gens de mer, Dieppe : 1789-1850 », *Cahiers Léopold Delisle*, n°49, fasc. 3-4, 2000, p. 43-72.
- RIETH, É., « Les ex-voto marins et la Grande Pêche à Terre-Neuve », *Neptunia*, n°151, 1983, p. 45-48.
- SAUNIER, É., « Les révoltes dans les ports maritimes normands au XVIII^e siècle », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°94-95, 2005.
- SAUZEAU, T., « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles », *Techniques & Culture. Revue semestrielle d'anthropologie des techniques*, n°45, 2005, en ligne : <http://tc.revues.org/1393>, (consulté le 15 mai 2015).
- SAUZEAU, T., « Les gens de mer du quartier de Marennes et l'institution des invalides de la Marine (milieu XVIII^e –milieu XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 120, n° 2, 2013, p. 179-192.
- ZYSBERG, A., « La vie quotidienne des gens de mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur au XVII^e siècle », *Les amirautés en France et Outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle, Revue d'histoire maritime*, n°19, 2014, p. 119-136.

ZYSBERG, A., « Le Masson du Parc inspecte la côte du Bessin en juillet 1724 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 35, 2009, p. 211-225.

1.5.6 Port-en-Bessin

Ouvrages imprimés et travaux universitaires dactylographiés

BAUDOIN, P., *Quand l'or noir coulait à flots*, Bayeux, Heimdal, 2004.

BLAIE, M., *Port-en-Bessin, la vie sur les quais, 1946-1975*, Condé-sur-Noireau, éd. Charles Corlet, 2013.

CHEREAU, B., DAVID, S., *Alexandre Dubosq photographe*, Cabourg, Éditions Cahiers du Temps, 2002.

DAVID, P., *Port-en-Bessin, Regard d'un visiteur*, Amfreville, Éditions du Bout du Monde, 2013.

FETTU, A., *Ville de Port-en-Bessin : images souvenir*, Cully, orep, 2003.

FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009.

HALLEY, G., *Port-en-Bessin et ses pêcheurs pendant la Seconde guerre mondiale*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1992.

HENRY, V., *La pêche à Port-en-Bessin*, mémoire de maîtrise de géographie, sous la dir. de Félix Hirschberger, Université de Caen, 1997.

LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996.

LÉONARD, J.-M., *Les femmes de pêcheurs à Port-en-Bessin, approche sociologique d'un groupe*, mémoire de maîtrise des Sciences et Techniques Intervention Sociale et Développement, sous la dir. d'Aliette Geistdoerfer, Université de Caen, 1999.

OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978.

VALLÉE, D., *La pêche à Port-en-Bessin*, mémoire de maîtrise de géographie, sous la dir. de Félix Hirschberger, Université de Caen, 1978.

VÉRON, M., *Le vocabulaire de la pêche et de la mer dans le parler local de Port-en-Bessin*, mémoire de dialectologie, mémoire de maîtrise de lettres modernes sous la dir. de René Lepelley, Université de Caen, 1993.

Articles d'ouvrages et de revues

BERNARD, A., "An International Union of Catholic Seafarers", *The Irish Monthly*, vol. 52, n° 607, 1924, p. 50-53.

DANDURAND, M., « Port-en-Bessin », *Annuaire des cinq départements de la Normandie*, 1982, p. 109-116.

DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, XII, Amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, vol. 30, n°3, 1980, p. 231-244.

DELABOUGLISSE, L., « Port-en-Bessin : dix siècles de pêche », *Pays de Normandie*, n°25, mars-avril 2000, p. 56-71.

GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962.

LABONNE, M.-P., « Un port de pêche : Port-en-Bessin et ses aménagements », *Annales de Normandie*, n° 3-4, 2008, p. 131-155.

MUSSET, R., « Le port de pêche de Port-en-Bessin », *Annales de Géographie*, t. 49, n° 280, 1940, p. 234-235.

2. Le sujet dans l'historiographie maritime

2.1 *L'histoire maritime française, un champ d'histoire récent mais reconnu*

Dans l'introduction de l'ouvrage « Gens de mer au travail », André Zysberg remarque que « jamais la "Planète bleue" ne semble avoir été l'objet de tant d'enjeux qu'en ce commencement de XXI^e siècle »⁵¹. En effet, la « planète terre » qui « devrait s'appeler la planète mer »⁵² selon Jean-Louis Lenhof, car recouverte aux trois quarts de sa surface par les eaux des océans, est convoitée, exploitée et surexploitée dans ses fonds pour ses ressources halieutiques et minérales, en surface pour les échanges maritime internationaux, et sur ses franges et ses littoraux par l'occupation et le développement économique industriel ou touristique des hommes dont l'intervention abusive dans ce milieu maritime participe à sa dégradation⁵³.

Mais si l'homme du XXI^e siècle emprunte, sans aucune inquiétude ni tourment, la mer, et, « à la mer », comme il le fait depuis des centaines d'années sur la terre, longtemps le « Grand Abyrne »⁵⁴ a alimenté un imaginaire terrien fuyant les affres des flots déchaînés de la « grande mangeuse » et ses monstres marins, si finement reproduits par Olaus Magnus sur sa *Carta marina*⁵⁵.

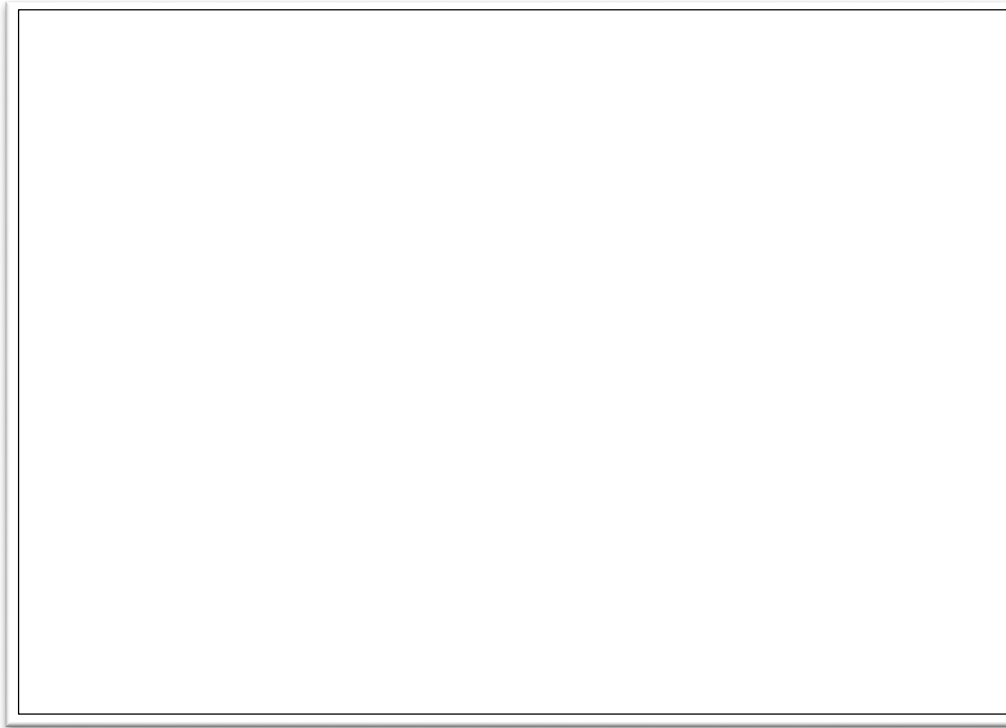
⁵¹ BOUTIN, C., LENHOF, J.-L., RIDEL, E. (coord.), *Gens de mer au travail*. Actes du pôle de recherche Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires, Caen, Maison de la recherche en sciences humaines, 2007, p. 9.

⁵² LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 4.

⁵³ Boutin, C., Lenhof, J.-L., Ridet, E., *Gens de mer au travail*, actes du pôle de recherche Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires, Caen, Maison de la recherche en sciences humaines, 2007, p. 9.

⁵⁴ CORBIN, A., *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (1750 – 1840)*, Paris, Flammarion, 2010, p. 11.

⁵⁵ *Ibid.* 17.



Doc 1 : Olaus Magnus, *Carta marina*, 1539⁵⁶

L'homme n'était pas à la mer, il la redoutait. Ignorant l'art de la navigation et crédule, le terrien laissait donc aux peuples côtiers ce territoire mouvant *inhospitalier*. À l'instar du peu d'intérêt que suscitaient alors ces étendues maritimes et les populations des rivages et leurs activités, le fait maritime en France est resté parent pauvre de l'histoire jusqu'au second XX^e siècle, bien loin du rayonnement des études historiques françaises comme le montre Hervé Coutau-Bégarie dans l'introduction de son essai d'histoire maritime en France⁵⁷.

Parmi les raisons invoquées par l'auteur, l'absence de structure regroupant les historiens du maritime, l'absence d'une revue spécialisée, contrairement à la recherche des pays voisins comme la Grande-Bretagne, la Suède, ou encore la Norvège, regroupant les articles et communications dispersés à cette époque dans d'autres ouvrages⁵⁸ a longtemps empêché l'émergence d'une communauté de spécialistes du champ maritime français. Pourtant « le désir du rivage »⁵⁹ et du grand large s'affirmait déjà à travers une histoire essentiellement militaire produite par les étudiants de l'École de Guerre navale et dans quelques travaux comme ceux de Joannes Tramond, historien et

⁵⁶ BnF, Gallica, Magnus Olaus, 1490-1558 / 0150. Carta marina et descriptio septentrionalium terrarum ac mirabilium rerum in eis contentarum deligentissime elaborata Anno Dni 1539, Venetiis liberalitatae Reverendissimi Domini Ieronimi Quirini / Olaus Magnus Gotus. 1887. (consulté le 10 juillet 2016), <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53022690h/fl.item.r=carte%20olau%20magnus>

⁵⁷ COUTAU-BÉGARIE, H., *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, p. 9.

⁵⁸ *Ibid.* p. 10.

⁵⁹ Expression empruntée à A. Corbin dans CORBIN, Alain, *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage* (1750-1840), Paris, Flammarion, 2010.

professeur dans cette même école, entre autres père d'un manuel d'histoire maritime⁶⁰ et d'un ouvrage abordant les guerres maritimes et l'Empire colonial français en collaboration avec André Reussner⁶¹. Durant l'entre-deux guerres, Auguste Thomazi, lui aussi dans la Navale, s'intéresse aux événements militaires en mer⁶², à l'histoire de la navigation⁶³ et aux navires⁶⁴ et il rédige, en 1947, une histoire des pêches⁶⁵, rétrospective économique des activités en mer, des techniques de pêche et des prises sur un temps long.

Aux côtés de l'histoire navale, une histoire maritime « civile »⁶⁶ encore timide et principalement économique devait connaître son essor sous l'impulsion de la thèse de doctorat de Fernand Braudel, dans la droite ligne de l'École des Annales, plaçant la Méditerranée au cœur de sa réflexion⁶⁷, mais surtout de Michel Mollat⁶⁸, véritable précurseur de l'histoire maritime française. Durant les années 1950 à 1970 le commerce maritime est au centre des préoccupations historiques⁶⁹, et à l'occasion de ses travaux de thèse en 1952, il intègre une dimension sociale dans son histoire du commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge⁷⁰. Instigateur du premier colloque international d'histoire maritime en 1956, il participe, au tournant des années 1960 - 1980, à l'élargissement des champs de recherche. En ce sens, Pierre Goubert en collaboration avec Daniel Roche réintroduit un chapitre intitulé « L'Ancien Régime et la mer »⁷¹, inexistant dans la première version de l'ouvrage « Les Français de l'Ancien Régime »⁷² rédigée quinze ans plus tôt. Et alors que l'histoire maritime universitaire se structure, incluant dorénavant l'histoire navale, l'histoire économique et sociale dont l'histoire quantitative avec des études sérielles, la production de la recherche connaît un essor majoritairement dû aux historiens modernistes, qui s'intéressent au grand commerce, à l'élite, à la grande aventure et au lointain.

⁶⁰ TRAMOND, J., *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, A. Challamel, 1916.

⁶¹ TRAMOND, J., REUSSNER, A., *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1924.

⁶² THOMAZI, A., *La marine française dans la Grande guerre (1914-1918)*, Paris, Payot, 1925-29.

⁶³ THOMAZI, A., *Histoire de la navigation*, Paris, PUF, 1941.

⁶⁴ THOMAZI, A., *Les navires*, Paris, PUF, 1950.

⁶⁵ THOMAZI, A., *Histoire de la pêche des âges de la pierre à nos jours*, Paris, Payot, 1947.

⁶⁶ COUTAU-BÉGARIE, H., *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, p. 63.

⁶⁷ BRAUDEL, F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949, rééd. 1985.

⁶⁸ COUTAU-BÉGARIE, H., *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, p. 10.

⁶⁹ TRANCHANT, M., « Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages », *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, PUPS, p. 19.

⁷⁰ MOLLAT, M., *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952.

⁷¹ GOUBERT, P., ROCHE, D., *Les Français et l'Ancien Régime, tome 1 : la société et l'État*, Paris, Armand Colin, 1984, p. 313 à 331.

⁷² GOUBERT, P., *Les français et l'Ancien Régime, tome 1 : la société et l'État*, Paris, Armand Colin, 1969.

Ces études couvrent la construction navale avec Martine Acerra⁷³ pour le port de Rochefort, ainsi que l'évolution tant technique qu'économique et culturelle qui conduit à l'essor des flottes de combat aux XVII^e et XVIII^e siècles⁷⁴. Du côté des échanges maritimes, c'est encore cette période qui attire les historiens depuis les années 1970 vers les grands ports français. Jean Meyer s'intéresse à l'armement nantais⁷⁵, Charles Carrière au monde des négociants de Marseille⁷⁶, Paul Butel à ceux de Bordeaux⁷⁷, Christian Pfister-Langanay au négoce de Dunkerque⁷⁸, André Lespagnol aux messieurs de Saint-Malo⁷⁹, et enfin, pour ne citer que ceux-là, le travail de Gérard Le Bouëdec sur les approvisionnements de la Compagnie des Indes entre 1737 et 1770⁸⁰. Ce sont encore les commerces négriers qu'on interroge avec Serge Daget⁸¹ et le devenir de leurs élites avec Olivier Pétré-Grenouilleau⁸². Puis, en marge de l'étude des grands marins ou des grands hommes tels que les officiers généraux de la marine royale observés par Michel Vergé-Franceschi⁸³, se profile une histoire des gens de mer moins connus. André Zysberg suit ainsi le parcours de 60 000 galériens⁸⁴, Michel Mollat travaille sur le quotidien des gens de mer en Atlantique⁸⁵, et Alain Cabantous sur les marins et les pêcheurs de Dunkerque⁸⁶.

Ce dernier auteur développe par ailleurs de nouveaux élargissements de champs de recherche, et, avec Alain Corbin, ouvre l'histoire maritime à l'histoire culturelle, l'histoire des représentations et celle des mentalités plus largement exploitées au cours de la multiplication des études universitaires de ce début du XXI^e siècle. Une entrée dans le nouveau millénaire marquée aussi par la création d'un *Groupement d'Intérêt Scientifique d'histoire maritime* en 2005, devenu *Groupement d'Intérêt*

⁷³ ACERRA, M., *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

⁷⁴ ACERRA, M., ZYSBERG, A., *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.

⁷⁵ MEYER, J., *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, (1969), rééd. Paris, EHESS, 1999.

⁷⁶ CARRIÈRE, C., *Négociants marseillais au XVIII^e siècle ; contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

⁷⁷ BUTEL, P., *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

⁷⁸ PFISTER-LANGANAY, C., *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1985.

⁷⁹ LESPAGNOL, A., *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, 1^{ère} éd., Saint-Malo, Editions de l'Ancre de Marine, [1990], rééd. Rennes, PUR, 1997.

⁸⁰ LE BOUËDEC, G., *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais*, thèse de 3^{ème} cycle, université Paris-Sorbonne, 1982.

⁸¹ DAGET, S., *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988.

⁸² PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O., *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.

⁸³ VERGÉ-FRANCESCHI, M., *Les officiers généraux de la marine royale 1715-1774. Origines-Conditions-Services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990

⁸⁴ ZYSBERG, A., *Les Galériens : vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Paris Seuil, 1991.

⁸⁵ MOLLAT, M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique : IX^e-XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 1983.

⁸⁶ CABANTOUS, A., *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek-éditions, 1980.

Scientifique d'Histoire et Sciences de la mer en 2015. Ce GIS fédère les universités et les laboratoires autour du fait maritime et publie sous l'égide d'Olivier Chaline, de Jean-Pierre Poussou et de Gérard Le Bouédec la *Revue d'Histoire Maritime*, organe de regroupement et de diffusion des travaux émanant de la recherche française et internationale. Parallèlement l'Université multiplie les séminaires et les colloques, invitant les chercheurs français et internationaux, dans un objectif de plus en plus transdisciplinaire alliant les scientifiques aux professionnels de la mer, à partager l'avancée de leur connaissance et de leurs travaux, et ce, sur les trois littoraux que sont la Méditerranée, l'océan Atlantique et la Manche. Dans cette dynamique, le laboratoire du CRHQ de l'université de Caen avec l'axe du *Pôle maritime*⁸⁷, devenu depuis le *Pôle Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires*, (PEMAR), de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines, organise depuis 2004 sans discontinuité un séminaire annuel abordant l'ensemble des thématiques de l'histoire maritime. Par exemple, au cours de l'année 2015, les échanges et les communications abordaient tout aussi bien les mondes du commerce maritime que de la pêche, de ses acteurs à ses politiques, pour débattre enfin autour de la notion du *Rêve de marin*. Ainsi se développe à l'université une réflexion élargie de la mer à la terre, du travail à l'imaginaire sur le plan national et international.

Les journées d'études, les colloques organisés, et les travaux de recherche depuis une quinzaine d'années en France soulignent ces ouvertures vers une histoire maritime plus globale. Se développe ainsi une histoire des espaces littoraux et des villes portuaires, tant par leur aménagement, les sociétés qui les composent, leurs pratiques, les pouvoirs en jeux, que leur interaction avec l'extérieur. Thierry Sauzeau explore, par exemple, l'estuaire de la Seudre et les mutations chez les marins, des matelots au long cours aux paysans devenant pêcheurs ou ostréiculteurs⁸⁸. Le cas du Havre avec l'élévation de son élite négociante étudiée par Édouard Delobette⁸⁹ et la constitution de la population maritime et son intégration dans l'espace urbain analysées par Nicolas Cochard⁹⁰, permet de nouvelles approches du monde maritime. Dans ces mêmes espaces, sont également observés les métiers, non plus seulement ceux de la mer mais aussi ceux des ports, comme les dockers⁹¹. Les travaux récents se tournent aussi vers les acteurs des échanges dans un contexte de

⁸⁷ Le pôle maritime de Caen a été créé en 2002 sous la co-direction de Christophe Boutin et Jean-Louis Lenhof.

⁸⁸ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.

⁸⁹ DELOBETTE, É., *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs, de 1680 à 1830*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, Université de Caen, 2005.

⁹⁰ COCHARD, N., *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de André Zysberg et John Barzman, Université de Caen Basse-Normandie, 2013.

⁹¹ BARZMAN, J., *Docker, métallos et ménagères : les mouvements sociaux au Havre de 1912 à 1923*, Mont-saint-Aignan, PURH, 1997. Voir aussi, « Formation des identités professionnelles : marins et dockers au Havre, XIX^e-XX^e siècles »,

mondialisation⁹² et des mobilités dans ces espaces ; celles des migrants⁹³, de la main d'œuvre ou encore celles de la villégiature⁹⁴, qui ont un impact sur l'évolution des sociétés maritimes. L'histoire culturelle qui s'est développée au cours de ces années permet de comprendre la construction identitaire⁹⁵ par le biais des pratiques, des croyances, des mentalités et des comportements des populations des sociétés littorales. L'intérêt est également tourné vers les représentations et le regard que portent les sociétés sur elles-mêmes et celui de l'autre qui n'appartient pas au monde maritime⁹⁶. Ces regards participent d'ailleurs aux constructions imaginaires indissociables de l'identité que l'historien met à nu. Sans chercher l'exhaustivité, on peut ajouter à tous ces champs d'étude celui du patrimoine maritime, étudié entre autres par Françoise Perron⁹⁷, qui à travers sa constitution participe lui aussi à la construction de l'image de ces sociétés. Enfin, des problématiques récentes sont tournées vers la gestion de la ressource⁹⁸ ainsi que les changements climatiques⁹⁹ et leur action sur l'environnement, les sociétés et les littoraux.

Ces années de foisonnement se caractérisent aussi par les essais de synthèses, avec des travaux pluridisciplinaires à l'échelle nationale et internationale sur un temps long. Ainsi dans l'ouvrage *Les Français, la terre et la mer XIII^e – XX^e siècle*, sous la direction d'Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron, les auteurs, prennent le parti « d'inscrire la mer et les productions matérielles et intellectuelles qu'elle suscite dans l'environnement ethnologique et géographique d'un territoire, la France ou, plus précisément encore, de prendre en compte la nature des relations que ses institutions et ses habitants entretiennent avec les espaces marins »¹⁰⁰. L'histoire maritime

in *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, sous la dir. d'Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001, p. 352-360, et *Les dockers du Havre, de la brouette au portique (XIX^e-XX^e siècles)*, HDR Université de Paris 1, 2000.

⁹² MARNOT, B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011.

⁹³ LE BOUËDEC, G., « Police et migrants d'une ville portuaire : Lorient au XVIII^e siècle », in Blanc-Chaléard, M.-C., Douki, C., Dyonet, N., Milliot, V. (dir.), *Police et migrants, France, 1667-1939*, Rennes, PUR, 2001. BARZMAN, J., SAUNIER, É., *Migrants dans une ville portuaire*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2005.

⁹⁴ VINCENT, J., *L'intrusion balnéaire, les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, PUR, 2007.

⁹⁵ CABANTOUS, A., *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

⁹⁶ TALIANO-DES-GARETS, F., (dir.), *Soi, l'autre et l'ailleurs. Images et imaginaires des villes portuaires de l'Europe atlantique et méditerranéenne (XVIII^e-XXI^e siècles)*, Colloque international, Bordeaux, 11-12 mai 2015, Université Sciences Politiques Bordeaux, à paraître aux Presses de la Sorbonne.

⁹⁷ PERRON, F., *Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, PUR, 2002.

⁹⁸ BUTI, G., CERINO, C., FAGET, D., RAVEUX, O. (dir.), *Journée interdisciplinaires de recherche*, « Gestion et exploitation des ressources de la mer », Université de Bretagne-sud, 27-28 mars 2015, et les journées du GIS d'Histoire et Sciences de la mer, « La surexploitation des ressources halieutiques dans la longue durée : représentations et réalités », université de La Rochelle, 12-13 novembre 2015.

⁹⁹ CHAUMILLON, É., GARNIER, E., SAUZEAU, T., *Les littoraux à l'heure du changement climatique*, Les Indes savantes, Paris, 2014.

¹⁰⁰ CABANTOUS, A., LESPAGNOL, A., PERON, F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005. p. 9.

universitaire tente par là non seulement d'approcher une histoire maritime globale mais aussi de dépasser le cadre plus largement étudié de la période moderne avec un intérêt croissant pour le XIX^e et le XX^e siècle. Deux siècles à propos desquels Jean-Louis Lenhof retrace une histoire professionnelle des gens de mer mettant en exergue les bouleversements techniques qui accompagnèrent le développement et la transformation des marines, restées quasi inchangées depuis plusieurs siècles¹⁰¹. Enfin, ces travaux ont pour point commun, dans les traces des écrits de Michel Mollat, d'aborder parmi leurs champs de réflexion les mondes de la pêche : une histoire souvent strictement économique, qui dorénavant prend sa place au sein de l'observation plus large des sociétés littorales dans leur ensemble.

2.2 L'évolution de la recherche de l'histoire des pêches maritimes : les grandes pêches

À l'instar de l'histoire maritime au sein de l'historiographie française, l'histoire des pêches maritimes fait longtemps figure de parent pauvre des recherches menées à propos du fait maritime. En effet, les études menées sur les activités halieutiques s'intéressent de prime abord aux grandes pêches qui comme le souligne Thierry Sauzeau sont des « activités profondément intégrées à des circuits commerciaux et à des réseaux d'échange tant sur le littoral national qu'outre-mer »¹⁰². Leurs rendements, mais aussi le rôle formateur des embarquements à la pêche de longue durée des marins pour les équipages de la Royale, ont suscité plus d'attention de la part de l'État et des institutions que les pêches côtières (appelées aussi petites pêches, *a contrario* des grandes). Le pan économique des pêches bénéficie donc de sources importantes sur lesquelles s'appuient les recherches au cours du premier XX^e siècle.

Dès 1912, Marcel Hérubel s'intéresse aux pêches maritimes et aux ports. Ses premiers travaux retracent l'histoire de la pêche, de la préhistoire aux temps les plus récents¹⁰³. Il parcourt sur un temps long l'évolution des techniques de pêches, des premiers hameçons au chalut à panneaux, les différents modes de conservations du poisson et les mouvements commerciaux. Quatre périodes se dégagent de son analyse. Une première correspond à l'invention de l'hameçon et du harpon destiné à la pêche, puis l'apparition du filet et du bateau marquent un second temps. La troisième période s'étend de l'Antiquité au dernier quart du XIX^e siècle et démontre que les progrès de la navigation ont profité à l'évolution de la pêche et des engins. Et enfin, « la quatrième et dernière phase se définit d'un mot : le chalutier, ce qui revient à dire pêche mécanique, pêche industrielle, port de

¹⁰¹ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005. p. 4.

¹⁰² CHALINE, O., LE BOUËDEC, G., POUSSOU, J.-P., *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, *Revue d'histoire maritime*, n°10/11, Paris, PUPS, 2014.

¹⁰³ HÉRUBEL, M.-A., *Pêches maritimes d'autrefois et aujourd'hui*, Paris, 1912 et HÉRUBEL, M.-A., *L'évolution de la pêche. Etude d'économie maritime. Ouvrage orné de 9 dessins originaux de L. Haffner*, Mesnil, 1928.

pêche industriel provenant soit de l'adaptation d'un ancien port marchand, soit d'une construction absolument neuve »¹⁰⁴. L'auteur pose là un premier cadre général, et une première synthèse de l'évolution technique et économique des pêches maritimes. On doit à Eric Dardel les premiers travaux sur une époque plus ciblée comme ceux effectués à partir de l'enquête de Le Masson du Parc¹⁰⁵, les grandes pêches du hareng¹⁰⁶ et également une synthèse remarquée à propos des pêches maritimes au XVIII^e siècle¹⁰⁷. Cette dernière étude regroupe essentiellement l'analyse des pêches lointaines de la morue et du hareng en s'appuyant entre autres sur les travaux antérieurs de L. Bronkhorst¹⁰⁸, mais aborde aussi les pêches saisonnières du maquereau, l'essor de la pêche au thon à la fin du XIX^e siècle¹⁰⁹ et les pêches côtières d'importance économique majeure comme celles de la sardine, son industrie et son écoulement commercial. À l'histoire de ces armements à la grande pêche s'ajoutent celle de la chasse à la baleine dont l'industrie non négligeable, de son huile à ses fanons¹¹⁰ et aux activités des navires-usines¹¹¹, est détaillée par M. Vaucaire¹¹². Il y reprend les différentes étapes de cette pêche, des pratiques basques jusqu'aux techniques industrielles d'avant-guerre. Un sujet présenté également par le géographe Robert de Loture¹¹³ mais sur une période plus contemporaine. Robert de Loture est par ailleurs l'auteur d'un travail sur les grandes pêches de Terre-Neuve¹¹⁴, proposant en sus d'une étude technique et économique un panorama sur les conditions et la vie quotidienne des marins pêcheurs. Ces études économiques, essentiellement fruits de géographes, présentent les prémices d'une histoire sociale de la pêche. Et pour reprendre les termes de Thierry Sauzeau « on aurait tort de sous-estimer l'apport de ces géographes "vidaliens" à la connaissance des rapports complexes qui liaient les groupes sociaux à leur milieu, sur le temps long. Ils ont préparé l'avènement de l'histoire économique et sociale des Annales »¹¹⁵.

¹⁰⁴ HÉRUBEL, M.-A., *L'évolution de la pêche. Étude d'économie maritime, Ouvrage orné de 9 dessins originaux de L. haffner*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928, p.100.

¹⁰⁵ DARDEL, É., *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, PUF, 1941.

¹⁰⁶ DARDEL, É., *La pêche harenguière en France : étude d'histoire économique et sociale*, Paris, PUF, 1941.

¹⁰⁷ DARDEL, É., *Les Pêches maritimes*, Paris, PUF, 1948.

¹⁰⁸ BRONKHORST, L., *La pêche à la morue*, Notes et rapports de l'Office scientifique des Pêches maritimes, n° 53, Aout 1927. *La pêche du hareng*, Paris, 1928. *La pêche à la sardine en France et en Afrique du Nord*, Mémoire présenté au XII^e congrès des pêches maritimes, 1931.

¹⁰⁹ DARDEL, É., *Les Pêches maritimes*, Paris, PUF, 1948, p. 100.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 11.

¹¹¹ *Ibid.*, p.219.

¹¹² VAUCAIRE, M., *Histoire de la pêche à la baleine*, Paris, Payot, 1941.

¹¹³ LOTURE, R. de, *Les pêches maritimes modernes*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1946.

¹¹⁴ LOTURE, R. de, *Histoire de la grande pêche à Terre-Neuve*, Paris, 1950.

¹¹⁵ SAUZEAU, T., « L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX^e siècle », *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, *Revue d'histoire maritime*, n°10/11, Paris, PUPS, 2014, p. 251.

En effet, Hervé Coutau-Bégarie note que jusqu'alors, l'Université et ses historiens se désintéressent de l'histoire de la pêche. « Celle-ci est fréquemment abandonnée aux historiens locaux, dans des travaux difficilement accessibles »¹¹⁶. Les années 1960-1980 marquent un tournant dans la production universitaire, bien qu'elle reste encore peu prolifique. Charles de la Morandière effectue une synthèse sur le temps long à propos des pêches morutières des origines à nos jours¹¹⁷. Jacques Bernard aborde aussi le travail des morutiers de Bordeaux¹¹⁸, navires voués au cabotage à la fin de la saison de pêche. Laurier Turgeon décrit ces mêmes pêches chez les Basques dans l'Atlantique Nord aux XVII^e et XVIII^e siècles¹¹⁹. Quant à Thierry de Pasquier, il réalise une étude de doctorat longtemps unique à propos des baleiniers français au XIX^e siècle¹²⁰. Mais c'est à Michel Mollat que l'économie des pêches maritimes et la vie « à la fois quotidienne et exceptionnelle »¹²¹ des hommes qui les pratiquent doivent leurs lettres de noblesse. L'auteur s'engage dans l'écriture d'une histoire générale des pêches maritimes françaises dans le « but est de présenter le vécu de nos pêches passées et présentes »¹²². Dès lors, la dimension sociale s'inscrit irrémédiablement dans les recherches et les travaux d'histoire des pêches. Alain Cabantous non seulement confirme cette orientation à travers son doctorat de 3^e cycle sur les pêcheurs et les matelots de Dunkerque¹²³, puis sa thèse d'État donnant naissance à son ouvrage de référence « Dix mille marins face à l'océan »¹²⁴, mais ouvre de nouvelles perspectives vers l'histoire des mentalités et des représentations. La représentation des deux groupes professionnels des marins et des pêcheurs, leur appartenance à deux ports différents, le jeu des hiérarchies au sein des équipages ou encore la place de la religion, la violence et la maladie sont tout autant de sujets pris en considération pour la compréhension du milieu auquel l'auteur se confronte. Les années 1990 connaissent un engouement nouveau pour l'histoire des pêches avec plusieurs thèses de doctorat : François Chappé et la pêche paimpolaise en Islande¹²⁵, Thierry Capillier¹²⁶ et Georges Oustric¹²⁷ pour Boulogne. Grâce aux apports de l'histoire

¹¹⁶ COUTAU-BÉGARIE, H., *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997, p. 91.

¹¹⁷ LA MORANDIÈRE, C. de, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale des origines à 1789*, 2 vol., Paris, éd. GP Maisonneuve, 1962, et *De la Révolution à nos jours*, vol. 3, 1966.

¹¹⁸ BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400- vers 1550)*, Paris, S. E. V. P. E. N., 1968.

¹¹⁹ Turgeon, L., *Pêches basques en Atlantique Nord (XVII^e-XVIII^e siècle) : étude d'économie maritime*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Pierre Guillaume, Université de Bordeaux III, 1982.

¹²⁰ PASQUIER, T., du, *Les baleiniers français au XIX^e siècle (1814-1868)*, Grenoble, Terre et mer, 1982.

¹²¹ MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 6.

¹²² MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 6.

¹²³ CABANTOUS, A., *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerque, Éditions du Beffroi, 1980.

¹²⁴ CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles*, vers 1660-1794, Paris, Publisud, 1991.

¹²⁵ CHAPPÉ, F., *L'épopée islandaise, 1880-1914, la République et la mer*, Thonon-les-Bains, L'Albaron, 1990.

¹²⁶ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer (1870-1980)*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995.

¹²⁷ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le Téméraire, 1995.

quantitative et à travers la création de bases de données informatisées, les historiens analysent dorénavant les carrières des marins pêcheurs, l'évolution des armements, les types et les durées des campagnes de pêche ou encore les mutations à bord des navires. L'entrée dans le nouveau millénaire et le développement de l'histoire maritime française marquent un continuum dans la recherche sur les pêches maritimes. Parmi les thèses on compte celle de Grégory Boyer¹²⁸ et les marins de Berck aux pêches du hareng, l'étude de l'évolution de la pêche morutière à Granville, de Dominique Confolent¹²⁹, et plus récemment, la thèse d'Henri Moulinier à propos de la pêche industrielle à La Rochelle. Mais il est un fait, si la pêche lointaine peut se lire à travers les études des ports et de leurs activités, pour exemple la thèse de Bernard Michon abordant l'aire portuaire de Nantes¹³⁰ ou le travail de Mathias Tranchant sur le commerce maritime de La Rochelle¹³¹, et si on la retrouve en filigrane dans des travaux couvrant de nouvelles thématiques culturelles comme chez Alain Cabantous lorsqu'il aborde une histoire des représentations et des identités maritimes¹³² et lorsqu'il s'interroge sur l'apprentissage de la démocratie des communautés maritimes¹³³, ou plus récemment dans le travail de synthèse qu'il mène avec Gilbert Buti, « Être marin en Europe occidentale 1550-1850 », et dernièrement dans la thèse de Romain Grancher sur les usages de la mer¹³⁴, l'histoire des grandes pêches demeure encore peu étudiée. Qui plus est, et bien que le développement de la recherche en histoire maritime s'accompagne de colloques¹³⁵, de séminaires et de rencontres comme les « journées d'histoire de la grande pêche » sous l'égide d'Éric Barré, les travaux restent encore l'apanage des modernistes. Enfin, si faire l'histoire de la pêche, qu'elle soit par ailleurs celle des grandes ou des petites pêches, passionne quelques étudiants de Master¹³⁶, il est encore plus rare qu'ils pérennisent leur étude au cours d'une thèse sur le sujet. En cause, peut-être, et malgré une actualité économique halieutique complexe aujourd'hui, un manque d'intérêt pour

¹²⁸ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001.

¹²⁹ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

¹³⁰ MICHON, B., *L'aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Guy Saupin, Université de Nantes, 2005.

¹³¹ TRANCHANT, M., *Le commerce maritime rochelais (XIV^e-XV^e siècle)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Michel Mollat du Jourdin et de Christiane Villain-Gandossi, EPHE, 1999.

¹³² CABANTOUS, A., *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

¹³³ CHAPPÉ, F., LE BOUËDEC, G. (coord.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Actes du colloque de international de Lorient, 24-26 septembre 1998, Rennes, PUR, 2000.

¹³⁴ GRANCHER, R., *Les usages de la mer : droit travail et ressources dans le monde de la pêche à Dieppe (années 1720-années 1820)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Michel Biard, Université de Rouen, 2015.

¹³⁵ VILLIER, P. PFISTER-LANGANAY, C. (dir.), *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque de Boulogne, 18-21 mai 1995, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995.

¹³⁶ LANVIN, F., *La Rochelle et la grande pêche en Amérique du Nord au XVIII^e siècle (1713-1789)*, master 1 d'histoire, sous la dir. de Didier Ponton, Université de La Rochelle, 2010. MARIE, V., *La grande pêche au départ du quartier de Granville au XIX^e siècle (1814-1890)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen-Basse Normandie, 2004.

des activités et leurs travailleurs qui somme toute demeurent difficiles à saisir tant par la spécificité, la réglementation et la diversité de leurs métiers, que par la pluralité des espaces professionnels à étudier.

2.3 Les pêches côtières et les pêches artisanales contemporaines

A contrario des grandes pêches, les pêches côtières, communément appelées les petites pêches, ne suscitèrent que peu d'intérêt pour la recherche et plus particulièrement chez les historiens. À l'encontre, les juristes s'emparent du sujet dès le début du XX^e siècle. Charles Goulet, dans sa thèse de droit¹³⁷, effectue une étude des petites pêches maritimes en France qu'il définit ainsi en opposition aux grandes pêches :

« On donne le nom de pêche hauturière à la pêche qui comporte un voyage suffisamment grand pour que le navigateur ait besoin d'être dirigé par la hauteur des astres, et non par la simple inspection des côtes »¹³⁸.

Les petites pêches correspondent donc à toutes les pratiques hormis les pêches morutières, les pêches lointaines du hareng, et celles des cétacés. Cette définition, bien qu'évolutive notamment en raison de la motorisation des navires et de la segmentation des pratiques embarquées au cours du dernier XX^e siècle qui provoque des subdivisions catégorielles des petites pêches, correspond encore à la définition globale actuelle des pêches proches de la côte et des plus lointaines. Dans son étude, Charles Goulet livre là un panorama contemporain couvrant les domaines du fonctionnement de l'inscription maritime, des formes de contrats d'engagement des marins à la pêche, à leurs rémunérations, les typologies des petites pêches et leur économie, jusqu'à la législation en vigueur à l'heure de son exercice doctoral. Si on retrouve une approche des pratiques côtières chez M. Hérubel, c'est surtout à Henri Sée¹³⁹ et son étude des pêches bretonnes de la sardine, des huîtres, du hareng et du maquereau et à Éric Dardel avec son travail réalisé à partir des enquêtes de Lemasson du Parc¹⁴⁰ qu'on doit des travaux historiques sur les petites pêches au XVIII^e siècle. Cependant, ces recherches restent laconiques et il faudra attendre les années 1960 pour voir émerger un premier intérêt pour les petits métiers. Issue de l'histoire démographique, l'étude de Pierre Gouhier est une première dans le contexte du petit métier. Mais comme le souligne Thierry Sauzeau, et bien que Pierre Gouhier ait eu accès aux documents de l'inscription maritime pour les pêches lointaines du hareng, les historiens doivent souvent retrouver les traces des pêches côtières à travers des fonds

¹³⁷ GOULET, C., *Des pêches maritimes*, Corbeil, 1905.

¹³⁸ *Ibid.*, p. 7.

¹³⁹ SÉE, H., *Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1925.

¹⁴⁰ DARDEL, É., *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, PUF, 1941.

paroissiaux, des registres notariés, et les registres des naissances, des mariages et des décès. Car si les grandes pratiques retinrent l'attention de l'administration maritime et de l'État, les pêches des petits métiers, souvent de subsistance¹⁴¹, ne sont que peu contrôlées jusqu'au XIX^e siècle¹⁴². Les pratiques côtières ont attiré le regard de quelques chercheurs comme J. Audouy¹⁴³ à propos de la pêche à la sardine de Belle-Île, François-Xavier Emmanuelli¹⁴⁴ à Marseille, et D. Briand dans son travail de maîtrise sur la région de Caen-Courseulles¹⁴⁵. Les travaux d'Alain Cabantous¹⁴⁶ et la synthèse de Michel Mollat¹⁴⁷ marquent un virage dans l'étude des pêches côtières : notamment à propos de la pluriactivité des pêcheurs, mais aussi de leur place en société, de leurs mentalités religieuses et de leurs interactions avec l'environnement parfois violent dans lequel ils évoluent, voire auquel ils résistent. À la réflexion économique et sociale viennent s'ajouter les champs de l'histoire des représentations et des mentalités¹⁴⁸. L'apport des sources de l'inscription maritime ouvre la voie à l'étude du devenir des flottes de pêches, leur évolution et le suivi de leurs activités dans les ports. Au tournant du millénaire plusieurs travaux de masters mais surtout des thèses de doctorat sont soutenus dont les recherches de Grégory Boyer¹⁴⁹ à Berck, Dominique Robin¹⁵⁰ sur la Bretagne sardinière, Dominique Confolent¹⁵¹ à Granville, Thierry Sauzeau¹⁵² sur la Seudre, et Gilbert Buti¹⁵³ à Saint-Tropez, qui entrent à travers l'étude des diverses activités des gens de mer dans un questionnement pluriel sur les petites pêches maritimes. Ils décrivent et analysent la

¹⁴¹ Exception faite des pêches à la sardine et son industrie.

¹⁴² Les registres d'armements et de désarmements du quartier de Caen comprennent les registres annuels et des registres dits de petites pêches couvrant une période d'inscription décennale rédigés a posteriori pour le premier XIX^e siècle afin que les années de navigation des petits pêcheurs en chaloupes soient prises en compte dans leur carrière de marin par l'inscription maritime.

¹⁴³ AUDOUY, J., « Belle-Île et la pêche au XVIII^e siècle », *Actes du 91^e Congrès des sociétés savantes (1966)*, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, p. 95-103.

¹⁴⁴ EMMANUELLI, F.-X., « Les pêcheurs de Marseille dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », *Marseille*, n° 103, 1975, p. 16-21.

¹⁴⁵ BRIAND, D., *Homme et navire de la région Caen-Courseulles (1816-1861)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1983.

¹⁴⁶ CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles, vers 1660-1794*, Paris, Publisud, 1991.

¹⁴⁷ MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987.

¹⁴⁸ CABANTOUS, A., *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, Coll. Historique, 1990.

¹⁴⁹ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001.

¹⁵⁰ ROBIN, D., *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime, l'exploitation de la sardine sur les côtes de l'Atlantique*, Rennes, PUR, 2000.

¹⁵¹ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

¹⁵² SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e – milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.

¹⁵³ BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVI^e s.-début XIX^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000.

multitude des métiers, les pratiques des activités des hommes et des femmes du navire au marché, les traditions, les évolutions et l'adaptation des techniques face à une ressource fluctuante et les crises qui en découlent¹⁵⁴, un monde de la pluriactivité mis en avant par Gérard Le Bouëdec¹⁵⁵ et la vie en équipage¹⁵⁶. Ce récent engouement pour le monde de la petite pêche s'accompagne de colloques et séminaires où une réflexion progressive s'engage durant ces quinze dernières années. Après les questionnements d'entrée en matière avec le colloque de Boulogne en 1995 sous l'égide de Patrick Villiers et Christian Pfister¹⁵⁷, puis celui de Lorient à propos des mutations techniques des pêches¹⁵⁸ et celui de Tatihou à propos de la pêche côtière et de l'exploitation du rivage¹⁵⁹, se développent dans l'Université des rencontres amenant des publications faisant la part belle au petit métier. Ainsi les manifestations du GIS d'Histoire maritime et, plus proches de nous, celles du Pôle *PEMAR* de l'université de Caen, mêlent aux connaissances des historiens celles de l'ensemble des sciences humaines, un ensemble pluridisciplinaire qui sait aussi se doter de l'apport des professionnels des métiers de la côte. Enfin, c'est à Marc Pavé, sur les pas de Benoit Coutancier et son travail à propos de l'administration des petites pêches en France¹⁶⁰, que l'on doit une synthèse spécifiquement dédiée à la pêche côtière. L'auteur publie une approche sociale et environnementale de la pêche côtière en France, issue de sa thèse, tenant compte entre autres de la « rhétorique de la surexploitation »¹⁶¹ et selon ses propos :

« Pour connaître la pêche côtière, activité aléatoire et d'enjeu stratégique, il faut établir les liens entre pouvoirs, savants et professionnels, en intégrant la variabilité de la ressource, bref, comprendre le jeu des acteurs sociaux soumis entre autres à des fluctuations naturelles »¹⁶².

Deux constats, cependant : les travaux réalisés couvrent majoritairement la période moderne, et l'exploration des domaines de la petite pêche se lit souvent à travers un intérêt plus large pour les

¹⁵⁴ VILLIER, P. PFISTER-LANGANAY, C. (dir.) *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque de Boulogne, 18-21 mai 1995, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995.

¹⁵⁵ LE BOUËDEC, G., « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Annales de Bretagne*, t. 109, 2002, p. 61-90.

¹⁵⁶ BARRÉ, É., ZYSBERG, A. (dir.), *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du Colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001.

¹⁵⁷ Villier, P. Pfister-Langanay, C. (dir.), *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque de Boulogne, 18-21 mai 1995, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995.

¹⁵⁸ DANIC, G., GEISTDOERFER, A., LE BOUËDEC, G., THERET, F. (coord.), *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, 24-26 novembre 1999, Plouzané, Ifremer, 2001.

¹⁵⁹ BARRÉ, É., RIDEL, É., ZYSBERG, A. (dir.), *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Actes du colloque du Musée maritime de l'île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°2, 2005.

¹⁶⁰ COUTANCIER, B., *L'Administration des petites pêches en France (1681-1896), le cas du Bordelais*, thèse de doctorat de troisième cycle d'histoire, sous la dir. de Joseph Goy, EHESS, 1985.

¹⁶¹ PAVÉ, M., *La pêche côtière en France (1715-1850). Approche sociale et environnementale*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 31.

¹⁶² *Ibid.*, p. 31.

ports, les grands ports, pour un espace littoral ou encore à travers l'étude des gens de mer et de leurs multiples activités.

En effet, dans le cadre de la pêche côtière à l'époque contemporaine, relativement peu d'études monographiques se sont intéressées aux pêches sous l'angle de leurs spécialités. Si on excepte les travaux des historiens modernistes débordant sur le XIX^e siècle à propos des pêches côtières du hareng et de l'industrie de la sardine, on ne compte pour les XIX^e et XX^e siècles que quelques études, notamment à propos de la pêche à la langouste¹⁶³ et de l'évolution de la pêche fraîche boulonnaise¹⁶⁴. Les pêches fraîches, pourtant économie halieutique montante au cours du XIX^e siècle, restent encore un secteur à fouiller, et ce dans tous les ports français. Son développement se manifeste entre autres par le nombre d'inscrits rejoignant le métier à partir des années 1840-1850¹⁶⁵, la décennie suivante enregistrant plus de 60 000 hommes dans la petite pêche. Ces chiffres sont en augmentation puisqu'en 1874, sur un total de 77 196 inscrits¹⁶⁶ à la pêche, 65 501 pratiquaient les métiers côtiers¹⁶⁷, et à la fin du XIX^e siècle, sur 96 413 pêcheurs on en dénombrait 84 979¹⁶⁸ au petit métier. Outre l'augmentation nationale, on note l'augmentation de la part des pratiquants côtiers liée à une pêche lointaine en déclin. Enfin, il est d'autant plus important d'étudier l'activité des petits ports que, d'une part, elle est moins connue que la pêche dans les grandes entités comme Boulogne et que, d'autre part, ces ports vivent souvent uniquement d'une pêche artisanale loin du système et de l'organisation des pêches industrielles. C'est une pêche où le matelot, comme le patron, gagne ou perd selon ce que contient le chalut et la valeur des prises qui s'y trouvent. Car qui ne pêche pas, ne mange pas ! Mais c'est aussi, comme le souligne Jean-Louis Lenhof, une pêche qui subit de grandes mutations au cours du XIX^e siècle¹⁶⁹. La motorisation des navires et des engins engage une mutation non seulement dans les techniques de pêche mais également dans les équipages et dans l'ensemble de la filière d'écoulement du poisson.

¹⁶³ PENCALET-KÉRIVEL, F., *Histoire de la pêche langoustière. Les « Mauritaniens » dans la tourmente du second XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.

¹⁶⁴ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995.

¹⁶⁵ PAVÉ, M., *La pêche côtière en France (1715-1850). Approche sociale et environnementale*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 72.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 85. Marc Pavé relève le nombre de 25 à 30 000 hommes à la petite pêche entre 1670 et 1830 pour un total de gens de mer de 60000 et 80000.

¹⁶⁷ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1874*, Paris, Imprimerie Nationale, 1875.

¹⁶⁸ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1900*, Paris, Imprimerie Nationale, 1902.

¹⁶⁹ LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », *La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime*, n°10-11, 2010, p. 171.

2.4 Gens de mer des petites pêches

Retraçant l'histoire de la définition des gens de mer, Michel Mollat rappelle qu'elle concernait « d'abord et essentiellement les hommes qui exercent le métier de marin »¹⁷⁰, alors que les Anglais considéraient comme « gens de mer tous ceux dont l'existence dépend de la mer »¹⁷¹. Depuis la mise en place du système des classes, est considérée comme « gens de mer » toute personne tirant son revenu des activités liées à la mer¹⁷². Cette définition inclut tant les inscrits maritimes de la pêche que leurs femmes et leurs enfants, partageant, souvent en y travaillant, le quotidien de l'homme du large¹⁷³. Si l'historiographie de ces gens se cantonne longtemps à leurs apports économiques et techniques, l'héritage des travaux de Michel Mollat¹⁷⁴ et l'élargissement du questionnement et des champs de recherche engendrés par Alain Cabantous¹⁷⁵ favorisent le développement des études alliant dorénavant aux aspects sociaux l'histoire culturelle de ces communautés. Au tournant des années 1980, les gens de mer deviennent donc pour l'Université un objet d'étude d'histoire sociale. Une littérature fournie décritait déjà le quotidien des gens de mer, celui des grands officiers, des élites commerçantes, des grands capitaines, des amiraux des pêches lointaines¹⁷⁶, mais aussi celui des plus « petits » en Islande¹⁷⁷ ou sur les bancs de Terre-Neuve¹⁷⁸, jusqu'au simple matelot laissant à la postérité par écrit le récit de ses années de mer¹⁷⁹. Ils y racontent la vie en mer depuis leur plus jeune âge, alors qu'ils sont encore enfants, la dureté du métier et la sévérité des capitaines soucieux du remplissage des cales et des gains à venir, le labeur des équipages, la joie des belles pêches, et les retours au port après une absence trop longue. Mais bien que ces éléments aiguillent le chercheur, ces récits émanent souvent d'un regard unique et subjectif, empreints d'un certain misérabilisme, à propos d'une communauté de marins ou d'une vie et d'une carrière en mer. À côté de ces romans et biographies, des monographies, fruits d'érudits locaux, offrent de précieux renseignements, mais comme le souligne Hervé Coutau-Bégarie, leur

¹⁷⁰ MOLLAT, M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique : IX^e-XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 1983, p. 7.

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² BOURNONVILLE, A., *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*, thèse de doctorat en sciences juridiques, sous la dir. de Louis de Carbonnières, Université de Lille 2, 2014, p. 10.

¹⁷³ VERGÉ-FRANCESCHI, M. (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert-Laffont, 2002, p. 670

¹⁷⁴ MOLLAT, M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique : IX^e-XVI^e siècle*, Paris, Hachette, 1983.

¹⁷⁵ CABANTOUS, A., « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer », in Actes du Colloque de Barcelone, *Drassana, Revista del Museu Marítim de Barcelona*, n° 15, décembre 2007, p. 84-99.

¹⁷⁶ FRIBOULET, E.-J., *Le dernier Amiral, souvenirs d'un capitaine de la grande pêche*, Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 1995.

¹⁷⁷ LOTI, P., *Pêcheurs d'Islande*, Paris, Calmann-Lévy, Paris, 1886, rééd. Paris, Le Livre de Poche, 2015.

¹⁷⁸ RECHER, J., *Le Grand Métier; Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, 1977.

¹⁷⁹ LABLANCHERIE, C., *Marin pêcheur; c'est pas pour toi ! Souvenirs de Daniel Marion, pêcheur normand*, Rennes, Ouest-France, 2010.

dispersion et leur publication à travers différentes revues locales rendent difficile leur accès¹⁸⁰ pour le chercheur. Enfin, le développement de l'informatique permet à quelques historiens amateurs spécialistes régionaux de déposer leur savoir à propos des cités et populations littorales par le truchement de blogs¹⁸¹. Mais ici encore, l'absence de référencements rend la tâche difficile et si les informations transcrites s'avèrent exactes, bien souvent l'auteur n'en fournit pas la source, et seul un œil avisé pourra évaluer la véracité des éléments proposés par l'auteur. Pourtant, émanant d'écrivains locaux, proches des gens de mer, elles fourmillent parfois de ces détails de vie, essence d'un quotidien à la mer, qui échappent à l'historien. Ce quotidien si difficile à appréhender transparaît à l'Université dans un premier temps avec l'histoire démographique : elle offre un premier panorama du comportement de ces communautés de petits pêcheurs, à l'exemple du rythme des naissances scandées par les absences des hommes partis plusieurs mois en mer. Les études quantitatives à partir des registres de l'Inscription maritime et la mise en place de bases de données informatisées permettent, au tournant des années 1980-1990, d'observer plus massivement les carrières des marins, l'évolution de leurs flottilles, les temps de crise de leur société. On doit à Alain Cabantous l'élargissement de la recherche sur les sociétés des gens de mer et les premières réflexions à propos de l'identité maritime¹⁸², une construction entre la vision de « l'autre » et la vision de soi du marin, qui permettent aux chercheurs de sortir des carcans anciens d'un certain déterminisme géographique. Les études, largement inspirées par ses apports et le travail d'Alain Corbin¹⁸³, permettent d'intégrer à l'histoire des gens de mer celle des représentations et des mentalités. La place et le rôle des femmes au sein des familles, l'absence, l'appropriation de la religion, les rapports au risque, à la violence et à la mort et enfin l'intégration de ces communautés et leurs échanges dans une société littorale plus large deviennent autant de pistes de compréhension de la vie et du quotidien des gens dans leur globalité. Mais cela reste factuel : les communautés de gens de mer de la petite pêche sont particulièrement étudiées par les modernistes incluant dans leur réflexion un premier XIX^e siècle à l'image des gens de mer de Saint-Tropez chez Gilbert Buti¹⁸⁴ ou

¹⁸⁰ COUTAU-BÉGARIE, H., *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997.

¹⁸¹ CLOCHON, J.-P., <http://recherches.historiques-leconquet.over-blog.com/> . « Le Conquet. Un port de cabotage au xviii^e siècle », *Le Chasse-Marée*, n° 2, 1981.

¹⁸² CABANTOUS, A., *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Mayenne, Aubier coll. Historique, 1995.

¹⁸³ CORBIN, A. *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2010. CORBIN, A., Richard, H. (dir.), *La mer. Terreur et fascination*, Paris, Points-Seuil, 2011. CORBIN, A. *Le ciel et la mer*, Paris, Flammarion, 2014.

¹⁸⁴ BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e s.-début XIX^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000.

de ceux de la Seudre chez Thierry Sauzeau¹⁸⁵. Et pour la période contemporaine, on les retrouve dans le cadre d'études plus larges concernant les grands ports comme Calais¹⁸⁶ et Boulogne¹⁸⁷, ou ceux dont l'activité, des grandes pêches et des pêches industrielles, prédomine comme à Granville¹⁸⁸ et à La Rochelle¹⁸⁹. L'histoire des gens de mer des métiers artisanaux et côtiers pour la période contemporaine reste encore une histoire en chantier. Aux grandes thèses déjà citées à propos des gens de mer des grands ports de pêche, se joint pourtant une production plus importante de masters. Pour emprunter l'expression de Jean-Louis Lenhof, une constellation de monographies¹⁹⁰ ciblant des espaces plus restreints et des petites communautés de pêcheurs se développe sur les trois façades littorales, de la Méditerranée, de l'Océan et de la Manche. Les pêches et les gens sont ainsi observés par des études locales entre autres à Groix¹⁹¹, à Berck-sur-Mer¹⁹², à Saint-Tropez¹⁹³, au Croisic¹⁹⁴, à Royan¹⁹⁵, sur le bassin d'Arcachon¹⁹⁶, et pour la Normandie, dans le Calvados¹⁹⁷, dans la Manche¹⁹⁸, à Granville¹⁹⁹, à Cherbourg²⁰⁰, à Barfleur²⁰¹, au Havre²⁰², dans le port de Deauville-

¹⁸⁵ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e – milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennnes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.

¹⁸⁶ BORDE, C., *Calais et la mer, 1814-1914*, Paris, Septentrion, 1997.

¹⁸⁷ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, dir. Alain Lottin et Stéphane Curveiller, Éd. Le Téméraire, La Sentinelle, 1995.

¹⁸⁸ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

¹⁸⁹ MOULINIER, H., *La pêche industrielle de la Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015.

¹⁹⁰ LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », *La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime*, n°10-11, 2010, p. 166.

¹⁹¹ ALLANIC, G., *Groix, la mer et la pêche au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Olivier Pétré-Grenouilleau, Université de Lorient, 1999.

¹⁹² BOYER, G., *L'inscription maritime à Berck-sur-Mer de 1789 à 1830*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 1996.

¹⁹³ BRUNO, S., *La pêche et les pêcheurs à Saint-Tropez, 1750-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Francis Pomponi, Université de Nice, 1995.

¹⁹⁴ PASQUIERS-YVON, D., *Pêcheurs groisillons, 1829-1835*, mémoire de master 1 d'Histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Lorient, 2007.

¹⁹⁵ BRANCHU, A., *Les Gens de mer à Royan au XIX^e siècle (1824-1883)*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 2007.

¹⁹⁶ SALAÜN, S., *Les gens de mer du bassin d'Arcachon : exemple de Gujan et Andernos entre 1770 et 1870*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. d'Anne-Marie Cocula et Josette Pontet, Université de Bordeaux III, 1996.

¹⁹⁷ POIDEVIN, A., *Les gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2003.

¹⁹⁸ DASI, P., *Les sociétés littorales de la Manche entre 1780 et 1940 : un résistant déclin (sources et méthodes)*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2010.

¹⁹⁹ CONFOLENT, D., *La pêche et le monde de la mer à Granville, 1913-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1989.

²⁰⁰ LEMAGNEN, S., *Aspects de la vie maritime dans le quartier de Cherbourg, 1816-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1983. COCHARD, N., *Les gens de mer à Cherbourg, 1816-1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2003. BLEMUS, N., *Les femmes de marins à Cherbourg (1750-1850) : démographie, rôle, condition et pouvoir*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof et André Zysberg, Université de Caen, 2007.

²⁰¹ LE PAPE, A., MAHIER, P., *Les gens de mer à Barfleur (1765-1789)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, Université de Caen, 1991.

Trouville²⁰³ et à Dieppe²⁰⁴. Dans cette dernière région, celle où s'implante notre travail, la période de la Seconde Guerre mondiale a pu capter l'attention à propos du quotidien de gens de mer à la pêche dans de petits ports sous Vichy dont Grandcamp²⁰⁵, Port-en-Bessin²⁰⁶ et une étude à l'échelle du département du Calvados²⁰⁷. Parallèlement à ces travaux, le sujet se développe aussi au sein de la communauté scientifique et l'on note en ce début de millénaire une augmentation des réflexions tournées vers les petits pêcheurs : ainsi les travaux sur leurs pluriactivités professionnelles²⁰⁸, la vie et la carrière à la pêche chez les « péqueux » de la Manche²⁰⁹, publiées à la suite de colloques et de séminaires²¹⁰ dont des interventions particulièrement ciblées comme celle de Philippe Dupré à propos de la pêche côtière dans le Calvados²¹¹. Mais comme le souligne Jean-Louis Lenhof, il existe un déséquilibre entre les recherches plurielles abordant le travail en mer à la voile et celles plus rares sur les pêches motorisées. Quelques études thématiques, cependant, offrent une vue des gens de mer à travers leur comportement à l'heure des mutations techniques entre la fin du XIX^e siècle et le XX^e siècle. C'est le cas avec Ronan Viaud qui relève la difficulté de la syndicalisation des gens de mer de la pêche artisanale²¹², ou encore Denis Biget qui s'intéresse à l'histoire et à la fréquentation des écoles de pêche, lieu d'apprentissage des gens de mer dès la fin du XIX^e siècle, qui voit la vapeur entrer progressivement à bord des navires²¹³. Or, les mutations majeures, dans

²⁰² COCHARD, N., *Les gens de mer dans les grandes villes portuaires normandes au XIX^e siècle*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2008.

²⁰³ BIQUET, F., *La Pêche La Houille Le Yachting : Histoire du port de Trouville-Deauville 1850-1940*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2012.

²⁰⁴ OLINGUE, B., *Le Monde des gens de mer à Dieppe, 1789-1850*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. d'Alain Becchia et Michel Zylberberg, Université de Rouen, 1999.

²⁰⁵ METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996.

²⁰⁶ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996.

²⁰⁷ DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, Mémoire de Master 2 en Histoire, dir. Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015.

²⁰⁸ LE BOUËDEC, G., « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Annales de Bretagne*, 2002, t. 109, p. 61-90. Borde, C., « Une pluriactivité introuvable ? Marins et paysans du Pas-de-Calais à la fin du XIX^e siècle », in *Entre terre et mer ; sociétés littorales et pluriactivité (XV^e-XX^e siècle)*, Actes du colloque de l'Université de Bretagne Sud, Lorient, 17-19 octobre 2002, sous la dir. de Gérard Bouëdec, François Ploux, Christophe Cérino et Alette Geistdoerfer, Rennes, PUR, 2004, p. 241-254.

²⁰⁹ ZYSBERG, A. (dir.), *Depuis l'enfance matelot, péqueux et gens de la mé à la Hougue, 1820-1870*, Caen, Presses Universitaires de Caen, 2005.

²¹⁰ VILLIERS, P., PFISTER-LANGANAY, C. (dir.), *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque de Boulogne, 18-21 mai 1995, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995. Barré, É., Ridet, É., Zysberg, A., *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, *Histoire maritime* n° 2, 2005.

²¹¹ DUPRÉ, P., « La pêche côtière des côtes du Calvados (XIX^e-XX^e siècles) », *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000, sous la dir. d'Éric Barré, Élisabeth Ridet et André Zysberg, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°2, 2005, p. 45-57.

²¹² VIAUD, R., *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.

²¹³ BIGET, D., *Histoire des Écoles de pêche maritime : contribution à une ethno-sociologie des populations littorales*, Spézet, Coop Breizh, 1997.

une pêche qui jusqu'alors n'avait quasiment pas évolué, ont eu un impact tant dans les techniques de pêche et le système de l'armement des navires, que dans la composition des équipages, la législation en mer et l'organisation du marché halieutique. Ces questions qui furent par ailleurs au cœur du colloque de Lorient en 1999²¹⁴, restent encore à traiter par les historiens.

Enfin, si les travaux cités font une part plus ou moins importante aux gens de mer des pêches côtières et des petites pêches, peu d'entre eux abordent ces communautés par la spécificité de leur métier²¹⁵. Ce fut pourtant le cas pour la grande pêche à la morue, au hareng, et plus proche des côtes, l'industrie de la sardine et ses conséquences sur les familles de marins observées entre autres par Nathalie Meyer-Sablé²¹⁶; une approche que nous retrouvons pour le poisson frais dans les thèses sur les grands ports de Boulogne avec Georges Oustric²¹⁷ et Thierry Capillier²¹⁸, dernièrement avec Henri Moulinier²¹⁹ sur la pêche industrielle à La Rochelle, et enfin à l'échelle d'un petit port avec nos travaux de master²²⁰. Observer le métier par ces spécificités permet pourtant de différencier les gens des pêches. Les rythmes, les enjeux, les stratégies, l'organisation à bord et au sein de la famille ou encore l'intégration sociale sont presque opposés entre un bateau côtier travaillant à la journée et un chalutier en mer durant plusieurs semaines. En sus de ces mêmes questions, que dire des méthodes d'engagements à bord des navires et des revenus entre un pêcheur payé à la part et les hommes salariés des pêches industrielles, dont les familles souffrent moins directement des aléas de la ressource. En ce sens, on doit beaucoup, dans le cadre des pêches contemporaines, aux approches des sociologues et des ethnologues dont les enquêtes de terrain et les méthodes participatives permettent d'entrer dans le métier, au sein des équipages à bord des navires et plus intimement au sein des familles. Les travaux dirigés par Aliette Geistdoerfer spécialiste des communautés de marins pêcheurs, et fondatrice du Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques (CETMA), en font l'écho avec par exemple, et pour n'en citer qu'une, la thèse

²¹⁴ DANIC, G., GEISTDOERFER, A., LE BOUËDEC, G., THERET, F. (coord.), *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, 24-26 novembre 1999, Plouzané, Ifremer, 2001.

²¹⁵ LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime, n° 10-11, 2010, p. 168.

²¹⁶ MERYER-SABLÉ, N., *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihannais 1830-1920*, Paris, L'Harmattan, 2005.

²¹⁷ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, dir. Alain Lottin et Stéphane Curveiller, Éd. Le téméraire, La Sentinelle, 1995.

²¹⁸ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995.

²¹⁹ MOULINIER, H., *La pêche industrielle de la Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015.

²²⁰ LABONNE, M.-P., *Les équipages de pêche du poisson frais à Port-en-Bessin, 1800-1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Universités du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, et *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives aux témoignages, histoire d'une communauté de pêcheurs du littoral normand*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Universités du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2006.

de Sandra Joguet²²¹ et ses marins à la petite pêche à Pornic et La Gravette. Outre ces travaux, et plus proches de notre zone géographique d'étude, on retient les thèses de deux sociologues, Valérie Deldèvre²²² et plus récemment celle de Rudy Amand²²³ qui abordent les problématiques des gens de mer tant par l'organisation de leur métier que par les pratiques de leurs communautés. Enfin, dans le cadre d'un travail de micro histoire, comme le nôtre, le chercheur peut faire appel à l'histoire orale à l'image de l'ethnologue Patrice Clarac²²⁴.

Notre recherche s'inscrit donc au cœur de l'étude des communautés de pêcheurs des petites pêches dans les petits ports. Alliant l'histoire quantitative à l'étude des comportements des gens de mer à travers les sources écrites et leurs témoignages, cette thèse montre de quelle manière une petite communauté de pêcheurs à l'instar des grandes évolue face aux mutations techniques, aux aléas économiques et politiques.

2.5 Pêche et gens de mer à Port-en-Bessin

Essentiellement tourné vers la mer et les activités maritimes, le petit pays de Port-en-Bessin apparaît peu dans l'historiographie régionale normande. Dès le premier XIX^e siècle, les biologistes et autres géologues se passionnent pour l'endroit. Le fleuve souterrain d'Aure, sa cavité de pénétration dans le sol aux Fosses du Soucy et ses résurgences le long du rivage portais interpellent les spécialistes, et ce d'autant plus au moment des projets et de la construction du port. Au cours du siècle, l'engouement pour les bains de mer fait du village une destination de promenade pour les familles bayeusaines. Les premiers guides touristiques mentionnent un port typique de la Normandie où l'on peut manger le poisson que vendent les pêcheurs au retour de la marée sur la plage. L'aspect bucolique de la cité de bord de mer ancrée entre deux falaises attire les artistes comme Le Nourichel²²⁵, Maugendre²²⁶, Lepoittevin²²⁷, dont la toile est exposée à l'entrée du musée de Tatihou, et des peintres impressionnistes plus célèbres comme Seurat²²⁸ et Signac²²⁹. Depuis les

²²¹ JOGUET, S., *Les marins à la petite pêche des côtes du Pays de Retz, Loire-Atlantique. Diversité des pratiques des pêcheurs de Pornic et de la Gravette, unité du groupe socio-professionnel*, thèse de doctorat d'ethnologie, sous la dir. d'Aliette Geistdoerfer, Université de Paris X Nanterre, 2003.

²²² DELDRÈVE, V., *Marins de pêche artisanale en Manche orientale : étude des organisations professionnelles et des pratiques des pêcheurs du boulonnais et de l'Est Cotentin*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999.

²²³ AMAND, R., *Socio-anthropologie des marins pêcheurs*, Paris, L'Harmattan, 2011.

²²⁴ CLARAC, P., *Gens de mer, gens de rivière en Gironde au XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003.

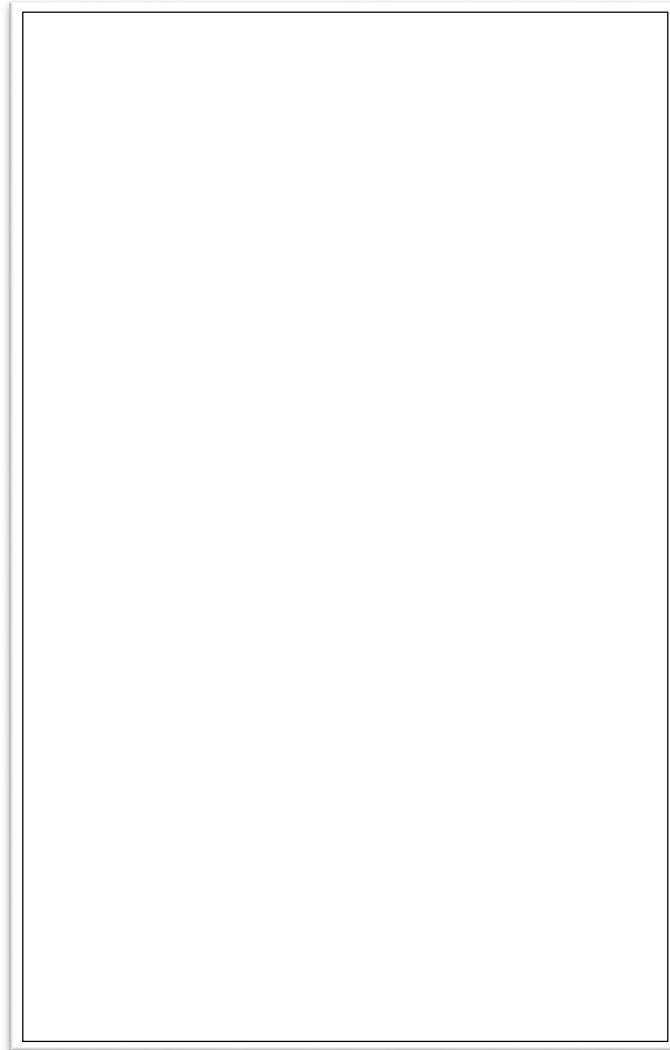
²²⁵ LE NOURICHEL, C., *Vue de Port-en-Bessin*, vers 1830, huile sur toile exposée au musée du Baron Gérard à Bayeux.

²²⁶ LAMBERT, E., MAUGENDRE, A., *Notice historique sur la ville, l'arrondissement et quelques communes limitrophes de Bayeux. Bayeux et ses environs*, Paris, Renou et Maulde, 1862.

²²⁷ LEPOITTEVIN, E., *La grève de Port en Bessin*, huile sur toile (1832), musée de l'île de Tatihou.

²²⁸ *Port-en-Bessin, avant-port, marée haute*, huile sur toile (1888), *Port-en-Bessin avant-port, marée basse*, huile sur toile (1888), *Dimanche, Port-en-Bessin*, huile sur toile (1888), *Entrée de l'avant-port, Port-en-Bessin*, huile sur toile

contreforts rocheux et sur les quais, ils réalisent plusieurs vues pointillistes du petit port et des navires qui s’y ancrent. Une toile de Signac, représentant un navire dans le port, a d’ailleurs été tout récemment retrouvée : fruit d’une spoliation par les nazis en 1940, elle avait été offerte à l’époque à l’orchestre philharmonique de Vienne, qui doit aujourd’hui la rétrocéder aux héritiers de son propriétaire²³⁰.



Doc 2 : Paul Signac, *Port-en-Bessin*, huile sur toile, 1883²³¹

(1888), *Port-en-Bessin, le pont et les quais*, huile sur toile (1888), *Les Grues et la Percée, Port-en-Bessin*, huile sur toile (1888), *L'estacade de Port-en-Bessin*, dessin au crayon Conté, (1888), œuvres complémentaires en annexe. Annexe 7.

²²⁹ *Port-en-Bessin, le 14 juillet 1883*, huile sur toile (deux toiles), *Le Castel*, huile sur toile (1884), *La halle aux poissons*, huile sur toile (1884), *Port-en-Bessin*, huile sur toile (1884), *Port-en-Bessin, la vieille tour*, huile sur toile (1884), *Port-en-Bessin. L'avant-port*, huile sur toile (1884), œuvres complémentaires en annexe. Annexe 8.

²³⁰ *Port-en-Bessin*, huile sur toile (1883), spoliée en 1940 et appartenant à Marcel Koch ancien directeur de la Documentation française. <http://www.lefigaro.fr/culture/2014/04/15/03004-20140415ARTFIG00002-un-signac-vole-par-les-nazis-restitue-grace-au-philharmonique-de-vienne.php>

²³¹ <http://www.lefigaro.fr/culture/2014/04/15/03004-20140415ARTFIG00002-un-signac-vole-par-les-nazis-restitue-grace-au-philharmonique-de-vienne.php>

Mais on doit surtout à l'Abbé Dubosc²³², curé de Commes, village voisin, l'héritage d'une réelle passion pour le monde maritime. Grand amateur de photographie, il promène son appareil dès les années 1885-1890 le long des quais ou de la grève, à la poursuite des gens de mer et de leurs navires. En véritable ethnologue, témoin d'une époque, il laisse à Port-en-Bessin un fonds photographique remarquable. Plus d'une centaine de clichés, dont beaucoup ont profité à la carte postale au début du XX^e siècle, représentent aussi bien les hommes sur le chantier naval, les grandes barques et les chaloupes à terre ou sous voile à la sortie du port, les femmes affairées autour de la vente du poisson, que les fêtes laïques ou votives, dont la bénédiction de la mer, suivie du flot de visiteurs qui l'accompagne. L'Abbé est en un sens peut-être le premier qui prêta attention aux gens de mer de ce petit port, figeant dans le temps leur histoire sur ses plaques de verre.



Doc 3 : Alexandre Dubosq, *Charbonnier à quai* (fin XIX^e-début XX^e s.)²³³

²³² Alexandre Dubosq né le 20 décembre 1856 à Bayeux, ordonné prêtre en 1881, est curé de Commes de 1885 jusqu'à son décès en 1946.

²³³ DUBOSQ, A., Photographie, plaque sur verre (s.d.), Collection privée F. Renault.



Doc 4 : Alexandre Dubosq, Grande barque chalutière à la sortie du port²³⁴

Avant la Seconde Guerre mondiale, seuls quelques écrits sur la région²³⁵ mentionnent l'histoire de la pêche à Port-en-Bessin, et essentiellement à travers la construction houleuse de son port. Marcel Hérubel²³⁶ souligne d'ailleurs que « l'historique des projets plus ou moins grandioses dont Port-en-Bessin a été l'objet, remplirait un volume »²³⁷. Il en reste, selon l'auteur en 1928, « un port de pêche, uniquement de pêche, d'ailleurs très vivant »²³⁸. Après-guerre, Philippe Oblet, ancien maire du lieu, retrace l'histoire de son village à la gloire de son lointain passé maritime jusqu'aux années

²³⁴ DUBOSQ, A., Photographie, plaque sur verre (s.d.), collection privée F. Renault.

²³⁵ CHIGOUESNEL, E.F.A., *Nouvelle histoire de Bayeux*, Bayeux, Saint-Ange Duvant, 1866.

²³⁶ HÉRUBEL, M.-A., *L'évolution de la pêche. Étude d'économie maritime, Ouvrage orné de 9 dessins originaux de L. Haffner*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928.

²³⁷ *Ibid.*, p.83.

²³⁸ *Ibid.*, p.84.

1960²³⁹. Ce sont là les quelques apports d'une histoire méconnue des gens de mer et de leurs activités qui sortent de l'oubli. Pierre Gouhier²⁴⁰ est le premier universitaire à s'emparer du lieu en tant qu'objet d'histoire. Son étude démographique entre 1597 et 1792 explore la vie des marins et de leurs familles, les grandes pêches du hareng et leur crise, et les activités des gens de mer dans le village. Après lui, et dans la mouvance du développement de l'histoire maritime en France, Michel Mollat fait référence au petit port et ses gens de mer dans sa synthèse des pêches maritimes françaises²⁴¹. Sous sa direction, Laurier Turgeon mentionne le développement des pêches côtières portaises parallèlement aux pratiques de la grande pêche du hareng²⁴², puis l'essoufflement et la disparition de ces pêches lointaines²⁴³. Dans ce même ouvrage, Alain Cabantous note l'absence de la pluriactivité des petits pêcheurs qu'il met pourtant en évidence dans d'autres ports²⁴⁴, et Claude Vauclare signale la motorisation précoce des navires portais dès le début du XX^e siècle²⁴⁵. Le petit port apparaît donc, et surtout, au milieu de la poussière portuaire, à titre d'exemple ou de contre-exemple sans jamais provoquer un intérêt unique.

Les recherches à propos des marins de Port-en-Bessin et de leurs activités renaissent quelques années plus tard, plus particulièrement dans le cadre de leur quotidien durant la Seconde Guerre mondiale²⁴⁶. Sous la direction de Jean Quellien, les pêcheurs y sont observés dans les contraintes règlementaires de leurs activités et à travers leur quotidien à terre, soumis, entre autres, aux exigences de la construction du mur de l'Atlantique. Lui-même évalue leur comportement dans son étude sur la collaboration et la résistance dans le Calvados²⁴⁷. Plus récemment, G. Duvignac²⁴⁸ intègre les pêcheurs de Port-en-Bessin dans une étude de la pêche sous l'Occupation à l'échelle du département. Ce sujet, porteur, fait en 2015 l'objet d'un film documentaire concernant la région

²³⁹ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'Époque Celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978.

²⁴⁰ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 1, Caen, 1962.

²⁴¹ MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987.

²⁴² TURGEON, L., « Le temps des pêches lointaines. Permanence et transformations (vers 1500 - vers 1850) », in Mollat, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 140.

²⁴³ TURGEON, L., « Le temps des pêches lointaines. Permanence et transformations (vers 1500 - vers 1850) », in Mollat, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 142.

²⁴⁴ CABANTOUS, A., « Des paysans pour la mer. La société des pêcheurs (vers 1600 - vers 1850) », in Mollat, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 189.

²⁴⁵ VAUCLARE, C., « Naissance d'une industrie », in Mollat, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 250.

²⁴⁶ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996. Halley, G., *Port-en-Bessin et ses pêcheurs pendant la Seconde guerre mondiale*, mémoire de module d'Histoire, Université de Caen, 1992.

²⁴⁷ QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001.

²⁴⁸ DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015.

Basse-Normandie, dans lequel s'entremêlent les témoignages des historiens, dont le nôtre, et ceux des témoins acteurs de ce passé des années noires²⁴⁹. Du côté de l'histoire économique, Philippe Dupré analyse les pêches côtières du Calvados durant les XIX^e et XX^e siècles²⁵⁰, un travail qu'il développe depuis sa thèse sur l'histoire économique de la Côte du Calvados²⁵¹. Son étude nous éclaire sur l'évolution de la flotte, le tonnage des bateaux, les problèmes d'aléas de la ressource et les rendements dans les différents ports du département. Dans la lignée des travaux démographiques de Pierre Gouhier à propos de la population de Port-en-Bessin, nous avons cherché, de notre côté, à affiner la connaissance de l'évolution de ce petit port du Calvados, son activité et ses gens pour la période contemporaine. La première approche fondée sur les sources de l'inscription maritime²⁵² fut l'occasion de découvrir la composition des équipages des barques travaillant le poisson frais au cours du premier XIX^e. Elle est suivie d'un travail de master 2 abordant une réflexion sur la construction portuaire et un aperçu de la société des pêcheurs, posant ainsi les fondements de notre thèse sur l'évolution de la communauté et du métier au cours des XIX^e et XX^e siècles²⁵³.

Les gens de mer de Port-en-Bessin attirèrent aussi l'attention de la recherche en sociologie, en ethnologie et celle des linguistes. On les dit différents des autres communautés de la région mais le sont-ils vraiment ? Marc Véron²⁵⁴ met en avant les spécificités du vocabulaire marin des Portais. Il est vrai qu'ils « grayent »²⁵⁵ leurs bateaux comme leurs pantalons ! Leurs femmes sont aussi objet d'étude pour Jean-Maxime Léonard²⁵⁶ sous la direction d'Aliette Geistdoerfer. Une histoire du genre pourrait-être entamée à leur sujet : le rôle des femmes a toujours été primordial au sein des familles de marins et leur participation active à la débarque des pêches (ce qui n'est pas le cas dans les ports voisins) reste rarement mentionnée. Enfin, le sociologue Rudy Amand²⁵⁷ a pu intégrer la

²⁴⁹ LION, J.-J., *La pêche et l'ostréiculture durant la Seconde Guerre mondiale*, Documentaire de 45 minutes avec le soutien de l'Association du Cotentin et du Bessin et les Ateliers du Doc, Caen, 2015.

²⁵⁰ DUPRÉ, P., « La pêche côtière des côtes du Calvados (XIX^e-XX^e siècles) », in *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000, sous la dir. d'Éric Barré, Élisabeth Ridet et André Zysberg, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°2, 2005, p. 45-57.

²⁵¹ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980.

²⁵² LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005.

²⁵³ LABONNE, M.-P., *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives aux témoignages, histoire d'une communauté de pêcheurs*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2006.

²⁵⁴ VÉRON, M. *Le vocabulaire de la pêche et de la mer dans le parler local de Port-en-Bessin*, mémoire de dialectologie, maîtrise de lettres modernes sous la dir. de René Lepelley, Université de Caen, 1993.

²⁵⁵ Aujourd'hui encore les anciens marins utilisent le terme de « grayé » émanant du verbe gréer, lorsqu'ils s'habillent de leurs vêtements de mer à la manière dont on prépare le grément d'un bateau pour effectuer une sortie de pêche.

²⁵⁶ LÉONARD, J.-M., *Les femmes de pêcheurs à Port-en-Bessin, approche sociologique d'un groupe*, mémoire de maîtrise des sciences et techniques intervention sociale et développement, sous la dir. d'Aliette Geistdoerfer, Université de Caen, 1999.

²⁵⁷ AMAND, R., *Socio-anthropologie des marins pêcheurs*, Paris, L'Harmattan, 2011.

vie des familles et embarquer sur un petit bateau côtier afin de saisir non seulement un quotidien mais aussi les changements engendrés par l'attrait des littoraux à la fin du XX^e siècle ou la remise en question du couple traditionnel liée aux choix professionnels des conjointes.

Enfin, la méthode d'enquête spécifique que constitue l'histoire orale est à l'origine d'un travail rare pour la région. François Renault, ancien « bouchon gras » de la marine marchande, a suivi durant une vingtaine d'années la trace des bateaux de travail de la côte normande²⁵⁸. On lui doit une magnifique restitution de l'histoire de ces navires, de leurs techniques de construction, de leurs techniques de pêche et surtout des spécificités de ces bateaux en fonction des ports et des choix de pêche qui y sont faits.

Les recherches menées sur les gens de Port-en-Bessin peuvent ici paraître relativement larges. Cependant, excepté l'apport économique de Philippe Dupré, aucune étude n'existe à propos des gens de mer et de leurs activités au quotidien sur la période s'étendant de 1792 à 1939. Or, parmi les petits havres de la côte, tous n'ont pu résister face aux mutations du second XIX^e siècle qui réduisirent fortement la voilure de cette poussière portuaire dans le quartier de Caen.

Enfin, si seuls quelques travaux de recherche de maîtrise et de master existent à propos de la vie quotidienne sous l'occupation à Port-en-Bessin, ils ont le mérite de préparer le terrain pour mener une étude plus approfondie tant sociologique et ethnologique qu'économique, à partir de nouvelles données émanant de fonds non encore utilisés que sont les registres de l'ENIM et les archives militaires du Bundesarchiv-Militärarchiv de Fribourg-en-Brisgau croisés avec le fonds de témoignages que nous avons constitué. Ces données ouvrent de nouvelles perspectives permettant une observation globale du comportement des gens de mer et de l'évolution des pratiques de pêches distinguant « l'avant-guerre » de la période noire jusqu'au tournant de « l'après-guerre ».

²⁵⁸ RENAULT, F., « "Bouchon gras" chez Louis Dreyfus : une expérience de la vapeur au moteur Diesel (1957-1987) », *Gens de mer au travail*. Actes du pôle de recherche Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires, Caen, Maison de la recherche en sciences humaines, 2007, n°47, p. 15-28.

3. Hypothèse, questionnements et méthode de travail

3.1 Hypothèses et problématiques

3.1.1 La communauté des gens de mer du bourg de Port-en-Bessin

Pierre Gouhier est le premier à observer la communauté des gens de mer de Port-en-Bessin. Il met en exergue une population qui au cours des XVII^e et XVIII^e siècles se distingue du monde rural et dont les spécificités maritimes et halieutiques conditionnent non seulement son comportement démographique, mais aussi toute l'organisation de la vie des gens de mer au quotidien intimement lié au métier des marins²⁵⁹.

Ainsi débute notre questionnement au sujet de cette communauté pour le XIX^e siècle et premier XX^e. Il ne s'agit pas ici de faire une étude démographique *stricto-sensu*, ni une histoire des familles, du genre ou encore du travail, mais d'observer le groupe avec toutes ces différentes composantes et les gens de mer, tant dans la sphère familiale, dans leur environnement professionnel que dans la société plus large du village de Port-en-Bessin.

Il faut donc suivre d'abord le pêcheur à travers son activité à terre comme à la pêche. C'est avant tout un inscrit maritime, condition *sine qua non* pour travailler dans le métier. Ainsi, sous les obligations de son administration, il doit des années de service en échange d'une pension en fin de carrière. Un fonctionnement, qui dans le prolongement de l'ancien système des classes de Colbert, assurait à l'État l'engagement de matelots amarqués à bord des vaisseaux de guerre. Un poids dans une carrière de marin qui devait abandonner son métier de pêcheur pour un service militaire. Une obligation d'autant plus lourde que les guerres de Révolution et d'Empire l'accrochèrent. Les besoins en hommes engendrèrent la multiplication des levées qui par elles-mêmes dépeuplaient les barques de pêche. On peut alors s'interroger sur l'impact économique et social de ces départs en temps de paix comme en temps de conflit sur la communauté comme sur celle des familles.

Ces familles dépendantes surtout du métier du marin et de ses gains à la pêche, effectuent aussi d'autres tâches rémunératrices. Au cours du XVII^e et du XVIII^e siècle les hommes vont en mer du mois d'avril au mois de juin, au maquereau vers l'Islande, puis, ils repartent à partir du mois d'octobre jusqu'à Noël à la pêche du hareng sur le Dogger Bank, mais ce n'est pas leur seule activité. C'est d'ailleurs à propos du travail des ruraux en Normandie dans l'ouvrage collectif dirigé

²⁵⁹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962.

par Michel de Boüard, que Pierre Gouhier, laisse transparaître son analyse sur les activités des familles de pêcheurs de Port-en-Bessin. Il met alors en avant une pluriactivité des gens de mer :

« Il ne faudrait pas, non plus, dans cette évocation du labeur des hommes, oublier les travailleurs de la mer. Port, modeste débouché du Bessin, vit du cabotage et surtout de la pêche. Le sol est cultivé par les marins ou leurs épouses ; l'agriculteur pur y est rare ; l'artisanat n'est représenté que pour les besoins essentiels. Port est conscient de son originalité »²⁶⁰.

On s'interrogera alors à propos de cette pluriactivité des pêcheurs à partir du XIX^e siècle, à l'heure de l'abandon du métier lointain des salaisons, sur lequel nous reviendrons, et des premières mutations de la pêche vers une activité annuelle essentiellement tournée vers la pêche fraîche. Ce sera l'occasion de réfléchir à la place et au rôle de la femme face à un homme souvent en mer, mais dans des proportions moindres que pour le grand métier. Suppôt des anciens et des plus jeunes du foyer, devait-elle encore travailler pour les entretenir et les nourrir ? Quelle que soit l'époque, il semble qu'elle demeure là, l'inamovible essentielle du foyer. À l'étude de la cellule familiale, il faut ajouter une analyse de ses relations dans la communauté et en dehors de celle-ci. Ce sont tout autant de paramètres qui permettent ensuite de mieux cerner la structure comme l'organisation du groupe des gens de mer et de mettre à jour des quotidiens méconnus du monde des petites pêches.

Or, une première mutation de cette communauté est ici à observer, celle de l'adoption de la pêche fraîche. Elle marque le début de notre étude. En effet, la raréfaction du hareng avérée au XVIII^e siècle puis les guerres d'Empire et de Révolution freinent l'armement lointain cher aux marins portais. Ces modifications tant techniques qu'économiques entraînent avec elles irrémédiablement, et qui plus est durant la période des guerres mangeuses d'inscrits maritimes, un changement des pratiques et des usages dans le petit pays côtier qu'il nous faut évaluer. Il semble en effet que l'orientation prise ou subie par la communauté dans ce tout premier XIX^e siècle, pérennisée après le Traité de Vienne, soit le fondement d'une économie halieutique en croissance quasiment constante jusqu'au XX^e siècle. On peut donc se demander si ces nouvelles formes d'exploitations de la mer qui entraînent déjà des modifications dans le monde de la pêche locale, n'engagent pas aussi des mutations sociales et culturelles profondes au sein du groupe des gens de mer.

La question prend toute son importance à l'observation de l'évolution de la croissance de la population portaise et du nombre de ses marins. Alors que Pierre Gouhier montrait un taux d'accroissement naturel négatif à la fin du XVIII^e siècle à cause des guerres, suivi ensuite d'une période de plafonnement des effectifs de la population, un sondage effectué au début de nos travaux, mit rapidement à jour une croissance démographique importante durant le XIX^e siècle. À

²⁶⁰ BOÛARD, M. de (dir.), *Histoire de la Normandie*, Toulouse, Privat, 1975, p. 338.

celle-ci, s'ajoute celle des marins. Ainsi, de 538 habitants en 1790 dont moins d'une centaine de marins²⁶¹, les chiffres des recensements donnent en 1836 : 674 habitants dont 105 marins, et en 1901, 1447 habitants dont 291 marins. Si le nombre d'habitants a plus que doublé au cours du siècle, celui des marins du syndicat de Port-en-Bessin a quasiment triplé. Il est alors intéressant non seulement de déterminer les causes de cette double croissance démographique, de comprendre le jeu des migrations, mais également les raisons d'une attraction probable à l'heure de l'exode rural dans le Calvados pour le bourg de Port devenu une petite ville côtière au début du XX^e siècle.

Une nouvelle hypothèse naît de cette dernière. L'attraction de Port-en-Bessin serait-elle synonyme d'un plein-emploi ? La ville se développerait-elle suffisamment autour d'une activité maritime croissante entraînant avec elle la création des métiers de service, du commerce, de l'hébergement, voire de la construction navale ? Dans ce cas faut-il comprendre un certain enrichissement global sous-entendant une pêche rémunératrice ? Pierre Gouhier faisait état d'une misère profonde dans les familles des gens de mer privées de leurs fils et des pères morts au combat au cours du XVIII^e siècle. Et si les guerres de Révolution et d'Empire continuèrent d'appeler sur les vaisseaux de l'État tous les inscrits, les équipages de pêche purent se reconstituer après l'instauration de la paix. La communauté des marins pêcheurs trouvait donc une certaine aisance. Mais, cette vision globale peut cacher les individualités. À ce titre, il paraît nécessaire d'explorer le quotidien économique des simples matelots et des patrons de pêche, afin d'obtenir une connaissance plus juste des conditions de vie de chacune de ces catégories professionnelles internes à la communauté. Une étude économique de la pêche est donc envisagée à travers un questionnement étendu du pêcheur à son activité.

3.1.2 Pêches et pêcheurs

La première mutation de la flotte portaise vers la pêche fraîche implique des adaptations techniques tant pour les navires, les engins de pêche que les équipages. Les pratiques côtières ne sont pas inconnues à Port-en-Bessin, de petits bateaux travaillaient depuis longtemps le long des côtes, à la corde et au filet. Cependant, les navires armés à la pêche lointaine du hareng qui faisaient la « fortune » des marins portais comprenaient plus d'une vingtaine d'hommes à leur bord. Leur reconversion vers les techniques chalutières conduit à une réflexion approfondie dans l'organisation et le fonctionnement général du métier tenant compte entre autres de la redistribution des équipages : un chalutier se manœuvre en pêche avec moins d'une dizaine d'hommes à son bord.

²⁶¹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p.52. Pierre Gouhier chiffre à 113 le nombre de marins âgés de moins de 60 ans en 1776 et évalue la perte d'un tiers d'entre eux durant la guerre d'Amérique.

Cette pêche en croissance entend un développement de la flotte et du nombre des navires. Or, avant 1845, seule une petite plage de galets armée d'une quinzaine de cabestans pouvait recevoir les grands bateaux. La construction d'un port devient alors inéluctable. Mesurer cette césure entre une pêche avant et après la construction du port paraît déterminant pour évaluer l'évolution de l'économie halieutique locale tout au long du XIX^e siècle.

Enfin, à l'heure de la mécanisation des navires de la marine marchande, la pêche semble plus conservatrice de ses méthodes traditionnelles. Or les mutations dans ces flottes s'engagent dès la fin du XIX^e siècle dans les grands ports morutiers, et les chalutiers à vapeur armés au poisson frais entrent en fonctionnement dans la Manche de manière croissante à la même époque²⁶². La question se pose pour les petits ports. En effet, la motorisation nécessite non seulement une adaptation voire une nouvelle construction de navires, mais aussi leur financement. À cela, faut-il encore ajouter l'apparition de nouveaux métiers, entre autres dans les équipages, métiers liés à ces techniques mécaniques inconnues jusqu'alors. Se posent donc des problématiques nouvelles pour la communauté des pêcheurs au début du XX^e siècle que nous devons analyser. En effet, à l'orée d'une pêche moderne, elle semble s'organiser suffisamment pour s'adapter aux nouveaux enjeux du métier puisqu'en l'espace de dix ans sa flotte chalutière est totalement motorisée.

Une dernière mutation reste à observer. Loin d'être choisie, elle fut totalement subie. Dès 1940, l'Occupation et son lot de contraintes imposent à la pêche de nouvelles règles. Jean-Christophe Fichou²⁶³ a démontré que la pêche, loin d'être enrayée, au contraire, pouvait battre son plein. Mais, ce qui est valable pour les pêches de la façade Atlantique ou pour les grands ports de la Manche aux pêches lointaines, ne l'est pas pour les petits ports du Calvados²⁶⁴. C'est là un nouveau regard qu'il faut porter sur les pêches durant la Seconde Guerre mondiale. Elles participèrent certes au ravitaillement mais avec de lourdes conséquences sur le métier lui-même et ses équipages²⁶⁵.

²⁶² CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 92.

²⁶³ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009.

²⁶⁴ Duvignac, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015.

²⁶⁵ LABONNE, M.-P., « Mémoire de marins sous l'Occupation. Port-en-Bessin 1939-1944 », in *Mémoire orale des conflits ; regards croisés*, Colloque international, Le Havre, 26-27 novembre 2009, sous la dir. de John Barzman, Le Havre, Université du Havre, à paraître.

3.1.3 Une réflexion élargie et globale

L'observation des mutations est aussi l'occasion de mettre à jour la fin d'un concept d'isolat social portais, s'il en fut, porté par la mémoire commune et parfois les écrits²⁶⁶. En effet, la communauté, loin d'être repliée sur elle-même, hérite d'un confinement géographique, car longtemps exclue des grandes routes terrestres et maritimes. De plus, l'empreinte de la mer due à la pratique d'une activité halieutique plus que séculaire, l'endogamie et l'homogamie déjà remarquées chez les petits pêcheurs²⁶⁷, les us et coutumes encore préservés à ce jour, et la revendication d'une identité maritime locale forte renforcent ce préjugé. La communauté des gens de mer de Port-en-Bessin a certainement cultivé un entre-soi, malgré elle, qui devait s'estomper au cours du XIX^e siècle avec l'augmentation régulière, voire rapide, de la population du village et celle de ses marins, tout en conservant ses spécificités culturelles. Une réflexion peut alors s'engager autour des interactions et des relations entre la communauté des gens de mer avec les autorités dont elle dépend, mais aussi au sein la société littorale portaise dans un bourg ou se développent, au cours du siècle, un petit cabotage transmanche, une nouvelle fréquentation de visiteurs amateurs de bain de mer, et une pêche qui s'industrialise.

Ses rapports s'inscrivent d'abord dans le cadre de l'exploitation du rivage et du large. Le marin comme toute la communauté est soumis aux règles de la pêche en mer comme sur l'estran. Or, les gens de mer ont cet usage de se servir à la mer comme au rivage. On peut alors s'interroger sur de probables confrontations avec une administration maritime déjà en peine avec les levées de matelots insoumis, avec la contrebande du poisson particulièrement développée dans la mer de la Manche, et qui doit encore sévir dans le village. Mais le peut-elle toujours ? Cette même question s'applique à l'heure des conflits et plus particulièrement celui de la Seconde Guerre mondiale à l'heure d'un ravitaillement en quête de poissons devenus rares pour les marchés de Bayeux ou encore de Caen.

L'étude du comportement des marins pêcheurs portais peut aller plus loin. Dès la fin du XIX^e, l'Église en passe d'être dissociée de l'État s'intéresse entre autres aux marins trop souvent absents des lieux de culte. Quels sont les enjeux pour l'église locale et trouve-t-elle là une population à éduquer et par quels biais ?

La mort du marin en mer se comptait dans toutes les familles. Un marin livré au fond des abîmes, qui ne connaissait pas de sépulture sur laquelle la famille pût se reconforter, le sachant ainsi rentré.

²⁶⁶ DELABOUGLISSE, L., « Port-en-Bessin : dix siècles de pêche », *Pays de Normandie*, n°25, mars-avril 2000, p. 56-71.

²⁶⁷ CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre (1660-1794) ; étude sociale*, Paris, Éd. Publisud, 1991, p. 369.

La représentation de la mort est en cela spécifique à ces gens, dont les femmes pleurent les leurs sur le front de mer et non pas au cimetière.

C'est aussi à travers la violence et la dureté du métier de marin que nous tournerons l'étude. Elles se couplent souvent aux dérives de l'alcool aidant les hommes à supporter les affres de la pénibilité quotidienne et de leur solitude face à une nature intraitable pour les navires en pêche.

Mais il ne faudrait pas noircir le tableau, il semble qu'il existe un jeu de solidarité particulier à Port. Elle pourrait se vérifier au sein même des équipages et de leur constitution. Nous l'y retrouverons à terre par le biais d'une assistance entre marins. La question se posera aussi au sujet de la formation de syndicats en développement au cours du premier XX^e siècle dans les ports de marine marchande.

Enfin, c'est au regard des cueilleurs et pêcheurs amateurs que nous nous intéresserons. Quels regards pouvait bien porter une société en villégiature sur ces hommes et femmes travaillant la mer ? À la représentation du marin par lui-même s'oppose peut-être celle d'une bourgeoisie loin des problématiques de ces petites gens de la mer, une société de la Belle-Époque profitant des plaisirs des bains, des promenades de front de mer et de l'apport en pêche fraîche à déguster sur les tables voisinant le port.

3.2 Méthode de travail

3.2.1 Marins pêcheurs dans leur carrière

Les sources de l'inscription maritime offrent plusieurs données essentielles à notre travail. Celles du quartier maritime de Caen sont entreposées aux archives départementales du Calvados sous les cotes de la série « R », et non pas à Cherbourg, contrairement aux autres quartiers maritimes de France dont les archives se trouvent dans le chef-lieu de l'arrondissement maritime. Ce fonds présente deux types de séries de registres fondamentaux pour suivre les carrières des marins et l'évolution des flottes de pêche. Il s'agit des registres des matricules et des registres d'armement des navires. Les premiers comprennent l'état civil, les filiations, les services à l'État, les différents grades, les faits d'armes ou remarquables, et toute la carrière à bord : soit tous les embarquements du matelot dès ses premières heures de navigation, ses fonctions à bord, ses lieux d'embarquement et de débarquement, le type de navigation, les dates des embarquements ainsi que le temps en mois et en jours effectué à bord du navire.

N° 62. F

Inscrit le 1^{er} Janvier 1866
provenant du Matelot
1810 N° 157.

(1) GRADES.
Matelot de 3^e cl. le 18
de 2^e cl. le 18
de 1^{re} cl. le 18
Quart^e de 3^e cl. le 18
de 2^e cl. le 18
de 1^{re} cl. le 18
Second de 3^e cl. le 18
de 2^e cl. le 18
de 1^{re} cl. le 18
Matelot de 3^e cl. le 18
de 2^e cl. le 18
de 1^{re} cl. le 18

(3) MARQUES PARTICULIÈRES.
démontre à
Déligne à

Tabourel
Michel Victor

né le 7 septembre 1836 à Port-en-Bessin
département de Calvados, fils de Michel Victor
et de Sabelle Jeanne
Ouvrier journalier
cherses Chatains
frotté Chatains
yeux gris, nez épais, bouche moyenne
moustes pointues, visage oval.

Marques particulières :
Port-en-Bessin

RECRUTEMENT. (3)
N° 75 de la classe de 18 19 Nov. compris
dans le contingent du canton d'Agos

Sursis de levée à titre de
casse le . n° du registre des sursis.
(6)

Sursis de levée à titre de
casse le . n° du registre des sursis.
(6)

Incorporé à dater du 20 7 1859

En congé renouvelable le . 18 soldé.
Rappelé au service le .

En congé renouvelable le . 18 soldé.

REPLACEMENT.
Libéré le 10 août 1863 ayant accompli
six ans de service le 31 janvier 1863.
est susceptible d'être réadmis avec prime.

FAMILLE. (7)
Marié à Dupont Marie
le 13 9 1861

Enfants : Une fille, Albertine
Chatains, Née le 8 août 1861
Une fille, Marie Jeanne
le 13 9 1864

Frères inscrits :

Actions d'éclat, récompenses, blessures,
certificats de bonne conduite : (8)

Inscrit au contrôle de la dette flottante :
1^{er} . N° . (9)

SERVICES					
À L'ÉTAT.		AU COMMERCE.		À LA PETITE PÊCHE.	
Mois.	Jours.	Mois.	Jours.	Mois.	Jours.
11.	20			108	19

DÉSIGNATION DES CORPS, ESPÈCES et noms des bâtiments.	PORTS ET NUMÉROS d'armement.	DESTINATION.	LIEUX D'EMBARQUEMENT.	FONCTIONS à bord.	DATES D'ENTRÉE		LIEUX de DÉBARQUEMENT.	PORTS ET NUMÉROS de désarmement.	
					au corps ou d'embarquement.	de corps ou de débarquement.		Mois.	Jours.
Steep Jeanne Louise	Caen 167	Pêche ph.	Caen	Matelot	20 7 1861	20 7 1861	Port	Caen 168	8 21
"	" 176	"	"	"	22 7 1861	21 7 1866	"	" 176	12 20
"	" 167	"	"	"	20 7 1866	21 7 1867	"	" 160	12 20
"	" 167	"	"	"	20 7 1867	21 7 1868	"	" 140	12 20
"	" 160	"	"	Patron	22 7 1868	21 7 1869	"	" 119	12 20
"	" 163	"	"	"	2 8 1869	1 8 1870	"	" 149	12 20
"	" 160	"	"	"	2 8 1870	1 8 1871	"	" 177	12 21
"	" 178	"	"	"	2 8 1871	2 8 1872	"	" 175	12 20
"	" 186	"	"	"	3 8 1872	2 8 1873	"	" 173	12 20
"	" 176	"	"	"	3 8 1873	2 8 1874	"	" 178	12 20
"	" 172	"	"	"	5 8 1874	2 8 1875	"	" 174	12 20
"	" 190	"	"	"	3 8 1875	2 8 1876	"	" 184	12 20
"	" 179	"	"	"	3 8 1876	10 août 1877	"	" 187	10 28

Combi à la mer et disparu en faisant la pêche du Chalut dans le trait ou 10 au 11 août 1877.
Le cadavre a été retrouvé le 30 au Mer-Mon et reconnu par le P. Leval, le capitaine Lenoire
et Tabourel Michel au port.

Doc 5 : Matricule A.V. Tabourel²⁶⁸

Pour notre travail de recherche, et ce dès notre première étude de Master 1, les registres des matricules concernant Port-en-Bessin, bien que récolés, ne correspondaient à aucune cote dans le service des archives départementales. Au cours de notre travail de thèse, ce fonds considéré comme inexistant fut partiellement retrouvé, mais sur huit registres, trois d'entre eux restaient non-communicables en raison de leur état de détérioration. Ce n'est qu'en 2015, lors de notre travail de rédaction, que l'ensemble des registres de matricules concernant Port-en-Bessin furent mis au jour, mais ils restèrent non communicables car en cours de numérisation informatique. Depuis le mois de juin 2016, ces données existent et sont consultables partiellement sur une base informatisée depuis le centre des archives départementales du Calvados²⁶⁹.

²⁶⁸ Arch. Dép. Calvados : R 5926, Matelots inscrits définitifs, 1865-1883.

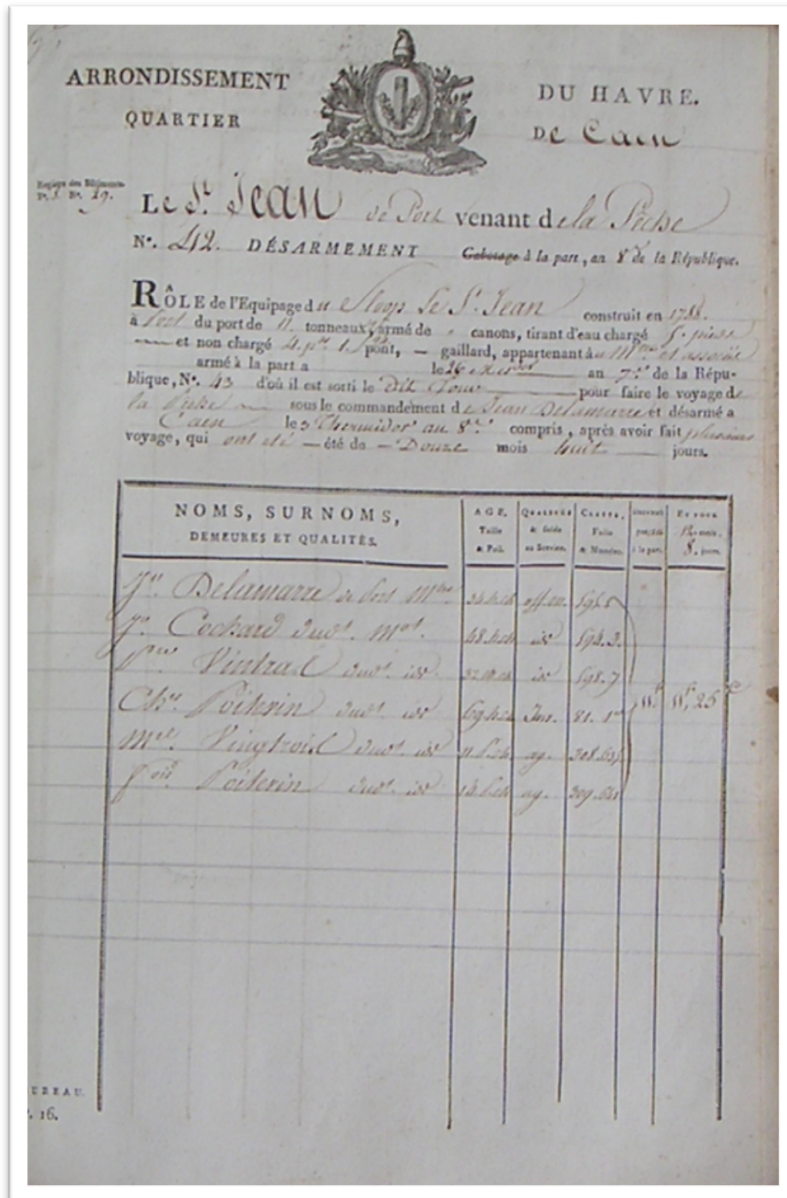
²⁶⁹ Un exemple de modification des côtes de classement se trouve en annexe de ce travail. Annexe 9.

In fine, le suivi de carrière des marins par le système des cohortes tel que purent le mettre en place Thierry Sauzeau²⁷⁰ ou encore Nicolas Cochard²⁷¹ s'avéra impossible. Si notre travail profite des quelques registres disponibles et entre autres de la synthèse du nombre de marins de Port-en-Bessin par registre en numérisation, la majeure partie de cette recherche repose sur un deuxième type de registre de l'inscription maritime : celui de l'armement des navires.

Cette série présente l'ensemble des armements et de désarmements des navires. Soit pour l'armement, la déclaration que fait un patron au moment où il décide de commencer sa saison de pêche. Cependant, ces données s'avèrent insuffisantes puisqu'il n'y déclare qu'un ou deux matelots à bord, l'équipage se complétant après la déclaration administrative de départ en pêche du navire. Il faut donc se tourner vers les registres de désarmement. D'une part, ceux-ci, plus complets, offrent une vision de tous les mouvements de l'équipage durant toute la période de navigation du bateau, soit en général un an de navigation pour les grandes barques chalutières, et sur une saison de navigation pour les chaloupes allant relativement peu en mer l'hiver. D'autre part, ils fournissent, au moins jusqu'en 1820, des informations à propos de l'âge et des caractéristiques physiques des matelots ainsi que sur leur fonction à bord. Couplées à leur numéro d'enregistrement, ces données permettent de suivre un marin sur les différents bateaux à bord desquels il travaille.

²⁷⁰ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e – milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.

²⁷¹ COCHARD, N., *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de André Zysberg et John Barzman, Université de Caen Basse-Normandie, 2013.



Doc 6 : Désarmement du sloop le *St Jean*²⁷²

²⁷² Arch. Dép. Calvados : R 3006, Désarmement, An VIII.

MARINE

ARRONDISSEMENT d' *Port-en-Bessin*

QUARTIER d' *Port-en-Bessin*

PORT d' *Port-en-Bessin*

N° *4*

DÉSARMEMENT : PÊCHE DU POISSON FRAIS,
ANNÉE 1833.

REGISTRE des MATRIMONIES IMMATRICULÉS AU QUARTIER d' *Port-en-Bessin*
F. 68 N. 201

LES *Trois amis*

RÔLE de l'équipage d' *Dit. Sloop*
construit en 1828 à *Port-en-Bessin* du port de *14* tonneaux, armé
d' *2* canons, tirant d'eau, chargé, *2* mètres centimètres
pont, *2* gaillard, appartenant à *M. Carey* armé à *Port-en-Bessin*
le 16 *Janvier* 1833 pour aller à la pêche du poisson frais, sous le commandement
de *M. Carey* et désarmé à *Port-en-Bessin* le 18 *Janvier* 1833
compris, après avoir fait *les* voyages qui ont été de *18* mois *2* jours.

APOSTILLES ET NOUVEAUX	NOMS, PRÉNOMS, SURNOMS ET QUARTIER D'INSCRIPTION	DESCRIPTION		GRADE ET PAIR ou service	QUATRIÈME à bord du bâtiment	N° de service
		F	N°			
	<i>Carey</i> <i>Joseph</i>	<i>14</i>	<i>8</i>	<i>1831</i>	<i>Matin</i>	
	<i>Omer dit Calbrun</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>2</i>	<i>1831</i>	
	<i>Marion</i> <i>Gaspard</i> <i>Jean</i>	<i>18</i>	<i>33</i>	<i>1831</i>		
	<i>Colleville</i> <i>Jacques</i>	<i>18</i>	<i>34</i>	<i>2</i>		<i>16 50 16 50</i>
	<i>Durand</i> <i>Jean</i> <i>Saint</i>	<i>17</i>	<i>71</i>	<i>2</i>		
	<i>Sanglois</i> <i>Jacques</i>	<i>18</i>	<i>25</i>	<i>2</i>		
	<i>Carey</i> <i>Jean</i> <i>Joseph</i>	<i>14</i>	<i>12</i>	<i>1831</i>	<i>Matin</i>	
	<i>Folier</i> <i>Simon</i>	<i>18</i>	<i>32</i>	<i>1831</i>	<i>Matin</i>	

(XXIX.) Marine. Invalides. N° 670. (1831.)

Doc 7 : Désarmement du sloop *Les trois amis*²⁷³

Dans l'esprit d'un futur travail de doctorat, nous avons pris le parti dès le Master 1 de créer une base de données sous *Access* afin de récolter toutes les informations permettant de suivre les équipages de pêche du poisson frais de Port-en-Bessin à partir des registres d'armement et de désarmement. L'idée de couvrir tout le XIX^e siècle fut rapidement enrayée, les registres n'étant communicables que jusqu'en 1842²⁷⁴. La base de données fut donc créée pour la période de 1798 à 1840. Elle comprend l'enregistrement de 2 327 embarquements de marins pêcheurs pour 310 désarmements de bateaux enregistrés sur un peu plus de 40 ans. Ces données sont réparties dans la

²⁷³ Arch. Dép. Calvados : R 3041, Désarmement, 1833.

²⁷⁴ Aux archives départementales du Calvados, les registres de l'armement et du désarmement couvrent le XIX^e siècle jusqu'en 1870. Cependant, lors de la réalisation de la base de données, la communication de cette série était bornée à l'année 1842.

base sous forme de deux tables dont les synthèses, présentées ci-dessous, permettent de tirer une multitude de renseignements, dont les périodes de pêches, la moyenne d'âge des équipages ou encore le nombre de bateaux armés selon les années.

effectués sur les années 1876, 1881 et 1886. Ils ont eu pour but de confirmer, voire compléter le travail à la recherche des marins sur la dernière partie du siècle, recentrée par manque de sources sur les recensements, les statistiques nationales des pêches maritimes et les correspondances du quartier de Caen au cours de ces mêmes années. Période qui d'après notre étude représente l'époque la plus éloquente de la croissance des pêches portaises.

Enfin, il restait à couvrir la première moitié du XX^e siècle. C'est à l'ENIM, à Paimpol, site du Régime de Sécurité Sociale des marins, que nous avons quelques chances de retrouver la trace des pêcheurs portais. Le centre possède des registres de matricules donnant quelques carrières depuis 1922, mais pour l'essentiel, on comptera sur les années 1930 à 1935, jusqu'en 1944²⁷⁵. Le fonds, bien qu'incomplet, permet de saisir des pans de carrières des pêcheurs avant-guerre sur les chalutiers motorisés. Et, encore plus intéressant pour nous, les registres de désarmement, datant de la Seconde Guerre mondiale, offrent un état d'une flotte chalutière disparue et reconvertie en chaloupes à la pêche côtière.

L'ensemble de ces fonds, mis bout à bout, permettent de suivre la flotte sur l'ensemble de notre période d'étude. On y observe les équipages, les types de pêche et le fonctionnement de l'armement. C'est encore là que l'on trouvera les éléments déterminants des mutations techniques des navires, des postes occupés par les hommes sur le bord, et du temps passé en mer.

3.2.2 Les pêches

Les sources sur lesquelles nous nous appuyons pour réaliser notre étude proviennent essentiellement des statistiques nationales commanditées par l'État. En effet, afin d'évaluer le développement halieutique et la croissance de l'activité des pêches du syndicat de Port-en-Bessin au cours des XIX^e et premier XX^e siècles, il faut pouvoir suivre sur un temps long la production et la valeur de cette production. Cependant, bien que la dépêche ministérielle du 9 juillet 1814 engage les autorités maritimes à effectuer des statistiques annuelles des rendements des pêches du poisson frais près des côtes²⁷⁶, il demeure difficile de connaître les résultats des pêches portaises. Les mémoires du commerce et de la pêche, consultés aux Archives nationales, jusqu'en 1835, ne font apparaître ces chiffres qu'à l'échelle du quartier maritime et aucun élément ne permet d'évaluer la part d'un syndicat déterminé. Les rapports des années 1836 à 1845 ayant été détruits sur ordre ministériel²⁷⁷,

²⁷⁵ Annexe 10.

²⁷⁶ PAVÉ, M., *La pêche côtière en France (1715-1850). Approche sociale et environnementale*, PARIS, l'Harmattan, 2013, p. 40.

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 41.

il devient même impossible par ce biais de connaître les pêches du quartier. Il faut attendre 1865 pour retrouver les statistiques annuelles des pêches maritimes.

Le Caen.												RESEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.						
NOMBRE d'hommes employés.		DIFFÉRENCE entre 1865 et 1866		BATEAUX employés.		DIFFÉRENCE entre 1865 et 1866		TONNAGE des bateaux.		DIFFÉRENCE entre 1865 et 1866		TOTAL DE LA VENTE des produits de pêche.		DIFFÉRENCE entre 1865 et 1866				
1865.	1866.	en plus.	en moins.	1865.	1866.	en plus.	en moins.	1865.	1866.	en plus.	en moins.	1865.	1866.	en plus.	en moins.			
PRODUITS RÉAUX par espèce de pêche. 1866.																		
												fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	<p>Les bateaux montés par les pêcheurs sont des embarcations de 1 à 2 tonneaux, pointées à l'avant et à l'arrière (des picoteux ou des sloops).</p> <p>La pêche à pied pour la crevette grise et la cardette des moules occupe, en outre des pêcheurs, des femmes et des enfants.</p> <p>À Dives le produit de la pêche est ainsi réparti : Patron et chaque homme d'équipage, une part; le mousse, une demi-part.</p> <p>Le patron vend le poisson sur la plage ou à des marcheurs.</p> <p>À Ouistreham, les armateurs des bateaux postés se réservent pour le chalut, 2 parts, et pour la pêche des huîtres, 3 parts. Pour les pêcheurs qui montent les picoteux, une part à chacun. Le poisson est transporté à Caen ou se vend aux baigneurs.</p> <p>À Port-en-Bessin, le produit de la pêche au chalut est réparti : moitié à l'armateur, moitié à l'équipage. Le poisson est vendu à la criée. Un écouleur rembourse les marins tous les huit jours, moyennant un droit de 5 p. 0/0.</p> <p>Les huîtres réussissent très-bien à Ouistreham, où il existe quatre parcs à huîtres.</p> <p>À Port-en-Bessin, un réservoir à homards est situé à l'Est du port.</p> <p>Des établissements de bains de mer existent à Villers-sur-Mer, Bouzeval, Cabourg, Dives, Lion-sur-Mer, Port en Bessin, Luc, Langrune, Courseulles et Arromanches.</p> <p>Bien que les pêcheurs d'Ouistreham soient à l'aise, la situation de la population maritime est susceptible d'amélioration.</p> <p>Les principales pêches sont celles des huîtres (avec dragues); du maquereau (avec mannets); du hareng (avec seine); les pêcheurs emploient surtout le chalut, les cordes, les folles, les tramaux adossés, les lignes, les câbles à homards, les filets à orfres.</p> <p>Celles à pied se font au moyen de bourraques et d'émoules (pour la crevette); des las parcs (pour les poissons de passage et poissons plats); des rcts à lomes (pour les poissons plats); de la seine drue (pour le lançon et les éguilles); de la seine claire (pour les malet, bréme, cé-lans et poissons plats). Les moules et les crabes se récoltent à la main.</p> <p>74 parcs à huître renferment, en 1865, 65,814,030 huîtres schabées 38 fr. 47 c. le mille et vendues 51 fr. 41 c. le mille.</p> <p>Un réservoir à homards et quelques boîtes dites parqueresses sont établis le long de la côte.</p> <p>Deux ateliers de salaison existent à Langrune.</p> <p>La pêche a été mauvaise dans plusieurs localités du quartier de Caen pendant l'année 1866. Cela tient aux coups de vent qui ont rigé pendant une partie de l'année.</p>		
178	174		4	10	8		2	417 28	421 49	4 21							Marin.....	
																		Hareng, salaison
420	532		73	27	28		1	505 77	996 69	90 92		42,560 75	73,034 01	30,473 26				Hareng frais.....
225	225			12	11		1	508 36	529 48	21 12		366,941 40	262 569 16		104,342 21			Maquereau, salaison
																		Maquereau, salaison
	27		27		5		5		13 65	13 65			4,730 24	4,868	137 76			Maquereau frais.....
																		Sardines.....
																		Anchois.....
588	823		235	190	218		58	871 94	1,325 93	454 99		448,792 51	474,898 50	26,015 99				Autres espèces.....
315	292		23	34	38		4	506 98	865 17	358 19		192,572	140,550 70		52,021 30			Huîtres.....
																		Moules.....
																		Autres coquillages.....
1517	453		64	10	18		8	17 48	27 41	9 93		121,035 21	67,040		53,995 21			Crustacés.....
												1,288,186 35	1,151,541 58	73,686 98	210,358 75			
												Total (en moines)....		136,671 77				

¹ La pêche de ces crustacés a été faite presque entièrement par des pêcheurs à pied.

Doc 10 : Revue maritime et coloniale, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1866*, Paris, Imprimerie Administrative de Paul Dupont, 1868.

À partir de cette date, les données s'affichent à l'échelle du quartier, mais fournissent quelques précisions significatives à propos de l'état de la pêche dans les syndicats. À l'orée du XX^e siècle, les statistiques s'affinent enfin pour faire apparaître des données par ports. Ainsi trouve-t-on par exemple pour l'année 1896 :

Les résultats généraux de la pêche,

La comparaison avec l'année n-1,

La valeur des rendements fournis pour chacune des espèces,

Des tableaux indiquant, par port, la valeur des produits pêchés, le nombre de pêcheurs, le nombre de bateaux, leur tonnage, leur valeur et la valeur des engins,

Les résultats des grandes pêches,

Les résultats des pêches côtières et à pied,

Les résultats de l'ostréiculture,

Les réservoirs à poissons et à crustacés et la mytiliculture,

Les renseignements divers tels que : les constructions de bateaux de pêche ; les sinistres survenus parmi les embarcations pêcheuses ; les rendements des diverses poissonneries du littoral²⁷⁸.

Cependant, comme le souligne Claude Vauclare dans son étude sur les ports bigouden²⁷⁹, les nomenclatures évoluent, et à partir de 1903, apparaissent les industries secondaires dépendant directement de l'activité halieutique comme les chantiers ou les conserveries. De plus, dans le cas de Port-en-Bessin, l'étude sur le temps long demande une harmonisation des données. À titre d'exemple, la pêche fraîche peut parfois apparaître sous l'appellation de « poissons divers », d'« autres poissons » ou de « poisson frais », excluant toujours le maquereau et le hareng.

Enfin, quelques inexactitudes peuvent être sources d'erreurs. En 1902, la statistique donne une flotte de 101 bateaux, pour 300 pêcheurs dans le port. Or, si elle compte 300 pêcheurs portais armant 101 navires pour la pêche hauturière du maquereau et du hareng, ils sont encore 300 marins au poisson frais (congres, raies, turbots, soles, grondins...) toujours sur 101 navires, et on retrouve les mêmes à la crevette côtière, or il est impossible que les seuls 101 bateaux de Port pratiquent toutes ces pêches simultanément²⁸⁰. La raison première est qu'une chaloupe de quelques mètres ne navigue pas en hauturier et on évalue en moyenne sur toute notre période 2/3 de petits bateaux dans le port contre 1/3 de grandes barques. De règle générale, une chaloupe arme à la fin de l'hiver et pour la saison estivale puis une partie de l'automne en fonction du temps. Alors que les grandes embarcations travaillent à l'année et cumulent les pratiques selon les espèces de poissons et l'époque où elles prolifèrent. L'administration est donc dans l'incapacité de déterminer avec exactitude l'activité de chaque bateau à un temps donné et choisit de reporter pour chaque type de pêche le nombre des navires de pêche armés à Port-en-Bessin.

La définition n'est pas non plus évidente entre une pêche hauturière ou côtière. Un chalutier peut travailler le hareng frais à trois milles marins des côtes et se trouver avec des chaloupes côtières pour le même poisson, ou bien encore chaluter vers l'Angleterre, et il deviendra hauturier.

²⁷⁸ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1896*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899.

²⁷⁹ VAUCLARE, C., *Les pêches maritimes en Pays Bigouden : matériaux pour une contribution à l'histoire socio-économique des pêches*, Paris, IFREMER, CEASM, 1985, p. 11.

²⁸⁰ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1902*, Paris, Imprimerie Nationale, 1904.

Comment alors qualifier le poisson débarqué ? Poisson hauturier ou poisson côtier ? Les données des statistiques se précisent davantage à partir de 1909 et 1910. Outre un récapitulatif sur dix années de pêche en France, les informations fournissent un tableau d'ensemble de l'armement (matériel et personnel) et du rendement de la pêche, composé comme suit :

Entreprise de pêche. Renseignements sur le nombre, l'importance du matériel et le genre de pêche principalement exercé par les bateaux des différentes entreprises de pêche.

Renseignements sur les tonnages de bateaux de pêche.

Renseignements sur le personnel composant les équipages des bateaux de pêche. Importance numérique des pêcheurs pratiquant la pêche à pied.

Valeur du matériel de pêche (bateaux et engins de pêche) et rendement de la pêche (pêche en bateau et pêche à pied).²⁸¹

Le document précise le genre de pêche en fonction des catégories de bateaux et de type d'entreprise d'armement. L'armateur peut être un patron ou une société d'armement. La flottille est répartie pour l'ensemble du quartier en fonction de son tonnage et de son mode de propulsion. Le classement des personnels du quartier s'effectue en fonction de leur catégorie dans les équipages, de leur profession, de leur âge et des activités qu'ils mènent à côté de la pêche. Les espaces de pêche sont précisés par des mentions stipulant, par exemple, pour la pêche côtière dite d'autres poissons, « au large du syndicat », « de mars à fin novembre », pour la pêche côtière du hareng, « baie de Seine et le littoral », « toute l'année », et pour la pêche hauturière dite d'autres poissons « en Manche » « toute l'année ». En 1912, la plupart des données sont fournies à l'échelle du port, exceptées, celles des tonnages des navires, qui n'apparaissent qu'en 1918²⁸². Ces dernières sont réactualisées en 1925²⁸³, car la motorisation en cours dans tous les ports entraîne une augmentation du tonnage moyen des navires de pêche.

L'analyse statistique des pêches et de leurs industries tiendra donc compte de l'époque de l'apparition des informations dans la série sur toute la période étudiée. En effet, afin de ne pas

²⁸¹ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1910*, Paris, Imprimerie Nationale, 1912.

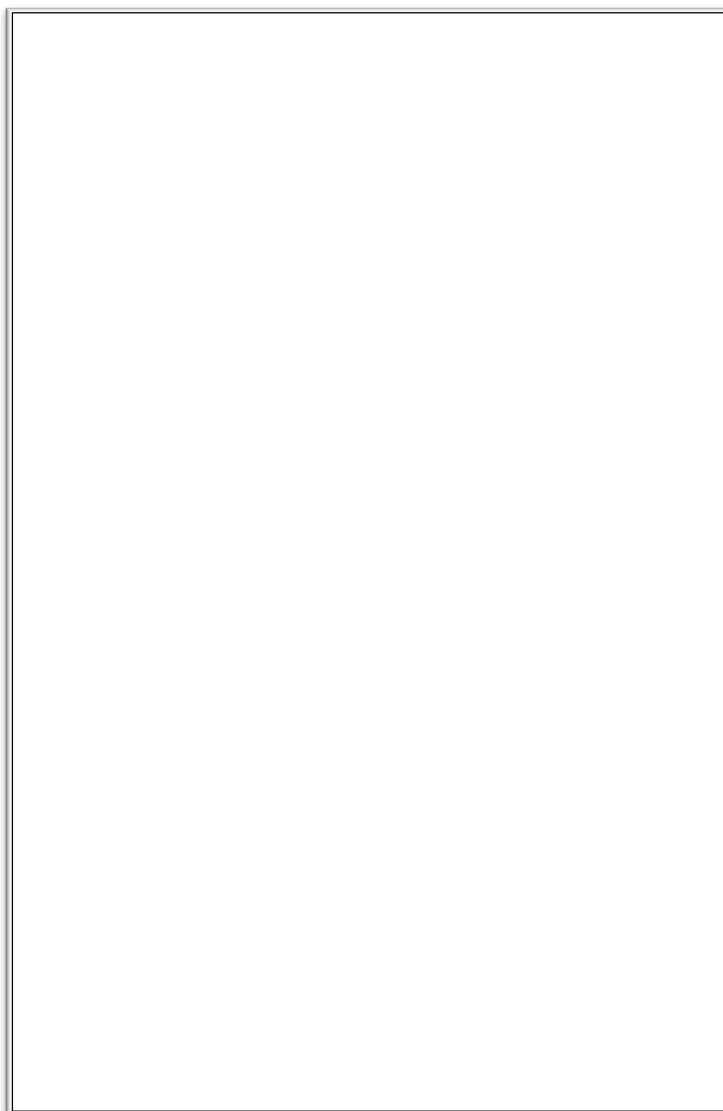
²⁸² MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1918*, Paris, Imprimerie Nationale, 1922. Récapitulatif national des pêches depuis 1895 pour la morue, le hareng, la sardine, l'ostréiculture, et un tableau comparatif des pêches sur les années de 1909 à 1918.

²⁸³ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1925*, Paris, Imprimerie Nationale, 1927.

déformer ces données, nous n'avons pas cherché à les compiler, mais au contraire à accepter ces modifications et les intégrer dans notre travail. Ainsi, par exemple, nous obtenons deux graphiques concernant la répartition des matelots par tranche d'âge. Le premier de 1912 à 1923, tenant compte de cinq tranches différentes, moins de 16 ans, 16-18 ans, 18-25, 25-40 ans et plus de 40 ans, que nous avons regroupées en trois tranches : moins de 18 ans, 18-40, et plus de 40 ans afin d'éclairer la problématique de la formation des équipages autour et durant le conflit de la Première Guerre mondiale. Puis, entre 1924 et 1938, nous avons conservé le découpage en quatre de la statistique : moins de 16ans, 16-18 ans, 18-50 ans, et plus de 50 ans, correspondant aux différents états d'un homme durant sa carrière de marin soit, mousse, novice, matelot inscrit définitif et hors de service. De la même manière, l'analyse de l'évolution des pêches en fonction des espèces et du mode de pêche côtier ou hauturier n'est possible qu'à partir de 1909 et celle de la répartition par classe de tonnage et mode de propulsion des navires de Port-en-Bessin à partir de 1918.

Ces données statistiques sont utilisables jusqu'aux relevés de 1939. Au-delà, nous ne disposons que d'un état regroupant sur le plan national la production et l'industrie halieutique des années de guerre²⁸⁴. Or, les données dont nous disposons pour Port-en-Bessin sont rares et peu fiables pour cette période. En effet, la mise en place du ravitaillement pour la question du poisson fut chaotique, et les déclarations des rendements des pêcheurs à l'administration locale de la répartition ne le furent pas moins. Les témoins interrogés au sujet de l'importance des pêches sont formels. Les allemands chargés de la surveillance du port relevaient le contenu de chaque bateau de retour de pêche afin de prélever la part qui leur était due. Des registres d'entrées et sorties du port furent établis et sont conservés au Bundersarchiv de Fribourg en Allemagne. Ces documents consignent pour chaque jour de pêche tous les bateaux partis en mer entre le mois d'octobre 1942 et le mois d'avril 1944. Ces relevés hebdomadaires qui confirment le discours des anciens pêcheurs, indiquent la date de sortie, un numéro d'ordre de sortie, les horaires de départ et de retour, les immatriculations des bateaux, le poids en kilogrammes de la pêche et le nom des surveillants allemands présents lors de la pêche à bord d'un bateau réquisitionné pour la surveillance.

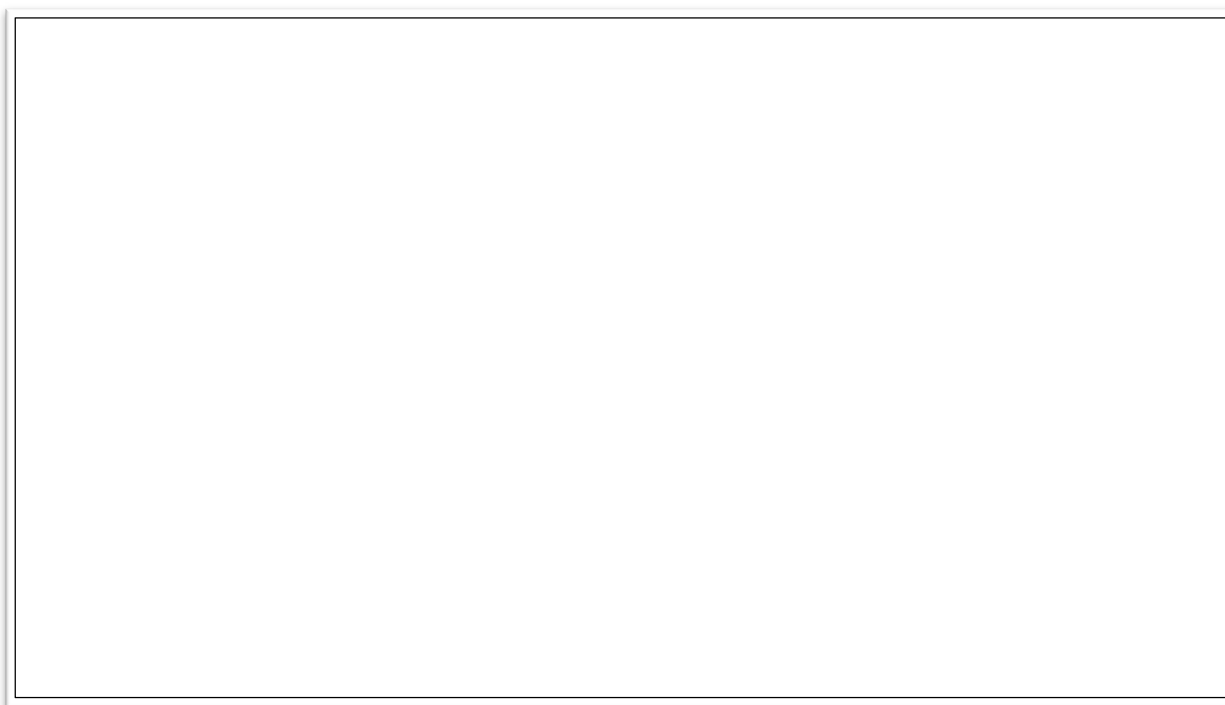
²⁸⁴ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1939 à 1944*, Paris, Imprimerie Nationale, 1948.



Doc 11 : Liste des entrées et sorties du port, 1942²⁸⁵

Les éléments de ces données se synthétisent pour les années 1943 et 1944. Les détails par bateau disparaissent, et nous n'avons plus que le nombre total et le produit global de leur pêche.

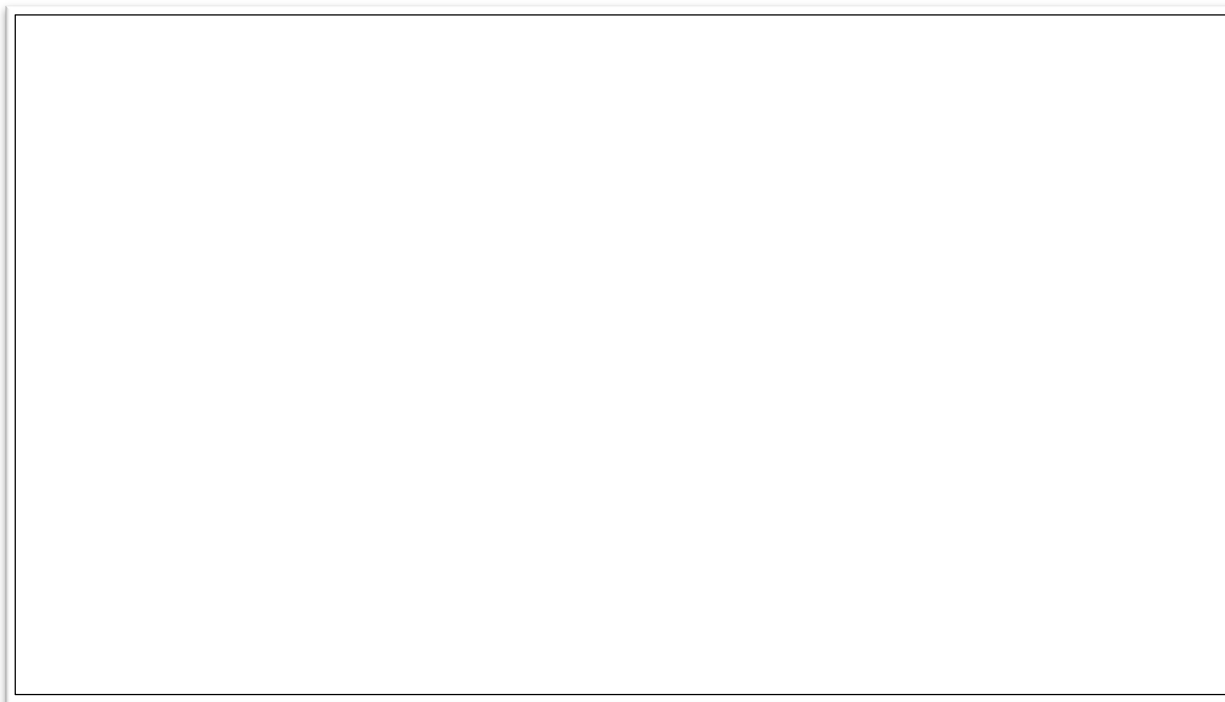
²⁸⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : série RM45 IV 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942 – 26/4/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.



Doc 12 : Liste des entrées et des sorties du port, 1943 et 1944²⁸⁶

En sus de ces relevés, il existe des fiches par marins pêcheurs et par bateaux fournissant quelques données quant aux embarquements. Bien que lacunaires, elles permettent d'observer l'organisation des départs en pêche soumis à l'autorisation des Allemands qui limitaient parfois drastiquement le nombre de bateaux en mer. Sur les fiches des pêcheurs, sont recensés les bateaux sur lesquels ils naviguent, les jours de sortie en mer, et leur inscription mensuelle.

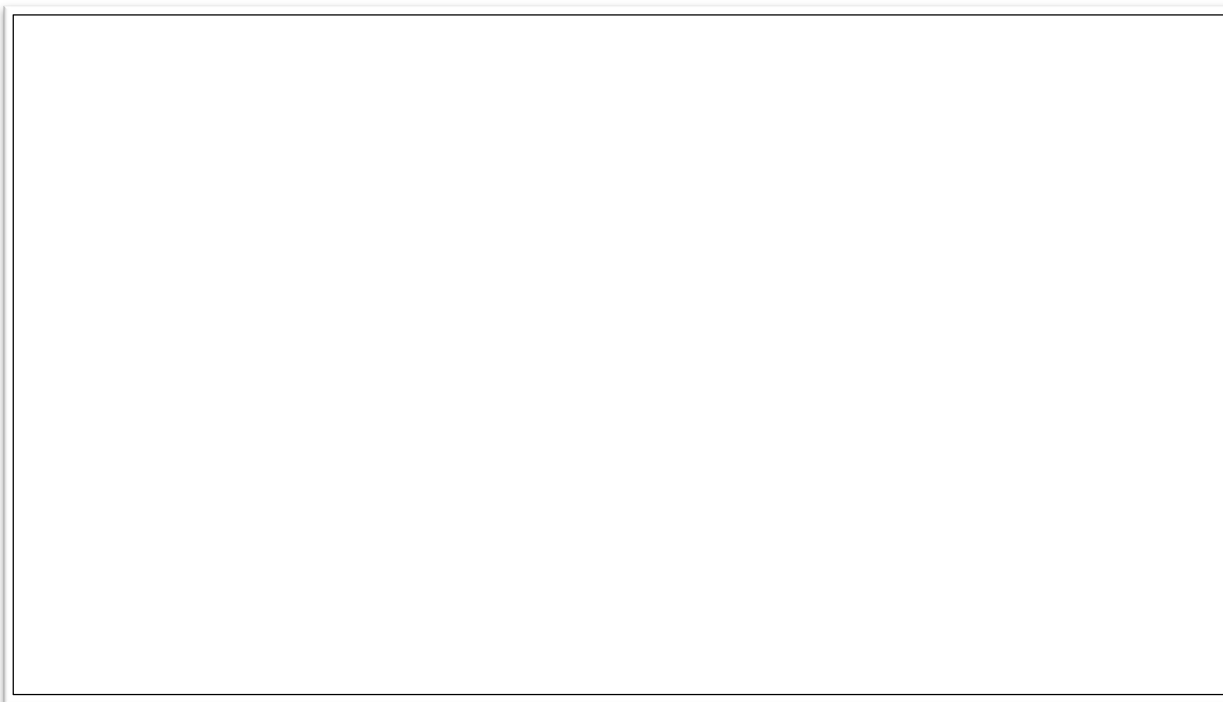
²⁸⁶ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : série RM45 IV 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942 – 26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.



Doc 13 : Fiche signalétique par pêcheur²⁸⁷

Sur les fiches des bateaux, sont donnés le nom et l'immatriculation du navire, le nom du patron propriétaire, les dates d'autorisation de sortie, les membres d'équipages sous leur numéros d'inscription selon les différents embarquements réalisés en mer et les caractéristiques des navires.

²⁸⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : série RM45 IV 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.



Doc 14 : Fiche signalétique des bateaux²⁸⁸

L'ensemble de ces documents fournit un apport considérable quant à la connaissance de la pratique des pêches durant la Seconde Guerre mondiale. Leur enregistrement permet d'obtenir les types de bateaux utilisés, les périodes de pêche, le nombre de bateaux autorisés à sortir, la composition des équipages, et surtout une vision de presque deux années sur les apports des pêches portaises.

Enfin, en ce qui concerne l'industrie halieutique, outre les sources du Bundesarchiv, nous nous sommes appuyés sur les archives civiles françaises. Parmi elles, les données des services du ravitaillement, des actes de francisation ou des dossiers de dédommagement de guerre des navires, qui permettent de mettre à jour toutes les adaptations de l'industrie halieutique et l'écoulement sur le marché des pêches de Port-en-Bessin. C'est aussi à travers cet ensemble d'archives et les témoignages des anciens pêcheurs durant les heures noires que nous parvenons à reconstituer une histoire locale des pêches et de leurs rendements dans un petit port sous la Seconde Guerre mondiale.

²⁸⁸ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : série RM45 IV 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

3.2.3 Gens de mer, société, environnement, et comportement

3.2.3.1 Les correspondances du quartier maritime de Caen

Tenues par le commissaire du quartier de Caen, sous forme de registre, les correspondances du quartier maritime de Caen entre 1795 et 1922 sont une source essentielle à notre travail. Elles regroupent les communications entre le commissaire et les différents syndicats qui dépendent du quartier, les autorités d'arrondissement, et celles du ministère en charge des affaires de la marine. Les différentes correspondances avec le syndic de Port-en-Bessin ont fait l'objet d'un relevé minutieux offrant plusieurs aspects de la vie maritime locale. Outre les rapports de faits économiques, les états et le suivi des levées militaires, et les circulaires mentionnant les dernières lois et décrets en vigueur liés à l'activité halieutique, on trouve là des courriers concernant le quotidien de la communauté portaise. Ainsi, à l'apparition des ordres et des différentes contraintes législatives imposées par l'État aux gens de mer lit-on les difficultés que rencontrent les autorités locales face à une population parfois excédée. On y trouve l'état de la communauté selon les époques, soit soumise aux affres de la guerre, de la pauvreté, du climat, de la concurrence avec d'autres ports, soit au contraire vivant dans une certaine aisance. Le commissaire rapporte également à ses supérieurs le comportement des gens de mer, des hommes comme des femmes, de l'insoumission à la colère, de la filouterie à la tenue exemplaire de laborieux marins portais, de leurs bassesses comme de leur ingéniosité. Tout un discours qui s'adapte dans le temps en fonction des aléas économiques et politiques dont il faut tenir compte dans l'étude ; les autorités du quartier transcrivent parfois les événements en faveur de leurs propres intérêts en défendant la population des gens de mer sur laquelle ils ont autorité. Ainsi, par exemple, plaignent-ils la population lors de la multiplication des levées saignant les rangs de la pêche, mais surtout provoquant un mécontentement chez les gens de mer, d'autant plus difficiles à encadrer. C'est encore par le biais des courriers que l'on apprend les us des familles sur l'estran, les réclamations des veuves, l'attente de nouvelles d'un prisonnier sur les pontons d'Angleterre ou la colère due aux pensions impayées par l'État. On peut encore étudier là tout le monde de la fraude, de la terre à la mer, et la clémence ou la sévérité des autorités.

Enfin, sans chercher une quelconque exhaustivité, difficile à relever tant la diversité des sujets peut être importante, on trouve les questionnements du syndic en mal de connaissances législatives, ou hésitant sur les procédures de répression, en prise avec les autorités civiles investissant parfois le monde gouverné par la marine. À ceux-ci se joignent ceux du commissaire de quartier interpellant ses supérieurs d'arrondissement ou directement le ministère afin de clarifier ces situations

d'interférence. Sur un même espace, à terre, le marin dépend des autorités maritimes tant qu'il est dans son rôle d'inscrit et d'exploitant du littoral, au-delà, il passe sous l'autorité civile.

L'exploitation des correspondances du quartier de Caen apporte donc à notre travail un regard pluriel sur la communauté des marins, dont ses rapports au monde maritime qui l'entoure et ses comportements face aux événements économiques, politiques ou même sociaux. Cependant, ces échanges entre les autorités maritimes locales, régionales ou nationales connaissent des limites. En effet, elles n'offrent qu'un point de vue, celui du commissaire de l'administration maritime en place dans le quartier. Un avis essentiellement administratif et exécutif voire judiciaire qui laisse entrevoir un jeu entre la clémence et l'autorité, voire le désir de protection, et qui renseigne en partie le quotidien des gens de mer, mais ne suffit pas à en connaître la globalité. En ce sens, il est donc nécessaire de recourir à d'autres données afin de cerner les réalités sociales, les mentalités, les représentations d'une communauté et ses rapports dans une société plus large.

3.2.3.2 *Les archives civiles*

Les archives du fonds communal, déposées sous la côte *EDT*²⁸⁹, complètent et parfois se confrontent aux données de l'administration maritime. Bien que peu nombreuses et articulées essentiellement autour de la fin du XIX^e et du premier XX^e siècle, elles contiennent les correspondances²⁹⁰, les rapports²⁹¹ et les arrêtés²⁹² prononcés par le maire de Port-en-Bessin, à travers lesquels apparaît la vie et l'organisation de la commune. Les données concernant l'état et le comportement de la population s'observent à travers ses mouvements migratoires²⁹³, les registres du bureau de bienfaisance²⁹⁴, ceux des déclarations de délits, des plaintes et procès-verbaux dressés dans le village²⁹⁵, complémentaires aux relevés effectués dans la série *IZ*, détenant les infractions et les rapports de police de la sous-préfecture de Bayeux²⁹⁶. En sus, on y trouve quelques actes de décès et de disparition en mer²⁹⁷.

²⁸⁹ Arch. Dép. Calvados : La série EDT dépôt, Archives communales déposées.

²⁹⁰ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 4/5- 4/8, Livre de correspondance, mars 1927- octobre 1930.

²⁹¹ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 4, Rapport du maire, 1884 1902.

²⁹² Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 4 /3- 4/ 4, Arrêtés du maire, 1882-1973.

²⁹³ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 18/3, Mouvement de la population, 1886-1896, et 656 EDT 18/4 : Dénombrement de la population, 1851-1950.

²⁹⁴ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 41/1, Bureau de bienfaisance, délibérations, 1832-1848, 656 EDT 41/2 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1849-1878 et 656 EDT 41/3, Bureau de bienfaisance, délibérations, 1878-1915.

²⁹⁵ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 31/2, Registre de déclaration de délits, An IX-1821 et 656 EDT 31/3 : Plaintes et procès-verbaux, 1815-1840.

²⁹⁶ Arch. Dép. Calvados : 1Z368, Rapport de police générale procès-verbaux, 1860-1878, 1Z370 : Gendarmerie, tableaux des arrestations et 1Z721, Infraction produits de la mer, coupe varech, 1846-1847.

²⁹⁷ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 18/2, Expéditions d'actes de décès ou de disparitions en mer, 1854-1859.

Sont encore déposés dans cette série les éléments de l'aménagement de la ville et du port complétant les apports de la série *S, Travaux publics et transports*, tant par leur aspect technique et financier que politique. On retrouve au travers des deux cotes de classement EDT et Z les étapes de la construction portuaire et ses difficultés, les données du développement urbain, dont la mise en place de l'électrification de la ville, la création du tramway jusqu'à Bayeux ou encore des données à propos des écoles locales.

La série *EDT* compte enfin quelques données quant à l'organisation du marché du poisson et des associations, dont les premiers syndicats de marins. Mais le fonds le plus important des documents concernant les sociétés commerciales liées à l'activité maritime est classé dans la série *U Justice*²⁹⁸. De la création des entreprises à leurs faillites, on y lit l'ouverture économique du petit port, ses difficultés et plus particulièrement l'impact des mutations techniques et les effets de la crise économique dès 1930.

À ces données, s'ajoutent pour la période de la Seconde Guerre mondiale quelques rares courriers abordant les problèmes sociaux engendrés par la réquisition des gens de mer par les Allemands, et les attestations d'employeurs fournis aux requis potentiels enrayant leur départ vers de nouvelles affectations au service de l'occupant²⁹⁹. Mais, l'essentiel de notre travail postérieur à 1940 repose sur la série *W Archives contemporaines*, regroupant les données de tous les services de l'État durant l'Occupation et la Libération, soit les dernières années de notre étude de la communauté. Les documents à propos de la population portaise émanent de la préfecture du Calvados et du Cabinet du préfet. Ils couvrent les sujets de la surveillance et du contrôle de la population par le biais des rapports du préfet, dont celui de l'arrondissement de Bayeux, et de l'organisation administrative générale du département. Ici, la difficulté demeure dans la profusion des sources dans lesquelles sont noyées les données de Port-en-Bessin. Outre les rapports du préfet, le quotidien de la communauté se lit à travers les informations fournies par les archives de la réquisition de la main d'œuvre dans le cadre de l'organisation TODT et du travail obligatoire, par les données retrouvées à propos des commerces et des industries, du service de ravitaillement, de la surveillance du marché noir, et celles de la défense passive. Cependant, et bien que de nombreux rapports et courriers couvrent tous les champs administratifs et militaires du territoire du Calvados, Port-en-Bessin apparaît surtout par le biais des relevés de la main d'œuvre, des comptes rendus sur son activité maritime et du produit que l'on peut en tirer. Ces sources ne nous renseignent que peu, voire pas du

²⁹⁸ Arch. Dép. Calvados : La série U, Justice comprenant, la sous-série 4U, Justice de Paix et la sous-série 6U, Tribunal de commerce de Bayeux.

²⁹⁹ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 28/3, Armée de mer, inscrits, radiations, 1942-1952, 656 EDT 29/2, Guerre 39-45 attestations d'employeurs, 1940-1941 et 656 EDT 29/3, Réfugiés. Insoumis, 1939-1944.

tout, au sujet du quotidien d'une population vivant dans la zone côtière sous le joug d'une autorité particulièrement présente. Une inconnue qu'il faudra mettre à nu par d'autres moyens.

3.2.3.3 *Les sources orales*

Dès le commencement de nos travaux, un constat parut comme une évidence : si les sources écrites pouvaient renseigner les aspects économiques, sociaux et culturels concernant la communauté des marins pêcheurs de Port-en-Bessin, elles restaient incapables de nous rendre compte du quotidien des familles à terre et encore moins de la vie en équipage en mer. Certes, les rapports des autorités éclairent le sujet dans sa globalité, mais qu'en est-il des gens eux-mêmes, de la vie courante des hommes, des femmes, de leurs enfants quant à leurs us, leurs pratiques, leurs coutumes, leurs croyances, leurs espoirs et leurs heures noires ? Ouvrir le sujet demandait de quitter les centres d'archives et d'opter pour une autre méthodologie ; celle de la rencontre avec les témoins du passé, dépositaires de sources par le biais de l'oralité.

En effet, la source orale, longtemps contestée par les historiens adeptes de l'unique écrit³⁰⁰ demeure pourtant la seule, à l'image des travaux des sociologues ou des ethnologues, à proposer par le biais des enquêtes ou de méthodes plus participatives, une entrée dans les sphères privées, souvent tues, des individus qui composent la communauté. Ainsi, aux écrits des administrations et de l'État s'ajoutent l'expression des plus petits, témoins de l'histoire et acteurs de cette histoire, complétant, confirmant ou s'opposant parfois aux faits transcrits dans les archives.

Recourir à l'oralité nécessite d'une part la constitution d'un fonds de sources et d'autre part, d'une méthodologie couvrant les différentes étapes de leur traitement. La réflexion s'engage alors à propos du choix d'un corpus de témoins, du type d'entretiens, de la forme d'enregistrement, de la transcription et de l'analyse des données. Or, depuis plusieurs années, des recherches sont menées sous l'égide de John Barzman au sein de différentes équipes travaillant sur les sources orales, et plus particulièrement dans le groupe SOLAR³⁰¹. Ce fut l'occasion de rencontrer et échanger entre

³⁰⁰ DESCAMPS, F., *L'historien, l'archiviste et le magnétophone ; de la constitution de la source orale à son exploitation*, Paris, Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 2001, p.57-91.

³⁰¹ « Création de Solar : un groupe de travail sur les sources orales de la recherche », *Le bulletin de l'AFAS, Association Française des détenteurs de documents audiovisuels et sonores*, n° 34, 2009, « Solar est un groupe de travail européen qui centre ses réflexions sur l'utilisation des sources orales et audiovisuelles de la recherche en sciences humaines et sociales, en respectant la multiplicité et la diversité des auteurs impliqués dans leur création. Solar regroupe des chercheurs et des archivistes originaires de Belgique, de France, d'Italie, du Luxembourg et de Suisse qui s'intéressent aux questions relatives à la valorisation et l'exploitation des archives orales et audiovisuelles et veulent favoriser le dialogue avec les institutions patrimoniales qui conservent ce type d'archives », p. 11.

autres avec Jean-Pierre Castelain, ethnologue ayant œuvré auprès des populations maritimes³⁰², Florence Descamps dont l'ouvrage méthodologique fait référence³⁰³, et Alessandro Portelli, professeur de littérature Anglo-américaine, spécialiste de l'histoire orale³⁰⁴. C'est à partir de leurs apports que nous avons construit notre propre expérience de la mise en forme et du traitement des sources orales. Enfin, notre recherche et nos réflexions s'inscrivent également au sein d'un TD que John Barzman nous confie depuis plusieurs années, emmenant les étudiants de licence et de master face aux témoins de l'histoire du temps présent, selon une thématique préalablement donnée³⁰⁵.

Forte de ces acquis, il fallait s'essayer pour cette thèse dans le temps le plus lointain. En effet, au vu de notre bornage terminal (1945), nous savions par avance que la constitution d'un corpus représentatif de la population ayant vécu les mêmes événements serait œuvre impossible. Peu de gens peuvent encore témoigner de faits antérieurs à la Seconde Guerre mondiale. En 2009, lors de la présentation de nos travaux sur la pêche sous l'Occupation³⁰⁶, il restait huit pêcheurs de Port-en-Bessin nés avant 1930. Pour des raisons de santé, seulement cinq d'entre eux avaient pu échanger et parler de leur passé professionnel avant et durant la Seconde Guerre mondiale³⁰⁷. Avec eux, pour la période de l'Occupation, un groupe plus important de personnes relativement jeunes durant les années noires nous a livré sa mémoire d'enfant ou de jeunesse. Enfin, la pêche étant une activité familiale, les témoins choisis sont aussi des femmes et des filles de pêcheurs, enfants ou en activité sur la période étudiée.

Après la délimitation du corpus à étudier, il faut choisir et adapter une méthode, la plus rigoureuse possible, relevant les faits tout en tenant compte de l'espace dans lequel l'enquête se déroule. Port-en-Bessin est une petite ville et sa communauté de pêcheurs se côtoie comme elle le faisait autrefois. Il y règne encore des secrets de famille que les anciens n'acceptent pas de divulguer, au risque de mettre en péril leur réputation et celle de leur descendance. Il faut donc dès le premier

³⁰² CASTELAIN, J.-P., « Récits de vie de marin : quel rôle pour l'ethnologue ? », in *La mémoire orale*, Actes du colloque des deuxièmes rencontres ethnologiques interrégionales, Rouen, 9-10 décembre 2005, sous la dir. de François Calame, Jean-Pierre Castelain et Pierre Schmit, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2007, p. 155-167.

³⁰³ DESCAMPS, F., *L'historien, l'archiviste et le magnétophone ; de la constitution de la source orale à son exploitation*, Paris, Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 2001.

³⁰⁴ Alessandro Portelli, professeur à l'Université de Rome, La Sapienza, et professeur associé au département de sociologie à l'Université de Princeton, a reçu le prix *Dan David Price* en 2015 en tant que leader mondial dans la pratique de la tradition orale.

³⁰⁵ Enseignements donnés en travaux dirigés « Technique de l'oralité, sources orales » parcours 1 et 2 à l'université du Havre, niveaux licence et master.

³⁰⁶ LABONNE, M.-P., « Mémoire de marins sous l'Occupation. Port-en-Bessin 1939-1944 », in *Mémoire orale des conflits ; regards croisés*, Colloque international, Le Havre, 26-27 novembre 2009, sous la dir. de John Barzman, Le Havre, Université du Havre, à paraître.

³⁰⁷ Clément Poitevin, François Poitevin, Camille Rousseville, Jean-Louis Durand et Antoine Langlois.

contact avec le témoin établir une relation de confiance fondamentale dans la relation humaine qu'impose l'histoire orale.

L'étude montre qu'en premier lieu, les hommes et les femmes paraissent heureux de livrer leur passé et de transmettre un vécu. Une manière pour eux de laisser une trace de leur histoire pour les générations suivantes et ne pas tomber dans l'oubli. Ces gens entendus sont tous volontaires, mais non sans méfiance sur le devenir de leurs discours. Échaudé par les journalistes à qui il s'est déjà confié, Camille Rousseville nous mit en garde longuement quant à l'utilisation de son récit. Sa confiance ne sera gagnée que lorsqu'il apprendra que nous avons navigué deux semaines à bord d'un chalutier de Port-en-Bessin. « Vous, vous savez de quoi on parle, vous connaissez, » lâche-t-il avant de commencer l'entretien. L'approche intéressée du terrain est parfois primordiale aux yeux des anciens de la mer. Malgré cela, un d'entre eux nous fermera sa porte : Antoine Langlois, le témoin « officiel » de la localité. Il est en effet la voix et la mémoire vivante du lieu. L'homme à qui on envoie tous les curieux et amateurs de l'histoire maritime portaise : écoliers, étudiants, journalistes, écrivains, scientifiques, et ce depuis plus de 40 ans. Lorsque nous le contactons, il refuse catégoriquement de témoigner. L'homme dit avoir déjà trop raconté et répété toujours les mêmes choses. Cela ne l'intéresse plus. Sa parole est usée. Il ne donnera jamais son témoignage, qui pût être intéressant à confronter avec les récits plus « neufs » de témoins moins connus, car justement son discours était lissé et modelé par sa répétition systématique dans le temps.

Pour pallier à ce risque de la mémoire confrontée à l'usure des années, plus que l'entretien ponctuel, c'est le récit de vie³⁰⁸ qui nous a semblé le plus approprié pour notre thèse et particulièrement pour la période de l'Occupation. Effectivement, plusieurs problèmes apparurent face à cette source qui pouvait sembler facile et rapidement faussée sans une approche approfondie. Entre mémoire collective et mémoire individuelle, mais surtout entre mémoire repassée et particulièrement médiatisée en raison des commémorations du débarquement et de la transmission pédagogique, il fallut opter pour des techniques d'entretien cassant franchement les barrages des discours lissés et formatés. Des discours prévus pour leur diffusion auprès des publics d'après-guerre dont les derniers témoins des années noires finissaient par s'emparer. Enfin, comme le souligne Maurice Halbwachs, ce phénomène d'appropriation de la mémoire existe aussi au sein même de la communauté des marins car « Il arrive bien souvent que nous nous attribuions à nous-mêmes, comme s'ils n'avaient leur source nulle part qu'en nous, des idées et des réflexions, ou des sentiments et des passions, qui nous ont été inspirés par notre groupe. Nous sommes alors si bien

³⁰⁸ DESCAMPS, F., *Les sources orales et l'histoire ; récits de vie, entretiens, témoignages oraux*, Rosny-sous-Bois, Bréal, 2006.

accordés avec ceux qui nous entourent que nous vibrons à l'unisson, et ne savons plus où est le point de départ des vibrations, en nous ou dans les autres. »³⁰⁹. Un certain recul est donc nécessaire face à un ensemble de témoins dont la mémoire est parfois enveloppée, voire reconstruite. Donc dans la mesure des possibles, le choix d'entretiens planifiés et structurés est donc complété pour notre travail par la répétition d'entrevues spontanées non enregistrées où les mêmes questionnements sont reformulés.

Une réflexion s'engage aussi autour de la force du discours et de la représentation du passé chez le témoin. Si les déposants discourent volontiers de leurs préoccupations quotidiennes et de leurs difficultés, ils marquent aussi des temps de silence, qui ont retenu notre attention. Au cours des entretiens menés, certains monologues se ponctuent d'un « c'était difficile ! » ou « c'était dur quand même ! ». Ces expressions accouchent souvent d'une pause silencieuse. Alors qu'ils évoquent leur passé sous l'Occupation, des temps tus et forts coupent le discours. Ces temps appartiennent au non-verbal, ils sont un silence qui en dit parfois long sur les enregistrements. Ce ne sont plus les mots que l'on devrait analyser, mais bien l'intensité du silence qui pèse sur le discours et lui rend son importance. En reprenant l'expression de Michel Foucault, nous dirions que les témoins « s'abîment » à ce moment-là dans leur silence. Pour certains même, l'expression physique se joint aux pensées tues, le buste se courbe et le regard vide glisse vers le sol. David Le Breton explique que le silence est la désagrégation du lieu de mémoire qu'est la parole³¹⁰. Un temps où le témoin ne dit plus rien parce qu'il ne peut plus rien dire ; il ne sait plus dire. L'auteur exprime ainsi l'indicible : « La douleur est un fait personnel et intime qui échappe à toute mesure, à toute tentative de le cerner ou de le décrire. La douleur est une radicale mise en défaut du langage. Elle isole l'homme dans son carcan et le laisse impuissant à nommer cette intimité torturante. D'où la plainte, les larmes, le gémissement le silence, autant de défaillance de la parole et de la pensée. »³¹¹

Si l'interprétation de ces silences reste difficile pour l'historien, il nous semble qu'on ne peut les ignorer, les omettre ou les nier. Ils ont un poids dans le discours, une charge de souffrance individuelle réajustant des mots et des faits parfois prononcés avec détachement. L'expérience du silence fut vécue, entre autres, à l'occasion d'une rencontre avec un groupe de 13 personnes de la maison de retraite de Port-en-Bessin : *La Royale*. Si ce silence ne dura que quelques secondes, après un échange au sujet des périls en mer, il n'en fut pas moins intense. Intensité d'autant plus profonde que treize personnes partageaient au même instant, et intérieurement, ces secondes indicibles. Une

³⁰⁹ HALBWACHS, M., *La mémoire collective*, Paris, PUF, 1950, p. 89.

³¹⁰ BRETON, P., LE BRETON, D., *Le silence et la parole contre les excès de la communication*, éd. Arcanes, Strasbourg, 2008, Ed Erès, Toulouse, 2009, p. 101.

³¹¹ LE BRETON, D., *Anthropologie de la douleur*, Paris, Métailié, 1995, p.38-39.

sorte de communion dans la douleur d'un événement semblable qu'elles ont toutes vécu individuellement ; un père, un oncle, un frère ou un fils perdu en mer. Il fallut pour les ramener aux propos, et surtout les sortir de leur mutisme, un biais dont les femmes parlent avec plaisir : leur vie de trieuse de poissons sous la criée. Métier quasi-exclusivement féminin, que seules les femmes de ce port du Calvados pratiquaient ensemble après-guerre et dont le souvenir, mêlé de chants, d'histoires cocasses et de moqueries, procure à l'assemblée de grands éclats de rire.

Ainsi, ce fonds de sources, constitué à partir de témoignages des anciens marins et des femmes de la communauté, permet d'ouvrir notre recherche sur une histoire globale du quotidien des gens de mer. Répondant à un questionnaire très large semblable à un fil rouge, les témoins ont pu digresser, transgresser et parfois même se promener dans le temps, laissant libre cours à l'évolution de leurs pensées. S'imposa alors un tri et une analyse pour l'historien, à partir des transcriptions, comme il le ferait pour n'importe quelle source écrite. Il est un fait, une fois les enregistrements posés sur papier, les méthodes de traitement sont les mêmes. Entre faits collectifs et faits individuels se dessine alors une histoire des petits. Et, aux sources écrites émanant d'en haut, se joignent les mots des acteurs d'en bas, à travers leurs habitudes, leur mentalité et leur culture, offrant un regard plus large et affiné de ce que sont les gens de cette communauté, de leur manière de vivre à leur manière de penser. Par souci du quotidien de leur descendance, vivant encore dans cette communauté, les témoignages cités dans le corps de la thèse resteront anonymes. Le fonds est consultable sur demande.

PREMIÈRE PARTIE

DE LA PLAGE DE GALETS AUX PREMIÈRES STRUCTURES PORTUAIRES : L’AFFIRMATION D’UNE PETITE COMMUNAUTÉ DE PÊCHEURS

INTRODUCTION :

Le travail précurseur de Pierre Gouhier met en avant, à travers une analyse démographique des gens de mer entre 1597-1792, des éléments de la vie, de l’organisation et des activités de la communauté des marins de Port-en-Bessin, chef-lieu du syndicat maritime³¹². À la veille du XIX^e siècle, cette petite société de pêcheurs se trouve confrontée aux évènements et aux conflits des années révolutionnaires et impériales. Cependant, comme le souligne Thierry Sauzeau, « autant le XVIII^e siècle moderne a été l’objet de toutes les attentions des historiens, autant les années 1793-1815 restent encore largement à découvrir »³¹³. Et si les secteurs de la flotte de guerre, de la course ou encore du négoce ont intéressé la recherche, le monde des gens de mer, et plus particulièrement celui des communautés vivant du « petit » métier dans de petits ports reste largement à explorer pour cette période troublée. Point de départ de notre étude, ce premier XIX^e soulève plusieurs questionnements quant à l’activité halieutique bien existante malgré les années de guerre³¹⁴.

Il est d’abord intéressant de connaître l’origine de cette communauté et plus particulièrement comprendre la permanence antérieure de ses pratiques maritimes règlementées par le système des classes, remplacé depuis l’ordonnance du 31 octobre 1784 par le système de l’Inscription maritime³¹⁵. Ainsi, toute personne exerçant une activité maritime est-elle inscrite, recensée, répertoriée, devant servir l’État au cours de sa carrière contre des compensations sociales dont des pensions d’invalidité ou de fin de carrière. Ce principe permet d’assurer à tout moment l’armement des vaisseaux de la marine militaire, avec des équipages déjà amarinsés et connaissant la mer.

³¹² GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d’histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962.

³¹³ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e – milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d’histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002, p. 180.

³¹⁴ BOÛARD, M. de (dir.), *Histoire de la Normandie*, Toulouse, Privat, 1975, p. 405.

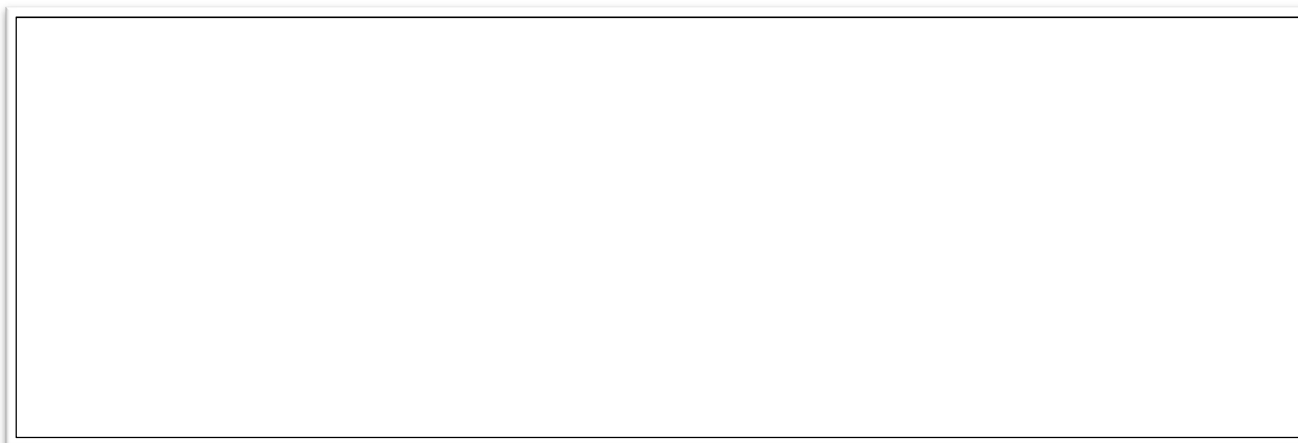
³¹⁵ BLOCH, J.-P., « L’inscription maritime de l’ordonnance du 31 octobre 1784 à sa suppression en 1965 : son rôle dans le recrutement des marins de la marine de guerre et de commerce », in *L’équipage, du navire antique aux marines d’aujourd’hui*, Actes du Colloque organisé sur l’Île de Tatihou du 13 au 15 mai 1999, dir. Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l’Île de Tatihou, 2001, p.10-22.

Cependant, si les marins partent servir l'État, ils désertent leurs embarcations de pêche et cela d'autant plus que la Nation a besoin de bras pour la guerre. Durant les années de conflits, le petit port devra faire face à l'absence de ses forces vives, et plus que l'impact direct sur l'activité halieutique, c'est aussi le comportement des gens de mer et l'évolution d'une pêche souvent réduite à l'état de subsistance que nous évaluerons.

Après la signature du Traité de Vienne, la paix, synonyme de stabilité, profite au petit port. Au cours des années 1820, les mutations du métier de la pêche engendrées dès la fin du XVIII^e siècle se confirment. Les équipages portais ont basculé dans la pêche fraîche en Manche, laissant derrière eux les bancs des grandes pêches du hareng. Mais si ce virage adopté par la communauté lui semble économiquement favorable, il rencontre des limites dans son développement. Seule la reconstruction du port perdu depuis plus de deux siècles permet aux gens de mer d'envisager un avenir pour leurs activités halieutiques. Un port dont l'existence bénéficie non seulement aux marins du cru, mais dont l'attraction vient confirmer une vocation depuis longtemps ancrée dans le lieu. Port-en-Bessin se dégage année après année d'une poussière portuaire normande de laquelle disparaissent totalement les havres voisins du syndicat. Doit-on voir ici un caractère spécifique aux marins portais ? Ou plus simplement une société dont la capacité d'adaptation est favorisée par un contexte géographique, sociologique, ou encore par une mentalité propre aux gens de mer du cru, dont certains chercheurs ont déjà mis en évidence des particularités ?³¹⁶ Enfin peut-on à travers l'étude de comportement de cette communauté dans un contexte précis, par exemple celui de la fraude, évaluer sa capacité à détourner le droit, à s'arranger avec les règles, à contourner l'infortune, à s'unir contre tout ce qui est « horsain » tout en défendant de manière individuelle ses propres intérêts, ceux du monde de la mer qu'elle considère sienne ?

³¹⁶ VÉRON, M., *Le vocabulaire de la pêche et de la mer dans le parler local de Port-en-Bessin*, mémoire de dialectologie, mémoire de maîtrise de lettres modernes sous la dir. de René Lepelley, Université de Caen, 1993.

Chapitre 1 : Les pêches sous les Guerres de Révolution et d'Empire



Doc 15 : Littoral du Calvados, 1791³¹⁷

Introduction :

Dépendant du siège de l'Amirauté de Bayeux³¹⁸, le village côtier de Port bénéficie d'un accès permanent et protégé vers la mer dont il tire l'essentiel de ses ressources³¹⁹. L'activité attestée de l'estran au large, couvre tout aussi bien le travail des cueillettes de coquillages que les pêches côtières et le voyage hauturier ou lointain au hareng. Si l'endroit fut déserté au cours du XVII^e siècle en raison d'une chute sévère dans le rendement des pêches³²⁰ poussant les marins vers les ports plus actifs de Saint-Malo et de Granville³²¹, la période suivante apporte plus de prospérité aux marins du lieu. À la fin du XVIII^e siècle, l'activité halieutique embarquée concerne surtout les produits comme les poissons plats ou ronds recherchés par les chaloupes et les barques le long et au large des rives, et l'armement de grandes barques plus lourdes et résistantes courant les bancs de maquereaux le long des côtes normandes et bretonnes, puis filant vers l'Islande et le Dogger Bank durant les saisons du hareng³²². Ainsi, les pêcheurs pratiquaient durant plusieurs mois, loin de leur bourg d'attache, une pêche particulièrement rentable qu'ils vendaient salée à leur retour à Dieppe, à

³¹⁷ Arch. Dép. Calvados : Cartes et plans. Carte du département du Calvados divisée en ses six districts et ses 71 cantons.

³¹⁸ DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, XII, Amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, 30, n°3, 1980, p. 231-244.

³¹⁹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, Étude d'histoire démographique », *Cahier des annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962.

³²⁰ *Ibid.* p. 61.

³²¹ DARDEL, É., *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Ville, PUF, 1941, p. 112.

³²² DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, (XII, Amirauté de Bayeux). », *Annales de Normandie*, 30, n° 3, 1980, p. 235.

Fécamp³²³ et *in fine* à Port-en-Bessin. Localement, les marins côtiers exploitaient les rives du Calvados, s'éloignant aussi vers les fonds plus importants du grand large, à la recherche des prises vendues fraîches, dès leur retour sur la grève de Port-en-Bessin, à destination d'un marché local, des étals de la région de Bayeux voire parfois vers l'intérieur rural de la Normandie³²⁴. Cependant, l'activité halieutique de Port rencontre, à l'image de toutes les pêches françaises, des difficultés intimement liées à l'état de guerre dans lequel la Révolution et l'Empire plongent le pays dans son entièreté. La désorganisation administrative qui s'ensuit n'épargne pas les gouvernances maritimes. Le système des classes mis en place sous Colbert, montrant déjà ses limites avant la Révolution, est alors réformé à la fin du XVIII^e siècle³²⁵ et prend le nom de service de l'inscription maritime à partir du IV brumaire 1795. Cependant, la mise en place du nouveau système administratif présente localement un flou important, parfois difficilement exprimable par le biais des sources et des écrits émanant des syndics, lorsqu'ils existent, et de leurs correspondances avec leur supérieur direct. En effet, la désorganisation administrative touche non seulement l'organisation de la représentation de l'État dans l'activité maritime, mais montre aussi le manque des personnels en poste allant jusqu'à l'impossible application de l'exécutif, à terre comme en mer. Parallèlement à ces difficultés, les activités halieutiques souffrent de l'engagement militaire des forces françaises dans le conflit. La pêche dans la Manche occidentale, bridée par la proximité des navires anglais, puis par le blocus, se voit contrainte et limitée à une entreprise côtière parfois sporadique et sous bonne garde, marquant ainsi la fin des engagements hauturiers et rémunérateurs vers les mers du Nord.

Ainsi, aux pêches fructueuses de la fin du siècle précédent, s'oppose au premier XIX^e une flotte en décrépitude, pratiquant un métier de subsistance soumis aux aléas des présences ennemies et déserté par des hommes devenus soldats sur la flotte de guerre. Dans cette première approche nous observerons de quelle manière les gens de mer du petit bourg de pêcheurs qu'est Port-en-Bessin, parviennent, malgré leur isolement géographique et toutes les difficultés tant administratives qu'économiques durant presque vingt ans, à subsister de leur art, mais surtout à conserver puis à

³²³ DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, (XII, Amirauté de Bayeux). », *Annales de Normandie*, 30, n° 3, 1980, p. 236.

³²⁴ LENHOF, J.-L., « *Marché et consommation des produits de la mer, dans une ville moyenne de la Normandie intérieure au XIX^e siècle : le cas d'Alençon* », in *Les nourritures de la mer, de la criée à l'assiette*, Actes du colloque du Musée maritimes de l'Île de Tatihou (2-4 octobre 2003), Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, Collection : Histoire maritime, n°4, 2007, p. 175-189.

³²⁵ BLOCH, J.-P., « L'inscription maritime de l'ordonnance du 31 octobre 1784 à sa suppression en 1965 : son rôle dans le recrutement des marins de la marine de guerre et de commerce », in *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du colloque organisé sur l'Île de Tatihou, 13-15 mai 1999, sous la dir. Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001, p.10-22.

pérenniser une activité maritime fortement bousculée et entravée par la quasi-permanence de l'état de guerre limitant drastiquement la pêche en Manche occidentale.

1. L'inscription maritime

1.1 Focus sur les pêches portaises à la fin du XVIII^e siècle

En 1790, le village de Port-en-Bessin compte 538 habitants³²⁶ vivant essentiellement des activités maritimes, et dont les marins peu enclins aux ouvrages ruraux³²⁷ à l'instar des matelots laboureurs de Groix, de Carnac ou du Trégor, ou encore à l'artisanat et au petit commerce comme ceux de Sauzon ou de Dunkerque³²⁸, ne subsistent que par la mer et ses ressources. La population locale se caractérise par son comportement endogame et homogame souligné par Pierre Gouhier lors de son étude démographique. Ainsi, pour les cent derniers mariages célébrés sous l'Ancien Régime dans le bourg, 99% des futures épouses résidaient à Port-en-Bessin, 62% des fiancés habitaient dans le bourg et 20% à moins d'une heure de marche du village³²⁹.

Tournée vers la mer, la population portaise compte à cette époque environ une centaine de pêcheurs. En effet, si l'état des sources de l'inscription maritime ne permet pas d'évaluer précisément le nombre de pêcheurs inscrits annuellement durant la période des guerres de Révolution et de l'Empire en raison, entre autres, des lacunes dans les registres des personnels, nous l'évaluons à une centaine d'inscrits³³⁰. Ce chiffre global tient compte du relevé de 1776 annonçant l'existence de 113 pêcheurs³³¹, du registre des officiers mariniers et matelots³³² entre 1785 et 1796 donnant 72 matelots³³³ pour la période, auxquels il faudrait rajouter les inscrits provisoires³³⁴ et les hors-service³³⁵ dont nous ne connaissons pas le nombre, et le total de 120 inscrits fourni par le commissaire du quartier de Caen en 1812³³⁶. Dans leur majorité, ces matelots sont originaires de Port-en-Bessin. Parmi les marins dont on connaît le lieu de naissance, 94,2% sont nés dans la

³²⁶ Arch. Dép. Calvados : État nominatif des habitants de Port-en-Bessin.

³²⁷ MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 189.

³²⁸ LE BOUËDEC, G., « La pluriactivité dans les sociétés littorales XVII^e-XIX^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t.109, n° 1, 2002, p. 62-63.

³²⁹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, Étude d'histoire démographique », *Cahier des annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p.38.

³³⁰ Il existe une différence importante entre le nombre des inscrits et le nombre de pêcheurs présents dans le syndicat et déclarés sur les embarquements à la pêche durant toute la période des French-Wars, en raison de la multiplication des levées pour la guerre. De plus, les équipages de pêche durant cette période, dénués des matelots ayant entre 20 et 50 ans, sont essentiellement composés de mouses et de marins hors-service.

³³¹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, Étude d'histoire démographique », *Cahier des annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 2.

³³² Inscrits définitifs ayant terminé leur période provisoire d'apprentissage et ne comprenant pas les hors-service déchargés des obligations militaires.

³³³ Arch. Dép. Calvados : R 3367, registre des officiers mariniers et matelots 1785-1796.

³³⁴ Les registres des inscrits provisoires comprennent les mouses et les novices. Ces derniers deviennent inscrits définitifs après une période de deux ans comme apprentis.

³³⁵ Matelots de plus de 50 ans, déchargés des obligations militaires.

³³⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3628, correspondance du Quartier de Caen. 21 février 1812, Rapport sur la pêche.

commune³³⁷. Quant aux pêcheurs « horsains »³³⁸, ils appartiennent à d'autres ports du syndicat ou du quartier de Caen, et aux communes limitrophes de Huppain ou de Commes. Seuls quelques rares marins dieppois ou cherbourgeois sont venus s'installer dans le village³³⁹. À la fin du XVIII^e siècle, les hommes embarquent essentiellement pour la pratique des pêches fraîches³⁴⁰, côtières ou hauturières. La raréfaction du hareng en Mer du Nord depuis 1784³⁴¹ entraîne une chute progressive des armements accentuée par la déclaration de guerre avec l'Angleterre. En effet, la quasi-permanence de la flotte anglaise stationnée aux Îles Saint-Marcouf, croisant le long des côtes du Calvados, enraye définitivement les départs des grands voyages vers le Dogger Bank ou l'Islande³⁴² à la recherche des espèces pélagiques du hareng et du maquereau. Embarqués sur de petites chaloupes ou sur les grandes barques quillées et pontées³⁴³ d'un peu plus de 10 tonneaux³⁴⁴, construites à Port-en-Bessin, les marins s'exercent dorénavant aux cordes ou au chalut à la pêche des poissons ronds ou plats. L'activité lucrative des salaisons prit donc fin localement³⁴⁵. Les gens de mer se tournent dès lors définitivement vers les marées fraîches, plus courtes dans le temps et débarquées régulièrement pour la vente le long de la grève du lieu. La plage de Port dispose alors de quinze cabestans de halage, (indiqués ci-dessous sur le dessin lavé de Nicolas Antoine³⁴⁶), manœuvrés par les hommes³⁴⁷ afin de mettre à l'abri chacun des grands bateaux³⁴⁸.

³³⁷ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et de John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 21.

³³⁸ Étrangers, selon le patois normand.

³³⁹ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

³⁴⁰ À l'inverse des pêches salées ou fumées.

³⁴¹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p.18.

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ Arch. Dép. Calvados : U, 4 U 23/ 84, Justice de paix, actes francisations an VII à 1889. Annexe 11 et annexe 12.

³⁴⁴ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

³⁴⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3018, Registre de désarmement 1813. Dernier signalement de départ pour le hareng en mer du Nord en 1812. Signalement d'une grande barque pour le voyage, le *Saint-Pierre*.

³⁴⁶ Arch. Dép. Calvados : G 315, Fonds chapitre de Bayeux, carte de Port-en-Bessin, dessin lavé, Nicolas Antoine, 1761.

³⁴⁷ Annexe 13.

³⁴⁸ Ces cabestans furent installés avant la chute de l'Ancien Régime par l'évêque de Bayeux. Cabestans confiés aux marins et sur lesquels l'évêque percevait un droit annuel. Voir GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 21.



Doc 16 : Nicolas Antoine, Carte de Port-en-Bessin (extrait), dessin lavé, 1761³⁴⁹

Les hommes hissaient, à la main, au niveau de ces « grands navires » à sec, leurs petites chaloupes, afin de les mettre elles-aussi à l'abri de la mer et de ses caprices. Parallèlement à l'activité en mer, les familles se vouent aux travaux de l'estran. Et, outre les cueillettes saisonnières sur les bancs naturels de moules, de pêche de crustacés et de petits poissons, elles récoltent chaque année à l'orée du printemps et durant un mois³⁵⁰ le varech destiné à la production de soude bayeusaine. Enfin, à côté des activités maritimes, les femmes et les filles effectuent en sus, dans leurs demeures, des travaux de dentellière³⁵¹ pour le compte des fabricants de Bayeux³⁵² ; proto-industrie qui aurait employé 4000 ouvrières de la région du Bessin à la fin de l'Ancien Régime³⁵³. Ces activités de petites mains offrent aux familles de marins un moyen de subsistance complémentaire, vital en raison des difficultés majeures que rencontre l'activité halieutique en ces temps troublés. Mais

³⁴⁹ Arch. Dép. Calvados : G 315, Fonds chapitre de Bayeux, carte de Port-en-Bessin, dessin lavé, Nicolas Antoine, 1761. Les cabestans sont représentés le long de la plage.

³⁵⁰ L'ouverture de la cueillette du varech est autorisée trois jours avant la pleine lune de mars jusqu'au troisième jour après la pleine lune d'avril.

³⁵¹ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 32.

³⁵² L'activité perdue lors des premières décennies du XIX^e siècle comme l'attestent les recensements de 1836 et 1840 sur la période et les actes de l'état civil.

³⁵³ EL KORDI, M., « Bayeux, aux XVII^e et XVIII^e siècles. Bilan d'une étude », *Annales de Normandie*, vol. 20, n°2, 1970, p. 124.

indépendamment de ces travaux supplétifs, il demeure que l'économie des gens de mer de Port-en-Bessin reste toute entière tournée résolument vers l'exploitation de la mer et de l'estran.

1.2 L'administration de l'inscription maritime

Au cours du XVII^e, le pouvoir central cherche à se doter d'une marine de guerre permanente³⁵⁴ assurant à la France la maîtrise des mers. À partir de 1665, soucieux d'un recrutement efficace des marins pour le service de l'État, Colbert met en place le « système des classes » succédant au système de la presse : l'enrôlement de force des hommes effectué dans les quartiers des zones portuaires afin de compléter les équipages de la Royale. Comme le souligne Gérard Le Bouëdec, à la suite de nombreux textes institutionnalisant le système des classes³⁵⁵, deux grandes ordonnances « celle de 1681 sur la marine de commerce et celle de 1689 pour les armées navales et arsenaux de la marine »³⁵⁶ établissent un véritable service militaire destiné aux armées de mer. Les recrutements concernent tous les gens de mer pratiquant une activité maritime ou paramaritime liée au navire³⁵⁷. Les hommes sont préalablement recensés et distingués en fonction de leur âge et de leur spécialité dans une des six catégories de gens de mer ainsi définies :

Les mousses : 12 à 16 ans.

Les novices : 16 à 25 ans, en apprentissage d'un métier de la mer.

Les matelots : à partir de 18 ans.

Les ouvriers de la construction navale.

Les officiers mariniers : hommes de l'encadrement, maîtres, canonniers, pilotes.

Les capitaines, maîtres et patrons du commerce et de la pêche : exemptés des classes car ils forment les jeunes à la mer³⁵⁸.

À partir de l'âge de 16 ans les marins, répartis par contingent ou classe, sont appelés pour un service d'une année à bord des vaisseaux de la Royale. Chaque classe est ainsi commandée par roulement

³⁵⁴ LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 267.

³⁵⁵ *Ibid.*, p. 268.

³⁵⁶ ZYSBERG, A., « La soumission du rivage aux volontés de l'État Royal », in Acerra, M., Poussou, J.-P., Vergé-Franceschi, M., Zysberg, A. (dir.), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455.

³⁵⁷ LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 268.

³⁵⁸ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique3.php

tous les trois ou quatre ans sur les bâtiments de l'État. Administrativement la France est divisée en six départements (Dunkerque, Le Havre, Brest, Rochefort, Bordeaux et Toulon), eux-mêmes divisés en arrondissements, puis en quartiers, à la tête desquels les commissaires des classes ordonnent et supervisent les levées des hommes pour le service. Les matelots appelés devaient se rendre directement dans le port d'attache le plus proche et ne pouvaient aucunement se faire remplacer ni s'engager ailleurs sans risquer d'être considérés comme déserteurs. Toutefois, face aux contraintes, le système des classes proposait des compensations. En service, les marins bénéficiaient « de la suspension de toute poursuite judiciaire, de toute contrainte par corps et de toute mesure de saisie de leurs biens pour raison de dettes »³⁵⁹. De plus, en tant qu'inscrits, ils étaient dispensés du logement des gens de guerre mais surtout bénéficiaient en cas d'invalidité, à partir de 1673³⁶⁰, d'une pension d'une demi-solde reversée par la Caisse des invalides.

Mais, si l'État s'assurait, par le biais de ce système de recrutement, la permanence d'équipages formés par des matelots amarinés et habitués aux affres de la mer, le principe de roulement des classes connut rapidement ses limites et particulièrement en temps de conflit. Outre les retards de règlement de soldes, les marins souffraient particulièrement de conditions de vie difficiles à bord. André Zysberg rappelle que « la mortalité pour cause d'épidémie, de nourriture avariée et surtout de captivité en Angleterre était considérable : 20 à 30% des marins levés, parfois davantage, ne sont pas revenus chez eux à l'issue des guerres de Sept Ans (1756-1763) et d'Amérique (1778-1783) »³⁶¹. Les oppositions au départ des levées semblent se multiplier en France selon Gérard Le Bouëdec³⁶², même si d'après Alain Cabantous³⁶³ les taux d'insoumissions voire les désertions

³⁵⁹ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufir/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique3.php

³⁶⁰ La grande ordonnance de marine de 1681 prévoyait déjà un secours pour les gens de mer estropiés ou invalides, mais qui ne fut pas mise en place. En 1673, la création de la Caisse des invalides financée par des prélèvements sur les soldes militaires puis civiles assure aux invalides puis à tous les hors service (marins de plus de 60 ans) une pension. Voir, SAUZEAU, T., « Les gens de mer du quartier de Marennes et l'institution des invalides de la Marine (milieu XVIIIe –milieu XIXe siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 120, n° 2, 2013, p. 179-192, et, LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet),

³⁶¹ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufir/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique3.php

³⁶² LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 272, 273 et 274.

³⁶³ Le niveau des désertions est de l'ordre de 2 à 3% en France par an ; cependant, dans son analyse, Alain Cabantous remarque que ce niveau s'élève en Dordogne à 15% pour Libourne et 5% en aval de la région. T.J.A Le Goff lui, considère que les refus et les insoumissions sont plus importants sur le littoral méditerranéen que sur le Ponant. Voir, LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 274.

pourtant faibles au plan national demeurent assez variables selon les régions³⁶⁴. Enfin, la réversion des pensions d'invalidité, loin d'être automatique, présentait selon André Zysberg, une faveur et non un droit. Les compensations, pour ce métier à risques multiples décuplés en temps de guerre, semblaient donc insuffisantes pour assurer un recrutement efficace à bord des navires de la Royale.

C'est sous l'impulsion du maréchal de Castries, alors secrétaire d'État à la Marine, que s'engage la refonte du système des classes par l'ordonnance du 31 octobre 1784, dont l'introduction rédigée stipule que Sa Majesté a « reconnu que la forme d'administration donnée à cet établissement dans son origine ne convenoit plus à son état actuel » et « qu'il étoit nécessaire d'y faire quelques changements, et d'ajouter aux anciennes lois les nouvelles dispositions dont l'expérience d'un siècle à fait connoître la nécessité ». Considérant que « les lois pour le classement des gens de mer n'étoient pas assez précises; que l'ordre de levée établi par l'ordonnance de 1689 n'étoit pas suivi depuis longtemps et ne pouvoit plus l'être », le principe du recrutement des marins pour le service de l'État est donc revu afin

« [...] de déterminer exactement ce qui doit servir à faire distinguer et reconnoître ceux qui seront dans le cas d'être classés; de fixer des règles pour les levées successivement et à tour de rôle en accordant des avantages aux chefs de famille, et laissant aux matelots qui ne seront pas employés la plus entière liberté de s'occuper à la navigation marchande ou à la pêche ; d'établir des moyens de conduire dans les ports ceux qui seront levés en leur procurant dans leur marches les secours dont ils ont besoin, de les réunir aux époques où ils sont nécessaires, et de concilier ainsi leur avantage particulier avec la dureté du service : et S. M. voulant aussi régler les récompense qu'elle propose d'accorder aux gens de mer, ainsi qu'aux veuves et aux enfants qui seront morts sur ses vaisseaux ; déterminer les cas où ils seront susceptibles des pensions d'invalides, la valeur de ces pensions, et l'ordre qui devra être suivi dans leur distribution ; assurer la subsistance des familles des gens de mer employés à son service, en leur faisant payer des à-comptes sur les salaires, et faire connoître ses intentions sur tout ce qui concerne l'ordre, le régime et la police des classes [...] »³⁶⁵.

Si en partie, certaines de ces modifications réglementaires étaient déjà en vigueur avant 1784³⁶⁶, dorénavant, tous les gens de mer de plus de 60 ans ayant travaillé dix ans sur les navires de commerce et trois ans pour le service du roi appartiendront à la catégorie des hors-service et seront pensionnés³⁶⁷. Enfin, le roulement des classes disparaît définitivement au profit de levées par tour de rôle individuel tout en tenant compte de la situation des hommes mariés et pères de famille.

³⁶⁴ LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 274.

³⁶⁵ DECRUSY, JOURDAN, A.-J.-L., ISAMBERT, F.-A., TAILLANDIER, A.-H., *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, t. 27, Paris, Bellin-Leprieur, 1824-1827, p. 483.

³⁶⁶ BLOCH, J.-P., « L'inscription maritime de l'ordonnance du 31 octobre 1784 à sa suppression en 1965 : son rôle dans le recrutement des marins de la marine de guerre et de commerce », in *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Actes du Colloque organisé sur l'Île de Tatihou du 13 au 15 mai 1999, dir. Éric Barré et André Zysberg, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île de Tatihou, 2001, p.10-22.

³⁶⁷ SAUZEAU, T., « Les gens de mer du quartier de Marennes et l'institution des invalides de la Marine (milieu XVIIIe – milieu XIXe siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 120, n° 2, 2013, p. 180.

Durant la Révolution, si l'Assemblée Nationale Constituante abolit les dernières charges des anciennes amirautés par les décrets de 1790 et 1791³⁶⁸, elle maintient le service des classes par le décret du 7 janvier 1791 moyennant quelques évolutions dont l'obligation de service sur la marine de l'État, qui s'arrête à 56 ans au lieu de 60. Mais la Marine rencontre durant ces temps de troubles de nombreuses difficultés lors des recrutements de marins, outre les pensions non réglées, la démission et l'émigration des officiers laissant sans commandement les navires, il faut encore ajouter les mutineries et les désertions dans les équipages alors que la France déclare la guerre à l'Angleterre le 1^{er} février 1793³⁶⁹. La loi du 3 brumaire an IV³⁷⁰ s'explique par la nécessité d'une certaine remise en ordre dans le recrutement des marins. Le système des classes devient l'inscription maritime, et comme le souligne André Zysberg « assez paradoxalement, ce texte, rédigé et voté dans l'urgence, est devenu la charte des gens de mer jusqu'au début du XX^e siècle »³⁷¹. Les nouvelles dispositions pour les inscrits les répartissent en quatre groupes : célibataires, veufs sans enfant, mariés sans enfants, pères de famille. Dorénavant seuls les hommes célibataires de 18 à 50 ans seront levés pour le service ordinaire, les autres le seront de manière exceptionnelle en cas de nécessité et chaque contingent de marins sera appelé après épuisement du premier. Si le décret du 25 octobre 1795 prolonge globalement la plupart des dispositions de l'ordonnance de 1784, il assouplit indéniablement le système de service à l'État qui concerne dès lors tout « citoyen marin » âgé d'au moins 18 ans remplissant une des conditions suivantes :

- avoir fait deux voyages au long-cours
- avoir navigué pendant 18 mois
- avoir pratiqué la pêche côtière pendant 2 ans
- avoir servi pendant deux ans en qualité d'apprenti marin

Administrativement, chacun des principaux ports devient chef-lieu d'un arrondissement maritime. Ces entités elles-mêmes subdivisées en quartiers maritimes puis en syndicats forment un maillage des côtes françaises apte à répondre aux attentes militaires en matière de recrutement. Le quartier de Caen, dépendant de l'arrondissement de Cherbourg est divisé en quatre syndicats que sont

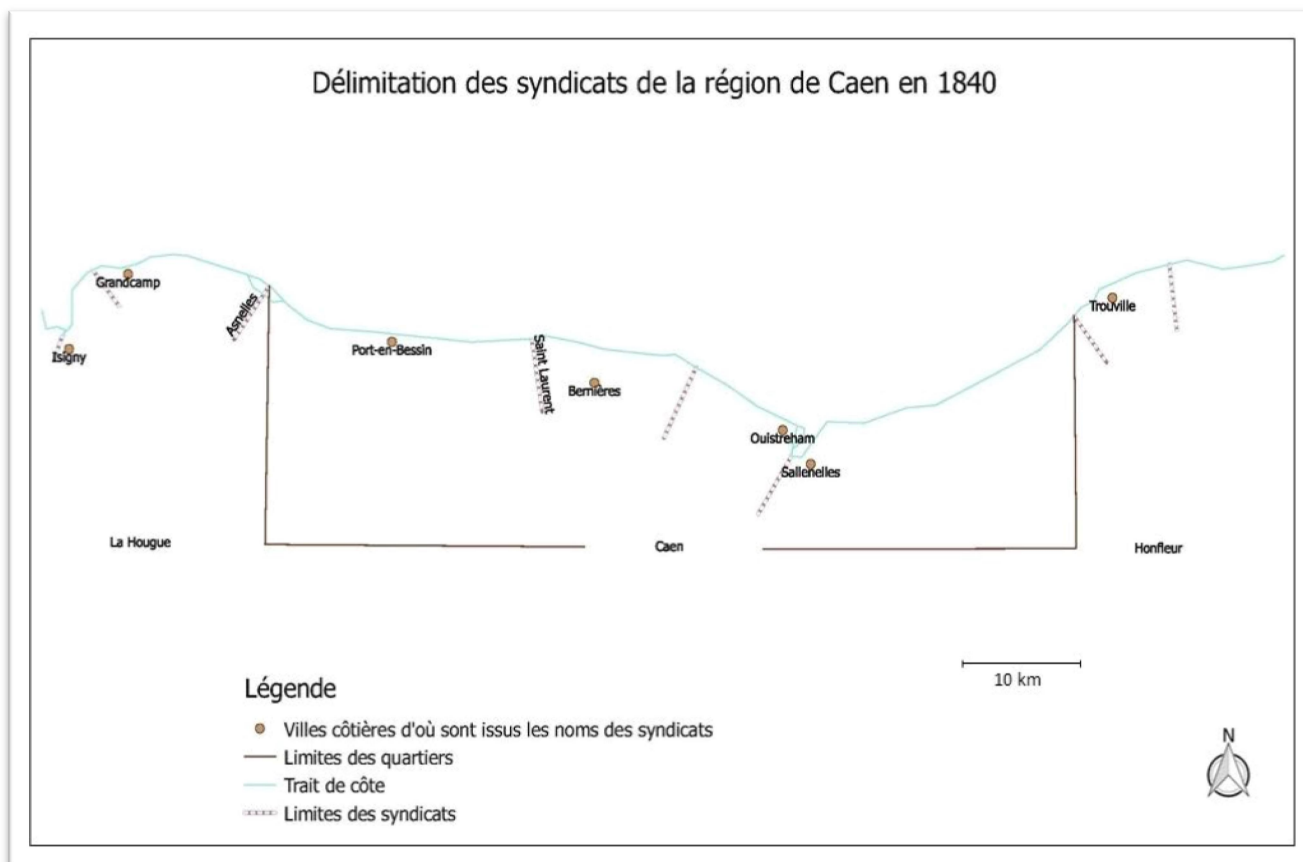
³⁶⁸ PELOIS, H., *L'administration de l'inscription maritime*, thèse de droit, Rennes, 1938, p.16.

³⁶⁹ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique3.php

³⁷⁰ 25 octobre 1795.

³⁷¹ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique3.php

Sallenelles, Ouistreham, Bernières et Port-en-Bessin et couvre l'espace entre le syndicat d'Isigny à l'ouest jusqu'au quartier de Honfleur à l'est³⁷².



Doc 17 : Carte du quartier maritime de Caen³⁷³

À sa tête un commissaire de l'inscription maritime du quartier, héritier du commissaire des classes, dont l'occupation première était la levée des hommes pour la navale. Il tenait à jour des registres d'inscription comprenant outre l'état-civil des marins, tous leurs embarquements civils et militaires ; un outil indispensable pour l'organisation des recrutements à bord des bâtiments militaires. Ces commissaires de l'inscription maritime verront, au cours du XIX^e siècle, leur influence s'étendre sur l'ensemble du bon fonctionnement des activités maritimes dans leur quartier. Dans les faits, et ainsi que le démontre Aurélien Bournonville, ils deviennent « des administrateurs

³⁷² Carte, « Inscription maritime », annexe n° 8 (non paginée), in DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980.

³⁷³ Carte réalisée à partir des données de l'inscription maritime du quartier de Caen, et mise en forme par Joëlle Champalet, étudiante en licence de géographie à l'université de Créteil. Ces limites ne connaissent pas de changement jusqu'à l'instauration du Sous-quartier de Courseulles vers 1850 (la date reste encore à ce jour floue), dont dépendra Port-en-Bessin. Le Sous-quartier ne reste en place que quelques années pour devenir ensuite un syndicat distinct de celui de Port.

locaux de droit commun en matière maritime »³⁷⁴. Leur autorité dépasse alors le simple cadre de la gestion des levées durant les guerres de Révolution et de l'Empire. Les réformes de leurs fonctions, envisagées mais arrêtées à l'entrée en guerre en 1792, laisseront aux commissaires de quartier l'ensemble des prérogatives acquises au cours de cette période transitoire³⁷⁵. De ce fait, le commissaire de quartier de Caen gère donc toutes les affaires maritimes du quartier, dont les levées pour le service naval, la police des pêches et la justice maritime pénale. Il est garant de l'ordre public maritime dans l'ensemble de son quartier³⁷⁶ et son autorité maritime est relayée par des syndicats à la tête de chaque syndicat. Celui de Port-en-Bessin, appelé usuellement syndicat de « Port »³⁷⁷, dépendant directement du quartier de Caen, puis placé momentanément par la suite de nouvelles modifications territoriales sous l'égide du sous-quartier de Courseulles³⁷⁸, compte plusieurs villages côtiers exploitant la mer pour la pêche ou le petit cabotage, entre la commune de St Laurent et celle d'Asnelles³⁷⁹ sous la surveillance de son syndicat.

Cependant, et malgré les modifications apportées depuis l'ordonnance de 1784, l'inscription maritime fonctionne mal durant la période entre la Révolution et le Premier Empire. Les mesures prises pour assurer le succès des levées des marins sont insuffisantes face à la disparition et l'emprisonnement des marins français sur les pontons anglais. La question se pose alors avec la mise en place de la loi Jourdan du 5 septembre 1798 instituant une conscription pour l'armée de terre ; serait-il souhaitable d'élargir ce fonctionnement à l'armée de mer ? Une idée qui rejoindrait le principe égalitaire révolutionnaire mais qui s'oppose à la pensée des officiers généraux, convaincus que seuls les gens de mer étaient aptes à faire de bons marins sur les bâtiments de l'État³⁸⁰. Si Napoléon ne toucha pas à l'Inscription maritime, il mit en place des bataillons de la Marine dont le recrutement s'effectuait par tirage au sort parmi les conscrits français. Et comme le

³⁷⁴ BOURNONVILLE, A., *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*, thèse de doctorat en sciences juridiques, sous la dir. de Louis de Carbonnières, Université de Lille 2, 2014, p. 247.

³⁷⁵ *Ibid.*

³⁷⁶ *Ibid.*

³⁷⁷ Appellation courante du syndicat de Port-en-Bessin retrouvée dans les écrits administratifs du quartier de Caen et conservée encore de nos jours chez les habitants du lieu.

³⁷⁸ Il demeure difficile de dater précisément le passage sous l'autorité administrative du sous-quartier de Courseulles étant donné que le syndicat de Port-en-Bessin conserve encore sous les guerres de Révolution et d'Empire puis jusqu'aux années 1850 ses limites spatiales et son rattachement direct au quartier de Caen. Le traitement des correspondances du quartier de Caen autorise une approximation pour le rattachement à Courseulles et stipule que le 1er janvier 1865, le syndicat de Port en Bessin revient au quartier de Caen. La carte du découpage administratif maritime de Philippe Dupré est donc à reconsidérer quant à l'évolution du sous-quartier de Courseulles au cours du XIX^e siècle.

³⁷⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier, an IV à VII. Courrier du 15 germinal an V : Les limites du syndicat sont attestées par le commissaire de quartier en réponse à une demande du Commissaire Principal Ordonnateur du Havre.

³⁸⁰ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965. La réorganisation des années 1784-1815 », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique3.php

précise André Zysberg, l'Empereur « méfiant vis-à-vis des chefs de la Marine, aurait voulu réorganiser la flotte impériale sur le modèle de l'armée de terre »³⁸¹. Cependant, la force du blocus anglais ne permit pas à la France d'employer ces équipages formés et rompus à la guerre sur mer. De plus, la Caisse des Invalides, qui avait retrouvé son autonomie le 5 août 1795 après avoir été fusionnée avec la Trésorerie nationale sous la Première République, tombe de nouveau sous l'administration de la tutelle des finances, qui omet les reversions en faveur des marins pensionnés. In fine, les ponctions régulières d'hommes effectuées au sein communautés des gens de mer, les risques à bord des vaisseaux de l'État, les retards ou l'inexistence des paiements de soldes et de pensions, les guerres intestines entre administrations civiles et maritimes³⁸², cumulés à la dérive des économies maritimes locales souvent paralysées par le blocus, poussent les hommes des syndicats comme celui de Port-en-Bessin à préférer la fuite à l'enrôlement.

1.3 L'inscription maritime dans le syndicat de Port-en-Bessin

Si l'instabilité politique et l'entrée en guerre contre l'Angleterre dès 1793 enrayent fortement l'économie maritime du syndicat de Port-en-Bessin, à la fin du XVIII^e siècle, il se trouve encore quelques petits caboteurs de commerce de bois et de produits de l'arrière-pays rural comme le cidre, le beurre ou les pommes³⁸³. Ces liaisons maritimes assuraient encore le désenclavement du Bocage loin de tout réseau routier³⁸⁴. Néanmoins, l'essentiel de l'activité côtière du pays gravite autour de l'exploitation des produits de la mer³⁸⁵, dont la pêche du poisson frais³⁸⁶. Souvent décrite comme une « simple bourgade de pêcheurs », derrière des syndicats voisins de plus grande importance économique comme Bernières³⁸⁷ ou Ouistreham³⁸⁸, Port-en-Bessin semble « oublié », ou tout du moins laissé en l'état par l'administration maritime du quartier de Caen malgré l'implantation de la réforme de l'inscription. Les relevés effectués dans l'ensemble de la correspondance du quartier à

³⁸¹ *Ibid.*

³⁸² *Ibid.*

³⁸³ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p.23.

³⁸⁴ ZYSBERG, A., « Le Masson du Parc inspecte la côte du Bessin en juillet 1724 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 35, 2009, p. 220.

³⁸⁵ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 24.

³⁸⁶ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005.

³⁸⁷ Arch. Dép. Calvados : R 1340, Navigation, pêche maritime, 1815-1854. 12 janvier 1815, signalé par la Chambre consultative de commerce de Caen comme ayant une forte activité de salaison du hareng

³⁸⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 17 fructidor V, courrier du commissaire de quartier au contrôleur de la Marine au Havre : « Il y a dans le quartier de Caen 127 bateaux de pêche savoir : 3 à Sallenelles, 22 à Ouistreham, 76 à Bernières, 26 à Port ». En 1812, Port-en-Bessin compte 120 pêcheurs, Ouistreham, 170 et Bernières 582. Les produits de la pêche de ces deux derniers ports sont deux fois et demi supérieurs aux apports portais.

partir de l'an IV, permettent d'observer plus précisément les structures de l'organisation locale et son fonctionnement. Ainsi apprend-on qu'un syndic du nom de Pierre Durand occupe la place depuis plusieurs années déjà, certainement en tant que syndic des gens de mer devenu syndic des marins depuis la mise en place de l'inscription³⁸⁹. Comme ses homologues du quartier de Caen, le syndic doit être âgé de 40 ans, savoir lire et écrire et doit être choisi « par le gouvernement, et de préférence parmi les anciens marins »³⁹⁰, et non plus élu. Rétribué pour sa fonction, l'homme bénéficiera quelques années de ce pécule en complément de sa demi-solde d'ancien marin. Mais à compter du 21 mars 1799, il « ne pourra toucher une demi-solde s'il jouit d'une autre pension sur l'État ou d'un traitement d'activité de service »³⁹¹ et devra choisir entre l'un ou l'autre des traitements³⁹². Représentant local de l'administration du quartier, parmi ses prérogatives, il est chargé de l'application de l'ensemble des polices du domaine maritime, de la tenue des inscriptions de tous les hommes engagés dans les fonctions maritimes et de l'application de l'exécutif militaire dont les levées pour le service³⁹³. Dès la première année du système de l'inscription maritime Pierre Durand rencontre des difficultés dans l'exécution de son service. Son syndicat s'étend de St Laurent à Asnelles, soit sur une distance de plus de 25 kilomètres, et entre 1795 et 1796, il ne bénéficie que du soutien d'un seul surveillant pour effectuer des contrôles de jour comme de nuit le long de la côte. Le commissaire de quartier de Caen plaide à plusieurs reprises auprès de ses supérieurs, en faveur de l'établissement d'un surveillant supplémentaire.

« Je vous adresse ci-joint une lettre qui m'est écrite par le syndic de Port : cet homme est d'un certain âge et auroit peine à faire le service qu'il n'étoit secondé par son fils qui remplit en outre les fonctions de surveillant : cependant comme l'étendue du syndicat de Port est immense, je crains qu'on pourroit y nommer un second suppléant. Je vous prie d'examiner la demande du Citoyen Durand. Je lui ai promis de vous rendre compte de son zèle, et de vous engager à le seconder. Je n'ai que des éloges à faire de tous les syndics du quartier de Caen et j'ose dire qu'ils ne sont pas assez payés pour le service qu'ils font [...] »³⁹⁴.

Seul, lors de cas de naufrages de navires marchands engendrant l'envoi d'un personnel responsable du devenir des cargaisons, le syndic Durand sera secondé. Un aide-commissaire³⁹⁵ est alors envoyé sur place afin de régler les suites de l'accident, d'assurer la garde des débris, la vente et la

³⁸⁹ Recueil des proclamations et arrêtés des représentants du peuple, volume 19 Lois des 7 janvier 1791, 21 juillet 1792 et 24 brumaire an III.

³⁹⁰ Règlement général sur l'administration des quartiers et sous quartiers, loi du 3 brumaire an IV concernant les arrondissements et quartiers.

³⁹¹ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 2 ventôse VII, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins à Port-en-Bessin.

³⁹² Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 2 ventôse VII, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins à Port-en-Bessin.

³⁹³ Annexe 14.

³⁹⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 4 thermidor IV, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal du Havre.

³⁹⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 8 Floréal IV, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal du Havre.

restitution des biens marchands retrouvés sur les plages du syndicat. Intermédiaire entre le quartier et le syndic, l'homme détient une autorité directe sur le syndicat lors de son séjour et se fait l'écho du commissaire de quartier :

« Dites je vous prie au syndic [...] que je l'engage à redoubler de zèle et d'activité, que je rendrais compte à l'ordonnateur et que s'il est possible je lui ferai adjoindre le suppléant qu'il demande. Dites-lui aussi qu'il doit veiller à ce qu'aucun pêcheur ne navigue sans rôle d'équipage, et que je l'engage à me désigner ceux qui enfreindront la loi à cet égard ou à des soupçons sur la conduite des pêcheurs en général, ayez les yeux ouverts sur eux pendant votre séjour à Port, et prescrivez au syndic de les surveiller sans cesse et de me rendre compte exact de leur conduite. [...] »³⁹⁶.

Aux côtés du syndic Durand et de son suppléant, deux maîtres surveillants des pêcheurs sont nommés parmi les pêcheurs en activité³⁹⁷. Leurs fonctions premières durant tout le conflit avec l'Anglais est d'assurer la sécurité des marins et de leurs navires. En effet la proximité de la flotte ennemie favorise les rencontres fortuites ou provoquées à des fins de stratégie guerrière ou d'échanges illicites entre pêcheurs et militaires adversaires³⁹⁸. Dans un premier temps non-rémunérés, puis reconnus dans leurs attributions, ces surveillants opèrent à terre comme en mer pour « la plus exacte surveillance, pour déjouer les projets des ennemis de la République »³⁹⁹ afin de « découvrir leurs agents extérieurs et les manœuvres du dehors »⁴⁰⁰. Il semble que les autorités aient rapidement pris conscience de l'insuffisance numérique de ces gardes au vue de l'étendue du syndicat. Les exigences de telles surveillances impliquèrent de nouvelles directives du chef de quartier en faveur de Port-en-Bessin :

« [...] Je vous charge de remplacer le plutôt possible les maîtres de bateaux de surveillance dans les communes d'Asnelles et d'Arromanches, et ailleurs s'il en manque, il n'est pas bien nécessaire qu'ils sachent écrire ; ils pourront faire verbalement leur rapport ; ou à l'agent de leur commune qui vous le transmettra pour m'être envoyé, vous aurez soin de m'indiquer le nom des maîtres et des bateaux de surveillance que vous aurez nommés. Je n'ai pas besoin de vous dire que votre choix doit tomber sur des hommes dignes de confiance »⁴⁰¹.

Quant aux suppléants, le syndic devra attendre encore quelques années avant que chaque port dont il a la responsabilité n'en soit doté. Outre les surveillances des côtes ces agents interviennent lors des levées pour le service ou la guerre : dans un premier temps par l'annonce du départ aux marins concernés puis dans le suivi administratif des levées. Un suivi qui semble d'autant plus difficile que

³⁹⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 3 thermidor IV, courrier du commissaire de quartier à l'aide commissaire à Port.

³⁹⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 4 messidor IV, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal du Havre.

³⁹⁸ SORET, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1^{er} tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998, p. 92-95.

³⁹⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 13 thermidor an 7, circulaire du commissaire de quartier aux syndics des marins.

⁴⁰⁰ Ibid.

⁴⁰¹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 28 fructidor V, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins à Port.

le commissaire de quartier martèle et réitère durant toutes ces années de conflit des consignes de vigilance et d'exactitude à propos de l'état des marins soumis au service. Une preuve s'il en faut, que le recrutement des hommes reste laborieux, à l'exemple du contrôle des marins indisponibles qui se font porter malades :

« En vous chargeant de visiter vous-même les marins de votre syndicat, je ne vous ai point donné une commission contraire à vos fonctions ; vous devez dans tous les cas me répondre de la situation des marins auxquels vous transmettez les ordres que je vous adresse ; vous ne me ferez pas connaître la nature de la maladie de l'homme, mais vous me direz bien s'il est effectivement malade ; vous ne me direz pas si le mal qu'un homme a à la jambe, est un ulcère ou une blessure ; mais vous me direz s'il y a plaie ; et quand la maladie ne sera pas apparente et que vous verrez l'homme aller à la mer et travailler ; vous ne nous permettrez pas de certifier qu'il est malade ; parce qu'un autre l'aura dit, mais vous l'obligerez à se présenter au bureau de la marine [...] »⁴⁰².

Et pour les plus récalcitrants, il sera rappelé au syndic que « les gens des communes et commissaire du Directoire exécutif »⁴⁰³ doivent le seconder, car selon l'arrêté du 24 fructidor, ils « sont tenus de prêter main forte et tous les secours »⁴⁰⁴ qu'on peut requérir d'eux. Mais pour effectuer les levées faut-il encore avoir pu enregistrer les marins. L'inscription l'exige, nul ne peut y échapper s'il épouse une carrière maritime ou paramaritime⁴⁰⁵, et surtout il en va de l'établissement des levées militaires. Là encore, le syndic Durand rencontre des difficultés pour appliquer les consignes dictées par son commissaire. Entre embarquements illicites, armements et désarmements obreptices faute de main d'œuvre ou d'omissions tout à fait volontaires des matelots, les gens de mer trouvent par ces biais un moyen fortuit d'échapper encore aux devoirs de la guerre. L'établissement des revues par syndicat⁴⁰⁶ exigeant la présence de tous les hommes le même jour sous la direction du Commissaire principal du Havre⁴⁰⁷ devrait pallier aux manquements et suppléer à la lourdeur de la charge du syndic.

Enfin, l'autorité locale devra aussi préparer l'accueil de l'hydrographe lors des examens « des aspirants, capitaines des bâtiments de commerce pour le long cours, Maître au petit cabotage, pilote côtier, pilote lamaneur »⁴⁰⁸. Et, sans chercher à lister exhaustivement l'ensemble des tâches du syndic, nous retiendrons la nécessité, en sus de fonctions déjà fournies, d'interventions ponctuelles pénibles et ardues. À l'exemple de la surveillance continue des côtes, contre le débarquement de

⁴⁰² Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 16 frimaire V, courrier du commissaire de quartier au syndic de Port.

⁴⁰³ Ibid.

⁴⁰⁴ Ibid.

⁴⁰⁵ LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 268.

⁴⁰⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 11 messidor VII, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal au Havre.

⁴⁰⁷ Autorité en charge des levées militaires.

⁴⁰⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 22 messidor VII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins.

navires originaires de contrées touchées par des maladies contagieuses, telles que la peste et la fièvre jaune en 1796, qui selon le commissaire venaient « d'être introduites en Angleterre et dans les Isles de Jersey, Guernesay et Saint-Marcouf »⁴⁰⁹. Ou encore, les recherches de malfaiteurs à l'image de la poursuite des auteurs de l'attentat du 3 nivôse contre le 1^{er} Consul, auxquelles sont conviées les méfiances de tous les surveillants afin « d'empêcher tout embarquement furtif »⁴¹⁰ pour passer à l'étranger.

Ainsi, le ministère des syndics et de leurs subordonnés réalisent-ils un ensemble de fonctions et de tâches aussi variées et multiples que le nombre de fonctionnaires demeure faible. Dans les faits, durant les années révolutionnaires, l'Inscription maritime répondit essentiellement aux besoins de la guerre aux dépens de charges moins prégnantes comme la police des pêches. Les administrateurs locaux furent souvent invités à traiter l'urgence. Et les hommes de confiance, à priori rares si l'on en croit l'autorité caennaise, comme le syndic de Port, devait demeurer à leur poste en attente d'une relève accordée par leur supérieur.

« Le syndic des marins du syndicat de Port m'annonce que son âge et ses infirmités ne lui permettent plus de remplir convenablement ses fonctions [...] il est âgé de 66 ans et son tempérament usé par les fatigues de la mer l'expose à de fâcheuses maladies qui l'affaiblissent chaque jour sensiblement. Cependant je l'avois jusqu'ici déterminé à continuer ; mais enfin j'ai la preuve qu'il a réellement besoin de repos. [...] ayant rempli sa tâche avec honneur et dévouements, demande pour récompense à être remplacé par son fils ; et celui-ci sollicite avec insistance la place de son père en considération des services qu'il a déjà endurés dans cet emploi »⁴¹¹.

Le commissaire reçut l'autorisation de son supérieur, et Durand père laissa la place à Durand fils⁴¹², qui représentait ici toutes les garanties de son aïeul. Un gage pour le chef du quartier de Caen qui souvent insiste avec véhémence, afin d'entraîner une réponse favorable à ses attentes, attribuant aux marins du cru un caractère pénible et revêche.

« Le syndicat de Port est un des plus considérable et le plus éloigné du quartier de Caen [...] La distance de 9 lieues qui le sépare du chef-lieu rend les communications rares et difficiles. Les marins y sont en général moins dociles, et ils ont besoin d'être surveillés plus sévèrement : c'est en un mot le syndicat le plus pénible à gouverner [...] »⁴¹³.

2. La pêche dans le premier XIX^e siècle : une activité économique contrariée

⁴⁰⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 23 brumaire IX, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁴¹⁰ *Ibid.*, 10 pluviôse IX, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁴¹¹ *Ibid.*, 2 germinal X, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁴¹² Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 17 floréal X, courrier du commissaire de quartier au Citoyen Durand syndic des marins à Port.

⁴¹³ *Ibid.*, 2 germinal X, courrier du commissaire de quartier au citoyen Durand syndic des marins à Port.

2.1 Les levées

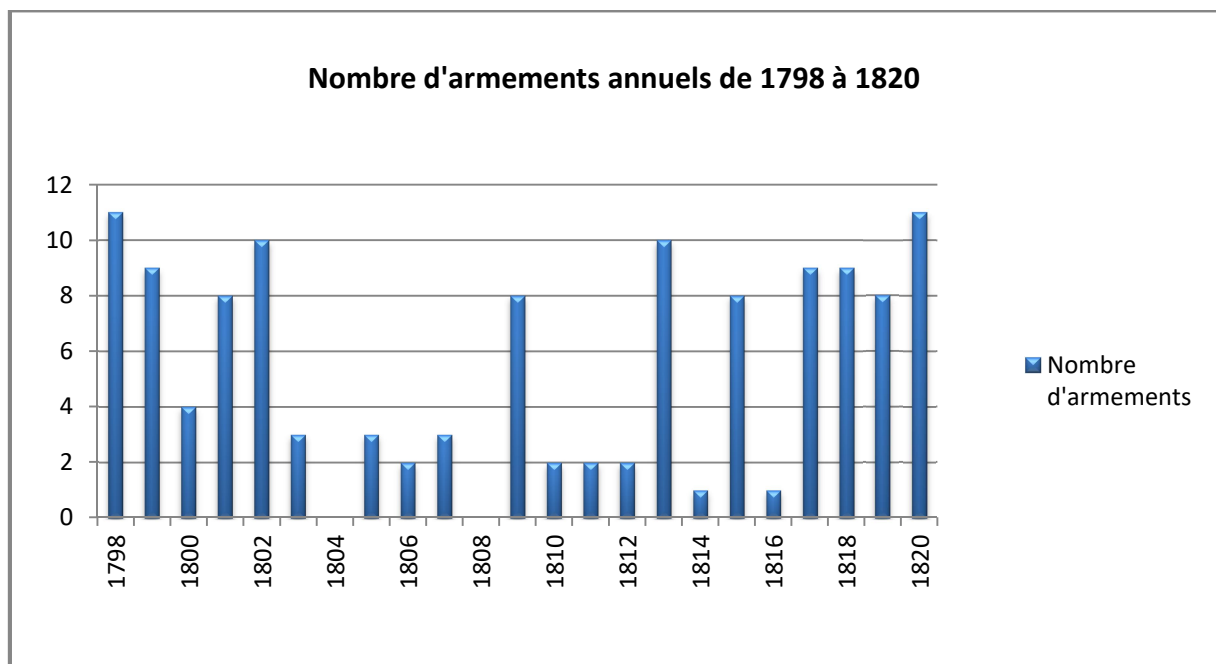
Entre 1793 et 1815, la France connaîtra vingt ans de guerre contre les coalitions européennes successives. La sollicitation des armées et le besoin incessant d'hommes commandent l'appel régulier des pêcheurs à bord des vaisseaux de l'État. Cette mobilisation concerne les navigants et les ouvriers maritimes. Depuis la levée en masse de 1793, les convocations vers les arsenaux et les bâtiments de la marine militaire se multiplient. Dans le cas de Port-en-Bessin, les hommes s'acheminent majoritairement vers les dépôts du Havre, de Cherbourg ou celui de Brest. Parfois même, leurs compétences spécifiques les entraînent à compléter des équipes de charpentiers ou de calfateurs afin de réaliser des travaux ou à embarquer dans les équipages des navires stationnés dans d'autres ports comme Lorient ou Dunkerque⁴¹⁴. Bien qu'elles ne se fassent pas sans mal, étant donné l'augmentation de dérobades et de subterfuges des marins réticents au départ, les levées envoient une majorité d'entre eux dans les rangs militaires.

Levée après levée, la pêche perd l'essentiel de ses forces vives⁴¹⁵. L'absence des marins entrave fortement les armements locaux. Une étude réalisée à partir des registres d'armement et de désarmement à la pêche entre 1798 et 1820⁴¹⁶ met en évidence toutes les difficultés économiques halieutiques rencontrées durant cette période de conflit avec l'Angleterre.

⁴¹⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 30 ventôse an IV, rôle des levées de marins et ouvriers faites dans le quartier de Caen pour divers ports dans le courant de la 3^{ème} année.

⁴¹⁵ ACERRA, M., ZYSBERG, A., *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 178-179. Martine Acerra et André Zysberg relèvent que dans les petites communautés de six paroisses de Basse-Normandie dont Port-en-Bessin, « le pourcentage d'hommes appelés au service du roi oscilla entre 45% et 54% du total des inscrits » entre 1715 et 1790, et « entre un cinquième et un tiers d'inscrits ne sont jamais revenus au pays à l'issue des campagnes militaires ». Voir aussi : Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 20 brumaire an VII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins. Sont exemptés de service : les hors de service au-dessous de 60 ans, les pêcheurs non marins, les réquisitionnaires malades et les maîtres de bâtiments pêcheurs qui auront 40 ans ou deux campagnes au service de l'État.

⁴¹⁶ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.



Graphique 1 : Armements annuels 1798-1820⁴¹⁷

En 1798, les registres donnent onze armements à Port-en-Bessin. Soit onze bateaux, qui selon les exigences de l'inscription sont déclarés pour la pratique de la pêche du poisson frais, et ce pour une année complète. Au mois de juillet, le commissaire du quartier de Caen signale qu'il a ordonné deux levées pour un total de 320 hommes originaires de l'ensemble de ses syndicats⁴¹⁸, tous parvenus au Havre. Six mois plus tard, le 1^{er} janvier 1799, le syndic de Port reçoit de la part du commissaire de quartier un nouvel ordre de levée⁴¹⁹, mais tous les marins ne se rendent pas dans leur port d'attache, puisque le 14 janvier le commissaire lui ordonne les mesures à prendre contre les retardataires :

« Au reçu de la présente vous vous concerterez avec les autorités civiles et Militaire de votre canton pour faire arrêter et conduire au bureau de la marine à Caen tous les marins de service qui ne s'y seraient pas encore rendus : vous prescrirez en même temps à tous ceux qui ont été commandés de partir sous 2 jours ; ils devront passer par Caen, ou je leur ferai donner le logement pour le lendemain continuer leur route, vous ferez jusqu'à nouvel ordre tous les 5 jours une tournée dans votre syndicat ; pour employer chaque fois contre les désobéissants les mesures que je viens de vous prescrire : vous m'adresserez au retour de vos tournées la liste des marins que vous aurez fait arrêter ; et de ceux auxquels vous aurez intimé l'ordre de partir ; vous requerrerez des agents de commune, sur leur responsabilité, un certificat de départ des marins que vous aurez prévenus en leur

⁴¹⁷ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 23-35. Le nombre d'armements est faussé entre autres par le non-respect du désarmement annuel. Certains bateaux armés une année, le resteront plusieurs autres sans apparaître dans l'armement ces années supplémentaires. Mais nous ne pouvons en aucun cas affirmer que ces mêmes bateaux servaient la pêche, même si le contraire semble peu probable.

⁴¹⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 6 messidor an VI, courrier du commissaire de quartier au commissaire de Marine au Havre. Le commissaire de quartier stipule en outre que sur les 375 marins commandés il y aurait un problème sur les listes nominatives, seuls 323 seraient inscrits à Caen. Après l'envoi des 320 marins il en resterait donc trois à envoyer.

⁴¹⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 12 nivôse an VII, courrier du commissaire de quartier aux syndicats des marins.

présence ; et vous ferez établir garnison chez les parents de ceux dont l'obéissance ne seroit pas constatée de cette manière ; vous emploierez les mêmes moyens à l'égard des autres marins de service, qui, pour ne pas y être contraints, promettoient de se présenter de bonne volonté au bureau de la marine »⁴²⁰.

Il semble que ces mesures soient efficaces puisque un mois plus tard le chef du quartier annonce que « conformément aux ordres du Ministre⁴²¹ », il a levé « pour Brest, sans exception, tous les marins présents au quartier de Caen⁴²² ».

Toutefois, la France puise dans les fonds des viviers de marins. Les défaites navales comme celles d'Aboukir⁴²³ ou encore lors de la deuxième invasion de l'Irlande⁴²⁴ tout aussi catastrophique que celle de 1796, affaiblissent fortement les forces navales françaises. En quête d'hommes, l'État requiert toutes les disponibilités afin de compléter ses équipages pour peu qu'elles soient un tant soit peu amariniées, comme en témoigne ce courrier du commissaire de Caen adressé à son supérieur havrais.

« Un agent maritime le citoyen Bourdon chargé par le Directoire exécutif et le Ministre de la Marine de la levée des marins depuis Dieppe jusqu'à Brest passa ici hier : il vit que le quartier de Caen n'offroit plus aucune ressource en marins mais comme il faut encore des hommes pour les armements qui se préparent à Brest, il me donna l'ordre de lever pour ce port les ouvriers de toutes classes : il me recommanda cependant de prendre de préférence ceux qui auroient assez navigué soit à la pêche ou autrement pour n'être pas inhabitués à la mer. Vous avez vu le citoyen Bourdon et je ne doute pas qu'en m'annonçant incessamment son passage vous ne m'enjoignez de me conformer aux ordres qu'il m'aura donné : je m'occupe d'avance de leur exécution »⁴²⁵.

Localement, les levées successives s'avèrent catastrophiques pour l'économie maritime. En deux ans, les armements à la pêche du syndicat de Port-en-Bessin chutent de onze navires à seulement quatre. L'activité halieutique perd donc les deux tiers de ses capacités⁴²⁶. Si on observe sur le même temps la composition des équipages de pêche, nous constatons en l'absence des hommes valides appelés à combattre, la présence majoritaire de marins invalides et hors de service. Cette proportion

⁴²⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 25 nivôse an VII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins.

⁴²¹ *Ibid.*, 15 pluviôse an VII, courrier du commissaire de quartier au commissaire chargé des armements à Cherbourg.

⁴²² *Ibid.*

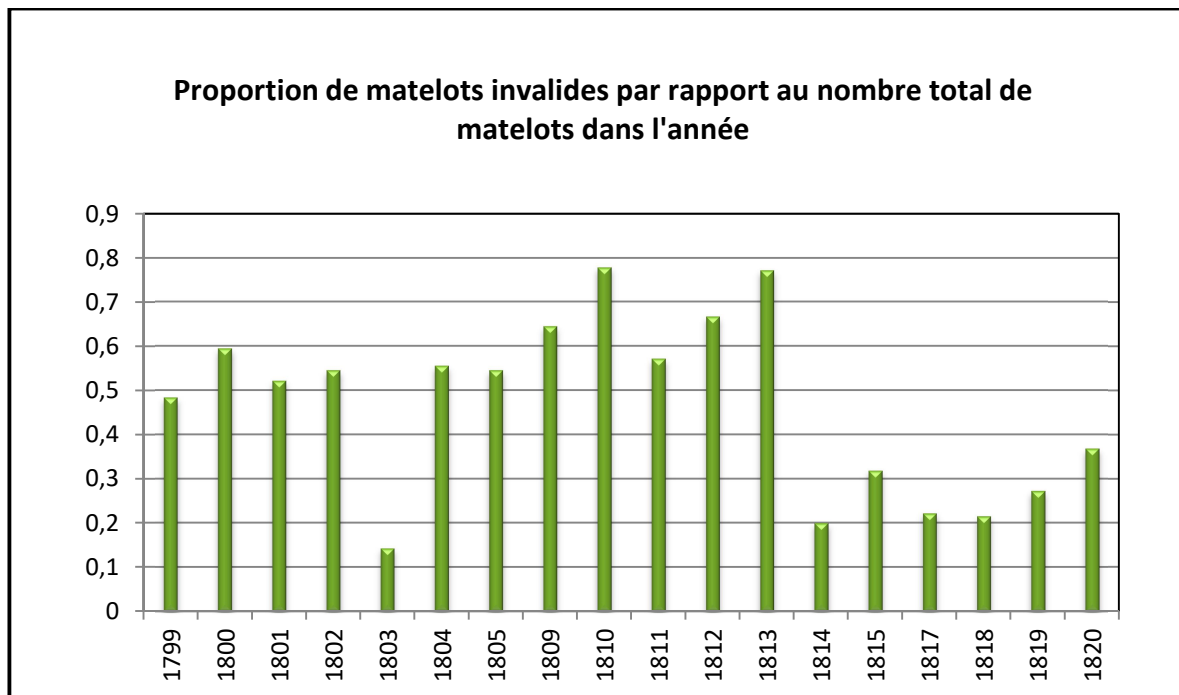
⁴²³ 1^{er} aout 1798

⁴²⁴ Septembre 1798

⁴²⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 12 ventôse an VII, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal au Havre

⁴²⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. Au 10 vendémiaire an X, soit le 2 octobre 1801, le commissaire de quartier répond à la demande du Ministre datant du 16 fructidor à propos de la question relative à la pêche du hareng : 50 à 60 bateaux du quartier de Caen font la pêche du hareng devant Le Havre et sur les côtes du Calvados. Ces bateaux jaugent de 5 à 40 tonneaux et sont montés de 6 à 18 hommes. Ces chiffres concernent essentiellement les syndicats situés à l'est du quartier de Caen, souffrant moins de la proximité des Îles Saint-Marcouf occupées par les troupes anglaises et restituées à la France à l'occasion de la Paix d'Amiens. En effet, le 13 vendémiaire an X, le commissaire de Caen signale à Cherbourg que « Les anglais ont voulu faire une petite incursion sur la côte de Port-en-Bessin dans la nuit du 8 au 9 courant ; mais ils ont été surpris et forcés de réembarquer précipitamment. Vous verrez les détails de cet événement dans le rapport qui m'en a été fait par le syndic, et dont je vous transmets ci joint copie ».

avoisinaït déjà 50% des membres du bord pour atteindre 60% en 1800 et augmenter encore au cours des années suivantes⁴²⁷.



Graphique 2 : Proportion de matelots invalides embarqués à la pêche, 1799-1820⁴²⁸

En octobre 1801 les négociations qui conduiront à la signature du traité de Paix d'Amiens favorisent le retour des marins dans leurs foyers. Une circulaire adressée aux syndics des marins et surveillants pêcheurs précise que :

« La navigation et la pêche redeviennent entièrement libre, Citoyen Je m'empresse de vous apprendre cette heureuse et importante nouvelle ; et je vous charge de l'annoncer publiquement aux marins dans toutes les communes de votre syndic.

Dès ce moment les navires français peuvent prendre la mer en toute sécurité ; la France et l'Angleterre ont arrêté une cessation absolue d'hostilités [...] »⁴²⁹.

Bien que les levées demeurent⁴³⁰, assurant le fonctionnement ordinaire de la marine et de ses vaisseaux, les ports accueillent le retour progressif des marins libérés de leur service mais surtout

⁴²⁷ À partir de 1800, les équipages se composent majoritairement d'hommes invalides, de hors de service et de mousles. La part des invalides représente jusqu'à 77% des membres d'équipages de pêche en 1810 et 1813.

⁴²⁸ Le relevé des membres d'équipage inscrits à la pêche a été effectué à partir des registres de désarmement où tous les marins ayant participé au travail à bord sont portés. Et ce, contrairement aux registres de l'armement ou parfois seuls deux hommes, dont le patron, paraissent. L'équipage se constitue et se modifie au cours de l'année, particulièrement lors de la période des Guerres de Révolution et d'Empire. La démonstration de l'importance des mutations et des mouvements dans les équipages a été réalisée au cours de mon master 1 : *Les équipages de pêche du poisson frais à Port-en-Bessin, 1800-1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d' André Zysberg et John Barzman, Universités du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 60-81. Annexe 15.

⁴²⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 3 brumaire 10, circulaire commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants pêcheurs.

⁴³⁰ *Ibid.*, 9 frimaire X, Circulaire aux syndics des marins.

des prisons anglaises⁴³¹. Ainsi, la pêche retrouve-t-elle une partie de ses bras. En 1801, huit bateaux arment au poisson frais, et ils seront dix à travailler la mer en 1802. Mais, au mois de mai 1803, l'Angleterre rompt le traité et déclare la guerre à la France. Et, de nouveau, les levées entaillent fortement l'économie halieutique. Les armements chutent cette fois-ci à trois navires pour l'année. Seuls quelques soubresauts comme en 1809 et en 1813, dus aux libertés rendues à la pêche par l'État⁴³² afin de promouvoir le développement de l'activité mais aussi la formation de nouveaux marins, et, à un embarquement considérable de mousques et de novices en sus des marins invalides et hors de service déjà cités, offrent momentanément une activité embarquée plus importante. Soit : en 1809, 27% de mousques et 64% de marins invalides, et, en 1813, 18% de mousques et 77% d'invalides⁴³³. Il faudra attendre la fin des conflits, mais plus particulièrement le retour de guerre et des pontons où les anglais avaient enfermé plus de 130 000 personnes entre 1803 et 1814⁴³⁴, pour que les pêches retrouvent un essor. On pourra parler réellement de reprise à partir de 1817. Port-en-Bessin retrouvera ses armements d'antan vers 1820, et, mises à part quelques années sombres, l'activité demeurera en constante croissance au cours du XIX^e siècle. Contrairement à ces vingt années de conflit et du besoin accru et en masse d'hommes, les levées pour le service, en période de paix, n'auront alors qu'un impact mineur sur le développement de l'industrie des pêches maritimes locales.

⁴³¹ *Ibid.*, 7 pluviôse X, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins à Port.

⁴³² *Ibid.*, 3 brumaire X, circulaire aux syndics des marins et surveillants pêcheurs.

⁴³³ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 45.

⁴³⁴ LE CARVÈSE, P., « Les prisonniers français en Grande-Bretagne de 1803 à 1814. Étude statistique à partir des archives centrales de la Marine » *Napoleonica. La Revue*, n°8, 2010, p. 3-29.

2.2 L'Anglais, des Îles Saint-Marcouf au Blocus

Dès le début des conflits, les anglais occupaient les îles Anglo-Normandes, chapelet de postes avancés se lovant autour du Cotentin, offrant une kyrielle de refuges et d'asiles à la flotte ennemie de la France. En 1793, l'Angleterre prend possession des Îles Saint-Marcouf, à l'est du Cotentin. Un repère idéal pour contrôler d'une part tous les cabotages de, ou vers Cherbourg, et d'autre part, le grand commerce reliant l'Atlantique à la Manche vers les ports du Havre, ou du Nord de l'Europe. Cette proximité ennemie favorise aussi des échanges illicites que souhaiterait rompre le commissaire de quartier de Caen.

« Il y a longtemps sans doute qu'on auroit dû s'occuper des moyens d'interrompre la communication qui existe entre les côtes de la Manche et du Calvados et les Îles St Marcouf occupées par les anglais ; elle entretient avec nos marins intérieurs et extérieurs une intelligence qui est d'autant plus dangereuse qu'elle est difficile à détruire. Je ne connois pas de mesures de surveillance qui puissent entièrement rompre cette correspondance ; Le seul moyen, et voici le moment de le tenter, c'est de chasser les anglais de ces îles ; cette expédition dépend du coup de main dont l'exécution seroit facile.

[...] mais vous connoissez comme moi les dangers de cette côte et on sait par expérience que la mer n'y est pas tenable en hiver. Cet inconvénient nuit autant à l'ennemi qu'à nous ; les anglais se retirent [...] pendant trois mois de la mauvaise saison, il n'y a aux îles que 2 ou 3 petits bâtiments : ce seroit le moment comme je l'ai dit de tenter un coup de main, et c'est à mon avis le seul parti qu'il convient de prendre, si on veut enfin rompre un des plus grand moyen de correspondance des anglais avec nos ennemis intérieurs, et rétablir la libre circulation entre les ports de Cherbourg, Granville et Le Havre [...] »⁴³⁵.

Mais malgré les tentatives françaises de reconquête de ce petit bout de terre stratégique⁴³⁶, abri salvateur des émigrés et des prêtres réfractaires, repaire de trafics entre navigants français et anglais, mais surtout promontoire militaire ennemi à vue des côtes françaises, il fallut attendre la Paix d'Amiens afin d'éloigner quelque peu cette présence anglaise stationnaire. Aussi, régulièrement, les rapports des syndics signalent-ils divers types d'approches des navires anglais le long des côtes de Port-en Bessin. Le Commissaire Principal du Havre est prévenu par exemple que « Depuis quelque temps les ennemis sont sans cesse à la poursuite des (de nos) pêcheurs, ceux-ci ne peuvent sortir sans être insultés »⁴³⁷. « [...] un bateau de Ouistreham fut encore chassé par un canot anglais ils eurent plusieurs coups de fusils et d'espingoles et enfin fut atteint par l'ennemi qui lui enleva tout le poisson qu'il avoit à bord et le menaça même de le faire prisonnier [...] »⁴³⁸. Pour les militaires anglais, les barques de pêche travaillant le long des côtes à quelques milles de Saint-Marcouf restent

⁴³⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 28 frimaire V, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal ordonnateur au Havre.

⁴³⁶ VANEL, G., *Les anglais aux Îles Saint-Marcouf ; l'expédition de 1798 ; le combat naval de Sallenelles d'après les rapports conservés au Ministère de la guerre et des documents inédits*, Caen, L. Jouan, 1910.

⁴³⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 2 Pluviôse IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent maritime du Havre.

⁴³⁸ *Ibid.*

une proie idéale et facile à capturer, d'autant plus si elles sont chargées de leurs pêches. Les autorités locales françaises dénoncent les nombreux méfaits de ces hommes s'assurant ainsi un ravitaillement plus généreux en produits frais, soulignant, entre autres, que les pêcheurs « doivent continuellement fuir les anglais qui veulent leurs poissons ! »⁴³⁹. D'autres fois, l'ennemi capture navires et matelots, comme cet équipage d'Arromanches, dépendant du syndicat de Port-en-Bessin, qui fut « atteint par un canot anglais et conduit aux Îles Saint-Marcouf »⁴⁴⁰. Les embarcations volées compléteront les éléments locaux de la flotte anglaise. Quant aux matelots, si la correspondance du quartier mentionne souvent leur libération à plus ou moins brève échéance, d'autres demeurent dans les geôles anglaises ou connaîtront les affres des pontons dont ils ne sortiront qu'à l'occasion d'échanges de prisonniers⁴⁴¹ ou à la fin de la guerre. À moins d'une aubaine comme les « trois marins de ce quartier pris par les Anglais en l'an 3 sur un de nos corsaires [qui] ont trouvé moyen de s'échapper des prisons et [qui] sont rentrés en France et chez eux depuis peu de jours [...] »⁴⁴². Et enfin, à qui on a « accordé le temps de se remettre des fatigues de leur longue captivité »⁴⁴³ de plus de quatre ans, avant de les lever à nouveau pour la marine d'État.

Quoi qu'il en soit, pour les Anglais, chaque enlèvement et chaque envoi de pêcheurs français sur les pontons, sont tout autant d'hommes qui n'équiperont pas les vaisseaux de la Royale ! L'Angleterre use alors de tous les procédés susceptibles d'arracher cette main d'œuvre à son adversaire. Ainsi tout comme elle a pu le faire sur les bancs de Terre Neuve, elle n'hésita pas à prendre les pêcheurs du quartier de Caen « avant qu'ils aient pu être instruits de la déclaration de guerre »⁴⁴⁴. Puis, elle considéra rapidement que tous « les bateaux qui seroient prit au-delà de la moitié du canal de la Manche »⁴⁴⁵ seraient considérés « comme espion ou corsaires »⁴⁴⁶. Mais depuis le début du conflit les rapports émanant du quartier de Caen reprochent aux anglais de mener « une conduite [...] contraire aux conventions des deux puissances »⁴⁴⁷, et de pourchasser les pêcheurs alors qu'ils

⁴³⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 8 germinal IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent maritime du Havre.

⁴⁴⁰ *Ibid.*, 28 prairial IV, courrier du commissaire de quartier à l'aide commissaire à Port.

⁴⁴¹ *Ibid.*, 23 frimaire 8, au syndic des marins de Port : « Le commandant des côtes me prévient Citoyen qu'un parlementaire anglais passant des prisonniers français, incertain de la route qu'il avoit à tenir, est venu le 21 courant mouiller dans la baie de Port. Je vous charge de vérifier par vous-même le fait, et de procurer sur le champ un pilote pratique à ce bâtiment s'il en a besoin pour le conduire au port du Havre [...] ».

⁴⁴² Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 16 pluviôse VII, courrier du commissaire de quartier au commissaire principale du Havre.

⁴⁴³ *Ibid.*

⁴⁴⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 17 messidor an XI, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal à Cherbourg.

⁴⁴⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 28 messidor V, Circulaire aux syndics.

⁴⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁴⁷ *Ibid.*, 19 vendémiaire VI, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal du Havre.

travaillent à une ou deux lieues de la côte. En fait, chaque fait d'armes ou supposé fait d'armes français reçoit une réponse de son opposant. Ainsi le 9 mars 1797, les syndics sont prévenus que « les anglais ont ordre d'arrêter tout bateau pêcheur français éloigné de plus d'une lieue ou une lieue et demi des côtes, et cela pour prétexte que des pêcheurs anglais ont été troublés par des corsaires français »⁴⁴⁸. Les autorités maritimes du quartier préviennent contre la « perfidie anglaise » et « ce cruel ennemi, qui foule aux pieds les lois les plus sacrées de la guerre et de l'humanité » et « fait main basse sur tous les bateaux pêcheurs qu'il rencontre »⁴⁴⁹. Un avis similaire tombe encore le 1^{er} février 1801, mais cette fois-ci après la capture devant Dieppe de dix bateaux de pêches par une corvette et un cutter anglais sous pavillon français⁴⁵⁰. Enfin, criant à leur infortune, le commissaire ordonne d'accroître les surveillances des côtes, car parfois, plus téméraire, l'ennemi pose pied à terre afin de s'emparer des embarcations de pêche ou au mieux de les détruire.

« Les mauvais traitements que les anglais font éprouver aux pêcheurs citoyen, leurs menaces de bruler nos bateaux et nos ports, tout décèle la férocité de ces méprisables ennemis rien n'est excès, pour eux, ils ne respectent pas même les conventions qu'ils ont faites, et foulent aux pieds tout principe de justice et d'humanité »⁴⁵¹.

Comme sur l'ensemble des côtes normandes, le syndicat de Port-en-Bessin n'échappe pas à ces tentatives de débarquement. L'autorité caennaise rapporte ces attaques régulièrement au supérieur de l'arrondissement :

« Le syndic des marins de Port me rend compte que des ennemis dont on ignore l'espèce et le nombre ont enlevé dans la nuit du 7 au 8 du courant un petit bateau appartenant à un pêcheur de St Laurent »⁴⁵².

L'ennemi, on le suppose britannique ou émigré, aidé dans sa fuite vers l'Angleterre. D'autres fois les anglais jouent alors de moins de chance, comme lorsqu'ils « ont voulu faire une petite incursion sur la côte de Port-en-Bessin dans la nuit du 8 aux 9 courants »⁴⁵³, et ou « ils ont été surpris et forcés de réembarquer précipitamment »⁴⁵⁴. Cette nuit-là, les pêcheurs ne perdront pas leurs biens de navigation et aucune avarie n'est à déplorer sur les grandes barques. La Paix d'Amiens et la

⁴⁴⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 19 ventôse V, courrier du commissaire de quartier aux syndics de marins.

⁴⁴⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 26 prairial an VIII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁴⁵⁰ *Ibid.*, 12 pluviôse an IX, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁴⁵¹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 3 frimaire VI, circulaire aux syndics des marins.

⁴⁵² Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 12 brumaire VIII, courrier du commissaire de quartier au commissaire principale du Havre.

⁴⁵³ *Ibid.*, 13 vendémiaire X, courrier du commissaire de quartier au commissaire principale du Havre.

⁴⁵⁴ *Ibid.*

restitution des Îles Saint-Marcouf à la France supprime ce poste avancé anglais, devenu par ailleurs un établissement militaire, plus tard fortifié.

En 1803, l'Angleterre rompt le traité ; les hostilités reprennent. Depuis 1793, la France tente d'enrayer l'approvisionnement de l'ennemi et émet plusieurs décrets contre les échanges commerciaux anglais ; toutes les importations en provenance d'Angleterre sont prohibées. Calais et Dieppe deviennent les seuls ports de relâche pour tous bâtiments étrangers⁴⁵⁵, et le commandement militaire du Calvados est invité à rejeter de l'approche des ports du département tous les navires anglais s'y présentant⁴⁵⁶. De son côté l'Angleterre imposait une visite de tous les bateaux croisant dans la Manche et confisquait les cargaisons et marchandises françaises. La rupture de la paix d'Amiens⁴⁵⁷ entraîne les belligérants à reprendre et intensifier l'étouffement commercial réciproque. Le 18 mai 1806, les anglais instaurent un blocus maritime contre la France. Napoléon Bonaparte, à son tour, impose son embargo par le décret de Berlin du 21 novembre 1806, qui, en ses deux premiers articles, précise d'une part que les îles britanniques sont en état de blocus, et interdit d'autre part tout commerce et toute correspondance avec ces mêmes îles. Si les marins de Port-en-Bessin avaient retrouvé quelques espoirs dans leur activité économique entre 1801 et 1802, et que le nombre de pêcheurs de l'ensemble du quartier était en augmentation⁴⁵⁸, dès les premiers jours du mois de mai 1803, les syndics du quartier furent invités à « donner très promptement et très exactement avis de l'apparition et des mouvements des bâtiments de guerre anglais »⁴⁵⁹ et désigner « autant que possible, le nombre et l'espèce de bâtiment »⁴⁶⁰ aperçus. Quelques jours plus tard⁴⁶¹ le gouvernement britannique s'empara des navires français et hollandais à sa portée⁴⁶². Parmi les captures, on dénombrera officiellement au moins un bateau du quartier de Caen car « ce dernier étoit sur les côtes d'Angleterre venant de la pêche du maquereau salé »⁴⁶³ ; le compte de marins pris au quartier s'élevant à 45 hommes en quelques semaines⁴⁶⁴.

Le 23 mai 1803, l'Angleterre déclara officiellement la guerre à la France. Il ne fut alors plus question pour les Portais de quitter leur côte. Et malgré l'embargo et l'intensification des

⁴⁵⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 23 frimaire V, courrier du commissaire de quartier au général Commandant dans le département du Calvados à Caen : arrêté du 3 frimaire an V.

⁴⁵⁶ *Ibid.*

⁴⁵⁷ 23 mai 1803.

⁴⁵⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 1er fructidor an X, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins de Oustréham, Bernières et Port.

⁴⁵⁹ *Ibid.*, 11 floréal an XI, circulaire aux syndics des marins.

⁴⁶⁰ *Ibid.*

⁴⁶¹ 17 mai 1803

⁴⁶² GRUNBERG, G., *Napoléon Bonaparte: Le noir génie*, Paris, CNRS Éditions, 2015.

⁴⁶³ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 13 messidor an XI, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal à Cherbourg.

⁴⁶⁴ *Ibid.*

surveillances des côtes et des ports, il sera encore demandé aux propriétaires des barques de veiller à leur biens et de n'envisager une pêche que sous autorisation, pour peu qu'elle les conduise à la poursuite des espèces pélagiques vers d'autres quartiers comme celui de Grandcamp⁴⁶⁵. À ce titre, le commissaire de Caen interpelle le syndic de Port par la lettre suivante :

« Je vous autorisais, il est vrai Monsieur, à permettre aux pêcheurs de votre syndicat d'aller à Grandcamp lorsque la pêche paraissait y être plus favorable que sur la côte du quartier de Caen ; mais ce n'étoit que pour et pendant un temps limité »⁴⁶⁶.

Il conclut son courrier en rappelant qu'il en sera ainsi en raison de l'état de guerre et le risque permanent de rencontres inopinées avec les navires anglais. L'ensemble des activités halieutiques embarquées vit donc sous le joug de la présence ennemie le long des côtes du Calvados. À celui-ci, il faut encore ajouter les directives de l'État et du quartier soucieux de préserver leur population maritime garante de la relève des équipages, vivier de marins à protéger des sempiternelles excursions anglaises. C'est donc entre interdiction totale d'accès à la mer, autorisations partielles sous surveillance, ou encore l'utilisation exclusive de toutes les petites unités de moins de cinq tonneaux uniquement à vue des côtes, que les pêcheurs du syndicat pourront durant toutes ces années de guerres subvenir à leur besoin premier.

2.3 Les inscrits dans la tourmente, insoumis et déserteurs.

Vingt ans de guerre nécessitent de nombreux hommes dans les équipages de la Royale. Appelés au service, les inscrits, ouvriers, calfats, charpentiers et tous navigants doivent derechef quitter leurs quartiers et bâtiments afin de rejoindre le corps et leur port d'affectation. Mais le renouvellement des levées, ponction féroce des forces vives dans les équipages de pêche, les suites de la crise frumentaire dues au déficit de récolte de 1794, la rigueur de l'hiver 1794-1795, et les spéculations sur les blés confortant les disettes⁴⁶⁷, aggravèrent l'hostilité des marins devant tout engagement militaire. À cela, viennent s'ajouter pour les hommes de la mer au combat la mort ou le risque de l'emprisonnement sur les pontons anglais. Face à ces résistances, l'autorité maritime de Caen semble dubitative et impuissante. Sous le Directoire, le commissaire du quartier en difficulté lors de l'exécution de la levée commandée en décembre 1795 constate que :

« Il y a 15 jours que j'ai commandé 16 hommes pour Lorient et aucun ne s'est encore présenté : j'en ai rendu compte. Nous avons aussi beaucoup de déserteurs et d'hommes qui n'ont pas partis après avoir reçu leur conduite ; ceux-ci se cachent et seront difficiles à trouver. Donnera-t-on un mois

⁴⁶⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3627, correspondance de quartier an XIII à 1811. 28 fructidor an 13 courrier du commissaire de quartier au syndic de Port.

⁴⁶⁶ *Ibid.*

⁴⁶⁷ LE ROY LADURIE, E., *Histoire humaine et comparée du climat. II. Disettes et révolutions, 1740-1860*, Paris, Fayard, 2006, p. 196-199.

d'avance à ceux qui partiront ? Où enverra t on les hommes qui n'ont pas obéi aux ordres qu'ils ont reçu ? »⁴⁶⁸

Après les dysfonctionnements administratifs de la Première République, sous le Directoire, les correspondances entre le quartier et les chefs-lieux du Havre ou de Cherbourg mettent en évidence les hésitations, les confusions et les doutes des instances en mal d'informations précises quant aux dispositions à suivre. À Caen, le commissaire ne sait pas s'il peut « faire donner l'étape aux marins »⁴⁶⁹ qui sont appelés. La même question se pose quant au port « de hardes et d'outils » ou encore au rappel de marins ayant obtenu un congé⁴⁷⁰. De plus, en raison des difficultés économiques que connaît le pays, les hommes engagés voient leurs vivres donnés pour la route diminuer⁴⁷¹. C'est encore sans compter sur les réclamations de souliers⁴⁷², les absences de feuilles de route ou les erreurs d'inscription locale commandant les absents, oubliant les présents. De leur côté, les marins levés ne savent où adresser leurs demandes et leurs suppliques. L'administration civile les renvoie sur la marine locale, laquelle souffre parfois de flous et reste en attente d'ordres ou de contre ordres. Malgré cela, les levées s'enchaînent au point qu'en 1799, selon le commissaire de Caen, il ne reste plus d'hommes valides dans le quartier⁴⁷³ et que « ceux que leur âge ou de légère infirmité ont exempté de la levée de Brest, sont ou seront compris dans celle du Havre »⁴⁷⁴. Cette année-là, il ne restait que seize hommes valides pour le seul bourg de Port-en-Bessin, cinq à la fin de l'année 1802, et malgré quelques soubresauts en 1805 et 1809, leur nombre restera en dessous de huit hommes valides jusqu'à la chute de l'Empire⁴⁷⁵. Et tous n'obéiront pas aux ordres de levées.

Depuis les départs des « volontaires » de 1793, les insoumissions et les désertions semblent se multiplier. Ainsi en juillet 1796, le commandant de Port-Malo prévient le quartier de Caen qu'aucun homme porté sur le rôle de levée ne s'est rendu à destination⁴⁷⁶. Les levées suivantes accusent des

⁴⁶⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 28 frimaire IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent maritime au Havre.

⁴⁶⁹ *Ibid.*, 7 nivôse IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent maritime au Havre.

⁴⁷⁰ *Ibid.*, 16 nivôse IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent maritime au Havre.

⁴⁷¹ *Ibid.*, 10 nivôse IV, courrier du commissaire de quartier au garde magasin des vivres de la Marine à Caen.

⁴⁷² Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 27 brumaire VIII, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal au Havre.

⁴⁷³ *Ibid.*, 16 ventôse VII, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal du Havre.

⁴⁷⁴ *Ibid.*

⁴⁷⁵ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

⁴⁷⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 4 thermidor IV, courrier du commissaire de quartier de Caen au commissaire principal au Havre.

retards considérables⁴⁷⁷. Que ce soit pour Cherbourg, Lorient, Brest ou Le Havre, il manque des marins à l'appel.

Pour le commissaire, « Il existe dans le quartier de Caen un certain nombre de marins qui, toujours prêts à secouer le joug de la subordination, méconnaissant l'autorité légitime, cherchent et emploient tous les moyens de se soustraire au service de la République »⁴⁷⁸. Outre les hommes qui s'arrangent de leurs ordres comme ces deux pêcheurs qui « ont commis l'acte de l'insubordination la plus marquée allant à Cherbourg au mépris de l'ordre qu'ils avoient de se rendre à Brest »⁴⁷⁹ ; d'autres usent du droit pour empêcher leur départ. Le commissaire relève que les jeunes pêcheurs prennent le commandement des grandes barques « à la faveur des certificats de propriété que leur cèdent leurs parents »⁴⁸⁰. Devenant maîtres de bateaux, ils sont exonérés du service. Il en va de même des jeunes gens qui deviennent pilotes « puisque les marins de ce grade sont exempts de service et qu'ils ne doivent pas quitter leur quartier »⁴⁸¹. Ceci, au grand dam du commissaire de Caen, qui estimait que « 36 à 40 pilotes existants étoient trois fois plus que suffisants pour la rivière de Caen où il n'entroit pas 10 bâtiments »⁴⁸². À défaut du droit, les hommes se font porter malades.

À l'occasion d'une nouvelle défaillance pour une levée destinée à Dunkerque, l'autorité caennaise constate encore une fois que « plusieurs se disant malades ont obtenu bien facilement des certificats »⁴⁸³. Les marins de Port-en-Bessin semblent particulièrement visés par ce constat au point que le syndic soit prévenu par son supérieur :

« J'ai des raisons citoyen pour ne pas admettre le trop grand nombre de certificats de maladie délivrés aux marins par le Citoyen Le Tual Médecin de Bayeux J'en préviens les marins et je vous invite à n'en viser désormais que le moins possible [...] »⁴⁸⁴.

Si le non-paiement du « mois d'avance, la conduite et la part de hardes aux marins levés dans l'arrondissement de Cherbourg »⁴⁸⁵ jouent un rôle majeur au point « que les levées ordonnées ne se complètent »⁴⁸⁶ car « sans argent point de succès »⁴⁸⁷, le commissaire de Caen constate « que le

⁴⁷⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 17 germinal VII, courrier du commissaire de quartier aux syndics de marine

⁴⁷⁸ *Ibid.*, 23 vendémiaire VIII, commissaire de quartier de Caen au Ministre de la Marine

⁴⁷⁹ *Ibid.*, 15 pluviôse VII, courrier du commissaire de quartier au commissaire chargé des armements à Cherbourg.

⁴⁸⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 11 vendémiaire V, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal ordonnateur au Havre.

⁴⁸¹ *Ibid.*, 6 vendémiaire V, courrier du commissaire de quartier au citoyen Le Provost, à Sallenelles.

⁴⁸² Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 23 vendémiaire VIII, courrier du commissaire de quartier au Ministre de la Marine.

⁴⁸³ *Ibid.*, 2 germinal VIII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins.

⁴⁸⁴ *Ibid.*, 4 brumaire VIII, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins de Port.

⁴⁸⁵ *Ibid.*, 4 vendémiaire IX, courrier du commissaire de quartier au préfet maritime du Havre.

⁴⁸⁶ *Ibid.*

⁴⁸⁷ *Ibid.*

quartier est épuisé ; et que la plupart des hommes de mer qui y restent sont las et usés de service ; mais le petit nombre des bons est rempli de mauvaise volonté et composé de paresseux que la crainte du service rend malade. Ils le sont presque tous en effet [...] »⁴⁸⁸. Selon cet homme, les officiers de santé attribuent cet état à l'absence des avances et des frais pour la route. Un argument appuyant les demandes de financement du chef du quartier, mais laissant à penser que comme dans bon nombre de ports de pêche⁴⁸⁹, les hommes demeurent certainement prêts à tout pour éviter la guerre ; de la simulation jusqu'à l'automutilation s'il le faut.

Quelques années plus tard, alors qu'ils sont commandés pour le service, le commissaire apprend que les matelots du syndicat de Port « ont été reçus à l'hôpital de Bayeux et y restent tranquillement se croyant à l'abri des poursuites qui doivent être données contre eux comme désobéissants et déserteurs »⁴⁹⁰. Il exige qu'ils soient reconduits vers leur destination d'attache ou soignés devant ses yeux. Aux côtés des insoumis, les déserteurs usent aussi de tous les stratagèmes pour se cacher, malgré les propositions d'amnistie permettant de les réintégrer dans la marine militaire au lieu de la prison. Le syndic de Port est en ce sens invité à sévir :

« Je suis instruit citoyen, qu'il existe encore dans votre syndicat des déserteurs qui ne se sont pas présentés pour profiter de l'amnistie. La connaissance de cette infraction aux lois et aux règlements m'étant parvenue par une voie étrangère pour la commune de d'Asnelles, je dois conformément à mes circulaire et instruction du 24 nivôse an 10, punir de destitution le garde pêche de cette commune.

Je vous charge en conséquence, citoyen de me proposer un sujet en remplacement du né Vaussieu [garde-pêche d'Asnelles] ; Vous comprendrez ce dernier dans la levée de Brest. Vous ferez arrêter sur le champ et conduire à Caen Le Bourgeois déserteur. Je sais que ce marin fait la pêche sur le St Esprit le Maître de ce bateau Pierre Le Boucher doit être privé de son commandement. Conformément à l'arrêté du 24 fructidor an 4e. Je lui applique cette peine ; vous le lui ferez savoir tout de suite, et le comprendre aussi dans la levée de Brest. Vous vous ferez remettre le rôle du St Esprit et me l'enverrez par un autre marin au quel je pourrai donner le commandement de ce bateau [...] »⁴⁹¹.

Ces déserteurs cachés par leurs homologues à bord des grandes barques ou encore dans leurs familles les entraînent à subir punitions et châtiments⁴⁹². Si les marins coupables d'aider les déserteurs gagnent en châtiment le service, leurs familles doivent de leur côté héberger, à leurs frais, les gardes chargés de la recherche du délinquant.

⁴⁸⁸ *Ibid.*

⁴⁸⁹ LE BOUËDEC, G., LE HUNSEC, M., MALONDA, F., « Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n°8, 2008, p. 196.

⁴⁹⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 29 vendémiaire XII, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins de Port.

⁴⁹¹ *Ibid.*, 30 germinal XI, courrier du commissaire de quartier au syndic à Port

⁴⁹² WAQUET, J., « La société civile devant l'insoumission et la désertion à l'époque de la conscription militaire (1798-1814), d'après la correspondance du ministre de l'Intérieur », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. 126, 1968, p. 187-222.

La rupture de la Paix d'Amiens pérennise ces situations, d'autant plus que les levées, en raison des mesures de protection prises un an plus tard, interdisant les sorties des embarcations de pêche de plus de sept tonneaux, s'adressent à quasiment tous les maîtres de barques de Port-en-Bessin⁴⁹³. Seuls les jeunes de moins de quinze ans et les marins hors-service peuvent naviguer à la pêche. Tous les « marins valides qui faisaient la pêche seront sans exception commandés pour le service »⁴⁹⁴.

Le 19 août 1803, soit un mois après le décret de modification de l'embargo sur les navires de pêche, le commissaire du quartier de Caen plaide en faveur des marins de Port-en-Bessin auprès du ministre de la Marine et des colonies :

« Je cède aux instances réitérées des malheureux pêcheurs de Port. Ils m'avoient adressé une première réclamation que j'avois transmise au commissaire principal pour vous être présentée ; mais elle leur a été renvoyée avec un refus. Ils espèrent que celle-ci que j'ai l'honneur de vous remettre directement obtiendra quelques succès. Je le verrois avec autant plus de plaisir que je sais qu'en effet l'embargo qui frappe tous leurs bateaux va, s'il continue, les réduire à la plus grande misère »⁴⁹⁵.

Ce type d'embargo aurait-il accru la désertion des hommes en congés et l'insoumission locale des futures recrues ? Tout, porte à le penser. Et le syndic de Port se voit encore reprocher « que malgré les recommandations il existe encore trop de déserteurs et de désobéissants »⁴⁹⁶. Et ce ne sont pas les levées des interdits, l'ouverture du droit aux pêches lointaines, l'autorisation de navigation aux maîtres de nouveau exemptés du service⁴⁹⁷ qui enrayent les débandades. Les autorités ont beau y enjoindre la gendarmerie, multiplier les surveillances sur les côtes, augmenter les gratifications lors de l'arrestation des marins déserteurs⁴⁹⁸, le constat est amer sous les guerres d'Empire « la désobéissance et la désertion font des progrès effrayants »⁴⁹⁹. Gérard Grunberg note, dans son ouvrage *Napoléon Bonaparte: Le noir génie*, que l'enthousiasme n'est plus, car pour beaucoup en France « un conscrit est un enfant perdu »⁵⁰⁰. Le commissaire du quartier de Caen en arrive à solliciter l'aide des colonnes mobiles destinées à la poursuite des conscrits réfractaires de l'armée

⁴⁹³ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 20 thermidor XI, circulaire aux syndics des marins. Arrêté sur la modification de la mesure de précaution : Article 2 : les bateaux de 7 tonneaux et au-dessous sont les seuls qui pourront jusqu'à nouvel ordre aller à la pêche [...] ne pourront être montés que par des hommes H.S. et des jeunes gens en dessous de 15 ans.

⁴⁹⁴ *Ibid.*

⁴⁹⁵ *Ibid.*, 1^{er} fructidor XI, courrier du commissaire de quartier au ministre de la marine et des colonies à Paris.

⁴⁹⁶ *Ibid.*, 9 frimaire XII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins à leurs suppléants et aux surveillants des pêcheurs.

⁴⁹⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3627, correspondance de quartier an XIII à 1811. 16 brumaire XIII, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁴⁹⁸ *Ibid.*, 16 frimaire XIII, courrier du commissaire de quartier au commandant de la gendarmerie nationale à Caen.

⁴⁹⁹ *Ibid.*, 20 juillet 1811, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal de Cherbourg.

⁵⁰⁰ GRUNBERG, G., *Napoléon Bonaparte: Le noir génie*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 121.

de terre⁵⁰¹ passant dans le Calvados afin d'opérer également auprès des marins⁵⁰². À son sens « de tous côtés on semble [l'] amuser d'inexactitude dans l'exécution des mesures contre la désertion »⁵⁰³. Protégés par la population, omis volontairement ou non par les surveillants maritimes locaux souvent complices en raison de leur statut d'ancien marin, les irréductibles demeurent cachés et embarquent plus ou moins secrètement pour travailler à la pêche ou au cabotage. C'est le cas entre autres de ces deux hommes du syndicat de Port-en-Bessin en 1814. Déclarés déserteurs pour l'un et insoumis pour le second, le matelot Guérard est pris sur la corvette Ludeine et François Lemaire sur la flute l'Espérance⁵⁰⁴. Les hommes n'hésitent donc pas, à la faveur de certaines complicités, à s'engager vers l'illégalité. En effet, dans la tourmente de vingt ans de conflits intérieurs et extérieurs à la France, la multiplication des levées militaires et la misère qui s'instaure dans une nation dont la désorganisation n'a jamais eu d'égal, poussent la population maritime à préférer se consacrer à l'art de la pêche ou du cabotage procurant quelques denrées dans les foyers, au mépris et au risque des châtiments prévus pour les délits d'insoumissions ou de désertions. Une batterie de sanctions qui prévoit entre huit jours de prison à l'obligation de service avec diminution de solde pour désertion, et dans les cas les plus graves, dont la récidive : l'envoi du délinquant sur les galères. Risques sommaires dans les faits, puisque comme le démontre Philippe Zéathe, en raison du besoin incessant de marins sur les bâtiments de l'État, « il s'agit en fait de punir les matelots tout en évitant de les éloigner de leur métier »⁵⁰⁵. Et, à l'image des marins du département de Vannes, où les peines de galères ne sont jamais exécutées⁵⁰⁶, les marins insoumis et déserteurs du syndicat de Port-en-Bessin profitent de l'ambiguïté de la répression des autorités maritimes pour éviter le service.

3. La mer retrouvée

3.1 La reconstitution des équipages

La paix générale de 1814 renvoie dans leurs foyers la plupart des marins portais. À ceux libérés des vaisseaux de l'État, s'ajoutent les hommes retenus prisonniers par les anglais. Depuis 1803, les

⁵⁰¹ *Ibid.*

⁵⁰² *Ibid.*, 20 juillet 1811, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal de Cherbourg.

⁵⁰³ *Ibid.*

⁵⁰⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3628, correspondance de quartier 1811 à 1819. 10 septembre 1814, courrier du commissaire de quartier aux syndics des marins.

⁵⁰⁵ ZERATHE, P., « La résistance aux Classes dans le « grand Ouest » au XVIII^e siècle », in *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Actes du colloque de international de Lorient, 24-26 septembre 1998, sous la coord. de François Chappé et Gérard Le Bouëdec, Rennes, PUR, 2000, p. 629.

⁵⁰⁶ *Ibid.*

négociations entre belligérants⁵⁰⁷ conduisent à la libération d'hommes par « humanité » en renvoyant les invalides français, par échange ou sur parole. Au sujet de ces derniers, les syndicats sont avisés que « s'il leur est permis de se livrer de nouveau à l'exercice de la pêche, c'est à des conditions qu'ils doivent remplir très scrupuleusement »⁵⁰⁸. L'engagement auprès des autorités anglaises entend donc que l'administration maritime locale établisse « une liste, indiquant les nom et le domicile de tous les pêcheurs revenus sur parole [...] adressée au Commandant anglais à Paris » et envoie « tous les mois à ce même commandant des certificats de l'officier civil, qui attestent que ni les pêcheurs, ni leurs bateaux ne sont employés pour le service de l'armée, ou de la marine »⁵⁰⁹. Mais ce n'est qu'à partir de 1814, que la pêche retrouvera ses bras, au point que l'autorité caennaise s'affole des passages en masse de « marins revenant d'Angleterre et autre »⁵¹⁰. Le commissaire dit au mois de juin en voir passer « 4 à 500 dans une journée »⁵¹¹. Un mois plus tard il écrit encore à Cherbourg :

« Le passage des prisonniers loin d'être terminé ne fait qu'augmenter et ne pourrait finir de sitôt puisqu'il n'y en a pas la moitié de revenu en France, il en passe au moins 200 par jours et quelques fois 3 à 400. Il en est débarqué 5000 à Dunkerque ; 800 à Calais [...] »⁵¹².

À Port-en-Bessin, l'impact du retour des matelots, particulièrement significatif, transparait dans les désarmements. Si depuis 1809, les registres donnaient moins de huit matelots valides présents à la pêche, le relevé de 1815 en annonce 30⁵¹³, confirmant par-là, la reprise de l'activité dans le port. Un phénomène que l'on retrouve dans plusieurs ports des côtes du Ponant⁵¹⁴. Denis Binet note que le nombre des pêcheurs côtiers croît brutalement entre 1815 et 1816, dès la libération des classes⁵¹⁵. Les équipages des grandes barques de Port-en-Bessin retrouvent leur équilibre. La proportion de mouses dans les équipages, dépassant parfois 25% des membres d'équipage⁵¹⁶, se stabilise autour de 15%. Quant aux invalides, ils ne seront plus majoritaires sur les bords des embarcations. Enfin, l'observation des mutations dans les équipages de pêches portais montre une tendance vers la

⁵⁰⁷ LE CARVÈSE, P., « Les prisonniers français en Grande-Bretagne de 1803 à 1814. Étude statistique à partir des archives centrales de la Marine » *Napoleonica. La Revue*, n°8, 2010, p. 3-29.

⁵⁰⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 14 vendémiaire IX, circulaire aux syndicats des marins et surveillants des pêcheurs.

⁵⁰⁹ Ibid.

⁵¹⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3628, correspondance de quartier 1811 à 1819. 5 juin 1814, courrier du commissaire de quartier à M. le préfet à Cherbourg.

⁵¹¹ Ibid.

⁵¹² Ibid., 1er juillet 1814, M le préfet maritime à Cherbourg.

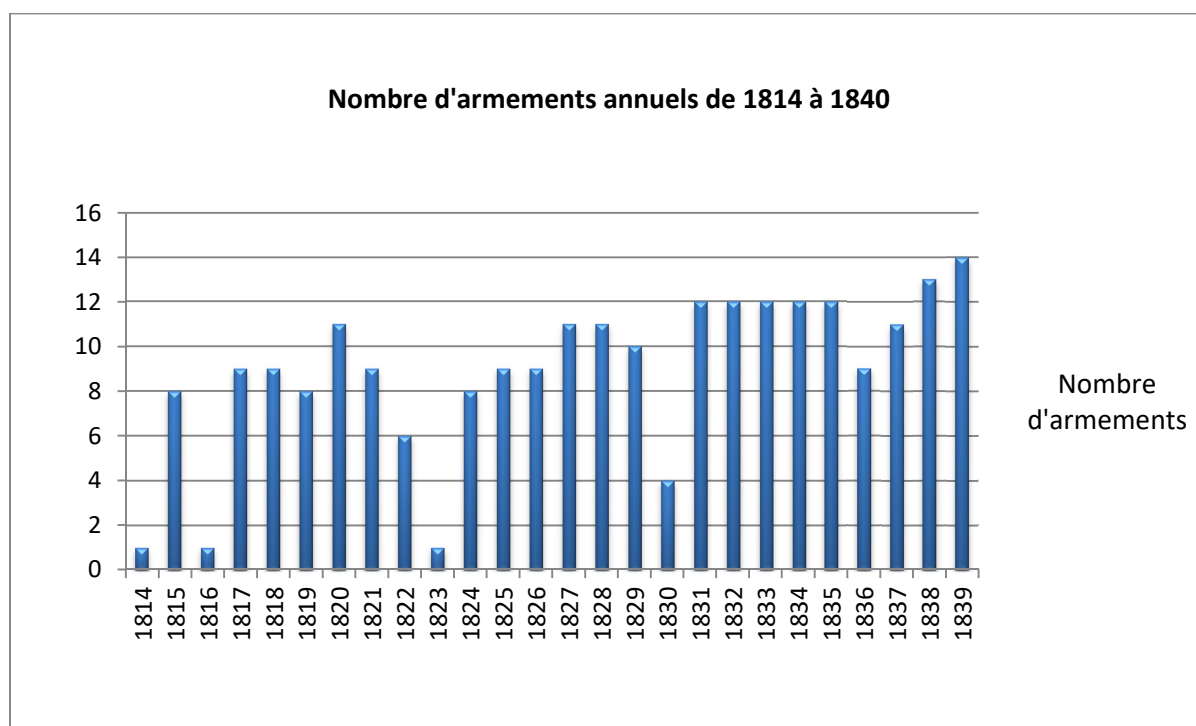
⁵¹³ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

⁵¹⁴ POIDEVIN, A., *Les gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2003, p. 97.

⁵¹⁵ BINET, D., *Les pêches côtières de la baie du Mont-Saint-Michel à la baie de Bourgneuf au début du XIX^e siècle*, Plouzané, Ifremer, 1999, p. 129.

⁵¹⁶ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 45.

stabilité entre 1814 et 1821. Soit la chute de la moyenne du nombre de mutations annuelles des membres d'équipage de 12 à 0,8, se maintenant les années suivantes autour d'une moyenne annuelle de une à deux mutations pour les équipages des grandes barques de pêche composée de 7 à 8 hommes⁵¹⁷. Le maître de barque conserve donc dans le temps les mêmes hommes à son bord ; une garantie pour un bon travail d'équipe en mer. La sécurité des mers assurée, le nombre des armements toutes embarcations confondues augmente alors régulièrement.



Graphique 3 : Armements annuels, 1814-1840

Globalement et en tenant compte de l'ajout aléatoire de l'enregistrement saisonnier des chaloupes⁵¹⁸, au sortir des conflits, Port-en-Bessin déclare huit armements à plus de douze à partir de 1838. L'observation plus fine de l'armement des grosses unités (10 à 14 tonneaux) montre une augmentation de 7 armements en 1815 à 14 en 1840⁵¹⁹ (Le creux repéré en 1823 correspond à un problème de registre particulièrement abîmé sur lequel nous n'avons pu reprendre qu'un enregistrement à la pêche, et celui de 1830 correspond aux levées effectuées pour la conquête de l'Algérie). À bord de ces grandes barques, des matelots toujours plus nombreux dans le syndicat : pour Port, en sus des jeunes apprentis, des maîtres de barques et des hors-service dégagés des

⁵¹⁷ *Ibid.*

⁵¹⁸ La pêche du poisson frais et particulièrement celle des chaloupes n'étant pas soumise à la taxe des invalides n'est pas systématiquement enregistrée. L'essentiel des chiffres présentés ici révèlent surtout l'activité des grandes barques mais par souci d'exhaustivité des données nous avons tenu à présenter l'ensemble des résultats.

⁵¹⁹ Il n'existe plus de registre spécifique à l'enregistrement des chaloupes aux archives départementales. Aucune chaloupe de pêche n'est déclarée depuis 1835, seules les grandes barques figurent dans l'armement.

obligations militaires mais pratiquant la pêche, le nombre de matelots déclarés à l'année à l'armement passe définitivement le seuil des 40 hommes. Après 1826, ils seront entre 50 et 60 à s'engager à la pêche. Excepté en 1831, ou leur nombre s'effondre très certainement en raison des besoins pour la conquête d'Alger, les équipages de pêche portais retrouvent leur vivacité. Le syndicat de Port-en-Bessin si longtemps amputé de ses pêcheurs peut alors espérer puiser « sans compter » dans cette mer qui fit autrefois la richesse du lieu.

3.2 Une nouvelle dynamique de pêche ?

Avec la paix, le retour à l'ordre administratif déjà entamé sous l'Empire offre des repères précieux à l'historien. Ainsi, par exemple les périodes d'armement et de désarmement autrefois réparties dans l'année ou voire inexistantes, s'effectuent-elles dorénavant selon les prescriptions de l'État. À Port donc, on arme en janvier et on désarme au cours du mois de décembre⁵²⁰. Il semble que la guerre et la multiplication des actions pour protéger l'activité halieutique aient participé à l'abandon définitif des pêches lointaines au poisson salé. Les grandes barques se vouent essentiellement et uniquement à la pêche du poisson frais, le long de la côte ou plus au large, parfois devant Dieppe et plus au nord cherchant ainsi à suivre les bancs de poissons pélagiques terminant leur course en Manche ouest.

La technique du chalut en œuvre depuis la fin du XVIII^e siècle à Port se généralise. Malgré les controverses au sujet des arts traînants, le commissaire du quartier de Caen signifie « que cet espèce de filet ne peut-être prohibé étant celui qui rapporte le plus sans nuire aucune manière à la multiplication du poisson »⁵²¹. Pour lui, il n'est pas question de confondre le chalut ou rêt traversier et le dranet « qui est prohibé par toutes les ordonnances comme nuisible détruisant tout le frai » et dont il empêche l'usage dans le quartier. L'ordonnance du 13 mai 1818 régule l'appareil tant décrié. Le syndic de Port-en-Bessin, est d'ailleurs invité à « aller chercher à Ouistreham le modèle de ce nouveau filet »⁵²² afin que les marins se conforment aux règlements.

Un rapport du quartier de Caen envoyé au ministère en 1827 atteste que le syndicat serait le seul dans le quartier à utiliser cette pratique. Dans les faits, il faut surtout l'entendre comme étant le seul port où l'utilisation s'est généralisée à toute la flotte. Il y a en effet bien longtemps à cette date que les marins de Honfleur à l'image des portais bataillent avec les pêcheurs dieppois au sujet de

⁵²⁰ LABONNE, M.-P., *les équipages de pêche du poisson frais 1800-1840*, Mémoire de Master 1 d'histoire contemporaine de l'Université du Havre sous la dir. de John Barzman et André Zysberg, 2005, p. 29.

⁵²¹ Arch. Dép. Calvados : R 3628, correspondance de quartier 1811 à 1819. 2 novembre 1816, courrier du commissaire de quartier à l'ordonnateur de Cherbourg.

⁵²² *Ibid.*, 18 septembre 1818, courrier du commissaire de quartier au syndic de Port.

l'utilisation de ce filets devant leur littoral⁵²³. Quoiqu'il en soit des guerres intestines au sujet du filet, il est partie majeure de l'économie halieutique du syndicat. En sus de cette technique de pêche avantageuse, les navires ou grande barques, pontés et quillées voient leur tonnage moyen augmenter au cours des années suivant les guerres. La moyenne des tonnages de l'ensemble de la flotte, de la petite chaloupe à la grosse unité, passe de 10 à 11 tonneaux sous l'Empire à plus de 13 tonneaux à partir de 1836⁵²⁴. Les navires alloués au chalutage en haute mer dépassent pour la plupart d'entre eux les 14 tonneaux en 1840, un volume qui ne cessera d'augmenter au cours du XIX^e siècle ; un phénomène que l'on retrouve dans les ports développant les pêches chalutières⁵²⁵ comme Boulogne⁵²⁶.

À la débarque le marché profite lui aussi de la paix instaurée en France. De la consommation locale palliative des disettes répétitives dénoncées par le quartier de Caen, advient l'ère d'une production plus importante distribuée sur les marchés du Bessin. Le poisson débarqué sur la grève est donc soit acheté et consommé dans le village ou emmené par les mareyeurs vers les étals de poissonneries à Bayeux et à l'intérieur du pays. Cependant, et bien que l'économie locale ait retrouvé quasiment le niveau qu'elle connaissait vingt ans plus tôt, la paix ramène les marins devant leurs anciennes attentes et réclamations. En effet, ne disposant que de quinze cabestans pour remonter leurs plus gros navires, ils ne peuvent accroître leur flotte et doivent se contenter de la grève étroite pour la débarque. Le port des évêques perdu, il y a presque deux cents ans, est de nouveau réclamé pour une pêche plus aisée et à développer, mais aussi pour un commerce dont les bourgeois manufacturiers de Bayeux souhaiteraient l'extension.

⁵²³ SORET, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1^{er} tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998, p. 120.

⁵²⁴ LABONNE, M.-P., *les équipages de pêche du poisson frais 1800-1840*, Mémoire de Master 1 d'histoire contemporaine de l'Université du Havre sous la dir. de John Barzman et André Zysberg, 2005, p. 38.

⁵²⁵ BINET, C., COUTANCIER, B., « Les pêches côtières françaises sous la Restauration d'après les statistiques de 1814 à 1835 », *Équinoxe*, n° 28, 1989, p. 49.

⁵²⁶ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 30, et 113-130.

Conclusion :

Sous les guerres de Révolution et d'Empire, les villes et villages côtiers, dont la vocation maritime anime l'essentiel de leur économie endurent non seulement les obligations militaires, mais également la réduction parfois drastique de leur activité. Port-en-Bessin, dont le dynamisme halieutique local s'agençait encore entre les pêches lointaines en Mer du Nord et le travail à la côte, subit à l'image des syndicats de la Manche ouest une métamorphose de son métier due à la proximité de la flotte anglaise stationnée dans un premier temps sur les Îles de Saint-Marcouf. Ainsi, en sus de l'absence des matelots dans la force de l'âge engagés à bord de la flotte de l'État, diminuant de surcroît quantitativement et qualitativement le travail, les équipages de pêche doivent craindre à tout instant, soit l'enlèvement par l'ennemi, soit la restriction voire l'interdiction de leur activité pour leur sécurité. Parallèlement, l'époque est à la désorganisation que le ministère de la Marine et des Colonies tente d'enrayer au travers de l'inscription maritime. Mais la mise en place récente, et plus particulièrement, le fonctionnement de cette entité administrative, connaîtra plusieurs années de confusion. Dans ce contexte, et outre les imprécisions voire les erreurs de l'inscription sur les registres des hommes pour la pêche, nous notons une chute sévère des armements qui cumulée à la restriction des sorties en mer endigue et parfois paralyse l'économie halieutique locale. Sous l'Empire, la situation des pêches se dégrade d'autant que les guerres appellent les hommes. Profitant d'une certaine impunité émanant des lenteurs et de l'incapacité de l'exécutif, bénéficiant aussi de soutiens locaux, les partisans de la fuite et de la désertion se multiplient. Feignant la maladie, se dissimulant à bord des barques de pêche ou au cabotage, ou plus simplement en restant cachés, des marins choisissent d'échapper aux pontons anglais, à la mort et espèrent parfois vaincre la disette en travaillant à la mer en lieu et forme d'un engagement militaire dont la solde et les avances restent souvent espérées. À la fin des conflits, l'amorce d'une reprise économique transparait dans l'étude des équipages de pêches. Le retour des hommes dans le syndicat et la liberté de la navigation permettent à Port-en-Bessin de retrouver progressivement le nombre d'armements connus à la fin du XVIII^e siècle. La paix assurant la stabilité économique, les pêches locales ne cesseront de croître jusqu'en 1840. Depuis le conflit, les Portais ont abandonné les pêches lointaines salées, adoptant en raison des restrictions de navigation celles du poisson frais. Malgré les controverses, les techniques chalutières côtières et hauturières se généralisent dans le syndicat. L'évolution de la consommation des produits de la mer au cours du XIX^e siècle délaissant les obligations religieuses, offre une ouverture à la commercialisation du poisson frais préféré aux salaisons. Vendu dans le Bessin, il sera bientôt transporté plus loin. Cependant, si l'activité halieutique locale croît régulièrement, elle sera limitée par l'absence de toute infrastructure

portuaire. Cette bataille abandonnée durant plus de vingt ans, entre les utilisateurs se remémorant l'existence d'un port ancien depuis disparu et les autorités, reprend dès la fin des conflits. Les marchands de Bayeux et les pêcheurs de Port-en-Bessin n'auront de cesse de réclamer un abri pour leurs navires et l'expansion de leur commerce. Il faudra attendre 1840, pour voir apparaître les premiers projets viables de structures capables d'accueillir les navires marchands et l'ensemble de la flottille de pêche du syndicat.

Chapitre 2 : La reconstruction du port de Port-en-Bessin



Doc 18 : Constant Le Nourichel, *Vue de Port-en-Bessin*, vers 1830⁵²⁷

Introduction :

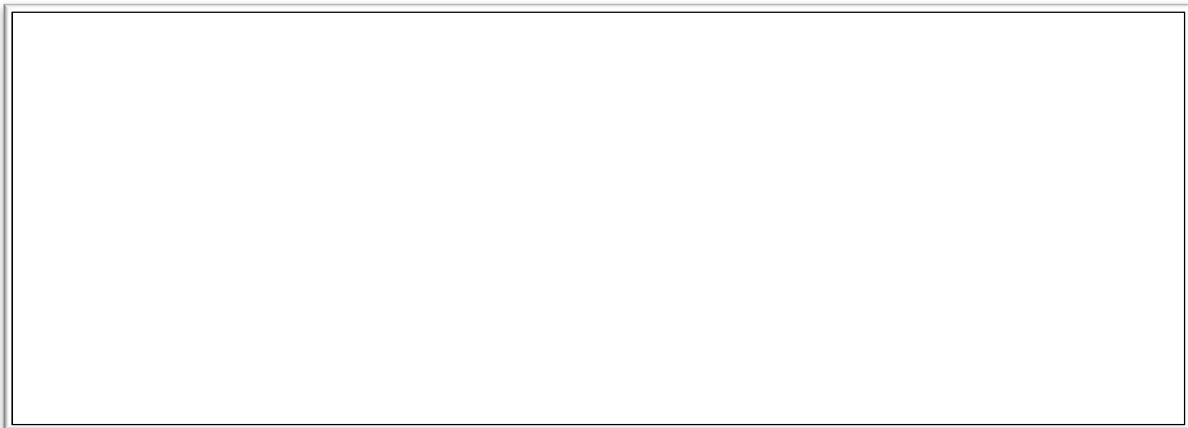
Les réclamations et la multiplication des demandes et des projets avortés pour la création d'un port de refuge à Port-en-Bessin⁵²⁸, remarquées au seuil de notre étude, ne sont en fait que le continuum des doléances datant de la disparition du port des évêques au cours du premier XVII^e siècle. Ce chapitre qui a déjà fait l'objet d'une publication met en avant, l'ensemble des étapes de la reconstruction du petit port⁵²⁹. En effet, l'histoire attribuée à Louis de Harcourt, évêque de Bayeux,

⁵²⁷ LE NOURICHEL, C., *Vue de Port-en-Bessin*, vers 1830. Huile sur toile exposée au musée du Baron Gérard à Bayeux.

⁵²⁸ HÉRUBEL, M.-A., *L'évolution de la pêche. Étude d'économie maritime, Ouvrage orné de 9 dessins originaux de L. haffner*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928, p. 83. L'auteur signale que « L'historique des projets plus ou moins grandioses dont Port-en-Bessin a été l'objet remplirait un volume ».

⁵²⁹ LABONNE, M.-P., « Un port de pêche : Port-en-Bessin et ses aménagements », *Annales de Normandie*, n° 3-4, 2008, p. 131-155.

Gouverneur de Normandie, la construction en 1475 d'un bassin de 200 toises⁵³⁰ de long et de 40 toises de large, soit à peu près 400 m de long et 80 de large, la toise faisant 1,9 m. Ce bassin occupant à peu près l'actuel premier bassin en eau de Port, était prolongé sur la grève par deux môles en pierres sèches revêtus de planches en bois de chêne⁵³¹, que retenaient de fort pieux dans lesquels elles venaient s'encaster, formant ainsi une passe permettant aux bateaux d'entrer en toute sécurité dans ce port. Le bassin lui-même était divisé en deux par un pont de pierre de 50 toises de long à sept arches, encore visible à la fin du XVIII^e siècle. Chaque arche était garnie de coulisses pour y faire passer une palle en bois qui, une fois glissée devant l'arche, en obstruait l'ouverture.



Doc 19 : Vue du pont à arches du Port des Évêques de Port-en-Bessin⁵³²

La partie nord du bassin recevait les navires de commerce et les barques de pêche. La partie sud, remplie à marée haute, et dont les arches une fois obstruées retenaient l'eau, servait de chasse de nettoyage des vases du fond du bassin nord à marée basse. Cette première infrastructure assurait un abri aux barques de pêche portaises comme aux navires de cabotage transportant les produits de l'arrière-pays que sont le beurre, le cidre, les pommes ou encore le bois⁵³³. Selon E.-F.-A. Chigouesnel, à cette époque, l'activité économique de Bayeux se développait et des « fabriques considérables de drap, de serge, d'étamine et de velours de laine, s'étaient établies dans cette ville, et ce qui excédait les besoins de la consommation s'expédiait par le port de Port-en-Bessin »⁵³⁴. Port-en-Bessin s'inscrivait alors dans le développement commercial maritime attesté dans

⁵³⁰ CAUMONT, A., *Statistique monumentale du Calvados*. II, Arrondissement de Vire et Bayeux, Caen, A. Hardel et de Paris, Derache, 1857, p. 615.

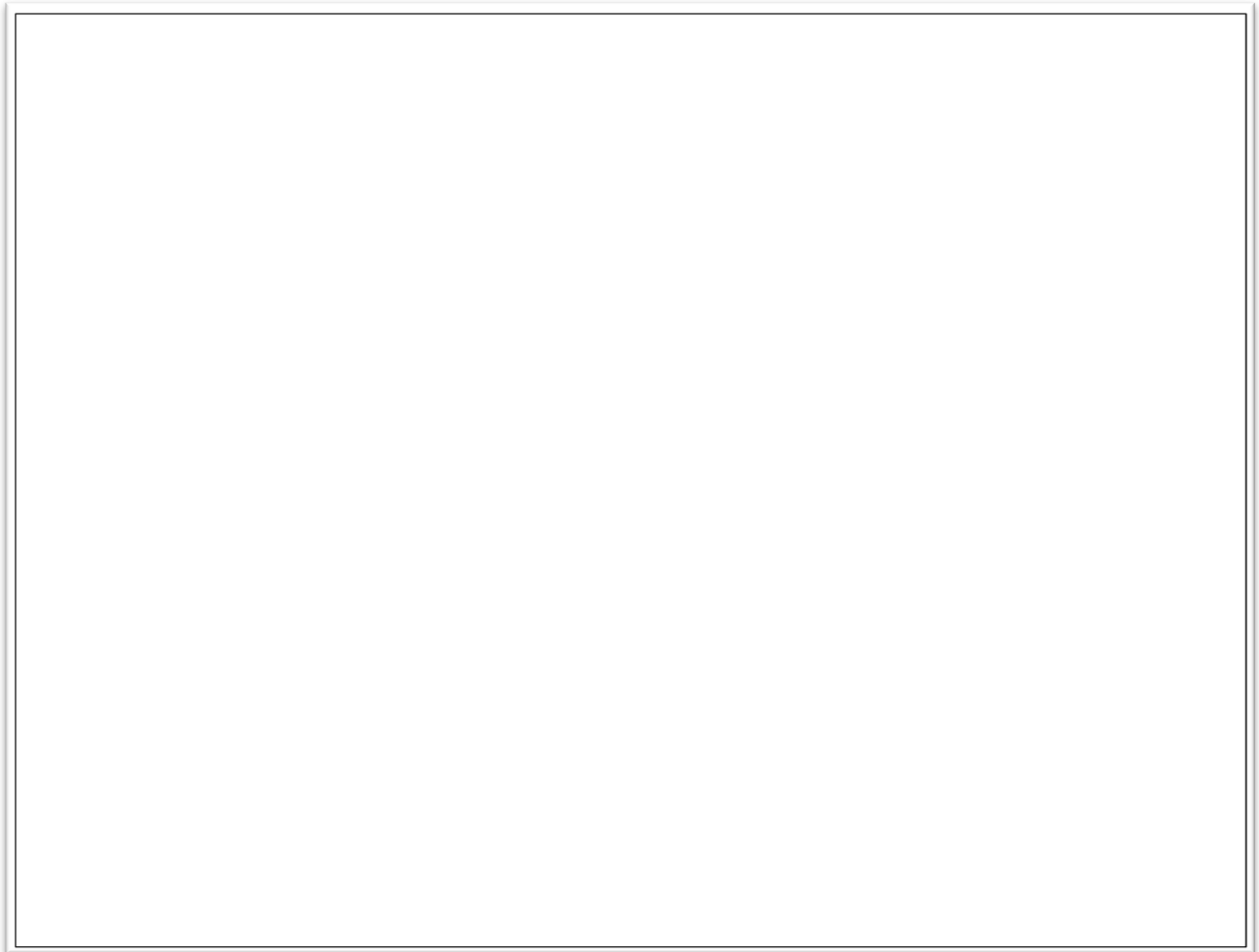
⁵³¹ Arch. Dép. Calvados : C 4163, Port de Port-en-Bessin.

⁵³² CAUMONT, A., *Statistique monumentale du Calvados*. II, Arrondissement de Vire et Bayeux, Caen, A. Hardel et de Paris, Derache, 1857, p. 616.

⁵³³ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962. p. 13.

⁵³⁴ CHIGOUESNEL, M.-E.-F.-A., *Nouvelle histoire de Bayeux*, Bayeux, (s.n.), 1866.

l'ensemble des grands et petits ports de Normandie dès le XVI^e siècle⁵³⁵. Cependant, une tempête datant de 1610, à l'origine du détournement du cours de la Seulles de Bernières à Courseulles, aurait détruit les épis de pierres sèches et de bois mal entretenus⁵³⁶. Faute d'entretien et de réparations probantes, l'envasement inéluctable, problématique première de la construction portuaire sur cette côte, rendit impraticable à terme la fréquentation des quais et du bassin d'accueil des navires.



Doc 20 : Dessin du port de Port-en-Bessin, 1665⁵³⁷

L'endroit ne fut pourtant pas dénué de tout intérêt. On trouve un témoignage favorable à cette idée dans un mémoire de Benjamin De Combes datant du 17 septembre 1698, adressé au Roi dans le

⁵³⁵ LEMARCHAND, G., « Crises et économiques et atmosphère sociale à Rouen et à Dieppe à la fin du XVII^e siècle », *Féodalisme, société et Révolution française. Études d'histoire moderne, xv^e-xviii^e siècles, Cahier des Annales de Normandie*, n°30, 1967, p. 159-183.

⁵³⁶ Arch. Dép. Calvados : C 4163, Port de Port-en-Bessin.

⁵³⁷ Anonyme, *Dessein du port en Bessin*, 1665, BNF, carte numérisée, Gallica, Division 6 du portefeuille 37 du Service hydrographique de la marine consacrée à Port-en-Bessin. On voit ici très nettement les traces du port dont les jetées furent détruites une cinquantaine d'années plus tôt. Deux bassins distincts séparés par le pont à arches demeurent encore tout à fait visibles. Le port sera reconstruit sur le même emplacement.

cadre d'une étude pour l'établissement éventuel d'un port militaire à Port-en-Bessin. L'ingénieur constate que « les vestiges d'écluse de l'ancien port et les restes des jetées qui se voient, marquent qu'il y a eu autrefois un port qui ne s'est apparemment ruiné que faute d'entretien ou par les guerres auxquelles il peut avoir servi... »⁵³⁸. Les pêcheurs se contentaient alors des cabestans mis en lieu et place des anciens quais, sur la grève, pour abriter leurs navires⁵³⁹. Et Nicolas-Joseph Foucault, alors Intendant de la Généralité de Caen, soulignait à son tour la ruine du pays, insistant plus particulièrement sur « la ruine du commerce, des fabriques considérables de drap, d'étamine, ainsi que des nombreuses tanneries qui existaient auparavant à Bayeux »⁵⁴⁰. Il y affirme encore la chute des activités maritimes car « il y avait autrefois 15 ou 18 vaisseaux et à présent il n'y reste plus que deux qui portent des marchandises au Havre et à Rouen. Avant la guerre, ils allaient à la pêche des harengs et des maquereaux, et ceux qui restaient en ladite paroisse peschaient du poisson pour vendre dans la ville »⁵⁴¹. Ainsi depuis leur première réclamation relevée dans les archives en 1622, pêcheurs et marchands de Bayeux espéreront un port que nul ne saurait leur offrir. Trop excentré et trop petit pour accueillir les vaisseaux de la Royale, trop cher et trop concurrentiel pour le commerce maritime de Caen⁵⁴², le havre de Port sera l'objet de moult enquêtes et projets qui verront leur aboutissement plus de deux cent ans après la destruction du port des évêques⁵⁴³.

1. De la friche à la mise en œuvre du projet Bouniceau

1.1 Les prémices de la construction d'un port

Les années de la Révolution semblent marquer un certain désintérêt pour la construction d'un port dans le petit village de pêcheurs. En effet, longtemps à l'étude, le port de Cherbourg, dont l'emplacement stratégique a gagné la faveur des investissements, deviendra une des principales bases militaires de la Manche ouest. Le pays en guerre cherche à protéger ses côtes et ses marins bien plus qu'il ne vise le développement, dont il n'a plus les moyens financiers, ou une activité halieutique ou de petit cabotage somme toute très localisée et soumis à la proximité anglaise. Ce n'est qu'à partir de 1791 que nous trouvons trace d'un attrait nouveau pour l'endroit. Mais on ne

⁵³⁸ Arch. Dép. Calvados : 2 Mi 500 R 50/76 F 102 à 104, Fond Le Mâle.

⁵³⁹ Arch. Dép. Calvados : G 315, Fonds chapitre de Bayeux. Carte de Port-en-Bessin, dessin lavé, Nicolas Antoine, 1761.

⁵⁴⁰ Arch. Dép. Calvados : 2 MI 500 R50/76 F 102 à 104, Fond Le Mâle.

⁵⁴¹ *Ibid.*, et DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, XII, Amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, vol. 30, n°3, 1980, p. 232.

⁵⁴² GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962. p. 21.

⁵⁴³ LABONNE, M.-P., *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives aux témoignages, histoire d'une communauté de pêcheurs*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2006, p. 97-107.

s'intéresse qu'au creusement d'un canal limitant les inondations de la Drôme et de l'Aure traversant la plaine du Bessin, ce dernier se jetant ensuite au travers du sol marneux sous le site de Port-en-Bessin sous forme de résurgences le long de la grève. Régulièrement l'eau ravage les cultures et les pertes sont trop lourdes. Le 13 mars 1793, le canal est en construction. Mais deux ans plus tard, les travaux butent toujours contre ce petit fleuve disséminé sous la terre, et malgré tous les efforts de canalisation l'essentiel de l'écoulement s'infiltré dans le sol. L'abandon du projet devient inéluctable. Avec lui, celui du Port des Évêques, confirmé par la vente le 23 thermidor de l'an IV⁵⁴⁴, l'ancien bassin comblé est devenu mauvais herbage. Il sera vendu comme « terrain en friche, de nulle valeur et en partie couvert d'eau »⁵⁴⁵.

Les années suivantes sont marquées par de nouveaux projets soutenus par des recherches, des fouilles sur les anciens quais et digues, des sondages dans la boucle de Port⁵⁴⁶. En 1803, le Conseil Général du Calvados demande la reprise de la construction du canal, qui a été commencé entre les fosses du Soucy et Port-en-Bessin ; l'idée étant toujours de lutter contre les inondations de la vallée d'Aure⁵⁴⁷. Parallèlement, M. Le Jeune, ingénieur en chef du département du Calvados, « propose de continuer les fouilles des anciennes jetées. Le mur de l'est est découvert sur une grande longueur, celui de l'ouest ne l'est que sur un seul point. Mais il paraît passer sous des maisons nouvellement construites. [...] aujourd'hui il cherche à savoir quelle était la figure de l'entrée du bassin [...] il redoute que la mer ait rongé jusqu'aux fondations du mur et attend la machine à épuiser »⁵⁴⁸.

Mais les travaux avancent lentement et avec eux surgissent des aléas. Il est enfin question d'aménager un abri portuaire. Le Préfet du département du Calvados fait afficher l'Adjudication des ouvrages à faire.

« Le préfet du département du Calvados pour l'exécution de l'arrêté du gouvernement, du 19 ventôse an 11, relatif aux formes à suivre pour l'adjudication des travaux des Ponts et chaussées. Annonce qu'il sera procédé à l'adjudication des ouvrages à faire, pendant les années 11 et 12 pour la construction des deux épis en pierre sèche, dans l'anse de Port-en-Bessin, estimés à 32928 francs 48 cts dont 10000 francs seront employés en l'an 11 »⁵⁴⁹.

Les blocs de granit de Réville, dans la Manche, commandés par M. Lejeune pour la future construction de deux môles, sont livrés. Malheureusement le bateau les a déchargés directement dans l'eau et sans que l'ingénieur ait pu les compter. Résultat : en 1826, le Sous-Préfet adresse un courrier au Préfet, lui décrivant toute la dangerosité des blocs de granit abandonnés dans l'eau et sur

⁵⁴⁴ Arch. Dép. Calvados : S 1460, Port de Port-en-Bessin, 1800-1852.

⁵⁴⁵ *Ibid.*

⁵⁴⁶ Annexe 16.

⁵⁴⁷ Arch. Dép. Calvados : S 1460, Port de Port-en-Bessin, 1800-1852.

⁵⁴⁸ *Ibid.*

⁵⁴⁹ *Ibid.*

lequel les embarcations de pêche viennent s'éventrer⁵⁵⁰. Les finances ne suivent pas non plus le projet. Les montants seront sans cesse réévalués en fonction des nouvelles difficultés rencontrées et des retards cumulés. Les données lacunaires de nos sources en la matière restent par ailleurs assez floues et complexes pour estimer à ce stade le coût réel de l'entreprise.

Ce n'est qu'en 1840 que le Conseil d'Arrondissement émettra un avis favorable à la reprise de l'exécution d'un port d'accueil des navires de pêche et de commerce à Port-en-Bessin⁵⁵¹. Les ingénieurs Lavalley-Duperroux et Leforestier se sont lancés dans l'aventure, aidés financièrement par des souscripteurs et les conseils municipaux de Bayeux et Port-en-Bessin. Après un an de travaux d'études, ils remirent leur projet au Ponts-et-Chaussées. Leur plan comprenait deux digues formant un avant-port et deux bassins intérieurs protégés.

⁵⁵⁰ *Ibid.*

⁵⁵¹ La reprise de travaux portuaires n'est pas propre à Port-en-Bessin. On retrouve ces problématiques dans plusieurs petits ports bretons et notamment dans le Levant, avec l'allongement du môle du Portalet à Saint-Tropez toujours attendu en 1840. Voir AMGHAR, J., *Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIX^e siècle*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Lorient, 2006, et BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e s.-début XIX^e s.)* : contribution à l'étude des économies maritimes, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000, p. 229.



Doc 21 : Plan du projet Lavalley-Duperron et Leforestier, 1840⁵⁵²

Les subventions du Conseil Général, de la commune et de Bayeux sont accordées. Lorsque nos deux hommes soumettent leur projet au Ponts-et-Chaussées afin d'avoir l'aval pour sa construction, l'administration émet un doute sur les écrits très optimistes des ingénieurs. Comme certains de leurs prédécesseurs, ils vantent un peu trop l'emplacement géographique du site, la facilité d'y effectuer

⁵⁵² Arch. dép. Calvados : S 1464, Port de Port-en-Bessin, 1803-1856.

des travaux, la présence de matières premières d'excellente qualité, le potentiel commercial de Bayeux, l'apport de grandes pêches, et l'ouverture d'une région comprise entre Vire, Bayeux et Caen⁵⁵³. Doutant de ces vue angéliques, les Ponts et Chaussés enjoignent M. Bouniceau, ancien élève de l'école Polytechnique et ingénieur au corps royal des Ponts-et-Chaussées, d'effectuer un contrôle des différentes études⁵⁵⁴. Ceci-fait, le mandataire réalise un contre-projet qui n'offrira qu'un avant-port moins coûteux mais répondant aux attentes premières des pêcheurs, des armateurs et des commerçants de Bayeux⁵⁵⁵. Une réalisation plus modeste mais qui dans tous les cas hébergera qui fuit la tempête, qui souffre d'avarie ou pire encore qui tente d'échapper à l'ennemi.

1.2 Le projet Bouniceau

Le 2 avril 1845, la chambre des députés est favorable au projet Bouniceau avec un accord de crédit de 922 512 francs 32 cts. L'adjudication des travaux à réaliser est affichée un an plus tard.

« Ponts et chaussées, Département du Calvados, Ports maritimes de commerce

Construction d'un port de refuge dans le havre de Port-en-Bessin.

Adjudication au rabais

Le public est prévenu que le samedi 18 avril prochain, à deux heures après midi, il sera procédé par nous, et en présence de M. l'Ingénieur en chef des ports maritimes, à l'adjudication des ouvrages à exécuter pour la construction d'un port de refuge à Port-en-Bessin. Cette adjudication sera faite conformément aux ordonnances royales des 10 mai 1829 et 4 décembre 1836, et aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des Ponts et Chaussée, par une décision de M. le Directeur Général du 25 août 1833. Les travaux à adjuger sont estimés au détail estimatif (non compris une somme à valoir de 147487 francs 68cts) à 922 512 francs 32 cts. Le devis, le détail estimatif des plans, les profils et les autres pièces du projet, qui ont été approuvés par M. le sous-secrétaire d'État des travaux publics, le 14 février 1846, sont déposés à la préfecture du Calvados, où l'on pourra en prendre connaissance tous les jours de midi à trois heures.

À Caen en 1846 »⁵⁵⁶.

Cependant, la ville de Bayeux, qui avait promis une somme de 100 000 francs sur le projet Lavalley-Duperroux et Leforestier, refuse de financer cette nouvelle proposition qui ne correspond en rien aux attentes des navigants et des commerçants. Ils réclamaient un bassin intérieur. Contrainte et sommée par la préfecture de subventionner la construction de l'ingénieur Bouniceau, la mairie versera le montant promis de 100 000 francs en 1850. Le port sera payé conjointement par les subventions du Conseil Général, des communes de Port-en-Bessin et de Bayeux.

⁵⁵³ *Annuaire du département du Calvados pour l'année 1847*, Delos, Caen, 1847, p. 306.

⁵⁵⁴ Arch. Dép. Calvados : S 1460, Port de Port-en-Bessin, 1800-1852.

⁵⁵⁵ *Annuaire du département du Calvados pour l'année 1847*, Delos, Caen, 1847, p. 307.

⁵⁵⁶ Arch. Dép. Calvados : S 1460, Port de Port-en-Bessin, 1800-1852.

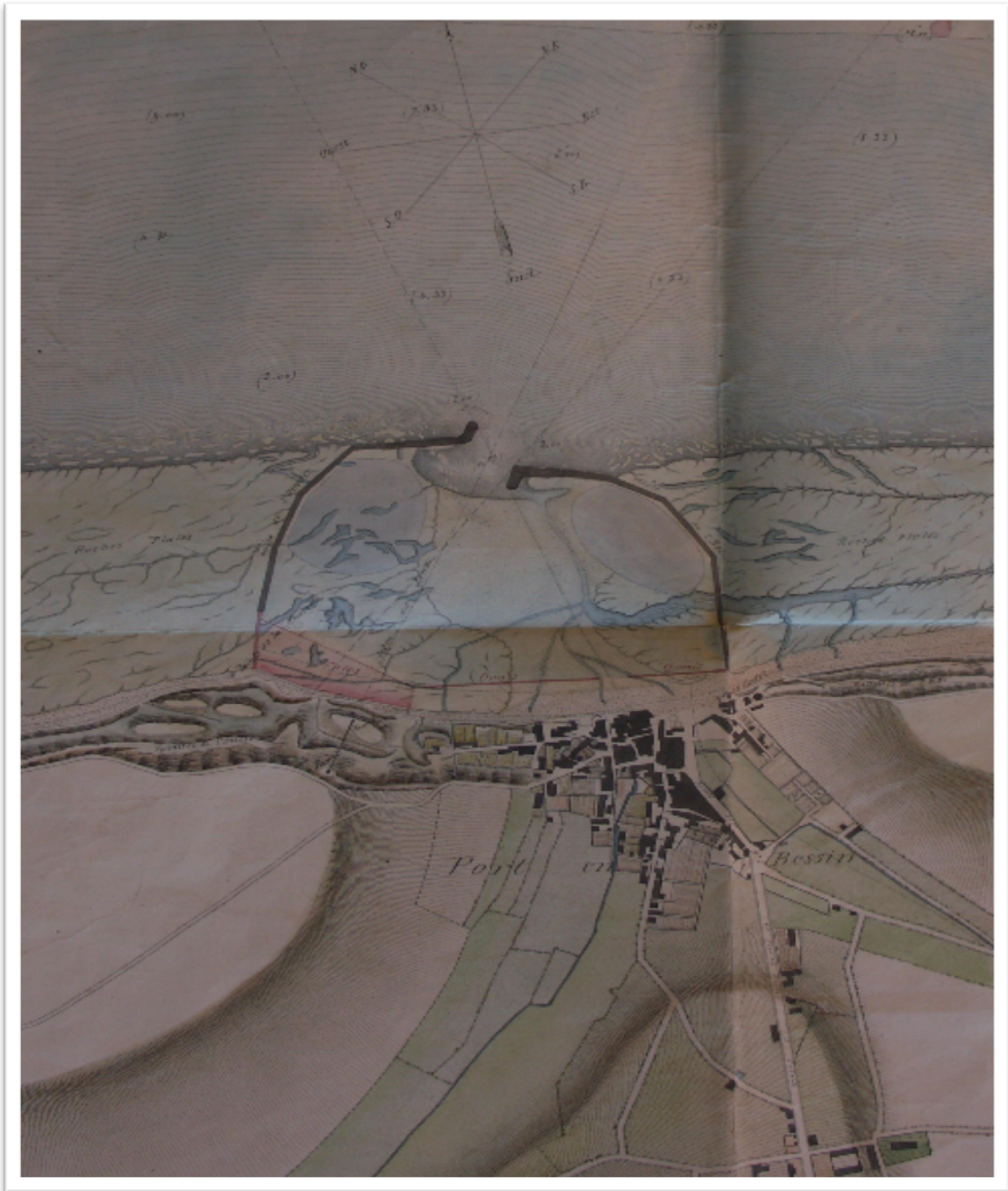
Les travaux débutent donc en 1846, comme en témoigne le commentaire trouvé dans un registre de bâtiment du Commissaire de Quartier de Caen :

« À Port-en-Bessin, l'on construit un port destiné à offrir un refuge aux marins surpris par un mauvais temps dans la baie du Calvados et donner un abri aux marins de la localité. Ce port sera formé de deux môles rattachés à la terre et laissant entre leurs têtes, une passe de 60 mètres. L'espace ainsi formé aura une forme à peu près demi-circulaire et une superficie de 11 à 12 hectares. Les travaux ont été entrepris en 1846 ; l'on a fondé une partie des môles et pris les dispositions nécessaires pour pousser activement l'exécution des travaux »⁵⁵⁷.

Le plan ci-joint, nous permet de visualiser le projet de l'ingénieur Bouniceau⁵⁵⁸. Les deux môles embrassant le fond marneux de la boucle de Port et posés sur les enrochements, forment donc l'abri pour les bâtiments et embarcations plus petites. Ces travaux réalisés encore visibles aujourd'hui correspondent à l'avant-port actuel de la cité.

⁵⁵⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3660, Bâtiment de commerce, 1845-1859

⁵⁵⁸ Arch. Dép. Calvados : S 1461, Port de Port-en-Bessin 1854-1883.



Doc 22 : Plan de Port-en-Bessin en 1854 : les travaux du port selon M. Bouniceau⁵⁵⁹

⁵⁵⁹ *Ibid.*

1.3 Les premières difficultés de conception

La construction pose quelques soucis techniques et humains venant contrarier et retarder l'avancement des travaux. La main d'œuvre est fluctuante. Constituée en partie d'hommes de Port-en-Bessin, ceux-ci s'absentent lors des grandes marées pour se consacrer à la pêche sur l'estran. De même, le temps et l'état de la mer mettent régulièrement en péril les bâtis récemment réalisés. M. Bouniceau détaille tous ces aléas dans un de ses rapports :

« Les ouvriers manquent surtout durant les grandes marées de septembre et octobre.

- Les travaux attendus ne sont donc pas tous réalisés
- Le temps et l'état de la mer mettent en souffrance l'avancement du travail
- Un banc de sable découvrant à basse mer sur lequel devait reposer une construction a disparu dans l'hiver 1846, précédant les travaux. Or il devait servir à préserver les pieds de la fondation.
- L'ingénieur en chef a demandé à donner plus de force à la portion du môle la plus éloignée du rivage. N'ayant pas encore de réponse à sa demande il commence seulement à la réaliser en partie [...] »⁵⁶⁰.

La construction reste particulièrement lente. M. Champion, dans son ouvrage à propos des ports du Calvados, remarque que « l'insuffisance des crédits annuellement alloués sur les fonds de l'État n'a pas permis de conduire activement cette entreprise »⁵⁶¹. Les retards et les destructions partielles dues aux éléments naturels accroissent le coût de la construction. Les fonds manquent et les travaux sont complètement abandonnés au cours de l'année 1849. Le constat du Commissaire de quartier de Caen est formel à ce sujet. Il déclare en 1850 que « les digues construites pour former un port de refuge aux caboteurs et un abri aux pêcheurs, sont dans le même état qu'en 1849, l'achèvement de ce travail important est cependant très urgent »⁵⁶². Dès 1850 et malgré l'abandon des travaux, il faut cependant entretenir les ouvrages existants. On construit alors un mur de défense le long du rivage, abîmé ensuite par les vagues lors des tempêtes, et rendant difficile dorénavant l'échouage des barques de pêche. Mais il faudra encore du temps, et M. Langlois conducteur des travaux et régisseur, se défend de cette lenteur d'exécution⁵⁶³. Les résurgences d'eau douce émanant de la rivière de l'Aure empêchent le bon déroulement des travaux. « Les ouvriers ont été occupés aux épaissements, aux jets des terres provenant de la falaise »⁵⁶⁴. Selon le commissaire de marine de

⁵⁶⁰ Arch. Dép. Calvados : S 1460, Port de Port-en-Bessin 1800-1852.

⁵⁶¹ CAMPION, A., *Notes sur les ports maritimes et les stations de pêche du département du Calvados*, Caen, Henri Delesques, 1892, p. 84.

⁵⁶² Arch. Dép. Calvados : R 3660, Bâtiments de commerce 1845-1859.

⁵⁶³ Arch. Dép. Calvados : S 1460, Port de Port-en-Bessin 1800-1852.

⁵⁶⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3660, Bâtiments de commerce 1845-1859.

Caen, « on n'a exécuté à Port-en-Bessin d'autres travaux que ceux nécessaires pour assurer la conservation des ouvrages commencés. On a fait des dallages sur les jetées reprises sous œuvre et défendu les fondations, et commencé une voie d'accès pour relier le môle de l'ouest au village »⁵⁶⁵.

La tempête des 17 et 18 octobre 1854 conduit l'ingénieur à écrire au préfet « à propos d'un coup de vent ayant abîmé les constructions du port et engageant à les terminer au plus vite, car on a la preuve de leur importance pour les marins »⁵⁶⁶. La construction et réalisation du port reprennent donc avec à priori plus d'entrain. Nous trouvons dans les archives les rapports d'exécution des ouvrages rédigés par l'ingénieur.

« Travaux exécutés en 1858 :

- Élargissement du môle est ou raccordement du môle avec le rivage.
- Restauration et prolongement du mur de quai parallèle au rivage.
- Couronnement du prolongement des môles.
- Creusement du front dans l'angle formé pour le quai à l'Est du port.

Travaux exécutés en 1859 :

- Murs de défense et de consolidation de la pointe de la tourelle et des falaises sous leurs feux.
- Murs de l'Est en cours d'exécution élevé aujourd'hui aux trois-quarts de sa hauteur.
- Continuation du creusement du fond du port.
- Mise en place de deux fanaux de marée établis dans les falaises à l'Ouest du village de port et indiquant la direction à suivre pour entrer dans le port.
- Achèvement de la jetée Nord-Est.
- Construction d'une habitation destinée au gardien de fanaux. Cet édifice est surmonté d'une vierge monumentale visible de la mer.
- Commencement d'un épi destiné à protéger les débarquements sur le premier pan du môle de l'Est et à servir lui-même de quai de débarquement [...]

Travaux projetés pour 1860 :

- Achèvement de l'épi susmentionné.
- Élargissement à 20 m des parties les plus étroites de la jetée Est.
- Établissement d'une cale de débarquement entre l'extrémité du quai dudit et de l'épi.

⁵⁶⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3660, Bâtiments de commerce 1845-1859.

⁵⁶⁶ Arch. Dép. Calvados : S 1461, Port de Port-en-Bessin, 1854-1883.

- Établissement d'une seconde cale à l'Ouest de l'épi et d'un mur de défense dans le fond du port laissant entre la terre et lui une route d'accès à la jetée Ouest [...] »⁵⁶⁷.

Le port, selon l'ingénieur Bouniceau, est terminé en 1864⁵⁶⁸. Il se compose de deux môles enracinés à 500 m l'un de l'autre laissant entre les musoirs une passe de 100 m. L'espace, compris entre les deux môles et le rivage a une superficie de 14 hectares, qu'un épi enraciné sur le môle de l'Est (d'une longueur de 95 m et d'une largeur 20 m) divise en deux parties.

La construction réévaluée à 1 070 000 francs au projet primitif, coûtera en fait 2 488 493 francs en comptant toutes les modifications et réparations entreprises⁵⁶⁹.



Doc 23 : Maugendre, A., Port-en-Bessin, vue prise près des signaux, lithographie (1862-1865)⁵⁷⁰.

Cependant, la création du port de refuge ne répond que partiellement aux attentes des travailleurs de la mer. L'abri escompté s'avère dangereux. Dans une lettre du 5 décembre 1862, le Sous-préfet de

⁵⁶⁷ Arch. Dép. Calvados : S 1462, Port-en-Bessin 1861-1878.

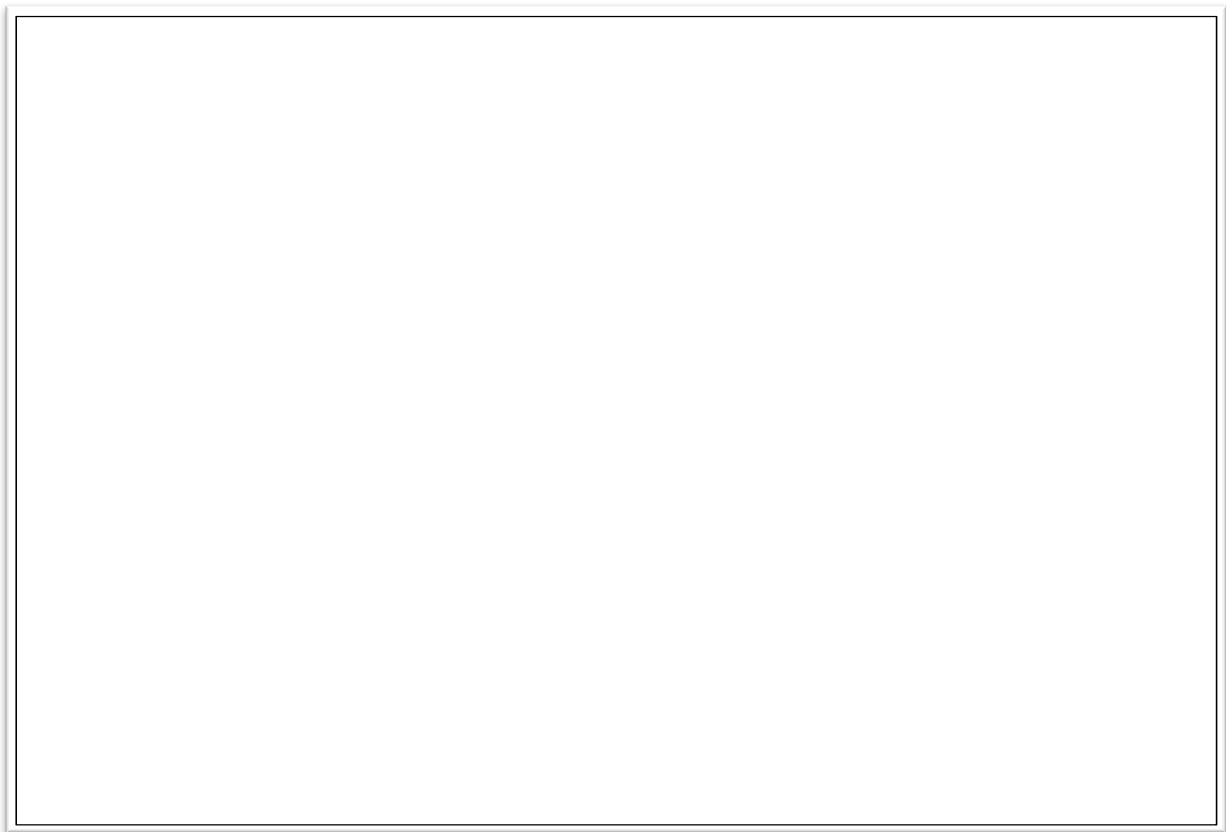
⁵⁶⁸ CAMPION, A., *Notes sur les ports maritimes et les stations de pêche du département du Calvados*, Caen, Henri Delesques, 1892, p.85.

⁵⁶⁹ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 73.

⁵⁷⁰ LAMBERT, E., MAUGENDRE, A. *Notice historique sur la ville, l'arrondissement et quelques communes limitrophes de Bayeux. Bayeux et ses environs*, Paris, imp. Renou et Maulde, (s.n.), 1862. La lithographie présente le môle est du port et la construction, en cours, de la plage d'accueil sur laquelle sont encore hissées les grandes barques.

Bayeux signale au Préfet du Calvados les affres que connaissent les marins entre les digues récemment construites. Les pêcheurs rencontrent de graves dangers dans le port actuel, ils demandent le prolongement du port vers le lieu-dit Les Vases, ancien emplacement du Port des Évêques, pour mettre à l'abri leurs bateaux. En effet, par temps fort, la houle entrant amplifiée par l'endigement gonfle, et les vagues plus importantes encore détruisent les barques amarrées le long des ouvrages neufs.

Averti, le Ministre des Travaux Publics autorise une étude en 1863 pour la création d'un avant-port intérieur et d'un bassin d'échouage précédé de brise lames⁵⁷¹. L'ouvrage comprendra aussi la construction d'un épi devant amortir ou détourner les lames à leur entrée dans le port. Épi par ailleurs visible dans la lithographie de Maugendre ci-dessous, et derrière lequel les marins abritent et hissent sur la terre ferme leurs navires.



Doc 24 : Maugendre, A., *Port-en-Bessin*, lithographie 1867⁵⁷²

⁵⁷¹ Arch. Dép. Calvados : S 1462, Port de Port-en-Bessin 1861-1878.

⁵⁷² LAMBERT, E., MAUGENDRE, A. *Notice historique sur la ville, l'arrondissement et quelques communes limitrophes de Bayeux. Bayeux et ses environs*, Paris, imp. Renou et Maulde, (s.n.), 1862.

Alors que l'idée du brise-lame⁵⁷³ sera abandonnée car comportant trop d'incertitudes quant à son utilité, le reste du projet sera longuement analysé. En 1865, on pense pallier les effets du courant et des houles dans le port en établissant une estacade dans le môle Ouest. Il s'agit d'une ouverture dans la digue la plus exposée à ces phénomènes.



Doc 25 : Photographie de l'estacade à claire voie et du môle ouest, avant 1878⁵⁷⁴

Cet ouvrage est une charpente à claire voie qui laisse circuler la mer de part et d'autre de la digue et ainsi favorise le déplacement des masses d'eau. C'était sûrement sans compter sur la force de la mer. Quatre ans plus tard, malgré l'établissement de la brèche artificielle, une tempête⁵⁷⁵ provoque la perte de deux grandes barques de pêche, seize chaloupes sont brisées à l'intérieur du port et huit autres embarcations ont souffert. Dès lors, il devient inévitable de trouver rapidement une solution. La réalisation d'un bassin intérieur dans le prolongement des premières infrastructures sera adoptée.

⁵⁷³ Annexe 17.

⁵⁷⁴ Anonyme, Fond François Renault. Photographie antérieure à la construction de la halle, « poissonnerie » construite en 1878.

⁵⁷⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. 22 mars 1869, au commissaire général.

2. Les bassins intérieurs : Les aménagements et l'agrandissement du port

2.1 Le premier bassin

L'avant-projet de l'agrandissement du port et de la construction du bassin d'échouage à l'intérieur des terres est déclaré d'utilité publique le 3 janvier 1875⁵⁷⁶. Il se compose d'un chenal d'entrée et d'un bassin d'échouage de 6 600 m². Le projet définitif et approuvé par décision ministérielle le 17 mars 1876, est évalué à 208 200 francs. Le 12 mai de cette même année, l'entrepreneur M. Garnier débute l'aménagement du bassin. Il mesurera 150 m de long sur 50 m de large, et sera relié à l'avant-port par une passe de 75 m de long, de 9 m de large et profonde de 11 m. Deux ans plus tard, on met en place une passerelle en bois au-dessus de la passe, assurant la communication entre le bourg et le quartier des pêcheurs, le Polet.

Le bassin s'ouvre à la navigation à la fin de l'année 1879, il peut abriter 14 ou 15 barques de pêche⁵⁷⁷. Et un an plus tard la passerelle est remplacée par un pont tournant que l'on déplace lors de la sortie ou de l'entrée des bateaux. L'épi a été aménagé pour la pêche et la vente s'effectue depuis 1878 sous la halle appelée localement la poissonnerie⁵⁷⁸. Mais les problèmes que connaissaient les pêcheurs dans l'avant-port ne sont pas résolus pour autant. Au contraire tous les phénomènes connus avant l'existence du nouveau bassin se répercutent et s'amplifient dans la passe puis à l'intérieur de celui-ci. En soi, les ingénieurs n'ont fait que déplacer le phénomène de l'avant-port au port intérieur. Les bateaux souffrent dès que le vent forcite. La houle pénètre l'abri durant les marées montantes et les embarcations poussées par ce flot important s'entrechoquent parfois très violemment. De plus, la communauté des pêcheurs voit son activité se développer et sa flottille s'agrandir rapidement. Ainsi, le bassin intérieur compte dorénavant 29 barques de 20 à 30 tonnes, auxquelles s'ajoutent une quarantaine de chaloupes⁵⁷⁹, embarcations légères amarrées dans l'avant-port faute de place. La double problématique de la sécurité des embarcations et de la pénurie de place dans le port engage les utilisateurs à réclamer un agrandissement des infrastructures. Dès 1881, les autorités estiment nécessaire pour l'économie locale d'envisager la construction d'un second bassin, espérant ainsi faire coup double : augmenter la capacité portuaire

⁵⁷⁶ Arch. Dép. Calvados : S 1462, Port de Port-en-Bessin, 1861-1878. Voir aussi CAMPION, A., *Notes sur les ports maritimes et les stations de pêche du département du Calvados*, Caen, Henri Delesques, 1892, p.87.

⁵⁷⁷ CAMPION, A., *Notes sur les ports maritimes et les stations de pêche du département du Calvados*, Caen, Henri Delesques, 1892, p.87.

⁵⁷⁸ Arch. Dép. Calvados : S 1463, Port de Port-en-Bessin, 1847-1894.

⁵⁷⁹ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'Époque Celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 76.

et garantir la sécurité des barques de pêche ainsi que celle des navires de commerce à fort tonnage⁵⁸⁰.

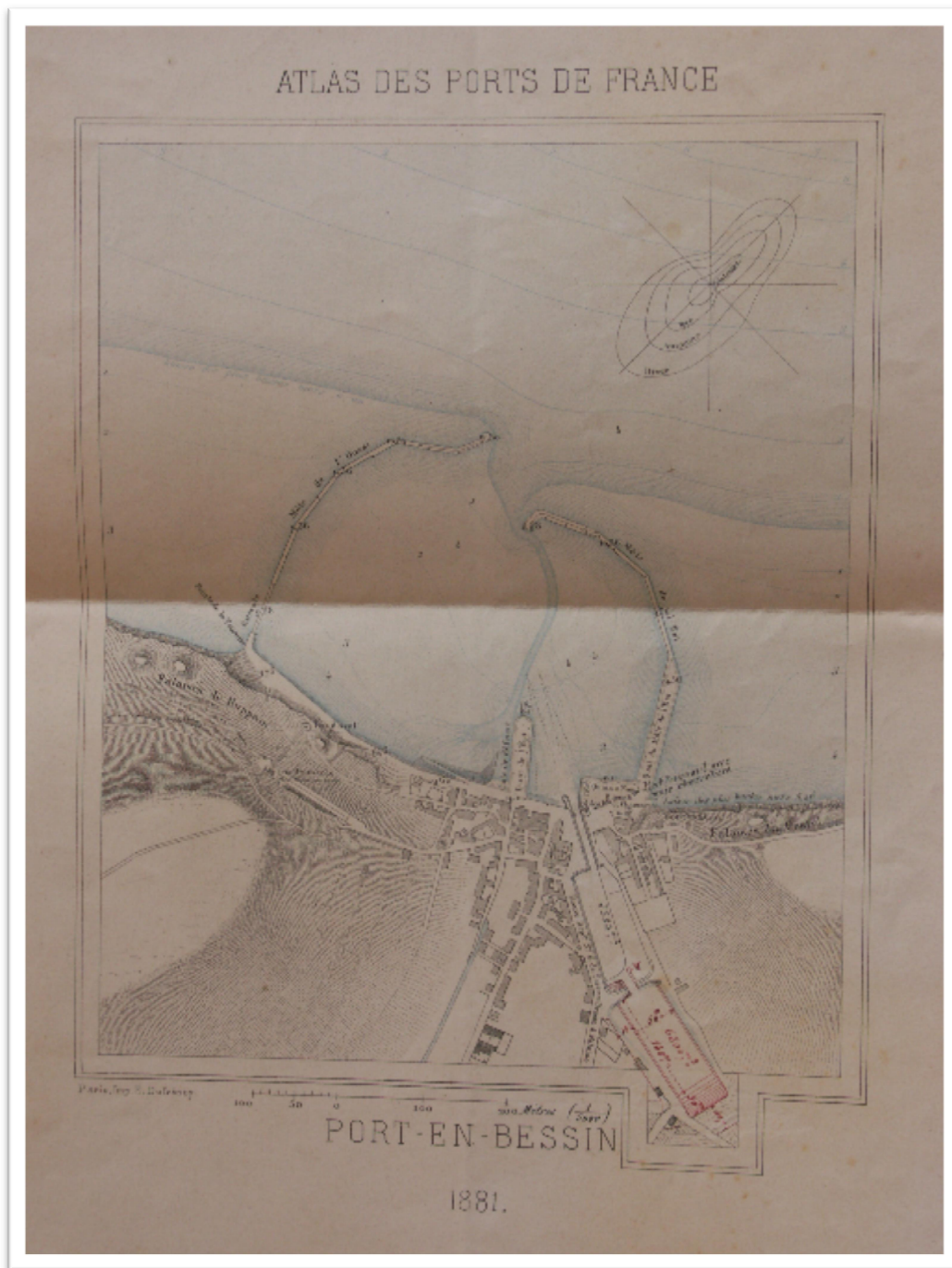
2.2 Le deuxième bassin

Après une enquête d'utilité publique à propos de la construction d'un deuxième bassin d'échouage, le projet est retenu et les travaux sont adjugés au mois d'octobre 1882⁵⁸¹. M. Hérisson, Ministre des travaux publics, octroie une somme de 100 000 francs pour les travaux du deuxième bassin, évalués à 370 000 francs. Adjugés à M. Stourn, les travaux débutent le 18 novembre 1882⁵⁸². Ce bassin complémentaire fera 150 m de long et 50 m de large comme le premier. À son extrémité sud sera aménagée une cale de radoub et une cale de lancement. Le bassin non terminé accueillera les petites embarcations dès 1883. L'ensemble des navires s'y amarrera dès 1886. Port-en-Bessin sera donc doté d'un avant-port, d'une passe et de deux bassins d'échouage.

⁵⁸⁰ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 40/11, Port maritime construction d'un deuxième bassin 1884- 1964.

⁵⁸¹ Archives Départementales du Calvados, (BH 8° 84/14/24), *Port-en-Bessin à travers son passé maritime*, Livret de présentation de l'exposition réalisée aux Archives Départementales du Calvados du 15 juin au 5 août 1973, Caen, Archives Départementales du Calvados, 1973, p.3.

⁵⁸² Arch. Dép. Calvados : S 1463, Port de Port-en-Bessin, 1847-1894.



Doc 26 : Plan du port de Port-en-Bessin, 1881. Projet de construction du deuxième bassin⁵⁸³.

Un certain nombre de problèmes accompagnent la réalisation de cette nouvelle infrastructure. Si la houle des mauvais temps se garde maintenant de s'engouffrer dans le nouveau bassin, affaibli par la traversée du premier, ce dernier s'envase terriblement. Les pêcheurs s'en plaignant régulièrement, le 6 juin 1890, une décision ministérielle approuve le principe du dévasement du port⁵⁸⁴. Cependant, les longueurs administratives et surtout la recherche des financements retardent les travaux de

⁵⁸³ Arch. Dép. Calvados : S 1463, Port de Port-en-Bessin, 1847-1894.

⁵⁸⁴ Arch. Dép. Calvados : S 1465, Port de Port-en-Bessin, 1889-1900.

pompages nécessaires au nettoyage. En 1900, la chambre consultative des arts et manufactures de Bayeux, en réponse au questionnaire du ministère de commerce et de l'industrie, explique que :

« Ce port, commencé vers 1845, se compose actuellement d'un vaste avant-port et de deux bassins de marée. Ces deux bassins sont aujourd'hui encombrés par la vase qu'y amènent et déposent les vents du large, au point que les navires d'un tirant d'eau de 4 mètres y ont leur accès difficile pendant les marées de vives eaux, et tout à fait impossible dans celles de mortes eaux »⁵⁸⁵.

Marins et habitants réclament tour à tour à la mairie d'intervenir. Les patrons de barques et les armateurs rappellent en sus toute la difficulté d'accès au port par mauvais temps ; les passes tournées vers le nord s'avèrent dangereuses dans leur franchissement sous forte houle⁵⁸⁶. De son côté la population se plaint d'un envasement dégageant des odeurs nauséabondes voire dangereuses pour la santé publique. En effet, les algues prisonnières des vases dissipent leur parfum pestilentiel⁵⁸⁷. Le port doit être dragué tous les quatre ans⁵⁸⁸, or les derniers nettoyages des bassins datent de 1893. Cela fait donc six ans que les bassins se comblent sans aucune intervention⁵⁸⁹. Outre son envasement progressif rappelant la perte du port historique, les infrastructures demeurent problématiques. Le port n'est pas toujours accessible par l'ensemble des bâtiments, nous l'avons vu, mais en plus il est rapidement trop petit⁵⁹⁰. La pêche continuant son extension compte depuis la fin du XIX^e siècle plus de 40 grandes barques chalutières et une soixantaine de canots et chaloupes⁵⁹¹. La croissance du commerce local, et plus particulièrement celui du charbon, exige des emplacements de débarque pour les navires arrivant de différents ports français ou d'Angleterre. Et en sus des difficultés d'accès, les évolutions techniques freinent certains armateurs quant aux échanges avec Port-en-Bessin. Les investisseurs locaux réclament la fermeture des bassins afin que les vapeurs n'aient plus à s'échouer et puissent décharger sans toucher le fond du port. En soi, toute l'activité économique maritime du lieu souffre des contraintes du port. Les premières pétitions en ce sens rédigées par les patrons de barques et les marins de Port-en-Bessin apparaissent dès la dernière décennie du siècle et finissent par être prises en compte par les autorités des travaux publics à

⁵⁸⁵ Arch. Dép. Calvados : 656EDT40/11, Port maritime construction d'un deuxième bassin, 1884- 1964.

⁵⁸⁶ Arch. Dép. Calvados : S 1465, Port Port-en-Bessin, 1889-1900, liasse courriers datant du 22 août 1899.

⁵⁸⁷ *Ibid.*

⁵⁸⁸ *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur ordinaire conforté par l'ingénieur en chef le 17 août 1899.

⁵⁸⁹ *Ibid.*, liasse courriers datant du 22 août 1899.

⁵⁹⁰ Arch. Dép. Calvados : S 1595 Port Port-en-Bessin. Affaires diverses 1905-1929, Conseil général séance du 21 avril 1903.

⁵⁹¹ Annexe 18.

l'aurore du XX^e siècle⁵⁹². Il faudrait agrandir le bassin d'échouage⁵⁹³ ou mieux penser à la création d'un ultime et troisième bassin d'accueil des navires⁵⁹⁴.

3. Port-en-Bessin, du village vers la ville port ?

3.1 Y aura-t-il un troisième bassin ?

Loin de suffire à l'extension de la pêche et du commerce, les infrastructures portuaires doivent être de nouveau aménagées et étendues. En 1894, le conseil municipal est favorable à l'aménagement d'un bassin à flot car :

« En effet ce bassin à flot permettrait aux navires à vapeur d'un fort tonnage d'y venir apporter et recharger des marchandises de toute nature à des conditions de fret avantageuses pour le commerce et mettrait ainsi notre pays sur un pied d'égalité avec les autres ports du Calvados [...] »⁵⁹⁵.

Si dans un premier temps il est entendu d'opérer sur le second bassin existant, l'idée de la construction d'un troisième bassin répondant aux ambitions locales est lancée. Cette même année, M. Reingard, ingénieur de son état mandaté par le conseil municipal, étudie et fait une proposition pour l'aménagement portuaire de Port-en-Bessin. Son projet a pour but « l'agrandissement et la transformation du port de refuge actuel de Port-en-Bessin, classé port de refuge par une loi en date du 16 juillet 1845, et agrandi par décret du trois janvier 1875 ». Mais l'ingénieur voit grand, même très grand⁵⁹⁶. Il soumet un projet de port de commerce alliant à la fois pêche artisanale, commerce, chemins de fer et docks terminaux, cales de radoub pour navires à vapeur, le tout à l'abri des falaises de Port-en-Bessin. Puis, en avançant sur la mer, il pense aménager des digues découpant ainsi des zones réservées à l'accostage des navires pétroliers ou de ceux de la pêche côtière. Pour défendre son projet, l'homme met en avant l'augmentation de la population en cette fin de siècle, la croissance de la pêche et du commerce et plus encore la nécessité d'un port militaire. Car selon l'ingénieur « d'un point de vue patriotique, la Défense Nationale sur l'absence totale de moyen de défense de Dunkerque à Cherbourg, sur l'importance des défenses françaises vis-à-vis des défenses anglaises sur la Manche »⁵⁹⁷, la France doit prévoir en ce lieu stratégique de placer un tel port.

⁵⁹² Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses, 1905-1929. 2 novembre 1901, Pétitions des patrons de barques et des marins de Port-en-Bessin.

⁵⁹³ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 40/9, Travaux d'agrandissement du port (projet) 1898.

⁵⁹⁴ *Ibid.*

⁵⁹⁵ Délibération du Conseil municipale : 4 juin 1894.

⁵⁹⁶ Reingard, P., *Grand emporium français ; agrandissement du port de Port-en-Bessin (Calvados) pour sa transformation en un grand port de commerce en eau profonde présenté au congrès national des Travaux Publics Français*, (s. l.), (s. n.), 1900.

⁵⁹⁷ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 40/9, Travaux d'agrandissement du port (projet) 1898. Courrier adressé au maire et au conseiller du 16 août 1898.

En 1902, Reingard prévient le préfet qu'il a envoyé l'étude du projet d'agrandissement du port⁵⁹⁸ à M. le Ministre des travaux publics⁵⁹⁹. Cependant, trop ambitieux et financièrement insoutenable, le Grand Emporium ne sera pas retenu. Les autorités lui préféreront un troisième bassin de 100 m de longueur sur 50 m de largeur, contigu aux deux premiers⁶⁰⁰. Pour sa réalisation, les pêcheurs s'engagent à participer à son financement au moyen d'une taxe prélevée sur le poisson pêché⁶⁰¹. Mais dès 1905, le vent tourne. Les pêcheurs ne peuvent plus financer l'agrandissement du port depuis et s'en expliquent :

« Depuis 1902 [...] le poisson est devenu rare et la vente s'en fait difficilement ; cette pénurie est occasionnée par la grande extension donnée aux bateaux chalutiers à vapeur qui détruisent par tous les moyens qu'ils emploient le poisson qui était à nos mers et qui suffisait à l'alimentation de notre pêche. En une semaine ces chalutiers à vapeur pêchent autant de poisson que nos chalutiers à voile pourraient en pêcher pendant six mois. En outre avec le produit de leur pêche ils inondent nos marchés et détruisent notre commerce »⁶⁰².

Le prélèvement d'un centime par poisson devait suppléer à un financement de 50 000 francs demandé à la commune pour la construction d'un troisième bassin en complément des investissements de l'État. Candide Marie, maire et armateur à la pêche, annonce alors qu'il ne peut plus imposer cette taxe :

« par la cause de cette pénurie expliquée ci-dessus nous vous déclarons Monsieur le préfet que le mauvais état de nos affaires ne le permettant plus, il ne sera pas possible au 1er janvier prochain de continuer le versement du centime que nous avons déjà commencé à verser depuis trois ans quand nous ne prévoyons pas que nos intérêts deviendraient lésés comme ils le sont actuellement et comme ils le seront de plus en plus tant qu'une réglementation sur les chalutiers à vapeur n'aura pas amené le retour de la prospérité que nous souhaitons ».

Les conséquences sont alors sans appel pour la ville de Port-en-Bessin. La construction du troisième bassin est ajournée après l'analyse de la situation effectuée par le conseil général du Calvados.

« Le conseil général,

Vu le rapport de M. le Préfet,

Vu la décision de M. le Ministre des travaux publics en date du 3 mai 1902,

Considérant que les intéressés à la construction d'un troisième bassin de 100 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur, bordé de terre-pleins de 8 mètres de largeur, ne se sont engagés à prendre part à cette construction que jusqu'à concurrence d'une somme de 50 000 francs ;

Considérant que la somme totale étant de 300 000 francs et l'Etat ne voulant contribuer que pour moitié dans la dépense, il y a un déficit de 100 000 francs que le département ne peut pas combler ;

⁵⁹⁸ Annexe 19.

⁵⁹⁹ Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses 1905-1929.

⁶⁰⁰ Annexe 20.

⁶⁰¹ Délibération municipale du 15 janvier 1905, et, Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses, 1905-1929.

⁶⁰² Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses, 1905-1929.

Considérant qu'il y a lieu d'ajourner la solution à intervenir, jusqu'à ce que les intéressés aient augmenté leurs sacrifices, dans de larges proportions.

Ajourne la solution du projet d'agrandissement du port de Port-en-Bessin.

Pour extrait conforme

Le préfet du Calvados

F. BRET »⁶⁰³.

Alors qu'il n'est plus question de construire ou même d'agrandir le port, les difficultés d'accès persistent. Malgré les pétitions et le rapport du préfet présenté à la session du mois d'août 1907 insistant sur la dangerosité des passes d'entrée du port par gros temps, la chute enregistrée du trafic commercial à Port-en-Bessin joue en défaveur de tout investissement. Alors que le trafic portuaire s'élevait à 3 500 tonneaux en 1893, il tombe à 3 370 tonneaux en 1908⁶⁰⁴. Côté pêche, les marins voient en l'espace de quelques années leurs rapports chuter, faute selon eux à la pêche industrielle, mais faute surtout à la rareté momentanée de la ressource⁶⁰⁵. De plus, Isigny, commune voisine, possède un port voué à la pêche comme au commerce, et le projet portuaire de Grandcamp, concurrent direct de l'activité halieutique portaise, prend forme⁶⁰⁶. À la veille de la Grande Guerre, le statu quo reste de mise. Et les portais ne réitéreront leurs demandes qu'au sortir du conflit, espérant un soutien pour la reprise du projet abandonné : un troisième bassin à flot pour leurs navires.

3.2 Le dynamisme portuaire à l'origine du développement urbain

À Port-en-Bessin, c'est l'aménagement du port qui déclenche en partie l'urbanisation du village. En 1881, à la demande des marins, on éclaire les bassins par cinq lanternes à pétrole supportées par des poteaux en chêne⁶⁰⁷. Bien que des fanaux fussent déjà en fonction, signalant l'entrée du port, les bateaux pouvaient dorénavant entrer de nuit et surtout décharger leur cargaison sur les quais plus facilement. En 1886, les rues voisines des bassins sont dotées de cinq autres points de lumière⁶⁰⁸. Et

⁶⁰³ *Ibid.*,

⁶⁰⁴ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Revue maritime et coloniale, Pêches maritimes 1891, 1892 et 1893*, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin, 1896, p.339-380, et, MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1908*, Paris, Imprimerie Nationale, 1911.

⁶⁰⁵ Les valeurs des pêches engrangées par le syndicat de Port-en-Bessin reculent et tombent de 602 594 francs en 1903 à 405 271 francs en 1907. Voir : MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1903*, Paris, Imprimerie Nationale, 1906, et, MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1907*, Paris, Imprimerie Nationale, 1910.

⁶⁰⁶ Arch. Dép. Calvados : S 1466, Port-en-Bessin, occupation des affaires temporaires, affaires diverses 1901-1913.

⁶⁰⁷ *Ibid.* Annexe 21.

⁶⁰⁸ Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin, affaires diverses, 1905-1929.

à la veille du nouveau siècle, la petite ville est éclairée par 17 lanternes réparties dans les différents quartiers. L'éclairage déjà répandu dans les rues se modernise dès 1900. Port-en-Bessin passa une convention avec M. Lebon du Havre pour équiper toute la ville avec un système d'éclairage à l'acétylène. Une vingtaine d'années plus tard, l'électricité se généralisera sur l'ensemble de la commune, du port à la ville⁶⁰⁹.

Parallèlement aux équipements internes se développent les moyens de transport. Longtemps limités par la seule route pour Bayeux empruntée à pied ou au mieux en voiture à cheval, les marins pêcheurs comme les commerçants profiteront à partir de 1858 de la ligne de chemin de fer reliant Cherbourg à Caen pour expédier leurs colis et marchandises. Cependant, l'arrivée du chemin de fer en la commune portaise est vivement souhaitée. Armateurs et négociants voient en lui un formidable débouché complémentaire à la navigation. Le 30 juillet 1899, la population locale inaugure de la ligne de chemin de fer de Port-en-Bessin à Bayeux⁶¹⁰. Ainsi, et alors que les aménagements portuaires en cours permettent aux marchands d'installer des outils sur les quais⁶¹¹ comme les grues de déchargement du charbon, la présence du train à proximité facilite l'exportation du produit vers l'intérieur des terres. Doté de ses nouveaux aménagements, le quai sud-ouest ne sert plus qu'au commerce, donnant physiquement à Port-en-Bessin la double fonction de port de pêche et de port industriel⁶¹².

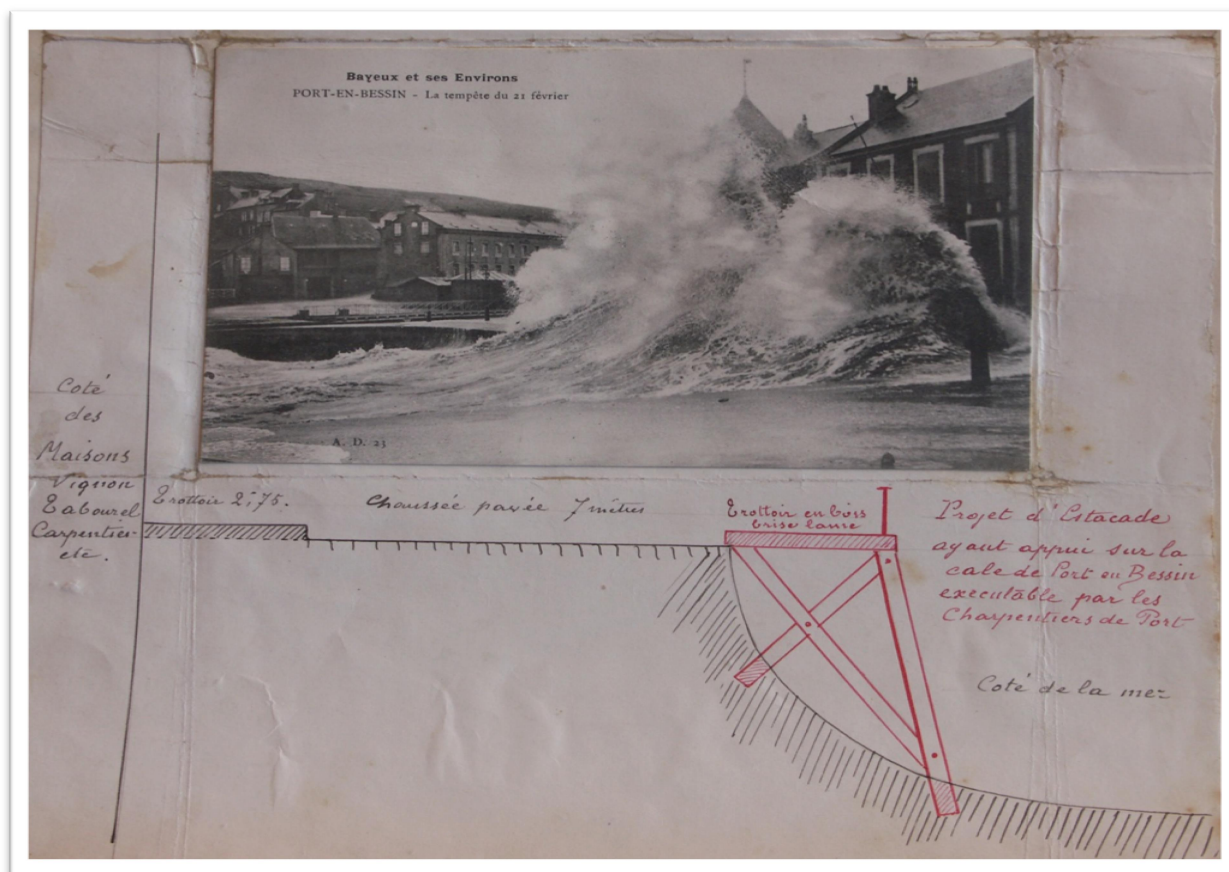
Outre des aménagements liés au bon déroulement et à la croissance de l'activité portuaire, on relève aussi des modifications qui touchent à la sécurisation et au bien-être de l'habitat et de l'habitant, ou encore de son activité professionnelle. Ainsi cherche-t-on à préserver la population des quais des inondations régulières dues aux vagues des grandes marées, en construisant des ouvrages appropriés.

⁶⁰⁹ *Ibid.*

⁶¹⁰ Annexe 22.

⁶¹¹ Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin, affaires diverses, 1905-1929.

⁶¹² La différenciation des quais portuaires est liée à la spécialisation des navires qui vont les fréquenter et qui ont des besoins spécifiques de chargement et de déchargement des cargaisons. Voir : CABANNE, C., « les ports et les transports maritimes, les transformations de l'outil portuaire », in Cabanne, C., Chaussade, J., Corlay, J.-P., Miossec, J.-M., Pinot, J.-P., *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, CNED, SEDES, 1998, p.251-307.



Doc 27 : Projet d'estacade contre les assauts des vagues de tempêtes, 1905⁶¹³

Le sous-préfet de Bayeux écrit en ce sens au préfet du Calvados le 9 octobre 1905 :

« J'ai l'honneur de vous transmettre en double expédition une délibération prise par le conseil municipal de Port-en-Bessin demandant la construction d'un trottoir à claire voie, formant une estacade le long d'un quai du port de cette localité »⁶¹⁴.

C'est par ailleurs à cette même époque que la petite ville se soucie de la salubrité des rues et tente d'enrayer entre autres le dépôt d'ordures systématique dans les rues ou dans le port ; ordures composées bien souvent d'abats et de restes de poissons, empestant dans tout l'environnement urbain. Un problème récurrent dans le lieu qui depuis quelques décennies voit poindre une activité touristique bénéficiant du développement des commerces et des établissements d'accueil offrant la garantie d'un séjour vivifiant et revigorant dans un petit port typique du pays⁶¹⁵.

Conclusion :

⁶¹³ Arch. Dép. Calvados : S 1466, Port de Port-en-Bessin, occupation des affaires temporaires, affaires diverses, 1901-1913.

⁶¹⁴ Ibid.

⁶¹⁵ JOANNE, P., *Itinéraire générale de la France, Normandie*, coll. des Guides-Joanne, Paris, Hachette, 1901, p. 313.

Deux cent ans de pétitions et de projets, de soutiens ou de rejets, rien n'y fera, les habitants ne verront pas de port avant la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les raisons en furent économiques. Ni les évêques ni leurs successeurs ne trouvèrent fortune pour aménager l'endroit trop exigü, et loin de répondre aux attentes et aux nécessités d'un port de refuge ou de guerre, si essentiel dans les temps de conflits avec l'Anglais. L'impossibilité fut aussi technique. Le havre largement balayé par les vents de Nord-Est s'abîme régulièrement aux fortes houles et l'envasement, véritable mythe de Sisyphe sur cette côte, accompagné de l'insoluble endiguement de l'Aure, rend toute mise en travaux complexe. Enfin il y aura beaucoup de raisons politiques, avouées ou non. Port est un village de pêcheurs, dont les hommes réclament plus de sécurité pour leurs navires. Ils défendent une pêche en pleine vitalité et l'impossibilité de croissance que provoque le manque de structure. Et si les autorités ont pu chercher en l'endroit un Port Royal capable de contrer l'ennemi et d'abriter la flotte de guerre, de leur côté les commerçants et négociants de Bayeux désiraient y retrouver l'activité maritime d'autrefois. Quoiqu'il en soit des demandes et des suppliques, l'extension locale du trafic maritime de cabotage et transmanche ainsi que le développement des industries halieutiques encouragèrent la mise en œuvre de projets soutenus par l'ensemble des autorités locales et nationales. Ainsi naquit l'idée d'un port mixte faisant émerger à Port-en-Bessin une des premières infrastructures de la poussière portuaire⁶¹⁶ du Calvados⁶¹⁷. Dès 1845, les espoirs et les vœux de la communauté maritime sont exaucés et le port tant attendu accueillera rapidement une flotte en croissance régulière. Cependant, l'ensemble des structures atteint vite ses limites en raison de l'impossible maîtrise des jeux des courants et de la houle. Un premier bassin intérieur ouvert en 1881, suivi en quelques années d'un deuxième, ne suffisent ni à enrayer totalement le phénomène ni à contenir une flotte de pêche et de commerce qui en cette fin du XIX^e siècle ont plus que doublé. Et malgré l'attente d'un agrandissement du port, il demeure indéniable que la ville et les activités maritimes surent profiter de la création des infrastructures portuaires sous la III^e République⁶¹⁸, soutenant par là une pêche déjà croissante mais limitée par l'absence d'espace et restreignant le cabotage maritime en raison de l'augmentation du tonnage des navires. À l'aube du XX^e siècle, Port-en-Bessin occupe la première place des ports de pêche du quartier de Caen. À l'encontre, son commerce maritime tend à décliner, se limitant essentiellement après la Première Guerre mondiale au trafic de charbon. Enfin, du village de pêcheurs bénéficiant d'un havre naturel favorable aux

⁶¹⁶ SAUZEAU, T., « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n°35, 2010, p. 79-97.

⁶¹⁷ Excepté Honfleur qui n'appartient pas au quartier de Caen sur l'époque étudiée ici, et qui possède un bassin à flot voué au commerce construit entre 1881 et 1884.

⁶¹⁸ La construction portuaire se développe alors dans la plupart des ports en raison de l'accroissement des trafics maritimes et de la mécanisation des navires nécessitant souvent de nouveaux aménagements portuaires d'accueil et de traitement des marchandises ou des passagers. Voir, OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 193-201.

activités halieutiques néanmoins modestes et restreintes par la contiguïté du lieu, les installations portuaires permirent l'apparition d'une petite ville-port dont l'activité économique principale⁶¹⁹ fut le moteur essentiel du développement de la cité⁶²⁰. Ainsi, dépendront de l'aménagement portuaire, l'aménagement urbain, le développement du transport ferroviaire, le développement des commerces et des services, et le tourisme.

⁶¹⁹ HÉRUBEL, M.-A., *L'évolution de la pêche. Étude d'économie maritime, Ouvrage orné de 9 dessins originaux de L. haffner*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1928, p. 84.

⁶²⁰ DUCRUET, C., *Les villes-ports : laboratoires de la mondialisation*, Thèse en géographie, sous la dir. de Madeleine Brocard, Université du Havre, 2004, « Le concept de « cityport » (ou ville-port) a une portée bien plus large que celle du concept de « port city » (ville portuaire) : il « provient de l'association évidente entre un port et une ville dont il est la composante majeure » (B.S. HOYLE et al., 1992). Par cette simple inversion et ce collage, on passe de l'idée de la juxtaposition à celle de l'interaction, de la complémentarité, de l'imbrication, ce qui rend possible d'autres types de recherches dans cette voie : l'approche fonctionnelle, systémique. », p. 23.

Chapitre 3 : Le prix de la fraude : frauder, un art ou une nécessité ?

Introduction :

L'État régule depuis toujours l'économie des pêches pour deux raisons principales. La première concerne l'importance commerciale de certaines espèces de poissons, la seconde la protection de la ressource. La législation couvre l'ensemble de l'espace maritime et ses activités, de l'exploitation de l'estran aux pratiques halieutiques du large. Nos recherches à propos de la communauté des gens de mer de Port-en-Bessin nous ont révélé un certain nombre de fraudes commises sur ces espaces de pêche. L'intérêt pour leur existence et surtout leur persistance devinrent alors l'objet d'une étude plus fine couvrant le XIX^e siècle. En effet, aux côtés d'une activité officielle, légiférée et évaluée par l'État, vit et prospère un marché parallèle illicite, trompant souvent la surveillance du syndicat et qu'il nous fallait absolument explorer.

À partir de plusieurs fonds d'archives, nous parvenons à établir une typologie et une observation de ces infractions. Un nombre important des fraudes relevées provient dans un premier temps des correspondances du syndic avec les autorités du quartier⁶²¹ et des registres des plaintes⁶²². Les aléas de la conservation des archives ont voulu que pour l'ensemble de notre période nous trouvions quelques registres de procès-verbaux⁶²³, d'infractions⁶²⁴, et de condamnations⁶²⁵ facilitant la tâche du chercheur quant à la compréhension du système de surveillance jusqu'à l'exécution de la sentence à l'encontre du contrevenant. Parmi les documents consultés, cette recherche s'appuie aussi sur les rapports de police⁶²⁶, les archives du tribunal maritime⁶²⁷ et celles du tribunal de commerce de Bayeux⁶²⁸, offrant quelques éléments complémentaires quant aux signalements des fraudes et leurs jugements. Enfin, la réflexion menée tient compte de compléments trouvés dans des

⁶²¹ Arch. Dép. Calvados : R 3623 à R 3656, Correspondance du quartier de l'an IV à 1922.

⁶²² *Ibid.*, et Arch. Dép. Calvados : S 1340 à S 1341, Navigation, pêches maritimes, An VIII-1814 et 1815-1854. Et enfin S 1598, Port de Port-en-Bessin. Police des ports, 1865-1887.

⁶²³ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT/31/2, Registre de déclaration de délits, an IX à 1821. 656 EDT/31/3, Plaintes et procès-verbaux 1815-1840. S1865, Répertoire des contraventions service spécial des ports du 1^{er} janvier au 31 décembre 1872. R 3633, Correspondance de quartier 1862-1918, registre des procès-verbaux 1870-1915. 3U1/87-94, registre d'enregistrement des procès-verbaux 1865-1941. Annexe 23.

⁶²⁴ Arch. Dép. Calvados, Série Z, 1Z721, infractions 1846-1847 (produits de la mer). 1Z368 : Rapport de police générale procès-verbaux, 1860-1878. 1Z370 : Gendarmerie, tableaux des arrestations.

⁶²⁵ Arch. Dép. Calvados, Série U, 3U1/1560 table alphabétique de toutes les personnes ayant fait l'objet d'une condamnation en correctionnelle 1832-1874, Registre des condamnés 3U1/1555-1558, 1811-1920 sauf pour 1837-1847.

⁶²⁶ Arch. Dép. Calvados : Série Z, 1Z 366-369, rapports de police an VIII-1939, vivant dans le ressort du tribunal (lacunes G.L.K.O.).

⁶²⁷ Arch. Dép. Calvados : 3L, Tribunal de commerce maritime de Bayeux. Registre des audiences, 5 juillet 1808-6 décembre 1808.

⁶²⁸ Arch. Dép. Calvados : 2874 W1-1 : Rapports de mer 1879-1959.

dossiers de réglementation⁶²⁹ comptant des signalements d'infractions et les travaux des juges de paix⁶³⁰. D'autres pièces laconiques émanent des rares registres de matricules du syndicat de Port-en-Bessin spécifiant de temps à autre une condamnation et sa cause.

Cependant, le handicap de ces sources parcellaires et l'absence de relevés sériels des infractions sur un temps long empêchent de suivre des corpus de contrevenants depuis le constat de leur fraude jusqu'à la sentence encourue. Ces fragmentations rendant impossible la quantification des délits, nous avons là tout de même matière à étudier et apprécier. En effet, si la procédure entre un délit et son traitement judiciaire paraît simple au demeurant, la réalité du terrain nous permet une évaluation beaucoup plus nuancée entre le système régalien maritime et son application au sein de la société étudiée. Dans notre propos, après avoir recensé les délits, nous chercherons donc à comprendre comment, à travers la période révolutionnaire et celle d'un siècle prospère pour l'activité maritime de Port-en-Bessin, s'articulent ces actes et leur prise en compte par les autorités. Nous tenterons de cerner de quelle manière, malgré une législation évolutive et la volonté de répression affichée par l'État, la fraude demeure. Ces réflexions devraient nous permettre de savoir si la population maritime serait plus encline à braver la police des pêches en période de crise économique et politique, ou si la fraude n'est tout simplement que le continuum des activités de pêche : une constante que les autorités tentent vainement d'enrayer.

1 L'encadrement des pêches maritimes

1.1 Les autorités de Port-en-Bessin, entre insuffisance et défaillance

Dans son travail à propos de l'Amirauté de Bayeux, Joachim Darsel met en avant un certain désordre dans l'administration maritime du syndicat de Port-en-Bessin à la fin du XVIII^e siècle. Selon l'auteur, elle semble sous-représentée avec un seul un maître de quai, deux pilotes et enfin un garde juré élu par les patrons de barques⁶³¹ en charge de la police des pêches dans chaque localité appartenant au syndicat. Durant la période révolutionnaire, les correspondances existantes aux archives départementales de Caen entre Port-en-Bessin et le quartier mentionnent, à partir de l'an IV, l'existence d'un syndic en place depuis plusieurs années et de surveillants officiant sur

⁶²⁹ Arch. Dép. Calvados : 1Z717, Règlement de la pêche et de la vente des poissons et des crustacés 1832-1937, 1Z720-721 coupe du varech, arrêtés et infractions

⁶³⁰ Arch. Dép. Calvados : 3U1/35-36, États des travaux des juges de paix, 1850-1877 (lacunes 1853 ; 1855-1858) et 1878-1900 ; 1931-1933.

⁶³¹ DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, XII, Amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, vol. 30, n°3, 1980, p. 238.

l'ensemble du syndicat. Les dysfonctionnements administratifs remarqués par Joachim Darsel se confirment et persistent⁶³².

L'autorité du syndicat est principalement représentée par le syndic auquel le quartier, en accord avec le ministère, peut attribuer des hommes de main supplémentaires. Ces nominations s'effectuent en fonction des besoins mais également des moyens économiques allouables par l'État⁶³³. À travers la correspondance du quartier, sur toute la période couvrant les guerres de Révolution et d'Empire, nous constatons dans les faits de régulières demandes d'aide de la part du syndic. Effectivement, alors qu'il officie sur tout le syndicat soutenu par des surveillants pêcheurs, son autorité est régulièrement bafouée, comme en témoigne le commissaire de quartier aux autorités du Havre « je vous l'ai déjà dit il règne dans ce pays un système d'insubordination qui s'est emparé de presque tous les marins »⁶³⁴.

De son côté, l'inspecteur des côtes signale des défaillances émanant des surveillants eux-mêmes⁶³⁵. En mars 1796, le surveillant des pêcheurs en mer, Pierre Marette, est arrêté et destitué de ses fonctions pour avoir pêché trop près de l'ennemi avec les barques dont il avait la charge. En avril 1800, son remplaçant le citoyen Costil, lui aussi, manque à ses devoirs de surveillance. Le chef du quartier en avise le syndic à qui cette défaillance a dû échapper !

« Je suis instruit Citoyen que la conduite du surveillant en chef des pêcheurs de votre syndicat n'est pas exempt de blâmes ; souvent il s'enivre ; et souvent aussi par conséquent il manque à ses devoirs. Je ne puis croire que ces faits existent sans que vous en ayez connaissance et sous ce rapport j'ai de grands reproches à vous faire.

C'est vous que j'ai chargé de surveiller la conduite de cet agent ; c'est à vous aussi à le rappeler à l'exécution de ses devoirs lorsqu'il s'en écarte. Je vous charge donc de nouveau d'observer plus que jamais la conduite du Citoyen Costil ; et si elle était telle qu'on me l'a dépeinte, vous m'en feriez le rapport officiel que vous m'accompagneriez de pièces justificatives ; c'est à dire de certificats authentiques des délits commis et me proposeriez en même temps un ancien marin plus digne de confiance pour remplir la place de surveillant en chef des pêcheurs »⁶³⁶.

Mais Costil ne paraît pas être inquiété plus que de mesure. En février 1801, le commissaire de quartier lui écrit donc personnellement :

⁶³² Les dysfonctionnements mentionnés ici ne sont pas une exception, mais un problème général et national. Thierry Sauzeau montre, par exemple, les difficultés de recrutement que rencontrent les autorités dans le quartier de Marennes à la fin du XVIII^e siècle. Sauzeau, T., « Insoumission et fraudes dans le quartier de Marennes à la fin du XVIII^e siècle », in CHAPPÉ, F., LE BOUËDEC, G. (coord.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Actes du colloque de international de Lorient, 24-26 septembre 1998, Rennes, PUR, 2000, p.640.

⁶³³ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 11 nivôse an IX, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal à Cherbourg.

⁶³⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 11 germinal IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent du Havre.

⁶³⁵ *Ibid.*, 28 prairial IV, courrier du commissaire de quartier à l'aide commissaire à Port.

⁶³⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 28 germinal VIII, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins à Port.

« Des plaintes très graves me sont portées contre vous citoyen au mépris des lois vous vous êtes permis des visites domiciliaires pendant la nuit dans la commune de Tracy sans la participation du maire ; et par un abus de pouvoir extrêmement coupable, vous vous êtes fait donner à boire et à manger, ainsi qu'à la garde qui vous escortait, par les citoyens chez lesquels vous étiez rentré de force sous prétexte d'y chercher un déserteur »⁶³⁷.

Loin d'être le seul homme en cause, c'est tout le système de police locale qui flanche. La surveillance du syndicat s'est relâchée selon le commissaire « à un tel point qu'on pourroit la regarder aujourd'hui comme nulle »⁶³⁸. De son côté le syndic montre un certain laxisme quant à l'application des ordres du commissaire. À plusieurs reprises, celui-ci le reprend et parfois même le soupçonne de le faire exprès. En effet, les marins embarquent à la pêche sans être déclarés, le syndic est surpris et même dénoncé comme ayant laissé partir en mer des hommes non-inscrits sur l'armement. Le 14 vendémiaire de l'an V, dans un courrier adressé au commissaire principal Ordonnateur au Havre, le Commissaire prévient qu'un « homme fut d'ailleurs pris sur un bateau de pêche alors qu'il n'était pas porté sur le rôle »⁶³⁹. D'autres embarquent sous les yeux du syndic alors qu'il a en sa possession leur ordre de levée. Ceux-ci échappent aisément, et pour quelque temps, au service de l'État, avec la complaisance implicite de l'autorité locale. Des navires de pêche professent dans le cabotage sans autorisation, or le syndic ne peut l'ignorer : la pêche sur les grandes barques nécessite un équipage complet de 7 à 8 hommes, et non seulement deux ou trois hommes, lesquels suffisent pour un transport de marchandises vers Le Havre ou Cherbourg, alors que le navire est déclaré à la pêche. Nos résultats quantitatifs montrent encore un écart important entre les navires déclarés à l'armement et ceux réellement en mer. Pour exemple le marasme des années 1804 sans armements enregistrés alors qu'on pêche, 1805 où seuls trois bateaux sont déclarés cette même année, et encore, en 1810 où nous comptons une durée moyenne des armements de presque 3 ans, alors que les navires sont censés être armés et désarmés chaque année. Les marins ne font pas leur déclaration au syndic, lui-même transmet peu d'informations administratives au quartier. Notons encore des signalements de fraudes sans poursuites, des avertissements multipliés, des procès-verbaux sans suite, les pêches en deçà des limites interdites et pourtant tolérées, et que dire du chalut prohibé mais finalement laissé aux mains des gens de mer en raison de l'état de paupérisation et de misère⁶⁴⁰ des populations maritimes en temps de guerre ? Enfin, alors que le syndic incriminé de laxisme par son supérieur reprend son rôle de contrôleur de la police des pêches, il doit faire face à une population parfois agressive qui fait dire au même

⁶³⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X, 3 ventôse IX, courrier du commissaire de quartier au citoyen Costil surveillant en chef des pêcheurs du syndicat de Port.

⁶³⁸ *Ibid.*, 20 ventôse IX, aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs circulaire.

⁶³⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 14 vendémiaire an V, courrier du commissaire de quartier au commissaire principal ordonnateur du Havre.

⁶⁴⁰ Délibération municipale : 12 messidor An 3 « La disette que nous éprouvons depuis un très long temps dans cette commune nous doit animer à prendre des mesures pour tâcher de nous procurer des subsistances ».

supérieur que « les syndics n'osent plus paroître ; ils sont menacés et la crainte les empêche de sévir contre les coupables »⁶⁴¹. À l'image des douaniers et des gendarmes de Bordeaux ou de Hambourg fermant les yeux par instinct de survie face à une contrebande souvent armée⁶⁴², le syndic de Port également en première ligne, lui-même ancien pêcheur, vit entre plusieurs feux. Soumis au quartier, sa fonction reste assez claire et simple. Mais face à une population à laquelle il appartient, face à des gens de mer dont il a exercé le métier, choisi par les siens, sa légitimité en tant que représentant de l'ordre vacille parfois, et d'autant plus nous semble-t-il que la guerre épuise la communauté des pêcheurs. Les abus et dérives se généralisent et les rappels des autorités leurs font écho. Des autorités dont le manque de moyens freine la volonté de répression.

En effet, depuis 1795, le syndicat de Port-en-Bessin comptait un bateau de surveillance des pêches dans chacune de ses localités. Cependant, en 1798, en raison du coût d'entretien de ces embarcations, on leur préféra une surveillance à terre. Il devient alors impossible pour le syndic d'agir en flagrant délit contre les actes frauduleux en mer. Les contrôles et la présence des gardes à terre ne suffisant pas, à partir de 1803, un chef des surveillants⁶⁴³ devra embarquer tous les jours sur un bateau différent de chaque port du syndicat. Un an plus tard, alors que le syndic connaît encore de nombreux problèmes de fraudes avec l'ennemi, le ministre décide d'armer les surveillants pêcheurs avec un fusil à baïonnette et un sabre⁶⁴⁴. Port-en-Bessin compte alors un syndic, un suppléant, un chef surveillant embarqué et des surveillants armés. Au moment du Traité de Vienne, un syndic, un garde-pêche et des surveillants dans chaque port représentent toute l'autorité maritime de la police des pêches en place, sur la côte du syndicat, bataillon s'il en fût, pour lutter contre l'ensemble des fraudes en mer et sur l'éstran.

⁶⁴¹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII. 11 germinal IV, courrier du commissaire de quartier à l'agent du Havre.

⁶⁴² MARZAGALLI, S., *Les boulevards de la fraude : le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1999, p. 213-214.

⁶⁴³ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 20 ventôse IX, circulaire aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁶⁴⁴ Arch. Dép. Calvados. Série R 3626, correspondance de quartier an IX à XII. 2 nivôse XII, circulaire aux syndics des marins à Port, Bernières et Oystreham.

1.2 La police des pêches, un cadre difficile à mettre en œuvre

Afin de préserver le renouvellement des espèces de poissons et de mollusques, l'État réglemente leur prélèvement. Durant la période révolutionnaire, les anciennes ordonnances concernant l'exploitation des ressources halieutiques sont maintenues. Chaque espèce considérée comme vitale, importante, précieuse pour la vente et la consommation ou la transformation, se trouve encadrée par des règlements limitant les périodes de son prélèvement. Sur l'estran, l'activité mytilicole, qui occupe les femmes et les filles du village pour la majorité d'entre les cueilleurs, doit se dérouler entre mars et octobre, uniquement le jour.

À partir de 1853, l'autorisation d'exploitation des moulières, classées ou non⁶⁴⁵, entre à terme dans le cadre d'application local de la police des pêches, car « il faut absolument que le pouvoir de prohiber ou de permettre la pêche sur les bancs d'huîtres et de moules soit délégué à l'autorité maritime locale, seule en mesure de statuer judicieusement à cet égard »⁶⁴⁶. Estimant les moules « pleines », le syndic annoncera dorénavant une période de cueillette située entre le 1^{er} mars et le 31 octobre⁶⁴⁷.

En mer, les périodes de pêche concernées touchent essentiellement les espèces à migrations thalassiques comme celles du maquereau ou du hareng. Ce poisson océanodrome se déplace en banc, plus ou moins proche du littoral de la Manche française, pour frayer au cours de l'automne et de l'hiver. Les zones de frai concentrent alors de véritables stocks de poissons offrant de réelles pêches miraculeuses aux barques qui y plongent leurs filets ou leurs cordes. L'État accorde donc une ouverture de saison annuelle de cette pêche côtière, oscillant longtemps entre le 1^{er} septembre et le 1^{er} octobre et dont la fermeture, sauf exception, est établie au 31 décembre. À partir de 1853, l'exploitation du hareng avec salaison à bord sera fixée du 1^{er} octobre au 31 décembre⁶⁴⁸.

Aux périodes restrictives de pêche, l'État désireux de lutter contre l'exploitation abusive du tout petit poisson, impose des mailles par espèces recherchées. Pour les poissons, la longueur se calcule de l'œil à la naissance de la queue ; bar, mullet et lieu doivent mesurer plus de 27 cm, turbot et raie

⁶⁴⁵ Moulière classée de Port-en-Bessin : Zone d'exploitation naturelle soumise à une réglementation particulière.

⁶⁴⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance de quartier, 1836-1859. Courrier du 2 mai 1851 au commissaire de Cherbourg.

⁶⁴⁷ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1^{er} arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p.27. Art. 86 : instituant une commission de visite des gisements, constituée entre autres du syndic des gens de mer, chargée d'informer le préfet maritime de l'état des bancs et des dates d'exploitation potentielles, lequel à son tour statuera par décret l'ouverture et la fermeture de la pêche locale sur ces bancs.

⁶⁴⁸ *Ibid.*, p. 14. Excepté la pêche du maquereau avec salaison à bord permise entre le 10 mars et le 15 juin, la pêche de tous les autres poissons non mentionnés par le règlement est autorisée toute l'année.

plus de 20 cm, enfin la langouste et le homard plus de 20 cm⁶⁴⁹. Les autorités maritimes légifèrent également sur tous les types d'engins de pêche et de cueillette. Sans chercher dans ce domaine particulièrement large une quelconque exhaustivité, nous nous attarderons principalement sur la technique principale des grandes barques portaises : le chalut.

Héritier des filets traînants, il alimente maintes controverses, et la complexité de sa réglementation dépasse souvent l'entendement des autorités du syndicat de Port-en-Bessin. Afin de saisir les réalités de l'application de la police des pêches en la matière, nous optons pour une étude suivie de la réglementation à partir de l'ordonnance de Marine de 1681 qui fera foi jusqu'à l'instauration de nouvelles ordonnances. Elle aborde dans son titre II les diverses espèces de rets ou de filets. La réglementation y est établie en fonction des types de filets, des espèces de poissons et des époques de pêche de ces espèces. Ainsi est légiférée la pêche fraîche qui à terme deviendra la spécialité de Port-en-Bessin :

« Les Rets de la Dreigue auront les mailles d'un pouce neuf lignes en carré ; et les traux ou hameaux qui sont attachés des deux côtés du filet, auront les leurs de neuf pouces en carré, sans qu'ils puissent être chargés de plus d'une livre et demie de plomb par brasse [...] »⁶⁵⁰.

Cependant, d'importantes divergences existent entre les appellations des filets et leurs mécaniques selon les ports du Royaume. Le principe du filet traînant sur le fond, régulièrement mis en cause pour sa destruction des plateaux marins ou bien encore pour son manque de sélection quant à la taille du poisson, oblige l'administration à de nombreuses remises en cause de l'engin et de sa technique. Pour exemple, la déclaration du Roy « Qui permet l'usage d'un filet nommé Ret-traversier et Chalut pour faire la pêche du poisson à la mer »⁶⁵¹, datant du 20 décembre 1729, revient sur une décision prise par la déclaration du 23 avril 1726, interdisant la pêche avec la Dreigue ou drague, cauche ou chauffe et par là, défendant « L'usage d'un filet tramailé et traînant, qui brouilloit et labouroit les fonds sur lesquels il passoit ; mais que cependant cette défense a été cause que les pêcheurs de différents endroits de notre Royaume se sont trouvés privés de l'usage d'un autre filet qui porte le même nom, et qui s'appelle aussi ret-traversier et chalut, lequel ne faisant que rouler sur le sable, ne peut faire aucun tort au fray du poisson [...] »⁶⁵².

⁶⁴⁹ *Ibid.*, p. 36. Art. 127 : Dimensions au-dessous desquelles il est interdit de pêcher les poissons et les coquillages.

⁶⁵⁰ Ordonnance de 1681, Livre cinquième, *de la pêche qui se fait en mer*, Titre II, article IV, « des diverses espèces de rets ou filets ».

⁶⁵¹ Déclaration du Roy qui permet l'usage d'un filet nommé Ret-traversier ou Chalut pour faire la pêche du poisson à la mer. Donnée à Marly le 20 décembre 1729.

⁶⁵² *Ibid.*

L'utilisation de ces filets se trouve donc autorisée à la seule condition « d'en faire usage sous les noms seulement de Ret-traversier et Chalut »⁶⁵³. Mais les autorités reviendront assez rapidement sur les décisions de 1729. En 1736, le comte de Toulouse, Amiral de France, demande aux officiers des amirautés de Grandcamp, Carentan et Isigny de veiller aux dernières décisions du Roy⁶⁵⁴ leur interdisant toute pêche au ret-traversier et chalut, étant donné qu'ils pêchent à moins d'un mille de la côte et détruisent le fray et le jeune poisson. Cette interdiction s'étend à tous les pêcheurs du royaume par l'ordonnance du 16 avril 1744. Quelques mois plus tard, le 31 octobre 1744, une nouvelle ordonnance rétablit l'utilisation du Ret-traversier ou Chalut à plus d'une lieue de la côte du 1^{er} septembre au dernier jour d'avril, et ce, chaque année⁶⁵⁵.

Mais la réglementation des périodes de pêche ne suffit guère à répondre aux problématiques que pose l'engin. Ainsi dès le XVIII^e siècle, on légifère tout aussi bien sur la forme, la maille que sur l'espar inférieur du filet qui racle le fond ; poids, bourrelet, barre puis perche seront tour à tour mis en cause. Les ordonnances et décrets s'adaptent au gré des innovations apportées à ce filet, qui selon toutes les autorités maritimes reste le plus performant en matière de prises.

À partir de 1791, la suppression des amirautés modifie l'organisation de l'administration maritime. Elle serait aux yeux du commissaire de quartier à l'origine des difficultés de surveillance des pêcheurs⁶⁵⁶. Cependant, durant la période révolutionnaire, le pouvoir se soucie en priorité de la réalisation des levées de marins pour la guerre. De fait, il intervient en matière de réglementation des pêches essentiellement pour protéger les pêcheurs et empêcher les communications régulières avec l'ennemi. Et bien que la loi du 5 octobre 1793 ait rendu la pêche illimitée et libre toute l'année, elle reste soumise aux événements politiques. De manière non-exhaustive, nous relevons par exemple l'interdiction de pêcher la nuit durant l'an VIII. Cette pratique nocturne de nouveau autorisée dans une circulaire au syndic à partir du 7 messidor⁶⁵⁷ de la même année devient prohibée dès le 12 vendémiaire de l'an IX⁶⁵⁸, en raison des abus des pêcheurs et de la mise en danger de la sécurité des côtes. Les gens de mer pêchent donc durant toute cette période trouble, navigant au gré des interdits et des autorisations dictées par les autorités. Les pêcheurs se plaignent souvent de cette

⁶⁵³ *Ibid.*

⁶⁵⁴ Ordonnance du Roy du 29 mai 1736 qui interdit l'usage du filet nommé ret-traversier ou chalut, sur les côtes de l'Amirauté de Grandcamp, jusqu'à ce qu'il en été autrement ordonné par sa Majesté.

⁶⁵⁵ Ordonnance du Roi du 31 octobre 1744 qui rétablit la pêche avec le filet nommé chalut ou Ret-traversier, depuis le premier septembre jusqu'au dernier avril de chaque année.

⁶⁵⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier, An IV-VII. 29 prairial an IV, le commissaire de quartier fait part au commissaire principal de la marine au Havre de la difficulté de surveiller les marins depuis la disparition de l'amirauté.

⁶⁵⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance du quartier, An VII-X. 7 messidor an VIII, circulaire aux syndics des marins.

⁶⁵⁸ *Ibid.*, 12 vendémiaire an 9, circulaire aux syndics des marins.

situation et de la différence de traitement entre les différents ports de la Manche⁶⁵⁹. Ils souffrent d'interdiction de pêche nocturne encore en 1810 alors que les marins du Havre ont toute liberté des pêches. Enfin, lorsque les Portais peuvent bénéficier des mêmes largesses, ce sont ceux de Dieppe et du Havre qui réagissent ! Les courriers et les rapports relevés dans les archives dénoncent encore les multiples abus des chalutiers du quartier de Caen. Ils labourent régulièrement les fonds proches des côtes et arrachent régulièrement les engins dormants des Dieppois avec leurs chaluts. En effet, les espaces de pêche et l'utilisation du chalut restent toujours conflictuels⁶⁶⁰. À titre d'exemple, ce filet est interdit depuis la dépêche ministérielle du 10 février 1812, mais, entravant fortement les revenus des marins du Calvados, il est de nouveau permis par la circulaire du 16 mars 1812⁶⁶¹. L'ordonnance royale du 13 mai 1818 légalise le chalut sous condition de respecter les normes de confection des équipements et l'éloignement de la côte prescrit. Ce n'est qu'à partir de 1853 que le chalut connaîtra une réglementation stricte et pérenne. Entendu que la pêche au chalut nécessite entre autres d'être pratiquée par des bateaux de 6 tonneaux au moins, à 6 milles de la côte, d'avril à août, et à 3 milles pour le reste de l'année⁶⁶².

2. Les fraudes dans le syndicat de Port-en-Bessin

2.1 *Frauder en mer*

Les ressources halieutiques, bien que protégées par l'État, souffrent de manières diverses d'excès dus à l'intervention humaine et aux contournements des règlements. En ce qui concerne la pêche en mer, les délits dans les armements et la déclaration des matelots à bord des navires sont une des premières préoccupations de l'administration maritime. À Port-en-Bessin, il existe deux principaux types d'embarquements illégaux pour la pêche. Le premier concerne l'embarquement d'hommes qui ne sont pas inscrits. Ils pratiquent ainsi la pêche tout en échappant aux levées des marins pour l'État, condition *sine qua non* de l'exercice en mer. Le second consiste à embarquer des hommes déclarés comme marins pêcheurs à l'inscription, mais non portés sur le rôle d'armement du navire qu'ils servent. L'équipage bénéficie alors d'un bras supplémentaire doté de savoir-faire sans pour

⁶⁵⁹ SORET, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1er tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998, p. 99.

⁶⁶⁰ GRANCHER, R., « Les pêcheurs devant un tribunal d'amirauté (Dieppe, XVIII^e siècle) : sources, historiographie, hypothèses », *Annales de Normandie*, vol. 63, n°1, 2013, p. 105.

⁶⁶¹ Arch. Dép. Calvados : R 3628, Correspondance du quartier, 1811 1819, circulaire du 16 mars 1812, et, Soret, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1er tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998, p. 115.

⁶⁶² MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1^{er} arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p. 17.

autant reverser les taxes à la caisse des invalides. En effet, seuls les marins déclarés sont soumis à cette taxe⁶⁶³. Ces effectifs supplémentaires enrichissent donc le bord en pratiquant le métier. Ces pratiques sont telles durant les guerres de Révolution et d'Empire, qu'elles éveillent le mécontentement des autorités de Caen contre la surveillance locale, bien incapable d'enrayer l'embarquement frauduleux :

« Dites je vous prie au surveillant que je ne suis pas content de la manière dont il fait son service. Il se plaint qu'on ne lui obéit pas que des marins embarquent sans être inscrits sur les rôles d'équipages, s'il ne sait pas employer les moyens qu'il a de se faire respecter conformément à l'art. 10 de son instruction, s'il ne fait pas arrêter les marins qu'il trouvera à bord des bateaux sur les rôles desquels ils ne seraient pas portés, s'il ne me fait pas conduire aussi les maîtres de ces bateaux, si enfin il ne se montre pas plus ferme, et plus ferme aux fonctions qui lui sont confiées je me verrai forcé de le remplacer »⁶⁶⁴.

Cette fraude récurrente durant le premier XIX^e, devient plus sporadique les décennies suivantes. Par contre, un autre phénomène de fraude à l'embarquement s'amplifie à son tour : la navigation fictive à la petite pêche afin d'obtenir la pension de fin de carrière. Déjà dénoncée antérieurement, elle est rappelée dans le Code des contraventions à la police de la navigation et des pêches en 1888 :

« [...] des recommandations ont été adressées aux commissaires de l'inscription maritime pour réprimer l'abus des embarquements fictifs. Elles se sont multipliées, lorsque le temps passé à la pêche côtière, tenu jusqu'en 1823 en dehors de la réglementation de cette pension, a été accepté, pour une partie de sa durée, dans les 25 ans exigés par la loi du 15 germinal, an III, pour en obtenir la concession. Elles sont devenues plus pressantes quand a paru le décret du 10 avril 1884, qui, à ce point de vue, a placé l'embarquement à la petite pêche sur le même pied que toutes les autres navigations maritimes. Avant le 18 avril 1884, la navigation à la petite pêche ou pêche du poisson frais n'était comprise dans le règlement de la demi-solde, que pour les marins réunissant six ans de services à l'État. Dans le cas contraire, elle n'était comptée que pour les trois-quarts de sa durée. Le décret du 10 avril 1884 a voulu faire cesser une exception cruelle pour des inscrits, qui donnent souvent à la flotte des marins plus précieux que ceux des bâtiments à vapeur; mais il a, en même temps, encouragé la navigation fictive et augmenté, en ce qui la concerne, les difficultés, déjà très grandes, de la police administrative »⁶⁶⁵.

Le contournement de l'armement se pratique encore de manière plus fine pour quelques patrons. La méthode consiste à déclarer le navire et deux ou trois hommes d'équipage, la pêche du chalut nécessitant pourtant en moyenne à Port-en-Bessin, 7 à 8⁶⁶⁶ marins. Les inscriptions des marins complémentaires apparaissent sur les registres de l'inscription deux à trois mois après cette première inscription. Or, le maniement du chalut ne peut se réaliser qu'avec un équipage

⁶⁶³ CORDON, F., *Les invalides de la marine. Une institution sociale de Louis XIV, son histoire de Colbert à nos jours*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniale, 1950.

⁶⁶⁴ Arch. Dép. Calvados : Série R 3625, correspondance de quartier an VII à X. 17 pluviôse VII, courrier du commissaire de quartier au syndic des marins à Port.

⁶⁶⁵ VINSON, P., *Code des contraventions à la police de la navigation et des pêches*, Rochefort-sur-Mer, C. Thèze, 1888, p. 60.

⁶⁶⁶ LABONNE, M.-P., *les équipages de pêche du poisson frais 1800-1840*, Mémoire de Master 1 d'histoire contemporaine de l'Université du Havre sous la dir. de John Barzman et André Zysberg, 2005, p. 45-53.

incomplet. Quel intérêt alors pour le patron d'armer un bâtiment pour cette pêche sur ce laps de temps ? Le commissaire de quartier nous en donne la réponse :

« L'ordonnateur de marine informé qu'au mépris des lois, règlements et défenses réitérées, des bateaux armés pour la pêche transportent des marchandises et font le cabotage, me recommande de faire surveiller de plus près la conduite des pêcheurs »⁶⁶⁷.

Pis encore, les travaux réalisés à partir des registres d'armements, et particulièrement sur les périodes de conflits, montrent que les bateaux armés pour une année n'apparaissent que plusieurs années plus tard dans les désarmements⁶⁶⁸. Les navires et leurs patrons échappent alors à toute comptabilité. Nul ne sait les pêches qui se pratiquent, pas plus que l'occupation des navires et l'embarquement des marins. À noter que certains navires ne sont officiellement jamais désarmés, ce qui nous permet de penser que d'autres n'étaient jamais armés ! Enfin, à la limite de toutes fraudes, l'absence totale de rôle d'équipage laisse des carences dans le suivi des recherches, confirmant le désordre qui règne dans l'armement dû à « notre Révolution », dénoncé à plusieurs reprises par les commissaires de quartier de Caen⁶⁶⁹.

Un dernier point concernant l'armement aborde une spécificité locale très probablement liée à la géographie du lieu, à la petitesse de la grève d'accueil des navires, mais surtout à une organisation économique conservée encore au premier XX^e siècle. Les équipages de pêche portais se distinguent des autres par leur fonctionnement en double équipage. Cette organisation spécifique est détaillée par M. Preuilly, le commissaire du quartier de Caen, en 1847, dans une correspondance avec ses supérieurs à propos de l'état des pêches du quartier :

« Il n'existe à Port-en-Bessin que 13 bateaux pontés autant que de calle tant que le havre de cette localité ne sera pas terminé il ne pourra y en avoir que ce nombre, les treize cales existantes sont munies de cabestans pour tirer les bateaux à terre à leur retour en mer : il n'y a pas d'emplacement pour d'autres cales. Chaque bateau a un équipage double ; c'est-à-dire que si un bateau a douze hommes d'équipage, six seulement vont à la mer un jour et sont remplacés le lendemain par l'autre moitié de l'équipage ; C'est un usage établi depuis longtemps, commandé par la nature des lieux ; car la partie de l'équipage laissée à terre doit réparer tout ce qui est nécessaire pour halier à terre le bâtiment et pour faire cette opération avec succès et promptitude, il faut profiter du plein de la mer ; Pendant que les bateaux sont à la pêche, les hommes restés à terre utilisent leur temps et vont dans des embarcations pêcher à la ligne sur les rochers 1 mille tout au plus de la terre »⁶⁷⁰.

⁶⁶⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3625, correspondance de quartier an VII à X.7 prairial VIII, courrier du commissaire de quartier aux syndics de marins et surveillants des pêcheurs.

⁶⁶⁸ LABONNE, M.-P., *les équipages de pêche du poisson frais 1800-1840*, Mémoire de Master 1 d'histoire contemporaine de l'Université du Havre sous la dir. de John Barzman et André Zysberg, 2005, p. 23-35. Annexe 24.

⁶⁶⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 24 pluviôse V, aux syndics des marins, aux agents des communes maritimes.

⁶⁷⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3631 Correspondance du quartier 1836 1859. 6 aout 1847, au commissaire général.

Le principe et l'exception du fonctionnement des armements en double équipage apparemment reconnu par les autorités s'opposent de fait aux règlements maritimes en matière de pêche. Cette pratique censée permettre une main d'œuvre disponible pour la mer à tout moment engage les hommes à détourner les textes. En effet, nous savons que la barque de pêche est secondée d'une chaloupe dont la fonction permet le chargement et le déchargement des prises ou des équipages lorsque la barque est ancrée par quelques mètres de fond afin de repartir en mer sur la même marée. Or, si le patron en début de saison des pêches déclare à l'armement le navire et le nombre de marins, en aucun cas il ne déclare la chaloupe de service. D'après le commissaire de quartier, les marins restés à terre utilisent cette dernière pour pratiquer le métier. Nous ne parlerons pas réellement d'une double pêche mais bien d'un apport et de revenu seconds non déclarés à l'inscription, et donc détournés des taxes dues à l'État. Plus tard, il sera question de déclarer les marins pratiquant la pêche sur ces chaloupes, mais le rapport et les autorités s'accorderont autour du fait qu'il est impossible d'inscrire deux fois un même marin ! Une première fois à la pêche du poisson frais sur une barque chalutière puis sur la même période exerçant à bord d'une chaloupe. Cette tolérance pour Port-en-Bessin demeurera sans qu'on ne puisse jamais réellement affirmer la fraude.

Outre l'armement, le pêcheur triche aussi avec la ressource, victime première de ses gains abusifs. Si le problème existe sur toutes les côtes de France, Jean d'Harcourt souligne à propos de la pêche côtière que « des plaintes graves se font entendre » et qu'elles « viennent surtout des [...] ports du littoral de la Manche »⁶⁷¹. Et, effectivement pour les marins Portais, la fraude à la pêche du hareng reste une pratique courante en dehors des dates officielles en raison de la présence tardive des bancs le long des côtes du Calvados. Les pêcheurs réclameront longtemps un allongement des périodes de pêche, arguant que les bancs de harengs descendant le long des côtes depuis le nord, n'arrivent à portée du village que vers la fin du mois de janvier⁶⁷². Cette pêche est à tout point de vue bénéfique pour ces hommes. Vendu frais, le poisson est souvent acheté par des mareyeurs ou des saleurs. Le poisson ainsi traité se conserve suffisamment longtemps par assurer un transport plus lointain et une commercialisation différée. Hareng et maquereau sont les seules espèces légiférées dans le temps, à l'encontre de la pêche du poisson frais pêché au chalut⁶⁷³. Héritière des arts traînants, cette technique reste depuis la fin du XVIII^e siècle la plus controversée, nous l'avons vu, d'autant que le

⁶⁷¹ HARCOURT, J. d', *Pêche côtière*, Paris, Amyot, 1846, p.1.

⁶⁷² Arch. Dép. Calvados : R 3628 : Correspondance du quartier, 1811 1819. Courrier du 7 Aout 1815, au commissaire général.

⁶⁷³ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1er arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p. 14.

filet traînant incriminé est destructeur de fonds, de la flore et de la faune sous-marines. Globalement, les seules limites imposées aux barques chalutières se situent le long de l'espace côtier réservé à la maturation du *frai*. Les législations s'accordent au cours du XIX^e siècle, à interdire une zone de 3 miles à partir de la laisse de basse mer⁶⁷⁴, dans laquelle sont prohibés tous les arts traînants, dont le chalut⁶⁷⁵. Pêcher en deçà de ces limites expose le patron et son navire à une sanction. Mais l'attrait du gain facile en zone poissonneuse peu profonde nécessitant moins d'effort et moins de route appâte les contrevenants. Il n'existe aucune autre délimitation de zones de pêche concernant le chalut. Ce que pourtant souhaiteraient les marins dieppois en lutte contre les flottes chalutières du Calvados pêchant dans les eaux au large de Dieppe.

Ces dernières, à la poursuite des bancs de hareng, traînent leurs chaluts entre les filets des bateaux locaux et provoquent de vives réactions. On assiste alors à de véritables joutes verbales entre les autorités dieppoises, caennaises et portaises à défaut de heurts plus physiques entre les pêcheurs. Ainsi, le port de Dieppe empresse les autorités à intervenir contre une pêche chalutière qui œuvre devant ses côtes à l'époque du hareng en raclant ses fonds et en détruisant ses filets⁶⁷⁶. Des échanges entre commissaires de quartier soutenus par moult pétitions des Dieppois enjoignent l'État à légiférer⁶⁷⁷. Les chalutiers en pêche devront donc être reconnus par un guidon porté en tête de mât et devront se tenir à 3 miles de tout navire faisant le hareng au filet dérivant⁶⁷⁸. Mais il n'y aura pas de réglementation attribuant ou protégeant une zone ou une autre pour un quartier maritime de la façade littorale de la Manche, pas plus que l'attribution d'espace privilégié pour un type de pêche ; juste des aménagements de la réglementation préférant un partage de l'espace pour tous les types de pêche. Les Portais demeureront donc sur la place chaque automne, respectueux ou non des réglementations, provoquant chaque année de vives réactions locales.

⁶⁷⁴ L'ordonnance du 13 mai 1818 et arrêté ministériel du 18 juin 1840. Depuis la convention du 2 août 1839, la pêche du chalut est interdite en dessous des 3 milles de la côte.

⁶⁷⁵ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1er arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p. 17. Cette ligne de protection sera un temps portée à 6 milles pour les mois d'avril à août.

⁶⁷⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3628 : Correspondance du quartier, 1811-181. Honfleur, le 26 juin 1816, Mémoire sur le chalut adressé par le commissaire aux classes d'Honfleur, à Monsieur le commissaire général dans l'arrondissement du Havre. Et, SORET, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1^{er} tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998, p.119-121.

⁶⁷⁷ SORET, C., *Les pêches maritimes dans les ports de pêche de Seine Inférieure dans le 1^{er} tiers du XIX^e siècle*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jacqueline Bayonet et Michel Depeyre, Université de Saint-Étienne, 1998, p.119-121.

⁶⁷⁸ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1er arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p. 24-25. Art.76, 77 et 78.

L'essentiel de la fraude se situe là, lorsque les prises sont inférieures au calibre imposé par le règlement des pêches maritimes⁶⁷⁹. Pour la pêche en mer, les causes de ces prises trop petites sont doubles. Soit les chaluts ou filets utilisés en pêche présentent des irrégularités quant aux dimensions de leurs mailles, soit les marins gardent après le virage⁶⁸⁰ du chalut le petit poisson emprisonné par le contenu du filet. Pêché, ce frai part à la vente ; une vente plus discrète puisque prohibée. L'exploitation des coquillages et des crustacés rencontre ces mêmes problématiques. Le cas récurrent des moules n'atteignant pas la taille, et vendues à la sauvette sur la plage, voire parfois à l'étal⁶⁸¹ ou au marché, occupera longtemps les autorités maritimes.

Outre le contournement de la réglementation de la protection des ressources, les fraudeurs adaptent ou transforment leurs outils afin de rentabiliser leur travail. Les chaluts comme leurs embarcations, bien que légiférés, peuvent devenir objets de contravention.

Les législateurs auront bien du mal avant de réglementer cet engin héritier des filets traînants longtemps interdits. Le cadre réglementaire s'affine au cours du siècle au fur et à mesure des modifications et améliorations techniques qu'il subit. Ainsi, seront légiférés entre autres, son ouverture, la longueur et l'épaisseur de sa vergue, ses patins, la longueur de sa poche⁶⁸². Cette poche, dont parfois les mailles coupables écument les fonds, est embarquée au nez et à la barbe des surveillants juste avant l'embarquement⁶⁸³. Son tressage trop serré ne laisse aucune chance aux poissons de petites tailles⁶⁸⁴. D'autres fois, les hommes jouent sur l'ouverture du chalut. Ils dotent l'engin de vergues en bois plus longues et plus épaisses, adaptées à une bouche de chalut plus importante, l'ensemble offre alors des traits plus avantageux à chaque virage. Mais plus les vergues de bois sont lourdes plus elles traînent de lourdes chaînes en guise de lest et plus l'ensemble laboure les fonds, arrachant et détruisant les herbiers, ne laissant derrière qu'une pâture abimée impropre pour longtemps à la vie halieutique⁶⁸⁵. Plus techniquement encore, les marins jouent sur les patins de ces filets flanqués de part et d'autre de la vergue⁶⁸⁶. Les premiers patins en bois furent délaissés au profit de patins métalliques plus résistants et surtout plus lourds. Ils facilitent le glissement du

⁶⁷⁹ *Ibid.*, p. 36.

⁶⁸⁰ Remontée du chalut à bord du bateau.

⁶⁸¹ Moment où la mer est immobile entre la montée de la marée et sa descente, et vice-versa.

⁶⁸² MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1er arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p. 15-21.

⁶⁸³ HARCOURT, J. d', *Pêche côtière*, Paris, Amyot, 1846, p. 11.

⁶⁸⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3629, Correspondance du quartier, 1820-1846. 15 juin 1843, au Commissaire général de Cherbourg.

⁶⁸⁵ *Ibid.*, 19 avril 1841, au Commissaire général de Cherbourg.

⁶⁸⁶ Les patins sont en bois callés de part et d'autre de la bouche du chalut qui ont pour rôle de maintenir l'écartement de l'ouverture au moment de la traîne.

chalut sur le fond. Cependant, de poids exagérés, non seulement ils raclent le fond sous leur passage, mais en plus ils entraînent dans ce même processus destructeur le lest et ses chaînes. À l'exclusion de ces modifications techniques, le chalut peut aussi cacher un autre engin ! Une filouterie consiste à embarquer officiellement un chalut aux normes, contrôlé par les autorités locales au départ⁶⁸⁷ du port. En mer, avant d'envoyer l'engin licite dans l'eau, les hommes y introduisent un deuxième filet à petites mailles⁶⁸⁸. Flanquée d'une double poche, l'enceinte récolte toutes les prises, quelles que soient leur espèce et leur taille. Au cours du XIX^e, ces infractions commises à la pêche du chalut sont les plus récurrentes relevées dans nos travaux.

2.2 L'estran, un entre deux eaux victime de la fraude

Passage incontournable entre la terre et la mer, l'estran foisonne de ressources attirant la plus grande variété de pêcheurs. Point n'est besoin de connaître les eaux maritimes pour ramasser, cueillir, arracher, prélever les nourritures de cet espace. Bien que réglementé, l'estran souffre d'abus en tout genre. Source de divers produits, tels que les coquillages, les poissons ou encore le varech, ceux-ci restent trop facilement accessibles par tous, et risquent en permanence le pillage. Le syndicat de Port-en-Bessin s'étend sur plus de 15 km de bande côtière à surveiller. L'exercice demeure difficile. Le trait de côte bordé de falaises, dont l'estran se recouvre dans sa quasi-totalité à pleine mer, doit être régulièrement parcouru à pied une fois découvert. Les contrevenants, accédant aux plages par les différentes échancrures, profitent de cette géographie accidentée pour commettre leurs méfaits. Syndics et gardes chargés de la surveillance, et par là même de la protection des ressources sur cette bande de bord de mer, remontent régulièrement à leurs supérieurs les infractions commises. Les plus courantes concernent la dévastation des moulières. Est désigné moulière, soit le lieu où l'on pêche les moules, soit le site où naissent et se développent les mollusques de manière naturelle. L'espèce entoure les zones rocheuses situées sur l'estran. Chaque conglomerat rocheux, balayé régulièrement par les marées, offre un espace idéal de développement aux bivalves. Les moulières de Port s'étendent donc devant, et de part et d'autre de la plage du village. D'un accès aisé, les sites connaissent continuellement des abus d'exploitation. Raflés de leurs pépinières comme de leurs fruits adultes, ils privent alors les populations locales de cette ressource parfois essentielle. En effet, la moulière possède plusieurs fonctions : le garde-manger de gens dans la misère, l'appoint nutritif pour les familles les moins aisées, et la source d'un commerce local et régional. Poumon économique, la moulière n'en est pas moins un espace de conflit d'intérêts. De la

⁶⁸⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3629, Correspondance du quartier, 1820-1846. 15 juin 1843, au Commissaire général de Cherbourg.

⁶⁸⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 25 juillet 1860, au Commissaire général de Cherbourg.

surexploitation du banc naissent la plupart des exaspérations ; la rafle des uns déshabillant les autres. Mais, l'activité mytilicole accessible à tous souffre d'excès clairement dénoncés par les syndics⁶⁸⁹. Outre l'exploitation en dehors des dates d'ouverture, les fraudeurs utilisent différentes techniques de cueillettes illégales. Parmi les plus fréquentes, les syndics sanctionnent l'arrachage massif à la main et l'emploi d'engins prohibés. Il s'agit souvent de grattoirs surdimensionnés⁶⁹⁰ alors que les règlements du premier XIX^e n'autorisent qu'« un couteau de 7 pouces de long, pour les moulières qui découvrent, et d'un râteau à dents de fer à 15 lignes de distance pour celles qui ne découvrent pas ». Plus tard, lorsque la réglementation sera reprise, les couteaux en fer ne devront pas mesurer plus de 18,9 cm, et, les dents des râteaux seront espacées au moins de 3,4 cm⁶⁹¹.

L'activité de la cueillette appartient dans sa majorité aux femmes du village et souvent à la communauté des gens de mer⁶⁹². Ainsi, mères, épouses et filles de pêcheurs travaillent l'estran à chaque basse mer. Les contraventions pour fraude sur les moulières concernent donc principalement des femmes. S'il nous est impossible de quantifier les délits, nous parvenons à en apprécier la portée. En 1816, le nombre d'actes frauduleux sur l'estran engage le syndic de Port-en-Bessin à réclamer à Monsieur Desgranges, commissaire de Marine à Caen, deux gardes supplémentaires pour la surveillance du cordon côtier. L'établissement de renfort de surveillance réduit certainement le nombre de contrevenants ou du moins leur rend la tâche plus difficile. En dépit de l'autorité, les délits persistent et les relevés nous permettent d'observer leur procédé durant le XIX^e siècle. Ainsi, à titre d'exemple, le 2 juillet 1842, plusieurs femmes de Port sont arrêtées car elles pêchent dans les moulières avec des grattes prohibées⁶⁹³. Quelques années plus tard, une femme de Port est verbalisée cinq fois dans le même mois pour pêche à la moule sur des espaces fermés à l'exploitation⁶⁹⁴. On précise qu'elle est non indigente ! Le 20 août 1857, le commissaire de quartier interpelle le procureur impérial à propos de groupes d'individus surpris « enlevant des moules arrachées à poignées ou raclées⁶⁹⁵ ». Les contrevenants officient aussi la nuit durant laquelle la

⁶⁸⁹ Arch. Dép. Calvados : 2 R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 1 août 1857, à Monsieur le Procureur Impérial à Bayeux.

⁶⁹⁰ Arch. Dép. Calvados : 3U 1/87-94, Registre d'enregistrement des procès-verbaux 1865-1941.

⁶⁹¹ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 1er arrondissement maritime. (Décret du 4 juillet 1853, notifié par la circulaire du même jour, inséré au bulletin officiel n° 22, page 41)*, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, p. 19.

⁶⁹² Arch. Dép. Calvados : 3U 1/87-94, Registre d'enregistrement des procès-verbaux 1865-1941. La majorité des contraventions pour cueillette de moules avec engins illicites sont attribuées aux femmes. Voir, procès-verbal du 23 juin 1847 à l'encontre de 23 personnes dont 18 femmes.

⁶⁹³ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 2 juillet 1842, Monsieur Le procureur du Roi à Bayeux.

⁶⁹⁴ Arch. Dép. Calvados : 3U 1/87-94, Registre d'enregistrement des procès-verbaux 1865-1941.

⁶⁹⁵ *Ibid.*

surveillance est plus délicate⁶⁹⁶. Nous relevons encore des infractions alors que le mollusque est impropre à la consommation. Et les rapports du commissaire insistent sur la destruction des moulières dues à l'exploitation et la destination du bivalve immature volé en plein hiver :

« Chaque année dès que la saison le permet les cultivateurs riverains descendent au rivage avec chevaux et voiture qu'ils conduisent sur les moulières afin d'en arracher les jeunes moules pour l'engrais des terres [...]. Cet état des choses provoque les plaintes des pêcheurs de la côte »⁶⁹⁷.

Le cas de l'exploitation frauduleuse sur les moulières reflète parfaitement les excès des pêches de l'ensemble des crustacés et de mollusques. Les basses mers ouvrent l'accès à l'estran et à ses produits de cueillette ou de chasse : crabes, homards, tourteaux, araignées de mer, bouquets, crevettes, étrilles ou encore les coquillages comme les bulots, les clovisses, les huîtres, les bigorneaux, les palourdes et autres praires. Les constats de fraudes, plutôt parcellaires au sein des signalements locaux, sont néanmoins bien existants⁶⁹⁸. Ils concernent souvent la taille des espèces. Ces pêches n'ayant que peu d'intérêt économique par leur rareté sur le marché telles les huîtres locales, ou plus simplement parce qu'elles fournissent essentiellement une consommation familiale, ne feront pas l'objet d'une étude particulière concernant les cas de fraudes. En effet, l'étude du registre des procès-verbaux de 1879 à 1918⁶⁹⁹, montre que sur 122 actes établis, 91 sanctionnent des prélèvements sur les moulières, produits essentiellement cueillis à Port-en-Bessin. Les autres verbalisations concernent soit les pêches du large, soit les pêches de l'estran. À la fin de l'Ancien Régime, les quelques pêcheries de pierre du syndicat furent abandonnées faute d'entretien⁷⁰⁰. À défaut, les gens de mer exploitent l'estran pour son poisson à partir de deux techniques principales, la ligne d'hameçon et le filet. L'activité, bien qu'ouverte à tous sans déclaration d'aucune sorte, est particulièrement règlementée quant aux mailles des espèces et les engins utilisés pour leur pêche. Celle-ci s'y effectue soit à pied, soit embarquée dans de petits canots ou des chaloupes. Dans la plupart des cas, les délinquants sont essentiellement des utilisateurs de filets. Et les mailles, comme l'utilisation de ces filets, préoccupent les autorités.

À pied, les pêcheurs utilisent des dranets, un filet prohibé qu'ils traînent à force de bras le long de la grève pour capturer du poisson⁷⁰¹. Un rapport envoyé au sous-préfet de l'arrondissement de Bayeux

⁶⁹⁶ *Ibid.*

⁶⁹⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. 20 février 1880, au commissaire général.

⁶⁹⁸ *Ibid.*, Registre des correspondances du quartier de Caen, registre des procès-verbaux 1879-1918.

⁶⁹⁹ *Ibid.*

⁷⁰⁰ DARSEL, J., « L'Amirauté en Normandie, XII, Amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, vol. 30, n°3, 1980, p. 235.

⁷⁰¹ Arch. Dép. Calvados : R3623, correspondances du quartier, An IV-VII.24 pluviôse 5, aux syndic des marins, aux agents des communes maritimes, et au Directoire exécutif et aux juges de Paix « Toute espèce de pêche faite avec des

stipule que « beaucoup d’habitants de cette côte font la pêche du petit poisson avec des filets traînants sur le rivage de la mer [...] et [...] qu’une telle pêche causerait infailliblement la dépopulation du poisson si elle était tolérée. Le frai qui doit se développer sur le vraicq où le poisson le dépose, ne peut résister au poids du filet qui gratte les fonds, ni à ses secousses le moindre frottement le détruit ou le disperse⁷⁰² ». Ces abus sont quasi permanents au cours du siècle. Le syndic Durand, de Port, le dénonce régulièrement.

« [...] les pêcheurs à pieds qui détruisent journellement le frai du poisson qui est dans les fosses sur les sables et dans les herbes marines avec des filets prohibés. Si la maille des filets qui servent à la pêche qui se fait en mer sont trop petites, ces mêmes filets détruisent nécessairement une partie du frai, mais ce n’est pourtant que celui qui a atteint une certaine grandeur, car le tout petit est le long des côtes à une distance où les bateaux ne peuvent approcher ; les bateaux ne peuvent donc que porter une légère atteinte à la destruction du frai mais les pêcheurs à pied y en portent une très grande ou il y a surtout des sables [...] »⁷⁰³.

Une autre technique de pêche au filet, spécifique à Port-en-Bessin, consiste à tendre un filet sur les « Nos » de Port-en-Bessin. Ces entailles de l’estrans forment des trous d’eau entre deux espars rocheux, emprisonnant des poissons lors du ressac. Selon les témoignages des plus anciens marins nés entre 1922 et 1930, relatant les techniques de leurs parents, les pêcheurs plaçaient un filet dans le sens de l’écoulement du trou d’eau et emprisonnaient à la descente de la marée tout type de poisson, quelle que fût sa taille⁷⁰⁴. La technique de prise serait comparable à celle des bas-parcs. Ce système ne manquant pas d’efficacité, lorsque l’activité diurne se révélait trop dangereuse en raison de la présence des surveillants, les pêcheurs officiaient la nuit⁷⁰⁵. Enfin, il existe aussi une pêche embarquée au-dessus de l’estrans à bord de petites chaloupes. Les marins travaillent à la ligne ou au filet, voire au petit chalut. Là encore, les autorités relèvent des défaillances. Le Capitaine du Cutter le Lévrier surveillant des pêches embarquées surprend plusieurs embarcations qui « avaient à bord plus de petits poissons n’ayant pas la taille réglementaire que de crevettes »⁷⁰⁶. En effet, techniquement, le chalut ou filet à crevettes possède un maillage resserré adapté aux dimensions réglementaires du crustacé. La rafle de petit poisson devient donc inévitable. Au pêcheur de faire

filets traînant, soit à pied, soit en bateau est défendue ; les seines , dreiges ou dragues, trainets, colerets, dranets et autres grattent et labourent les fonds, déracinent et enlèvent les herbes qui servent d’abris aux poissons, rompent les lits de leur fray font périr ceux du premier âge, et font fuir et éloignent des côtes tous ceux qu’il n’arrêtent pas [...] ».

⁷⁰² Arch. Dép. Calvados : R 3625, Correspondance du quartier, An VII-X.14 thermidor an 8 Au préfet de l’arrondissement de Bayeux et R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 22 octobre 1846, au commissaire général de Cherbourg.

⁷⁰³ Arch. Dép. Calvados : R 3628, Correspondance du quartier, 1811 1819. 8 novembre 1816 au commissaire à Cherbourg.

⁷⁰⁴ Témoins T4 et T5.

⁷⁰⁵ *Ibid.*

⁷⁰⁶ Arch. Dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. Registre de transmission d’ordre, 1875-1907, n°7, 8 juin 1877 à Port-en-Bessin.

son tri et de rejeter les poissons de trop petite taille, ce qui à défaut de contrôles réguliers n'est apparemment pas le cas, bien au contraire.

Mais l'estran n'est pas que le lieu de pêches de toutes les espèces, il est aussi un espace de récolte. À Port, le varech, exploité dans un premier temps pour la confection de la soude à Bayeux, devint au cours du XIX^e siècle essentiellement utilisé en tant qu'engrais dans les champs⁷⁰⁷. Le varech se compose de l'ensemble des algues qui recouvrent les espaces rocheux le long de la cité. Il s'agit ici de sa définition *stricto-sensu*, car dans l'usage, est varech tout ce qui est rejeté sur l'estran par la mer⁷⁰⁸. Nous étudierons par ailleurs séparément chacun de ces « objets » pour son intérêt économique et pour les délits qu'ils occasionnent. Les hommes et les femmes coupent et récoltent le varech à la saison, fournissant ainsi les besoins des fabriques. La plage de Port possède cette manne attirant ces paysans occasionnels de l'estran depuis les villages alentours et de l'arrière-pays. Les ordonnances de la marine réglementent cette coupe⁷⁰⁹. Elle n'a lieu qu'une fois dans l'année à Port-en-Bessin et son syndicat : du 3^e jour avant la pleine lune de mars, au 3^e après celle d'avril⁷¹⁰. Or, si l'on en croit les rapports des différents syndics, la période de coupe et de ramassage réglementé se voit régulièrement contournée. Souvent cités à ce propos dans les correspondances entre syndic et commissaire de quartier, les habitants de Commes, commune voisine de Port-en-Bessin, empruntent le passage de la Goulette du Vary pour accéder à la mer et effectuer des coupes frauduleuses. Au cours du XIX^e siècle, chaque coupe annuelle conduit le commissaire de quartier à intervenir auprès du syndic de Port-en-Bessin, lequel se trouve dépassé parfois par l'ampleur du nombre des délits. C'est le cas le 26 mars 1800, où le commissaire impose des mesures de répression plus drastiques au syndic de Port :

« J'y vois qu'au mépris des plus anciennes ordonnances les habitants de Commes ont commencé la coupe du vraicq avant les époques indiquées. Je vous charge par la présente d'employer le secours des autorités civiles et militaires pour obliger les habitants de Commes à se retirer »⁷¹¹.

⁷⁰⁷ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 25.

⁷⁰⁸ *Ibid.*, p. 24.

⁷⁰⁹ DESOUCHES M.-J., « La récolte de goémon et l'ordonnance de la Marine », *Annales de Bretagne*, t.79, n° 2, 1972, p. 349-371.

⁷¹⁰ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p. 24. Voir aussi : Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 24 pluviôse 5, aux syndics des marins, aux agents des communes maritimes, et au Directoire exécutif et aux juges de Paix : le commissaire rappelle que les syndics « doivent être présents à la coupe du vraicq, sar ou gouelmon qui n'est permise qu'entre les pleines lunes de mars et d'avril, pour empêcher qu'on arracha cette herbe qui conserve le fray du poisson, et tenir la main à ce qu'on ne se servit que de couteaux ou faucilles pour la coupe ».

⁷¹¹ Arch. Dép. Calvados : R3625, Correspondance du quartier, An VII-X. 6 germinal an VIII, au syndic des marins à Port.

Ce même jour, le commissaire interpelle l'administration municipale du canton de Magny, contre des délits précédents de la population de Commes, auxquels participaient aussi des agents municipaux.

« Les syndics et surveillants des pêcheurs me rendent compte qu'au mépris des lois et ordonnances anciennes et nouvelles et malgré l'opposition formelle de l'agent de la marine les habitants de la commune de Cômes ayant à leur tête l'agent et l'adjoint municipaux ont commencé le 30 dernier la coupe du vraicq qui ne doit se faire que dans les pleines lunes de mars et d'avril. Je m'empresse citoyen Adam, de vous faire connoître un abus si préjudiciable à l'intérêt public et vous invite à faire suspendre sur le champ la coupe du vraicq et à prendre des mesures pour qu'à l'avenir les agents communaux ne soient pas les premiers à donner l'exemple, et à autoriser l'infraction aux lois bienfaisantes du gouvernement »⁷¹².

Outre les méfaits commis par les habitants du village voisin, des particuliers de Port-en-Bessin dénoncent également des contrevenants de la campagne, abusant de l'estran, auprès du syndic ou du maire de la commune. Ils accusent les paysans des alentours de pratiquer l'art hors des périodes autorisées et remettent en cause leurs techniques de récolte. Le 22 mars 1806, le Sieur De la Marre de Huppain, commune limitrophe de Port-en-Bessin, marin à la pêche de profession, dénonce au maire et en présence du syndic Pierre Durand, le Sieur Thomas Castel fermier de Neuville. Celui-ci, avec plusieurs gens, aurait le 21 mars « fait la coupe du vraic sur le rocher de Port lequel en a emporté à Neuville plusieurs voitures de quatre chevaux chacune »⁷¹³. Afin de productions plus rentables, les fermiers n'hésitent pas à amener leurs charrettes au plus près de la ressource, détruisant sous le poids de leur véhicule les bancs de moules chers aux familles du littoral portais. Une fois les voitures en place, ces fermiers procèdent à un arrachage systématique loin des techniques de coupes préconisées, et loin du regard du syndic, alors que selon la réglementation, sa présence est requise lors de la coupe du varech « [...] pour empêcher qu'on arrachât cette herbe qui conserve le fray du poisson, et tenir la main à ce qu'on ne se servit que de couteaus ou faucilles pour la coupe [...] »⁷¹⁴.

Enfin, longtemps associé verbalement au varech, le droit de bris ouvre une problématique jamais résolue selon Christophe Boutin⁷¹⁵, et qui par ailleurs demeure plus liée au registre du vol qu'à la fraude. Le principe de l'institution de ce phénomène permanent chez les gens de mer nous conduit à

⁷¹² Arch. Dép. Calvados : R3625, Correspondance du quartier, An VII-X. 6 germinal an VIII, à l'administrateur municipal du canton de Magny.

⁷¹³ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 31/3, Plaintes et procès-verbaux, 1815-1840.

⁷¹⁴ DESOUCHES M.-J., « La récolte de goémon et l'ordonnance de la Marine », *Annales de Bretagne*, t.79, n° 2, 1972, p. 349-371.

⁷¹⁵ Communication sans actes de Christophe Boutin, « La fortune de mer au regard du droit : un problème jamais résolu », *L'État, la loi et les périls de mer*, séminaire annuel du Pôle pluridisciplinaire, « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires », Jeudi 18 décembre 2008, sous la dir. de Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof, et Élisabeth Ridet, Université de CAEN Basse-Normandie - Maison de la Recherche en Sciences.

l'intégrer volontairement dans notre propos. Les bris de mer désignent les restes d'un navire et/ou de sa cargaison qui se brisent sur une côte. Sous l'Ancien Régime, le droit de bris donnait propriété de ces épaves pour tiers entre le roi, l'amiral et les sauveteurs⁷¹⁶, si les propriétaires ne s'étaient pas déclarés au bout d'un an et un jour. Le décret de mars 1791 attribue à la Caisse des Invalides le revenu de la vente des bris dont le propriétaire demeure inconnu. Dans le cas contraire, les biens sauvés lui sont restitués. Cependant, les bris rejetés sur l'estran représentent une véritable aubaine pour les habitants du lieu. Ils attirent les ramasseurs tant pour leur utilité que pour leur valeur vénale probable. Le dépouillement des registres de correspondances concernant parfois les bris et les naufrages, nous permet d'apprécier la diversité des objets retrouvés sur la grève à la suite d'accidents et de disparitions de navires.

Ainsi, le 6 avril 1796, partis du Havre pour Brest, les bâtiments de commerce dont, *La ville de Rouen*, *l'Amitié*, *l'Hirondelle*, *La Jeune Camille*, *l'Union*, *Le Cultivateur* et *Le Soleil*, chargés de vivres, de bois de construction, de brais et de goudron, accompagnés par la canonnière la *Fulminante* durent s'échouer à la côte afin d'échapper à l'ennemi. Dans son rapport le 10 avril, le commissaire de quartier relate à l'agent du Havre le constat des difficultés qu'il rencontra lors de sa visite à Port-en-Bessin.

« Je vous fais passer le 19 les comptes qui m'avoient été rendu de l'évènement arrivé au convoi sorti du Havre, et je vous annonçais que je partoais pour Port. Je m'y suis rendu effectivement et j'y ai vu avec une peine que je ne puis vous exprimer neuf bâtiments dont je joins ici la liste dans un état affreux, 5 étoient brisés en mille pièces et une partie du restant a éprouvé le même sort dans la nuit du 19 au 20. Les 15/16^e du chargement de ces bâtiments sont perdus ainsi que les agrées et appaiaux ; ce qu'on a pu sauver est très avarié »⁷¹⁷.

Alors que les autorités locales et la population sont invitées à participer au sauvetage des matériaux échoués, le commissaire ne peut que préciser dans son rapport :

« On a employé pour le sauvetage tous les moyens dont on pouvait faire usage dans un pays aussi ingrat ; j'ai beaucoup à me louer de l'empressement et de l'activité du Général Barbazan qui commande à Bayeux ; mais je ne puis en dire autant de la garde qu'il m'a donnée ; des marins des bâtiments de ceux du syndicat et des habitants de l'endroit ; les uns et les autres étoient-ils de mauvaise volonté, et voloient à qui mieux mieux.[...] »⁷¹⁸.

Ce naufrage assez exceptionnel, par le nombre de navires et l'importance des cargaisons, laissera longtemps ses traces sur la plage de Port-en-Bessin. D'une part, parce que les pièces de bois

⁷¹⁶ *Ibid.*

⁷¹⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 21 germinal an IV, à l'agent du Havre.

⁷¹⁸ *Ibid.*

massives n'ont pu être dégagées en raison du temps et du manque de finances pour leur enlèvement, d'autre part, parce que la mer rejettera durant plusieurs années sur l'éstran une partie des cargaisons et bris coulés. Divers objets retrouvés apparaissent dans les correspondances du quartier : pour exemple, le 15 décembre 1796 une pièce de bois de chêne, trois ans plus tard un boulet d'une livre, et, le 14 mai 1801, deux pièces de bois de hêtre et un mauvais coffre. Cependant si les autorités ont pu sauver ces pièces, le commissaire de quartier reste impuissant encore quelques mois plus tard⁷¹⁹ devant les vols perpétrés les longs des côtes de Port-en-Bessin, et ce malgré la présence quotidienne des deux officiers⁷²⁰ assignés entre autres au gardiennage des bois échoués du convoi :

« Je n'ai pu moi-même aucun moyen de sauver ces bois du pillage auquel ils sont exposés. Je ne puis que les recommander à la garde des bons citoyens et à la surveillance des autorités constituées. J'ai écrit le 11 du courant de la manière la plus pressante à l'Inspecteur des côtes pour l'engager à faire punir exemplairement ceux des gardes dotés qui se permettroient de couper ou brûler des bois aussi précieux pour notre marine. Je vous invite aussi à prendre toutes les mesures possibles pour découvrir les auteurs des vols qui ont eu lieu, et en arrêter les suites [...] »⁷²¹.

Lors de ce naufrage, l'attrait de la rapine est tel que les autorités locales elles-mêmes se prêtent à la fraude. Ce qui fait encore dire au chef du quartier :

« Je reçois tous les jours de nouvelles plaintes sur les vols qui se font, des vieilles matures restées à Port en Bessin, depuis le naufrage de divers bâtiments ; on m'annonce qu'il n'en restera pas une à la fin de l'hiver »⁷²².

Nous pourrions citer bien d'autres cas tout au long de notre période de recherche, mais nous ne nous attarderons pas, tant la fréquence et la diversité de ces vols sont variées. Nous retiendrons un dernier exemple datant de 1837. Dans son courrier du 10 avril, le syndic signale avoir établi deux procès-verbaux pour des fraudeurs qui nous permettent de saisir rapidement l'intérêt des larcins.

« J'ai l'honneur de vous adresser les procès-verbaux de sauvetage d'un canot venu à la côte de Ste Honorine et de deux pièces de vin blanc sauvées en pleine mer par les bateaux de pêche l'Espérance et le Napoléon. Ce dernier bateau a pour maître le né Poitevin qui, dans cette circonstance, au lieu de faire de suite sa déclaration, a percé ou laissé percé la barrique de vin, en a rempli deux cruches que des femmes portaient chez elle pendant la nuit ; arrêtées par les préposés de la douane, procès-verbal de saisie a été dressé et l'affaire évoquée au tribunal de paix du canton de Ryes le 7 de ce mois, il est

⁷¹⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 14 frimaire an 5, au commissaire de l'administration du canton de Magny.

⁷²⁰ *Ibid.*, 21 germinal an IV, à l'agent du Havre.

⁷²¹ *Ibid.*, 14 frimaire an 5, au commissaire de l'administration du canton de Magny.

⁷²² *Ibid.*, 28 frimaire 5, au commissaire principal ordonnateur au Havre.

intervenue un jugement qui condamne le né Poitevin, patron du bateau Napoléon à une amende de 100 fr. »⁷²³.

Cette dernière infraction prouve, s'il en faut, à quel point les bris peuvent intéresser une population qui ici s'offrait une cruche de vin contre son traditionnel pot de cidre...

2.3 Fraude et commerce illicite du poisson

Le commerce illicite du poisson avec l'étranger revêt deux aspects principaux au cours du XIX^e siècle. Durant les guerres de Révolution et d'Empire, l'État impose aux pêcheurs de travailler dans une bande restreinte le long de la côte. Ils sont parfois même sommés de rester à vue de la garde proche de leur port d'attache. La paix établie rendra aux pêcheurs la liberté des mers dans la limite bien sûr des règlements maritimes. Les fraudes, dont nous allons aborder ici la problématique, correspondent aux opportunités de délits de chacune de ces deux phases temporelles.

Durant les années de guerres, la proximité des navires anglais et le blocus imposé par l'Empereur en 1806 limitent la zone de travail des marins pêcheurs. Et bien qu'ils soient restreints à une pêche côtière, certains équipages n'hésitent pas à braver les règlements. Ils s'éloignent discrètement au large, sous le vent de l'ennemi, pour pêcher mais aussi et surtout pour y négocier leur poisson. Malgré une surveillance accrue, le commissaire rapporte l'arrestation de « plusieurs Maîtres de bateau pour n'avoir pas obéi au signal qu'il leur avait été fait de rentrer. La vue d'une frégate anglaise avait déterminé la mesure prise par le surveillant »⁷²⁴.

De son côté, l'inspecteur général des côtes signale au quartier de Caen des dérives plus inquiétantes puisque « un des bateaux pêcheurs d'Arromanches a été atteint par un canot anglais et conduit aux Îles Saint-Marcouf ; que pendant cet événement le Bateau de surveillance commandé par Pierre Murette étoit à 4 lieues au large à pêcher, et que les pêcheurs de ce canton loin d'éviter l'ennemi sembloient chercher puisqu'ils alloient jusque sous le canon des îles [...] »⁷²⁵.

De Port-en-Bessin, les marins n'hésitent pas à naviguer jusqu'aux Îles Saint-Marcouf, alors sous commandement anglais, pour vendre leurs pêches. Et, lorsque que les autorités frappent d'emprisonnement ces contrevenants et limitent la navigation à une activité diurne, des patrons de

⁷²³ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 10 avril 1837, au commissaire de Caen, M. Boistard.

⁷²⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3625, Correspondance du quartier, An VII-X. 6 ventôse an VII, au commissaire principal au Havre.

⁷²⁵ *Ibid.*, 28 prairial an VII, à l'aide commissaire à Port.

barques tentent d'échapper autrement à la surveillance. Mais la tromperie n'est pas sans risque et leur mésaventure remonte aux autorités :

« Je fus informé hier qu'un bateau pêcheur de ce quartier avait été pris et relâché par les Anglais dans la matinée du 29 dernier. Le maître de ce bateau, qui m'a été renvoyé par le commandant de la place devant lequel la force armée l'avait conduit, déclare qu'étant allé de grand matin pour relever ses filets qu'il avait laissés en mer la veille, il avait été surpris par une caïche anglaise, à laquelle il avait amené après six coups de feu, dont deux l'avaient atteint ; que l'ennemi lui avait demandé du poisson ; que voyant qu'il n'y en avait pas dans le bateau, il l'avait relâché au bout de cinq minutes, et qu'aucun Français n'avait monté à bord de l'ennemi. Cependant l'avis que j'ai reçu de l'inspecteur et commandant des côtes porte que le pêcheur avait sorti la nuit [...] »⁷²⁶.

Ces interdictions nocturnes ne durent qu'un temps en raison de la nécessité des activités maritimes et des apports de la pêche. L'assouplissent des règlements, en raison du calme de l'ennemi ou de conditions de navigation permettant une meilleure observation et des navigations plus longues, libère rapidement les vellétés de contrebande.

« À peine la liberté de la pêche est-elle rendue, citoyen, que des plaintes graves sont portées contre les pêcheurs : et quand le gouvernement fait tout pour assurer aux marins le libre exercice de cette industrie, ceux qui s'y livrent trahissent leur patrie par des correspondances criminelles, compromettent la sûreté des côtes, et abusent à un tel point des facilités qui leur sont accordées, que bientôt le gouvernement va se voir forcé d'en revenir aux mesures de rigueur et d'interdire de nouveau la pêche de nuit »⁷²⁷.

Parfois les situations en deviennent ubuesques, surtout lorsque le syndic déclare que « Des pêcheurs emportent des provisions, restent plusieurs jours dehors, et rentrent sans poissons »⁷²⁸. Qu'ont-ils donc fait tout ce temps en mer ?

Quant aux navires surveillés depuis le bord de côte ils « [...] communiquent familièrement avec l'ennemi ; et on a remarqué, à peu de distance de terre nos bateaux confondus avec des péniches anglaises. La conduite des uns et des autres est suspecte et très répréhensible, et je dois m'empresser d'arrêter un tel désordre »⁷²⁹. Le poisson se vend et l'ennemi achète, mais à quel prix ! Le poisson se paie en monnaies sonnantes et trébuchantes, mais il s'échange aussi avec du biscuit de mer anglais⁷³⁰ que les marins ont l'air d'apprécier pour sa conservation. Ces échanges illicites ne s'arrêtent pas *à priori* aux seuls poissons. Les navires de pêche offrent à d'autres contrebandes un

⁷²⁶ *Ibid.*, 1^{er} messidor an VIII, au commissaire principal au Havre.

⁷²⁷ *Ibid.*, 12 vendémiaire an IX, aux syndics des marins et surveillants des pêcheurs.

⁷²⁸ *Ibid.*

⁷²⁹ *Ibid.*

⁷³⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII.18 floréal en IV au commissaire principal du Havre.

excellent moyen de transport de marchandises tout à fait discret. Aux aguets, les autorités du quartier alertent tous les syndics du Calvados car « des inconnus se font passer pour agent du gouvernement pour prélever du grain qu'ils vendent à l'ennemi⁷³¹ » et on suppose que « les pêcheurs corrompus prêtent leurs bateaux⁷³² ». Quatre ans plus tard, les syndics sont encore prévenus par le commissaire : « On est instruit, Citoyen que des malveillants des départements voisins font de grands approvisionnements de grain qu'ils paroissent diriger sur nos côtes pour sans doute les faire passer à l'étranger »⁷³³. Il est alors demandé aux autorités locales de surveiller les marins qui arment à la pêche mais pratiquent illégalement le cabotage, car ils sont soupçonnés de faire du commerce avec l'ennemi.

À la fin des conflits, les pêcheurs reprennent possession de leurs espaces de pêche sur les côtes et dans la Manche. En 1816, la pêche du hareng, encore restreinte dans le temps, s'effectue entre le 1^{er} septembre et le 15 janvier⁷³⁴. Cependant, en raison de la rareté du poisson, les gens de mer du Calvados, soutenus par leurs députés, réclament régulièrement l'allongement de la saison de pêche jusqu'à la fin du mois de janvier voire plus tard encore⁷³⁵. Malgré l'opposition des Boulonnais et des Dieppois, opposés à l'exploitation du hareng d'arrière-saison considéré comme médiocre, et surtout soupçonneux des trafics illicites menés avec ce poisson, les pêcheurs du Calvados obtiennent gain de cause⁷³⁶. Avec l'ordonnance du 4 janvier 1822, la pêche devient libre et illimitée⁷³⁷. Loin d'enrayer le trafic du poisson étranger, il semble qu'au contraire, elle favorise les pratiques frauduleuses.

En effet, les pêcheurs du Calvados ont continué après-guerre leurs échanges illicites, profitant d'un poisson anglais acheté à « vil prix » qu'ils revendent dans les ports à salaison à défaut de le pêcher. Bien que ne travaillant quasiment plus le poisson salé, des bâtiments de Port-en-Bessin armés pour

⁷³¹ *Ibid.*, 25 messidor an IV au commissaire principal du Havre.

⁷³² *Ibid.*

⁷³³ Arch. Dép. Calvados : R 3625, Correspondance du quartier, An VII-X.21 vendémiaire an VIII, aux syndics des marins.

⁷³⁴ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 40-41.

⁷³⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3630, Correspondance du quartier, 1826-1892. Enquête menée auprès des pêcheurs du quartier de Caen le 14 août 1826: les correspondances entre le syndic de Port-en-Bessin et le commissaire attestent depuis 1816 des demandes des marins pêcheurs afin de prolonger leur saison de pêche jusqu'au 30 janvier voire jusqu'au 15 février expliquant que « les bancs de harengs se déplaçant le long des côtes de la Manche de Dieppe vers Port-en-Bessin, se tariraient et n'y parviendraient qu'en toute fin d'ouverture de la pêche ». Le rapport du commissaire précise qu'avant 1816 la pêche au hareng comptait sur le quartier soixante bateaux, 900 hommes d'équipage et 9 000 bouts de filets, contre 24 à 25 bateaux à ce jour 300 à 350 hommes et 3 à 4 000 bouts de filets.

⁷³⁶ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 41.

⁷³⁷ BAUDRILLARD, J.-J., *Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches. Quatrième partie. Dictionnaire des pêches*, Paris, Arthus Bertrand, 1827, p. 630, et Arch. Dép. Calvados : R 3630, Correspondance du quartier, 1826-1892. Enquête menée auprès des pêcheurs du quartier de Caen le 14 août 1826.

le hareng frais, peuvent dorénavant voguer vers Dieppe jusqu'au Texel. Le poisson de la fraude n'est alors plus anglais mais hollandais :

« Les pêcheurs du Calvados se livrent sur les côtes de Hollande et dans les parages du Texel ou le hareng atterrit vers le mois de janvier à des achats qui prennent chaque année plus grande importance. La modicité du prix du poisson, l'inutilité d'un armement sérieux permet aux acheteurs de faire concurrence écrasante »⁷³⁸.

La pêche du hareng nécessite effectivement un équipement coûteux en sus d'un trajet particulièrement long depuis la côte du Calvados pour mettre en pêche. Mais, le voyage vers le Texel est apparemment largement amorti par la revente en France du poisson Roi acheté et non plus pêché⁷³⁹. Enfin, selon le commissaire du quartier, ces voyages délictueux s'effectuent plusieurs fois au cours d'une année. Mais sur ce point, s'il met en cause les pêcheurs du Calvados, nous ne pouvons prouver ce qu'il en fut de Port-en-Bessin étant donné l'absence de condamnation de ce type dans les sources exploitées pour nos recherches. Seules des ventes du poisson frais étranger sont mentionnées au syndic de Port-en-Bessin, démontrant par là non seulement l'implication des navires portais spécialisés dans ces produits, mais aussi de l'extension des trafics sur la plupart des espèces pêchées dans la Manche. Cette pratique d'introduction de pêche étrangère concurrentielle met à mal et défavorise la pêche française, mais profite aux pêcheurs. Preuve encore s'il en faut, son accroissement en France, qui devient une préoccupation récurrente du ministère et des autorités des côtes de la Manche.

Parallèlement à l'approvisionnement frauduleux, il faut encore faire face aux commercialisations douteuses. Comme sa pêche, la vente du poisson suscite la fraude. Au cours du premier XIX^e, les autorités de Bayeux et de Caen enregistrent des plaintes à l'encontre des intermédiaires de la vente des produits de la mer. Ainsi, le 1^{er} octobre 1816, le sous-préfet décrit au préfet de Caen à partir d'un courrier d'un marin « fort mal écrit »⁷⁴⁰, les abus des écoreurs dont sont victimes les pêcheurs.

« Les pêcheurs font comme le règlement l'exige la vente de leur poisson en débarquement sur le sable. Dans presque toutes les communes les marins après avoir fait eux même la vente de leur poissons en font recevoir le prix des acheteurs par un receveur par eux choisi pour chaque commune, et donnent à ce receveur le vingtième de la recette ou 5 centimes pour francs. Le bénéfice du receveur est considérable dans plusieurs communes [...] Les marins sont confiants, grossiers et peu

⁷³⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3630, Correspondance du quartier, 1826-1892. Enquête menée auprès des pêcheurs du quartier de Caen le 14 août 1826.

⁷³⁹ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 41.

⁷⁴⁰ Arch. Dép. Calvados : S 1340, Navigation, pêches maritimes, 1815 -1854. 1^{er} octobre 1816, de la Sous-préfecture de Bayeux au Préfet du Calvados.

intelligents pour ce qui ne tient pas à leur métier. Souvent ils ont mal choisi leur receveur, et quelques fois ils ont été volés, et ont éprouvé banqueroute »⁷⁴¹.

À Port-en-Bessin, au cours du premier XIX^e, un écoreur travaille en moyenne pour deux à trois bateaux. Cet intermédiaire garantit à son fournisseur une rémunération même en cas de non-vente dont il assume seul la perte. Si plus tard, les frais d'écorage avoisinent 5% du prix de vente, un rapport du quartier de Caen précise que « les pêcheurs paraissent très satisfaits de ce mode de vente et de recouvrement, qui leur offre en effet toutes les garanties désirables »⁷⁴². Cependant, hors de ces ventes officielles, du poisson illicite circule sur le marché. Les délits les plus courants concernent la taille, les espèces et l'état du poisson. Le 2 juin 1845, le commissaire général de Cherbourg reçoit un avis de procès-verbal établi contre un marchand de poisson pour « vente de poisson de 1^{er} âge sur le marché de Bayeux »⁷⁴³. Les pêcheurs à l'origine du délit restent inconnus. Mais, une proposition au sujet de la police des pêches datant de 1859, atteste que des gens pratiquent la pêche à pied de nuit, munis de dranets de petites mailles, qu'ils traînent attrapant ainsi le fretin⁷⁴⁴. Ils vendent ensuite ces prises qui seront écoulées sur les marchés ou par colportage⁷⁴⁵. Ils fournissent également en toute discrétion coquillages, crustacés ou poissons acquis hors des dates licites de pêche⁷⁴⁶. Enfin, mareyeurs et marchands filous n'hésitent pas à négocier au plus bas une pêche de fin de vente. Exposé durant plusieurs heures sur la grève pour sa vente, le poisson abîmé fait le bonheur des détaillants et grossistes qui augmentent leurs marges à l'insu de leurs clients. Les autorités remontent même des cas de vieilles pêches et de « l'amélioration de vieux poissons » revendus sur les étals des poissonniers⁷⁴⁷.

À partir de 1872, la vente s'effectue sous la halle à poisson de Port-en-Bessin. Rapidement, la commune décide d'instaurer une taxe sur la vente des pêches pour le droit d'occupation des tables de la poissonnerie⁷⁴⁸. À plusieurs reprises, l'agent prélevant cette contribution dénonce les pêcheurs, auteurs de fausses déclarations et ne réglant pas entièrement leurs dûs. « Soit parce que ces ventes sont souvent peu importantes, ou qu'elles ont parfois lieu avant l'ouverture des bureaux,

⁷⁴¹ *Ibid.*

⁷⁴² Arch. Dép. Calvados : R 3630, Correspondance du quartier, 1826-1892. Statistiques des pêches maritimes rapport du quartier de Caen en mai 1866.

⁷⁴³ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 2 juin 1845, au commissaire général de Cherbourg.

⁷⁴⁴ *Ibid.*, 14 septembre 1859, sous-quartier de Courseulles proposition au sujet de la police de la pêche à pied.

⁷⁴⁵ *Ibid.*

⁷⁴⁶ *Ibid.*

⁷⁴⁷ *Ibid.*, 23 septembre 1857, au commissaire Général à Cherbourg.

⁷⁴⁸ Halle à poisson de Port-en-Bessin.

échappant ainsi à la taxe établie et fraudant les droits de la commune »⁷⁴⁹. Ces hommes sont aussi surpris à vendre en sus de leur pêche déclarée, du petit poisson et du coquillage qu'ils cachent dans des paniers sur le sol, à côté des étals. Difficile alors pour le percepteur de faire entendre raison aux contrevenants !

⁷⁴⁹ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 4 /3-4/ 4 : Arrêtés du maire, 1882-1973.

3. La lutte contre la fraude durant le XIX^e siècle

3.1 Penser la fraude comme remède à la misère

Durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, les levées des matelots pour armer les vaisseaux militaires se succèdent et frappent fortement la main-d'œuvre de la pêche et appauvrissent les familles de marins. Le manque d'hommes valides entrave le recrutement pour les campagnes de pêche et provoque une chute sévère de l'armement de navire.

En 1793, la levée en masse décrétée par la convention commande « quarante-cinq citoyens matelots pour le service de la République ». Port-en-Bessin en compterait un peu moins d'une centaine sur le syndicat. Un homme sur deux est donc au service de l'État. Et, si l'on retient l'armement de 11 grandes barques en 1798, entre 1804 et 1816, les chiffres chutent parfois jusqu'à trois, voire deux bâtiments armés annuellement⁷⁵⁰. Leurs équipages en sous-effectif comptent plus de 50 % d'hommes invalides sur chaque navire. Le déficit de matelots limite d'autant le nombre de sorties en mer et la quantité des prises ramenées à terre. Ces biais seraient les premiers vecteurs d'une économie maritime chaotique et en chute lorsque l'on observe les armements durant cette époque conflictuelle⁷⁵¹.

Mais, pallier le besoin, c'est pour un pêcheur partir en pêche et échapper momentanément au service. Le commissaire de quartier s'insurge des désertions importantes depuis plusieurs mois chez les marins : « Je me suis aperçu que la grande facilité qu'avoient les marins de ce quartier d'aller à la mer sur les bateaux pêcheurs, les favorisoit dans leur coupable inconscience pour le service, et offroit un refuge aux déserteurs [...] ⁷⁵² ». Selon lui, de nouvelles réglementations interdisant la pêche aux hommes valides « ôteront aux marins désobéissants les moyens d'existence, elles les forceront sans doute de se rendre à leurs postes. »⁷⁵³ Les déserteurs travaillent la mer, préférant le revenu de la pêche plutôt que celui de l'État, qui rémunère mal ses équipages. Un courrier envoyé en septembre 1800, confirme que le mois d'avance n'est pas versé aux marins levés de Caen, mais décrit aussi le marin comme pusillanime face au service⁷⁵⁴. Port-en-Bessin semble d'autant plus touché qu'il est plus facile pour les autorités de lever les pêcheurs côtiers au poisson frais que ceux

⁷⁵⁰ LABONNE, M.-P., *les équipages de pêche du poisson frais 1800-1840*, Mémoire de Master 1 d'histoire contemporaine de l'Université du Havre sous la dir. de John Barzman et André Zysberg, 2005, p. 23-35.

⁷⁵¹ *Ibid.*

⁷⁵² Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 14 thermidor an IV, au commandant principal au Havre.

⁷⁵³ *Ibid.*

⁷⁵⁴ Arch. Dép. Calvados : R 3625, Correspondance du quartier, An VII-X. 4 vendémiaire an IX au préfet maritime du Havre.

des ports voisins, comme Courseulles, partant encore aux pêches lointaines du hareng durant plusieurs semaines.

De plus, en raison de la proximité des navires anglais le long des côtes du Calvados, l'administration de quartier impose une réglementation drastique des espaces de pêche. Une circulaire envoyée aux syndicats, le 16 juillet 1797, demande de rappeler aux marins que le « Ministre de la Marine annonce qu'il réclamerait inutilement les bateaux qui seroient pris au-delà de la moitié du canal de la Manche, parce que les Anglais regardant comme espion ou corsaires tous ceux qui passent les limites »⁷⁵⁵.

À cette interdiction de franchir la Manche sous peine de se retrouver prisonnier, des réglementations d'urgence, loin d'être figées, répondent aux besoins du moment. Ainsi, chaque fois que l'on constate des mouvements ennemis se rapprochant des côtes, les autorités adoptent un système de protection des équipages et de leurs embarcations. On connaît alors des périodes où seule la pêche nocturne est prohibée, « En attendant l'établissement des bateaux de surveillance il est défendu aux pêcheurs de sortir ni de rentrer de nuit, et leurs bateaux seront scrupuleusement visités à l'entrée et à la sortie »⁷⁵⁶. D'autres fois, elle doit s'effectuer à vue de la côte, car « les Anglais ont ordre d'arrêter tout bateau pêcheur français éloigné de plus d'une lieue ou une lieue et demi des côtes »⁷⁵⁷.

Plus strict encore, l'embargo de 1803 décrété par le Premier Consul précise « qu'aucun bateau au-dessus de 5 tonneaux ne pourra mettre à la mer jusqu'à nouvel ordre ; et que ceux de 5 tonneaux et au-dessous ne seront montés que par des marins hors de service, et de jeunes gens au-dessous de 15 ans »⁷⁵⁸. L'État s'assure ainsi la protection de ses forces vives, les préservant de tout enlèvement. Ces restrictions condamnent fortement l'activité maîtresse de Port-en-Bessin. Le chalutage devient impossible car la réglementation rappelée aux autorités locales quelques mois auparavant reste stricte « Toute espèce de pêche faite avec des filets traînant, soit à pied, soit en bateau est défendue ; [...] cependant l'usage du chalut est permis à une lieue de large de la côte [...] »⁷⁵⁹. Comment pêcher lorsque l'utilisation du chalut proscrit en deçà d'une lieue ne peut s'effectuer au-delà de cette même distance ? Comment pêcher au filet dérivant alors que la pêche du hareng est interdite dans le Calvados et particulièrement Port-en-Bessin en raison de sa proximité avec les îles de Saint-

⁷⁵⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 28 messidor 5, circulaire aux syndicats des marins.

⁷⁵⁶ *Ibid.*, 21 messidor an IV, au commissaire principal du Havre.

⁷⁵⁷ *Ibid.*, 19 ventôse an V, courrier aux syndicats des marins.

⁷⁵⁸ Arch. Dép. Calvados : R 3626, Correspondance du quartier, An IX-XII. 10 thermidor an XI, circulaire aux syndicats des marins.

⁷⁵⁹ *Ibid.*, 24 pluviôse an V, rappel aux syndicats, aux agents des communes maritimes au Directoire exécutif et aux juges de paix ; la législation des pêches maritimes.

Marcouf ? Les inégalités entre quartiers maritimes durant le conflit deviennent sources de plaintes : « Les pêcheurs du quartier de Caen informés que vous avez permis la pêche du hareng à Dieppe et Fécamp ; et désirant obtenir le même avantage, m'ont prié de vous transmettre leur réclamation [...] »⁷⁶⁰. Le commissaire de quartier et le maire de Bayeux intercèdent en leur faveur auprès du chef de l'arrondissement rappelant que « Le petit peuple et un nombre considérable d'enfants étoient employés avec beaucoup d'activité à la confection des filets nécessaires pour cette pêche, dont ils tiroient des ressources assurées dans l'indigence »⁷⁶¹. Plus que les pétitions, les gens de mer se font entendre par la violence. Pris en faute pour fraude en mer ou sur l'estran, ils réagissent par les insultes et les coups :

« L'insubordination et la désobéissance des marins n'ont plus de bornes et prennent un caractère très alarmant. L'insuffisance des moyens qu'on emploie pour contrer les coupables les enhardit et les porte à témoigner hautement le mépris qu'ils font des ordres qui leur sont adressés, les menaces et les actes de violence que plusieurs se sont permis envers leur syndic ont intimidé ces derniers au point qu'ils n'osent pour ainsi dire plus sortir de chez eux, et qu'ils ne se déterminent qu'avec la plus grande peine à communiquer les ordres que je leur transmets »⁷⁶².

Aux avant-postes, les syndics font les frais, à plusieurs reprises, de telles colères au point même que la barque de pêche de Pierre Durant, syndic de Port, en fut abordée à terre ! Parallèlement, la surveillance locale est également remise en cause. Reproche lui est fait de donner l'autorisation de naviguer à la pêche, alors que ces hommes ont en main une contre-indication médicale pour la navigation et ne peuvent donc embarquer sur les bâtiments de l'État⁷⁶³. Ils ne devraient pas se trouver en mer ! Le syndic, laisserait délibérément ces hommes se livrer au métier.

Mais, à cette même époque, les autorités de Caen signalent au ministre de la Marine et des Colonies l'état de pauvreté des gens de Port-en-Bessin en raison de ces embargos paralysant l'activité locale déjà affaiblie. En effet, si l'on considère le poisson comme moyen de subsistance chez le marin, en corrélant l'absence ou la diminution des pêches avec les années de disettes de 1802-1803, 1811-1812 et 1816-1817⁷⁶⁴, on peut entendre la fraude comme facteur de survie. Parmi les raisons de misère évoquées, il faudrait encore compter l'absence des hommes morts en mer, des blessés dans les hôpitaux ou devenus invalides, et des prisonniers comme Tabourel, dont le syndic transcrit la

⁷⁶⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3627, Correspondance du quartier, An XIII-1811. 18 vendémiaire an XIII, aux syndics des marins.

⁷⁶¹ Arch. Dép. Calvados : R 3628, Correspondance du quartier, 1811-1819. (s.n.) courrier du maire de Bayeux.

⁷⁶² Arch. Dép. Calvados : R 3626 : Correspondance du quartier, An IX-XII. 3 prairial an V, au commissaire principal du Havre.

⁷⁶³ Arch. Dép. Calvados : R 3625, Correspondance du quartier, An VII-X. 23 frimaire an X, au syndic des marins de Port-en-Bessin.

⁷⁶⁴ FERNAND BRAUDEL ET ERNEST LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, t.3 : *L'avènement de l'ère industrielle (1789-1880)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1976, p. 88-94.

plainte de sa femme : son mari est « retenu dans les prisons d'Angleterre depuis pluviôse an 6 qu'il fut pris sur le bateau pêcheur La Paix, elle réclame le retour de son mary. L'état de misère ou elle et ses enfants sont plongés mérite toute notre sollicitude [...] »⁷⁶⁵.

Alors, en réponse, des marins embarquent au chalut plus ou moins discrètement, faisant fi de l'interdit. Sur de plus petites embarcations d'autres traînent des dranets de mailles douteuses. Le long de la côte, certains tendent ou traînent des filets plus ou moins prohibés. Et de leur côté, vieillards, femmes et enfants récoltent sur l'estran, tombant parfois dans l'illégalité, tous cherchant par ce travail leur moyen de subsistance. Ces apports soulagent une population appauvrie, mais pas seulement. On fraude aussi pour s'enrichir. Les contrevenants tirent, entre autres, profit des commerces avec l'Anglais, au risque de finir sur les pontons de Londres ou d'être condamnés à mort pour entente avec l'ennemi.

À l'instar des négociants français mercantiles contournant les barrières judiciaires et douanières⁷⁶⁶, les pêcheurs transgressent le blocus à moindre échelle. La fréquence des signalements des pêcheurs de Port-en-Bessin prouve qu'il ne s'agit pas de faits isolés mais plutôt d'actes répétitifs dont l'intérêt économique prime sur les condamnations. Que ce soit la cueillette, la pêche ou le négoce de poisson, la fraude rapporte !

3.2 Frauder, une motivation économique sans limites

La paix instaurée, et alors que l'économie halieutique de Port-en-Bessin retrouve sa stabilité, les actes illicites perdurent. Le cas de Delpont, marin pêcheur, illustre ce constat : « Par son jugement du 25 juillet dernier, le tribunal correctionnel de Bayeux a condamné Delpont à 100 fr d'amende a prononcé la confiscation d'un filet [...] pour avoir pêché en dedans des limites voulues par le règlement. [...] ». Entendu bien sûr que « [...] Avant d'être traduit en police correctionnelle le né Delpont, comme tous les pêcheurs de Port-en-Bessin, a été averti plusieurs fois de s'abstenir de pêcher en dedans des limites et surtout à une distance aussi rapprochée de terre (un mille) il n'a été tenu aucun compte de ces avertissements »⁷⁶⁷. Ni Delpont, ni les autres contrevenants ne paraissent affectés par les menaces et leurs applications. Le risque de la confiscation du chalut, de l'interdiction de pêche et de l'emprisonnement ne suffisent pas à enrayer leurs délits.

⁷⁶⁵ Arch. dép. Calvados : R 3626, Correspondance du quartier, An IX-XII. 1^{er} brumaire an VIII, au commissaire principal au Havre.

⁷⁶⁶ MARZAGALLI, S., *Les boulevards de la fraude : le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1999.*

⁷⁶⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 23 octobre 1843, au tribunal correctionnel.

À terre, les délinquants ne se soumettent pas plus aux règlements. Louise Granville appartient à ces récidivistes que seul l'enfermement calmera pour un temps. Arrêtée 11 fois entre le 11 avril et le 18 septembre 1895 pour pêche de moules sur les moulières interdites à l'exploitation de Commes et de Port-en-Bessin, elle écope pour sa première punition de 16,5 francs d'amende⁷⁶⁸. Menacée de deux jours de prison, un mois plus tard, pour le même délit, cinq infractions successives au cours du mois d'août l'envoient dix jours fermes en prison. L'année suivante notre récidiviste, loin de désarmer, est interpellée 14 fois entre le 1^{er} avril et le 20 mai⁷⁶⁹. Elle travaille sur les moulières prohibées, et refuse une fois surprise, de rejeter ses prises sur le gisement. Réfractaire, Louise Granville, de nouveau condamnée, effectue 20 jours de prison pour chacune des infractions en récidive⁷⁷⁰. Nous ne savons si la peine fut cette fois-ci, efficace, dans tous les cas elle ne réapparaît plus dans le registre de procès-verbaux du syndicat, borné à 1915.

Mieux encore, parfois la fraude s'organise. C'est le cas le 27 août 1858, où le syndic de Port-en-Bessin interpelle sur la plage, 23 personnes⁷⁷¹ en flagrant délit d'arrachage de moules avec engins prohibés. Le groupe compte 18 femmes de marins de Port-en-Bessin déclarées comme journalières, un novice, un ouvrier du port, deux poissonniers, Pierre et Clément Pieplus, de Colleville-sur-Orne, et un homme de Rots, Jacques Lebost. Informé de ce coup de filet, le commissaire de quartier insiste auprès du procureur impérial pour que :

« la peine la plus forte seule soit prononcée contre les délinquants qui sont incorrigibles et se moquent hautement m'assure le syndic de Port, du procès-verbal dirigé contre eux. Le pillage des moulières, ressource précieuse pour les riverains pauvres, semble du reste organisée sur la côte du syndicat de Port, et nous n'y mettrons un terme qu'en faisant quelques exemples de sévérité »⁷⁷².

En plus des trafics organisés entre pêcheurs et vendeurs, nous trouvons des cas de fraude en nombre à des fins plus personnelles ou tout du moins dont l'appartenance à de tels réseaux, s'il en fut, n'est pas établie. Ainsi, à titre d'exemple, le 23 juin 1891, le garde maritime Lehot verbalise 15 personnes prises à racler des moules sur une partie de moulière prohibée⁷⁷³. Le garde Ferrey arrête de son côté plus de 10 personnes entre le 14 et le 15 mai 1895, travaillant avec des grattes en fer hors dimension.

⁷⁶⁸ Arch. dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. Registre des procès-verbaux 1879-1920.

⁷⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁷⁰ *Ibid.*

⁷⁷¹ Arch. dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 27 août 1858, à M. le Procureur impérial à Bayeux.

⁷⁷² *Ibid.*

⁷⁷³ Arch. dép. Calvados : R 3633, correspondance de quartier, 1862-1918. Registre des procès-verbaux 1879-1920.

En mer, le 30 juin 1876, le garde maritime verbalise, devant Ver, 16 bateaux de Port-en-Bessin en infraction à moins de 2 milles⁷⁷⁴ et un mois plus tard le même garde prend 9 patrons de nuit à 1 mille de la terre⁷⁷⁵. Ils sont tous accusés de porter atteinte à la pêche aux cordes et filets dormants sur leur passage. Mais, ces infractions continuent. Le 20 juin 1910, sont verbalisés les patrons des sloops *Félix Faure*, *Marie-Antoinette*, *Sainte-Marie*, *Saint-Michel* et *Le France* pour la pêche au grand chalut en dedans des limites de 3 milles, les eaux y étant poissonneuses.

Ces exemples montrent que les actes illicites perdurent alors que l'activité locale prospère. L'étude, poussée jusqu'en 1910, ne nous permet pas de définir une situation économique plus propice à l'illégalité qu'une autre. À partir de 1820, Port-en-Bessin connaît une ascension économique et un développement maritime régulier jusqu'à la Première Guerre mondiale. La création de son port, d'un avant-port à la construction des deux bassins, l'augmentation régulière du nombre de bâtiments de commerce et de pêches et le développement économique maritime sont vantés par l'administration maritime. Les rendements des pêches du syndicat progressent, alors même que ceux du quartier stagnent et pour certains ports du Calvados régressent. À la fin du XIX^e siècle, un patron portais solde l'achat de sa barque chalutière en trois ans en moyenne⁷⁷⁶. Ce contexte plus que favorable profite aux patrons pêcheurs désireux depuis longtemps d'ouvrir un troisième bassin portuaire. Dès 1900, ils s'engagent à le financer eux-mêmes moyennant une taxe prélevée sur leurs pêches⁷⁷⁷. Mais parallèlement, la fraude demeure et parfois même, nous l'avons vu, s'organise ingénieusement en s'adaptant aux contextes politiques et économiques dans lesquels les pêcheurs évoluent. Les autorités locales relatent bien des cas de personnes indigentes prises en faute sur la mer ou l'estran. Mais globalement il apparaît de façon assez nette que la cause des délits naît plus dans l'appât du gain que du besoin.

3.3 La réponse des autorités : de l'impossible répression à la « bienveillance »

À ce stade de l'étude, la réflexion nous pousse à nous questionner sur la réelle volonté, ou possibilité de lutte contre la fraude, des autorités maritimes. Quel que soit l'échelon administratif, du ministère au syndicat, l'organisation du recrutement des marins comme l'application de la réglementation en mer ou à terre connaît parfois de sévères failles.

⁷⁷⁴ Arch. dép. Calvados : R 3633, correspondance de quartier, 1862-1918. 30 juin 1876, rapport du garde maritime de la côte.

⁷⁷⁵ *Ibid.*, 9 août 1876, procès-verbal dressé par le Sieur Marie garde maritime à Ver.

⁷⁷⁶ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 29 septembre 1860, à M. le commissaire général.

⁷⁷⁷ Délibération municipale du 15 janvier 1905, et, Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses, 1905-1929.

Au niveau du syndicat, l'autorité de Caen soupçonne un certain laxisme quant à la surveillance des pêches, voire une permissivité inacceptable. Les pêches illicites en deçà des limites interdites y sont tolérées, et le syndic laisse le chalut prohibé aux mains des contrevenants en raison de l'état de misère des populations maritimes en temps de guerre⁷⁷⁸. L'homme n'est pas mieux loti dans son œuvre administrative. Pour exemple le marasme de l'enregistrement des armements annuels des années 1804 à 1816 dont il est responsable. À cela s'ajoutent des signalements de fraudes sans poursuite, des avertissements multipliés et des procès-verbaux vains.

Par ailleurs, alors que le syndic incriminé de laxisme par son supérieur reprend son rôle de contrôleur de la police des pêches, il doit faire face à une population parfois agressive et violente. En première ligne, lui-même, ancien pêcheur, vit entre plusieurs feux. Bien que sa fonction l'exige, son appartenance à la population maritime met à mal sa légitimité⁷⁷⁹, d'autant plus que la communauté des pêcheurs est économiquement épuisée. La nécessité couvre donc un ensemble d'irrégularités ne donnant pas à la fraude une priorité répressive mais plutôt une clémence à la limite de la bienveillance.

En matière de police des pêches, nous rejoignons les résultats des travaux réalisés par Silvia Marzagalli à propos de la difficulté dans la répression de la contrebande du commerce maritime durant le Blocus continental⁷⁸⁰. À l'instar des villes de Bordeaux ou Hambourg⁷⁸¹, les recherches confirment que les autorités en sous-effectifs à Port-en-Bessin, à défaut de participer activement aux trafics du poisson, ne se montraient pas forcément intraitables avec les contrevenants. Elles furent d'ailleurs plus promptes et plus occupées à réprimer les faits liés aux conflits plutôt que les problématiques liées aux pêches. Le commissaire de quartier, ayant conscience très tôt de cet état de fait, rappelle aux syndics à propos des pêches que :

« Les ressources qu'elles nous procurent du côté des subsistances leur ont toujours mérités une attention particulière, et protectrice de la part du Gouvernement [...] en prescrivant tout ce qui pourroit nuire à la conservation et multiplication du poisson. Ces sages précautions n'ont que trop été négligées, pendant le cours de notre Révolution ; mettons tous nos soins à arrêter les suites fâcheuses des abus que le défaut de surveillance a produit et faisons observer les anciennes lois et règlements non abrogés, en attendant que le corps législatif puisse s'occuper d'une nouvelle législation pour cette partie »⁷⁸².

⁷⁷⁸ Arch. dép. Calvados : Délibération du conseil municipal du 12 messidor an III : « La disette que nous éprouvons depuis un très long temps dans cette commune nous doit animer à prendre des mesures pour tâcher de nous procurer des subsistances ».

⁷⁷⁹ HARCOURT, J. d', *Pêche côtière*, Paris, Amyot, 1846, p. 11.

⁷⁸⁰ MARZAGALLI, S., *Les boulevards de la fraude : le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813* : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1999, p. 209-212.

⁷⁸¹ *Ibid.*

⁷⁸² Arch. dép. Calvados : R 3623, Correspondance du quartier, An IV-VII. 24 pluviôse an V, aux syndics des marins.

En effet, si l'État a réorganisé une justice spécifique pour la marine militaire⁷⁸³, il a laissé à la marine de commerce les ordonnances de 1681, sur lesquelles doivent s'appuyer les autorités du quartier et la justice civile.

La paix revenue, les autorités plus fermes et plus regardantes sanctionnent les infractions sur l'estran et en mer. Elles surveillent les équipements à partir de modèles comme celui de la nouvelle forme du chalut édictée par ordonnance du roi du 13 mai 1818⁷⁸⁴. Mais, cela suffit-il pour sanctionner les infractions quand les syndics eux-mêmes se retrouvent encore accusés de dilettante dans leur ouvrage ? En pleine saison du hareng et d'introductions frauduleuses des pêches étrangères, dénoncés au préfet du Calvados, ils reçoivent une circulaire du quartier leur signifiant que le ministre « pense que les syndics prêtent la main aux fraudeurs alors que l'ordonnance du 4 janvier 1822 du Roi déclare libre et non limitée la pêche du hareng⁷⁸⁵ ». Ils fermeraient les yeux sur l'origine des pièces vendues au retour des marées. Encore en sous-effectif pour la surveillance de la police des pêches, le quartier de Caen réclame au préfet des gens d'armes afin de seconder ces « syndics, qui sont les seuls agents de la marine sur les côtes [...] » et que « s'ils parcourraient la grève la nuit dans le temps où les pêcheurs emploient leurs filets prohibés ils seraient exposés aux plus grands dangers⁷⁸⁶ ». En proie à la peur, les surveillants trop hésitants seront effectivement soutenus par la force publique. Nous noterions alors un regain d'autorité. Deux mois plus tard, Pierre Durand verbalisant des pêcheurs traînant des filets prohibés, déclare à son supérieur d'avoir fait brûler filets et dranets en public⁷⁸⁷. Cela devrait à juste titre calmer les contrevenants !

Cependant, si l'autorité de Port agit selon les règlements, la justice civile, de son côté, connaît des défaillances. Dans un courrier du 2 décembre 1822 adressé au procureur de Bayeux, le commissaire écrit encore une fois que plusieurs marins de Port utilisent des dranets et collerets⁷⁸⁸. Des procès-verbaux ont bien été établis, mais les sanctions semblent inexistantes. Or l'usage en est défendu par les anciennes ordonnances et il souligne : « notamment celle de 1681, aux dispositions à laquelle nous devons nous reporter en l'absence du nouveau règlement attendu depuis longtemps sur la police des pêches maritimes ». Le procureur de Bayeux ne connaîtrait ou n'appliquerait pas a priori les ordonnances de 1818, pas plus que les ordonnances antérieures, selon le commissaire. Cet écart de connaissance et de maîtrise des règlements maritimes par la justice civile perturbe le traitement

⁷⁸³ ALLIOT, R., « Réflexions à propos des tribunaux maritimes commerciaux (Première Partie) », *Revue juridique de l'Ouest*, 6, n°2, 1993, p.143-200.

⁷⁸⁴ Arch. dép. Calvados : R 3628, Correspondance du quartier, 1811-1819. 18 septembre 1818, à M. Durand syndic des marins.

⁷⁸⁵ Arch. dép. Calvados : R 3629, Correspondance du quartier, 1820-1846. 22 janvier 1822, circulaire aux syndics.

⁷⁸⁶ *Ibid.*, 14 août 1822, au préfet du Calvados.

⁷⁸⁷ *Ibid.*, 9 octobre 1822, au syndic des gens de mer de Port-en-Bessin.

⁷⁸⁸ *Ibid.* 2 décembre 1822, au procureur de Bayeux.

juridique des fraudes de pêche, provoquant une certaine lenteur quant aux suites des procès-verbaux établis. Malgré l'insistance du commissaire de quartier, des condamnations restent en instance. Le 28 juin 1842, un procès-verbal est dressé à une femme de Port « pour pêche illégale sur les moulières de Port-en-Bessin⁷⁸⁹ ». Le commissaire du quartier rappelle au procureur : « Vous verrez par la lettre ci-incluse qu'il y a urgence à sévir sévèrement »⁷⁹⁰. Le 24 juillet, il relance son interlocuteur : « Le syndic de Port ayant dressé deux procès-verbaux [...] j'ai cru concevable de les adresser les 28 juin et 2 juillet derniers à Monsieur le Procureur du roi à Bayeux, en le priant de faire poursuivre sévèrement les délinquants. Aucune suite n'ayant été donnée aux procès-verbaux [...] »⁷⁹¹. Il insiste encore une semaine plus tard :

« La dévastation des Moulières de Port, continuant malgré les procès-verbaux dressés par le syndic des gens de mer ; j'ai l'honneur de vous prier d'avoir la bonté de me faire connaître que vous êtes dans l'intention de donner suite à ceux que je vous ai adressé par mes lettres des 28 juin et 2 juillet dernier »⁷⁹².

Nous retrouvons cette même défaillance au sujet des pêches embarquées. Dans son étude Georges Oustric met en avant la recrudescence des fraudes en 1843. Selon l'auteur, le Consul de France à Newcastle note que sur une centaine de bateaux armés au hareng depuis Boulogne et Fécamp, « il n'y en a pas deux qui font la pêche réelle »⁷⁹³. Le quartier de Caen rencontre une augmentation similaire des pratiques illicites. Les autorités maritimes exigent l'application de la police des pêches, au point de réclamer dans le cas d'une fraude « une condamnation sévère qui serait d'un bon exemple pour les pêcheurs de nos côtes »⁷⁹⁴ mais constatent que malgré les efforts de verbalisation des syndics, les sanctions ne sont pas forcément prononcées⁷⁹⁵.

Enfin, lorsque le procureur condamne les fraudeurs, le constat demeure sans appel : « [...] Vous savez Monsieur le commissaire Général, que les jugements qui ont été prononcés sont restés sans résultat parce que les marins donnent sans la moindre difficulté des certificats d'indigence [...] »⁷⁹⁶. Il faudra attendre l'établissement du décret-loi disciplinaire et pénal de la marine marchande, dans lequel ces fraudes seront sanctionnées dans la mesure de leur gravité.

⁷⁸⁹ *Ibid.*, 28 juin 1842, procès-verbal dressé contre la femme Deport Pierre pour pêche illégale sur les moulières de Port-en-Bessin.

⁷⁹⁰ *Ibid.*

⁷⁹¹ *Ibid.*, 24 juillet 1842, à M. le procureur du roi à Bayeux.

⁷⁹² *Ibid.*, 30 juillet 1842, à M. le procureur du roi à Bayeux.

⁷⁹³ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 45.

⁷⁹⁴ Arch. dép. Calvados : R 3629, Correspondance du quartier, 1820-1846. 5 juillet 1843, à M. le procureur du roi à Bayeux.

⁷⁹⁵ *Ibid.*, 16 avril 1845, à M. le commissaire général Chatel de Cherbourg.

⁷⁹⁶ *Ibid.*, 15 juin 1843, au Commissaire général de Cherbourg.

« Seront également considérées comme fautes de discipline les infractions au décret du 9 janvier 1852 et des règlements sur la pêche côtière, qu'en raison de leur peu de gravité les commissaires de l'inscription maritime ne croiront pas devoir déférer aux poursuites du ministère public. Ces officiers d'administration prononceront, dans ce cas, contre les délinquants, un emprisonnement ou une interdiction de pêche d'un à cinq jours »⁷⁹⁷.

Dorénavant, le syndic intervient, réprime et sanctionne ces délits mineurs. Et, pourtant tout en faisant montre de sévérité, les autorités maritimes exigent une certaine souplesse avant verbalisation. Le 30 juin 1858, écrivant au procureur impérial de Bayeux, le commissaire de quartier transmet le contenu d'une note de Chatel, commissaire général de Cherbourg, qui entend agir avec indulgence :

« [...] est-ce la première fois que ces individus se mettent en contravention ? Dans le cas de l'affirmation, il faudrait s'entendre avec M. le Procureur Impérial pour retirer les procès-verbaux. Il convient de donner d'abord des avertissements, de punir ensuite disciplinairement, lorsqu'il s'agit de marins, enfin de poursuivre si il y a délit persistant »⁷⁹⁸.

Les décennies suivantes, les relevés des procès-verbaux indiquent les avertissements antérieurs donnés avant verbalisation. Les contrevenants prévenus une fois, parfois deux, écotent de sanctions progressives, allant de l'amende pécuniaire et la confiscation de l'engin de pêche et à l'emprisonnement. Une exception demeure, les autorités préfèrent s'abstenir de la confiscation du chalut, ne voulant priver le pêcheur de son revenu.

À notre sens, cet état d'indulgence paraît chaque fois que les marins éprouvent des difficultés économiques. Les tempêtes détruisent encore des embarcations à quai dans un port en pleine édification⁷⁹⁹. Seul, le deuxième bassin dont la construction débute en 1882 abrite correctement les barques chalutières⁸⁰⁰. Les pêcheurs souffrent des aléas climatiques perturbant la ressource et ses pêches, tel que le dépeuplement des eaux territoriales constaté sur les périodes de 1879-1887 et 1902-1912, dû à un refroidissement de l'eau et de l'air⁸⁰¹. Enfin, les crises nationales et régionales touchent l'économie locale. Parmi elles, la chute de la production de dentelle pour laquelle sont

⁷⁹⁷ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Code de justice maritime, comprenant le code de justice militaire pour l'armée de mer*, Paris, Imprimerie Impériale, 1858, p. 716.

⁷⁹⁸ *Ibid.*, et R 3630, courrier à M. le procureur impérial à Bayeux, 30 juin 1858.

⁷⁹⁹ La construction du port débute en 1846, puis à partir de 1879 un premier bassin intérieur vient compléter ce qui est aujourd'hui l'avant-port.

⁸⁰⁰ La houle entraine dans le premier bassin, provoquant les jours de tempête de nombreux incidents et des chocs graves sur les embarcations amarrées.

⁸⁰¹ BINET, D., *Rapport de faisabilité et état d'avancement du programme CLIMAPECHE*, Nantes, Orstom-Ifremer, 1984, p. 10.

employées les femmes de marin, industrie qui périclité en Normandie⁸⁰², et depuis 1858 à Bayeux selon le rapport du préfet⁸⁰³. Ces évènements, certainement vecteurs de fraude, expliqueraient l'indulgence, voire une certaine bienveillance des autorités maritimes en faveur d'une population en difficulté et pourvoyeuse de marins pour la marine d'État.

⁸⁰² DÉSSERT, G., « Les paysans du Calvados au XIXe siècle », *Annales de Normandie*, vol. 21, n° 21-2, 1971, p. 123-136.

⁸⁰³ Arch. dép. Calvados : Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1859, p. 13.

Conclusion :

Étudier le phénomène des fraudes au XIX^e siècle permet d'observer, d'une part l'évolution de l'administration maritime et son pouvoir d'application de la police des pêches, d'autre part le comportement d'une population en interaction avec la source du produit dont elle tire le bénéfice. À Port-en-Bessin, la désorganisation et les dysfonctionnements des autorités, repérés durant les guerres de Révolution et d'Empire, font place très progressivement à un maillage plus étoffé de personnel de surveillance dans chacun des havres de pêche du syndicat. Le cadre législatif, héritier des ordonnances de 1681, se renforce au cours du siècle et la mise en place des règlements sur la police de la pêche maritime côtière en 1853, dote les agents de pouvoirs d'intervention plus significatifs. Cependant, la fraude loin d'être enrayerée, s'adapte aux contextes économiques et politiques dont la répréhension dépend des autorités. Durant la première partie du siècle, les surveillances locales dirigent de préférence leur regard sur l'état de guerre et les communications avec l'ennemi en mer. Le laxisme de la police des pêches, dû à des problèmes d'effectif, s'entend aussi comme une bienfaisance à l'égard de l'appauvrissement de la population pourvoyeuse d'hommes pour la marine de guerre. L'État s'assure alors une forme de paix sociale. La paix revenue, le pouvoir répond encore par une certaine clémence dans les cas de crises politiques ou économiques, fermant les yeux sur des actes de fraudes considérés comme recours nourriciers pour les gens de mer. Cependant, protéger la population maritime implique la protection de la ressource dont elle tire son existence. Or, en dehors de tout marasme économique et politique, bien que traquée et sanctionnée, la fraude perdure. En 1860, selon le commissaire de quartier, à Port, on pêche bien. Preuve en est, les patrons de Port remboursent l'achat de leur barque en 3 ans. Le même souligne les années suivantes que Port est le seul du quartier dont l'activité augmente régulièrement car les gens y sont les plus travailleurs, les plus vaillants et les plus sobres de la côte ! À la fin du siècle, Port-en-Bessin confirme sa suprématie dans le Calvados en matière de pêche. La fraude n'est donc plus au besoin, elle est au gain.

En effet, si les règlements successifs limitent les contrevenants, les autorités ne semblent pas parvenir à enrayer leurs méfaits. À cela nous y trouvons plusieurs raisons. La première, culturelle, veut que la mer appartienne aux marins. L'identité des gens de mer ne peut se départir de l'espace dans lequel ils évoluent. Et ce « territoire », ils le considèrent comme le leur, car à leurs yeux, seuls les marins connaissent la mer. Elle est avant tout leur vie, leur loi et leur première justice. De cette identité individuelle et collective naît l'appropriation d'un territoire et de ses ressources. À ce titre, aucun système régalien n'a jamais empêché un marin de se servir de ce qui lui appartient. La seconde raison serait l'omerta implicite liée à l'identité sociale de ce groupe professionnel. La

fraude à la pêche est sue de tous mais tue de tous. Elle en devient intrinsèque à l'activité licite. Enfin, contrôler les pêches sous-entend une attention de tous les instants. En effet, la pêche est ainsi faite que l'homme travaillant la mer, un espace incommensurable, reste le seul maître du choix de ses outils et des produits qu'il extrait à l'instant de sa prise. L'insuffisance et parfois l'impossibilité des contrôles laissent le champ libre à la fraude. Difficile alors pour les pêcheurs de résister à la cupidité dont l'ingéniosité stimulée par les règlements et les polices établis par les autorités réside dans l'art de les détourner ou les contourner. Les contrevenants s'adaptent définitivement au contexte dans lequel ils évoluent. Si la fraude à la pêche sert un jour pour l'appât du pain, elle concourt résolument à l'appât du gain.

CONCLUSION

Durant les guerres de Révolutions et d'Empire, le petit havre de Port-en-Bessin est contraint d'abandonner ses pêches lointaines, qui de surcroît connaissaient déjà un affaiblissement, au profit de la pêche du poisson frais au chalut. L'économie du lieu est particulièrement entravée par les conflits. En effet, les inscrits appelés au service de l'État manquent cruellement à la pêche. Le peu de bateaux dont les équipages formés essentiellement de très jeunes marins et d'homme hors-service doit louvoyer entre les interdictions de pêche et leur limitation en raison de la proximité des navires anglais et du blocus. Nul équipage n'est à l'abri des risques d'emprisonnement par les anglais, enlevant par là-même non seulement le navire mais aussi les hommes pouvant servir un jour ou l'autre la marine de guerre française. La pêche sous la contrainte n'est donc plus qu'une activité de subsistance ; les grandes barques hauturières armées d'équipages incomplets ne s'adonnent le plus souvent qu'à une activité côtière limitée et peu rémunératrice. Le retour de la paix est synonyme du renouveau progressif des marins pêcheurs portais dans le havre. À partir des années 1820, la reprise de l'activité est significative. Le nombre de bâtiments de pêche croît et la liberté de la navigation rend à la communauté ses espaces de travail. La technique du chalut définitivement adoptée, en sus des pêches traditionnelles des cordes ou des filets dormants, devient florissante. Les barques portaises, lourdes, quillées et pontées, travaillent dorénavant sans encombre plusieurs jours consécutifs en quête du poisson frais sur les côtes françaises et anglaises.

Cependant, cette croissance de l'activité est restreinte par le manque d'infrastructures. Les 15 cabestans de la plage du petit havre ne permettent pas d'accueillir d'autres grands navires de pêche. Et les navires de commerce doivent demeurer en rade pour les chargements et les déchargements. Les demandes pressantes des pêcheurs et plus particulièrement des entrepreneurs de Bayeux en faveur de la construction d'un port situé sur l'ancien emplacement du « Port des Évêques » aboutissent. Malgré les lenteurs administratives et techniques depuis 1845, un avant-port, puis deux bassins voient le jour. La présence progressive de ces structures permet l'accélération du développement de la flottille, d'une part en raison de l'augmentation de la construction ou l'achat de navires, et d'autre part par l'arrivée des grandes barques des havres voisins dans le port du chef-lieu du syndicat maritime. Ainsi, au tonnage croissant des grandes barques s'ajoutent la hausse de leur nombre. En moins d'un demi-siècle, le port passe de 14 grandes barques accompagnées de leurs chaloupes respectives, à plus d'une quarantaine de grandes barques chalutières et une

soixantaine de chaloupes vouées à la pêche côtière. À la fin du XIX^e siècle, le syndicat de Port-en-Bessin occupe la première place des ports du quartier. La construction du port a donc accompagné le développement économique halieutique et se trouve aussi à l'origine du développement de la cité portuaire, devenue particulièrement attractive dans un département qui connaîtra un exode rural important.

Soutenue par l'administration maritime qui souvent loue les marins et plus particulièrement leurs rendements et leurs gains, cette réussite reste néanmoins attribuable à la communauté des gens de mer du petit port. Un esprit d'indépendance mais surtout un esprit de différence l'anime. Outre une identité maritime dont elle n'a très certainement pas conscience mais qu'elle affirme envers tout ce qui est « horsain », la communauté est dotée d'une capacité d'adaptation qui fait ses preuves, accompagnée par une certaine intolérance à l'autorité lorsque celle-ci touche le métier et la mer.

L'étude de la fraude dans ce port permet d'éclairer le propos. Non que les gens de mer de Port-en-Bessin soient différents des pêcheurs d'autres ports, mais ils savent manier ou allier l'illicite à leur réussite. À l'image de toutes les communautés de gens de mer, les portais connaissent parfaitement leur terrain : la mer. Elle est leur propriété. En face, les autorités maritimes légifèrent en faveur de la ressource et de son renouvellement. L'analyse des deux phases temporelles de la fraude montre qu'elle n'est pas moins existante en période de crise qu'en période de prospérité. Que l'on soit veuve infortunée ou patron propriétaire de barques, le chemin de l'illicite est emprunté. Et si l'État légifère, poursuit et punit, il semble, au moins au niveau des autorités locales, bien incapable d'empêcher les délinquants de poursuivre leurs activités sur l'estran ou en mer. D'une part, il est remarquable qu'en période de crise, les autorités s'assurent une certaine paix sociale face à une population que la paupérisation pousse parfois à la violence, d'autre part les membres en charge des surveillances et des contrôles restent largement en sous-effectifs, si l'on en croit les rapports des commissaires du quartier de Caen.

Enfin, si la faim pousse à la fraude, l'appât du gain en est, et en reste, le premier vecteur. Incapable d'occuper le terrain, les surveillances sont donc régulièrement contournées en faveur des profits que les gens de mer subtilisent à l'estran et au large. Loin d'être un phénomène ponctuel, bien plus qu'un élément de survie ou d'enrichissement, la fraude n'est pas considérée comme telle par le marin. S'il se sait dans l'illicite, ses us font qu'on ne rejette pas ce qui est pris dans la mer ou à la mer, et ce particulièrement lorsqu'elle lui appartient. Les années de croissance à la fin du XIX^e, celle d'une prospérité qui s'établit au cours du premier XX^e, montrent d'ailleurs que bien plus qu'éprouvant un sentiment de fraudeur, le pêcheur s'estime rarement en cause et rejette souvent

l'erreur sur les abus des législateurs. Les portais entretiennent dans ce cas précis une certaine répulsion vis-à-vis de l'autorité. Parfois même une défiance tout à fait mesurée par le syndic et le commissaire de quartier, lesquels semblent soutenir cette communauté en pleine expansion et réussite économique qu'une sévérité inappropriée pourrait rendre peut-être moins docile.

DEUXIÈME PARTIE

ESSOR ET MUTATIONS ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DES PÊCHES MARITIMES 1880-1939

INTRODUCTION :

L'impulsion que connaît l'activité maritime de Port-en-Bessin sous la Monarchie de Juillet amène au développement pérenne de la pêche durant le Second Empire. Les travaux effectués dans le port accroissent ses capacités d'accueil et offrent des structures nouvelles tant à la navigation de commerce qu'aux intérêts des pêcheurs. Pourtant dans une France en pleine mutation économique et qui se modernise, la Révolution industrielle semble dans un premier temps encore bien lointaine des quais et des navires armés au chalut du petit port. Cet ancrage dans les us et habitudes va cependant basculer à la faveur de l'évolution et de la mutation de toute la filière de l'activité halieutique. Si la communauté doit affronter un certain nombre de contraintes structurelles, concurrentielles, et financières, elle va profiter d'un panel d'atouts propices non seulement à l'extension de son trafic et de son marché mais aussi à la modification profonde de son organisation professionnelle.

En effet, en plein exode rural dans le Calvados, il semble que l'attraction de Port-en-Bessin, due au développement économique du petit port, engendre une formidable ascension du nombre d'habitants. Cependant, pour conserver leurs rendements et de leur position dominante dans le quartier, à l'heure de la motorisation des navires et de l'industrialisation des pêches comme dans les grands ports du Havre, de Dieppe ou de Boulogne, les portais vont devoir adapter leur métier. L'armement traditionnel est donc confronté à la modernisation d'une flotte désuète dont les seuls propriétaires sont encore les patrons pêcheurs. Or, s'ils veulent motoriser leurs navires il faudra repenser non seulement le système de l'armement mais également celui du financement de la construction et de l'achat des bateaux.

Cette mécanisation entraîne avec elle l'apparition de nouveaux métiers à bord des navires comme à terre. De la barre du navire à la vente du poisson, toute la filière doit faire face à cette nouvelle donne. Il s'ensuit une ouverture du marché à analyser, induisant l'étude de l'évolution non

seulement des techniques de pêches, de ses types de prises, de ses rendements, mais aussi de l'organisation de la débarque, des modes de conservation, du transport du poisson et de sa commercialisation. Mais ce marché est parfois frappé par des crises. Des crises halieutiques dues à la raréfaction du poisson et des crises économiques, dont celle de 1929, durant lesquels la filière doit s'adapter rapidement afin de préserver l'activité.

D'un point de vue social, l'industrialisation fait apparaître plus nettement les différentes classes socio-professionnelles de la petite société. Parallèlement à l'apparition de nouvelles fonctions à bord des chalutiers et à l'extension des métiers de l'industrie secondaire de la pêche, se distingue progressivement l'émergence d'une petite bourgeoisie d'armateurs, d'entrepreneurs et d'investisseurs locaux et « horsains ». Ces derniers, soucieux du devenir de la pêche face à la concurrence des grands ports, militent en faveur de la création de groupements d'intérêts de défense du métier. Port-en-Bessin connaît alors ses premiers syndicats professionnels. Les réflexions portent également sur le sujet de la formation des marins exigée par les évolutions récentes des techniques de navigation et de pêche. Une partie de l'apprentissage des pêcheurs ne peut plus se faire comme de coutume sur le tas.

Dans le tumulte des innovations et de la modernisation, le quotidien des marins semble immuable. La vie des gens de mer implique une organisation particulière, où entre les campagnes de pêche du marin, la femme assure seule la gestion du foyer et l'éducation des enfants. Les aléas des pêches, l'invalidité ou la disparition du marin enrayent rapidement l'aisance relative des foyers de simples pêcheurs portais. À leur secours, prône une église prête à leur tendre la main contre leur foi. Elle se fait un devoir de les éduquer, mais surtout de s'assurer leur présence en son sein d'autant plus depuis sa séparation avec l'État en 1905. Le soutien émane aussi parfois de la bourgeoisie bayeusaine qui aime à flâner dans le petit port en cette époque des premiers bains de mer, et dont la vision sur le pauvre pêcheur prolonge cette image du marin ignorant, ivrogne et dépensier. Ici, il devient intéressant d'étudier le regard que porte « l'autre » sur la communauté des pêcheurs portais dont le comportement échappe souvent aux touristes en villégiature depuis la fin du XIX^e siècle. Un trait souligné par les guides qui indiquent les caractéristiques d'un village traditionnel et typique de la côte où l'on peut trouver pour sa table du bon poisson frais.

Chapitre 4 : La pêche, vecteur de l'économie maritime de Port-en-Bessin

Introduction :

Sous le Second Empire, l'administration du quartier de Caen souligne dans ses rapports le développement des activités halieutiques de Port-en-Bessin. En 1866, le chef-lieu compte 150 inscrits maritimes armant dix-sept grandes barques et vingt chaloupes, contre une centaine d'hommes, armant moins d'une vingtaine de bateaux en 1840⁸⁰⁴. En effet, la conjoncture économique favorable que connaît le pays en pleine Révolution industrielle, le développement des activités manufacturières, commerciales, et du transport, provoquant l'accélération du taux de croissance du revenu national par habitant⁸⁰⁵, profite aussi à la pêche et à sa production. Cependant, le petit bourg côtier souffre d'un certain nombre de limites enrayant un réel développement de ses activités maritimes. Pêche et petit cabotage se partagent une grève parfois dangereuse d'accès et surtout dénuée de toute structure portuaire capable d'accueillir des navires de plus forts tonnages. À partir de 1860, les choix économiques de la ville et les mutations de l'activité halieutique engageront l'ensemble du syndicat vers une extension et une croissance quasi-continue jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Et alors que le petit cabotage s'éteindra progressivement durant le déclin des industries de l'arrière-pays, la pêche en plein développement, occupera à son apogée la première place des ports de marée fraîche du quartier de Caen.

Afin de comprendre les articulations qui inscrivent Port-en-Bessin dans une dynamique de croissance depuis la petite bourgade de pêcheurs au port de pêche, nous avons choisi d'observer les atouts et les mutations favorisant ce développement.

Dans un premier temps une étude de l'évolution démographique de la population des marins s'impose. En raison des lacunes ou de l'indisponibilité de certains registres de l'inscription maritime au moment de nos recherches⁸⁰⁶, nous nous sommes appuyés sur les recensements de la population, les rapports de l'activité maritime des commissaires de quartier, ainsi que les résultats des statistiques retrouvés aux Archives Nationales ou publiés par le ministère de la Marine et des Colonies. Ces mêmes sources, croisées avec des registres de l'armement et du désarmement, les actes de francisation des navires, le fonds Renault comptant le relevé technique de la plupart des embarcations de Port-en-Bessin de la fin XIX^e à 1938, sont fondamentales pour dresser un tableau fiable des changements et mutations opérés par la flotte de pêche portaise.

⁸⁰⁴ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798-1840.

⁸⁰⁵ BARJOT, D., *Histoire économique de la France au XIXe siècle*, Nathan, 1995, p. 66.

⁸⁰⁶ Les registres des personnels maritimes indisponibles au moment de l'étude sont aujourd'hui numérisés et disponibles aux archives départementales du Calvados.

Un second temps consacré aux prélèvements des pêches met en valeur les évolutions des prises en mer en fonction de paramètres tant climatiques qu'économiques. Mais l'étude quantitative des pêches doit être lue avec une certaine prudence. Les méthodes statistiques, peu fiables au XIX^e siècle, s'affinent au siècle suivant⁸⁰⁷. En effet, depuis 1865, le classement par espèces de poissons évolue. Certains types de prises disparaissent quelques années des statistiques, ou bien sont regroupés sous une appellation générique ne laissant paraître aucune distinction entre les espèces pêchées. L'étude proposée dans notre travail permet donc de lire les tendances de ces pêches plus que ses chiffres exacts, et d'affiner notre connaissance de l'évolution des rendements d'un petit port jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

Un dernier temps sera consacré à l'activité du commerce maritime. Les données des entrées et sorties du port, les relevés des tonnages provenant des rapports d'activité du quartier, et enfin des sources plus éparées comme celle de l'activité charbonnière de la ville, permettent de photographier cette petite activité ancienne d'import-export, de son expansion au cours du XIX^e siècle à son déclin inéluctable. Accompagnant à sa mesure le développement portuaire, ce petit cabotage d'opportunité s'inclina devant le développement d'un port pêche en pleine ascension, occupant en 1932 la quinzième place des ports à marée fraîche français⁸⁰⁸.

1 Les atouts du développement des activités maritimes

1.1 Le bénéfice des infrastructures portuaires

En absence de toute infrastructure portuaire, l'activité maritime de Port-en-Bessin fut limitée par la configuration de son anse et de sa plage d'accueil. Afin de protéger leurs embarcations, les marins doivent les hâler aux cabestans en haut de la grève à l'abri du ressac. Or, il n'existe que quinze engins de halage le long de la plage d'accès à la mer. Les différents rapports d'activité des commissaires de quartier prouvent ce handicap. En effet, des quatorze navires pratiquant le chalut recensés en 1840⁸⁰⁹, dont deux se relayant sur un cabestan, l'un occupant la place en l'absence de l'autre⁸¹⁰, le commissaire n'en compte plus que treize sept ans plus tard. Selon son constat,

⁸⁰⁷ PAVÉ, M., *La pêche côtière en France (1715-1850). Approche sociale et environnementale*, PARIS, l'Harmattan, 2013, p. 40-41.

⁸⁰⁸ LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°9, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale, 1935, p. 91.

⁸⁰⁹ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 60.

⁸¹⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 9 novembre 1840, au commissaire général à Cherbourg.

« Il n'existe à Port en Bessin que 13 bateaux pontés autant que de cale tant que le havre de cette localité ne sera pas terminé il ne pourra y en avoir que ce nombre, les treize cales existantes sont munies de cabestans pour tirer les bateaux à terre à leur retour en mer : il n'y a pas d'emplacement pour d'autres cales.

Preuilly »⁸¹¹.

Loin de leur aboutissement, les travaux du port débutés en 1846 n'offrent, durant plus de dix ans, qu'un abri modeste et surtout dangereux. Les années 1853 et plus encore 1854 marquent un arrêt dans la croissance de l'activité halieutique du lieu en raison de l'inachèvement du port dont la précarité engendre de nombreuses pertes matérielles. À l'occasion d'un de ces accidents, le commissaire du quartier rend compte aux autorités de Cherbourg de la situation parfois dantesque des pêcheurs.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître, qu'un nouveau malheur vient d'attrister la commune de Port déjà si éprouvée. Jeudi dernier, le sloop l'Auguste, patron Vardon, était amarré sur le môle de l'est ; la mer très mauvaise et agitée par des gros vents du nord, a fait couler le bateau qui a été entièrement détruit sans qu'il n'ait été possible de lui porter secours, puisqu'il n'y a plus sur la plage, par suite des travaux effectués ou non achevés, un seul point disponible pour pouvoir sauver un navire en danger. Sur quatre bateaux amarrés entre le môle de l'Est un a donc succombé, c'est un treizième du revenu de cette pauvre commune et ce malheur prive de pain 4 familles de pêcheurs Si les travaux suspendus depuis si longtemps restent dans l'état où ils sont, nous aurons encore d'autres sinistres à déplorer »⁸¹².

Le commissaire aura beau prier son collègue des travaux publics d'achever les constructions du port, tant qu'il ne sera pas terminé, à chaque coup de vent, les eaux gonflées par la tempête s'écraseront sur les navires amarrés sur leur passage sans protection.

Quelques mois plus tard, en deux jours de gros temps ce ne sont pas moins de sept barques qui s'entrechoquent violemment le long du quai. Le *Jeune Alexandre*, le *Saint Louis*, l'*Amand*, la *Jeune Camille*, le *Jeune Adhémar*, le *St Jacques* devront réparer pour 260 francs. Le constat sur le septième semble plus sérieux, car « [...] le *Guillaume Auguste* a été atteint plus gravement et a dû être halé à terre pour y être réparé ; Son radoub qui n'est pas encore terminé nécessite une dépense d'environ 150 frs⁸¹³ [...] ». Et une fois encore, « Comme toujours c'est à l'inachèvement du prolongement du môle de l'Est que l'on doit attribuer ce sinistre. Il est donc à désirer que ces

⁸¹¹ *Ibid.*, 6 août 1847 au commissaire général à Cherbourg.

⁸¹² *Ibid.*, 24 février 1853, au commissaire général à Cherbourg.

⁸¹³ *Ibid.*, 28 novembre 1854, au commissaire général à Cherbourg.

travaux soient terminés le plus promptement possible, comme seul moyen efficace à préserver les bateaux pêcheurs des atteintes de la mer du large⁸¹⁴. »

L'année 1854 parachève ce triste tableau de bris. Le 18 décembre, la population de Port tentera vainement de halier l'*Arnaud* qui a « manqué l'entrée du port est venu se jeter au milieu des brisants qui longent la paroi extérieure du môle de l'Est⁸¹⁵ ».

« Mais c'est surtout dans la soirée du 18, à l'heure de la marée qu'ont eu lieu les désastres les plus regrettables. Dix bateaux se trouvaient amarrés en dedans du môle de l'Ouest⁸¹⁶ et resserrés dans un espace très étroit par suite du peu de développement de la jetée destinée à leur servir d'abris.

Par suite de l'état de la mer, l'un d'eux rompit les amarres tomba sur ses voisins en obéissant à l'action des lames et en les abordant détermina entre les bateaux qui se touchaient presque des abordages qui leur causèrent des avaries plus ou moins graves dont le syndic n'a pu encore me signaler l'importance ; L'un d'eux, le sloop Le Jeune Alexandre patron Tabourel, a cassé son mat au raz du pont et a tellement souffert que vers 8h1/2 il a roulé sur les amarres au pied du môle. On le regarde comme entièrement perdu.

Tels sont les désastres qui sont venus frapper la population maritime de Port déjà si fréquemment et durement éprouvée et c'est comme toujours dans l'inachèvement des travaux destinés à protéger ce port qu'il faut en rechercher la cause »⁸¹⁷.

La flotte de Port-en-Bessin, diminuée, connaît un temps d'arrêt dans son activité, paralysie que les autorités de Caen ne manquent pas de signaler à Cherbourg tout en plaidant la cause d'une population maritime fragilisée.

« J'ai l'honneur de vous informer que je reçois du M Guillot syndic des gens de mer de Port en Bessin l'état des pertes éprouvées par les pêcheurs de cette localité dans les ouragans qui ont sévi sur nos côtes les 7 octobre, 19 novembre, 18 et 19 décembre 1854. Elles s'élèvent à un chiffre total de 2 358 frs réparti entre 16 bateaux.

Les pertes qui pèsent presque toutes sur les familles pauvres constituent un état de misère complet pour la population maritime de ce coin du littoral qui se trouvent condamnées à suspendre leur industrie pour un temps plus ou moins prolongé par suite d'un état d'innavigabilité de leur bateau qui tous ont besoin de réparation qui s'exécutent avec difficultés par suite du petit nombre de chantiers qu'ils peuvent y employer »⁸¹⁸.

Le passage des « ouragans » touche barques chalutières et chaloupes. Pour les hommes des pêches hauturières et certains marins côtiers désœuvrés, les autorités caennaises demanderont des

⁸¹⁴ *Ibid.*

⁸¹⁵ *Ibid.*, 22 décembre 1854, au commissaire général à Cherbourg.

⁸¹⁶ Endroit, encore le plus dangereux aujourd'hui, dans l'avant-port, car il est face à l'entrée et aux vents de nord Est et leurs vagues.

⁸¹⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 22 décembre 1854, au commissaire général à Cherbourg.

⁸¹⁸ *Ibid.*, 3 janvier 1855, au commissaire général à Cherbourg.

subsidés⁸¹⁹ le temps des réparations de leurs navires. Mais les gens de mer connaîtront encore cinq années difficiles avant qu'un épi protecteur des navires et des débarques construit dans le port ne soit terminé⁸²⁰. À l'automne 1860, soit plus d'un an après l'achèvement de ces travaux salvateurs, l'activité un temps fortement ralentie bat son plein, et selon une étude sur les pêches⁸²¹, au point d'élever Port-en-Bessin dans les premiers port de pêche du quartier.

« De tous les syndicats du quartier et des sous quartiers c'est celui qui est le plus en progrès sous le rapport de la pêche côtière. Port-en-Bessin doit sans doute cette prospérité croissante de ses pêcheurs en partie aux grands travaux qui aujourd'hui mettent son havre à l'abri des vents du large et en partie aux qualités qui distinguent ces pêcheurs »⁸²².

Il est un fait, depuis la mise en place des protections principales du port, les rendements des pêches retrouvent leur croissance. L'infrastructure et les quais d'accueil favorisent également la croissance du nombre de navires dont le tonnage moyen augmente régulièrement jusqu'au XX^e siècle, passant d'une vingtaine de tonneaux en 1860 à plus de 30 tonneaux quarante ans plus tard. L'armement à la pêche conditionné et limité par la configuration géomorphique de la grève, et l'espace restreint n'autorisant que quinze cabestans de halage, fait dorénavant place à des structures d'accueil évolutives ouvrant la voie aux navires plus puissants de pêche et de commerce.

1.2 Évolution de la population maritime

Au cours du XIX^e siècle, et *a contrario* du peuplement du Calvados, la population de Port-en-Bessin s'accroît. Le département, frappé par l'exode rural et une mécanisation lente de ses centres d'activités industriels⁸²³, perd 20% de sa population entre 1841 et 1911 soit 99 880 habitants⁸²⁴. Port-en-Bessin, à l'inverse voit sa population plus que doubler durant cette même période. À partir du graphique ci-dessous, nous constatons qu'en 1911, le village compte 1 456 habitants, contre 676 en 1841, soit une augmentation de 113% au cours de notre période. La courbe de croissance de la population de Port, régulière dans son ensemble jusqu'à la fin du siècle, stagne avant la Première Guerre mondiale puis subit le creux national de mortalité dû au conflit pour reprendre sa progression à partir de 1926 et retrouver en 1936 son niveau initial. L'enjeu de cette étude étant de déterminer les raisons de l'augmentation de la population, et par là celle des marins au cours du

⁸¹⁹ *Ibid.*, 22 décembre 1854, à M. le commissaire général à Cherbourg.

⁸²⁰ Arch. Dép. Calvados : S 1462, Port-en-Bessin 1861-1878.

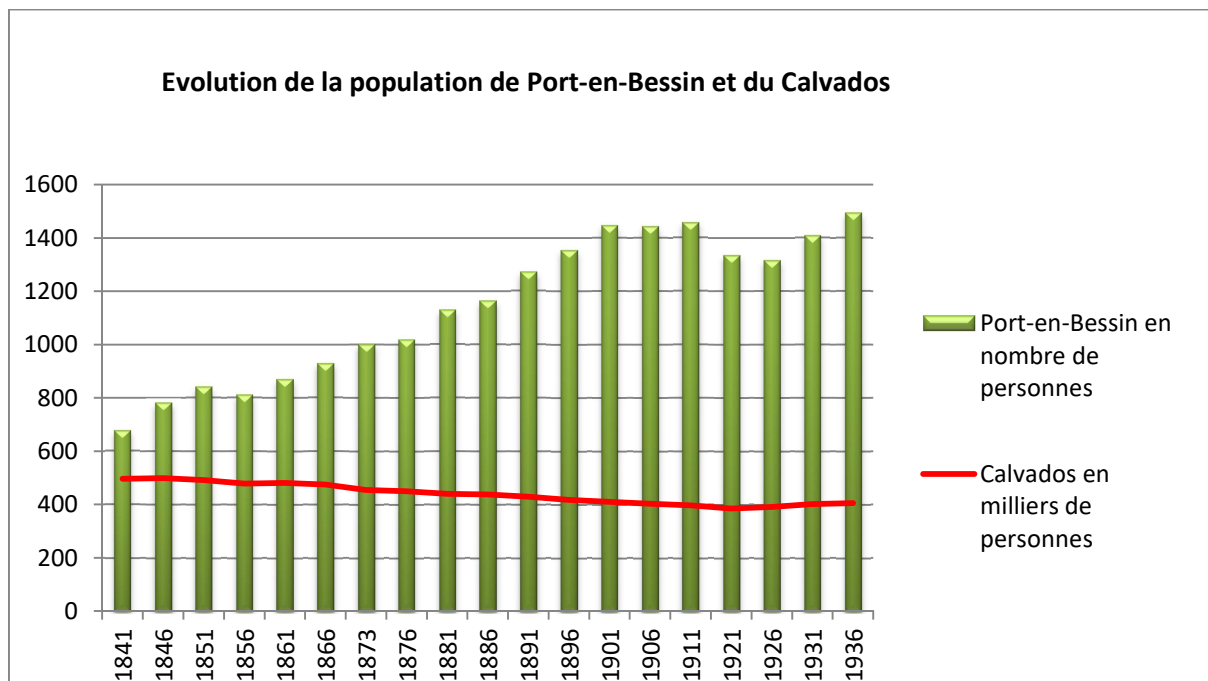
⁸²¹ Arch. Dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 29 septembre 1860, à M. le commissaire général à Cherbourg. Étude sur les moyens de développer la pêche côtière, tout en améliorant la position des pêcheurs.

⁸²² *Ibid.*

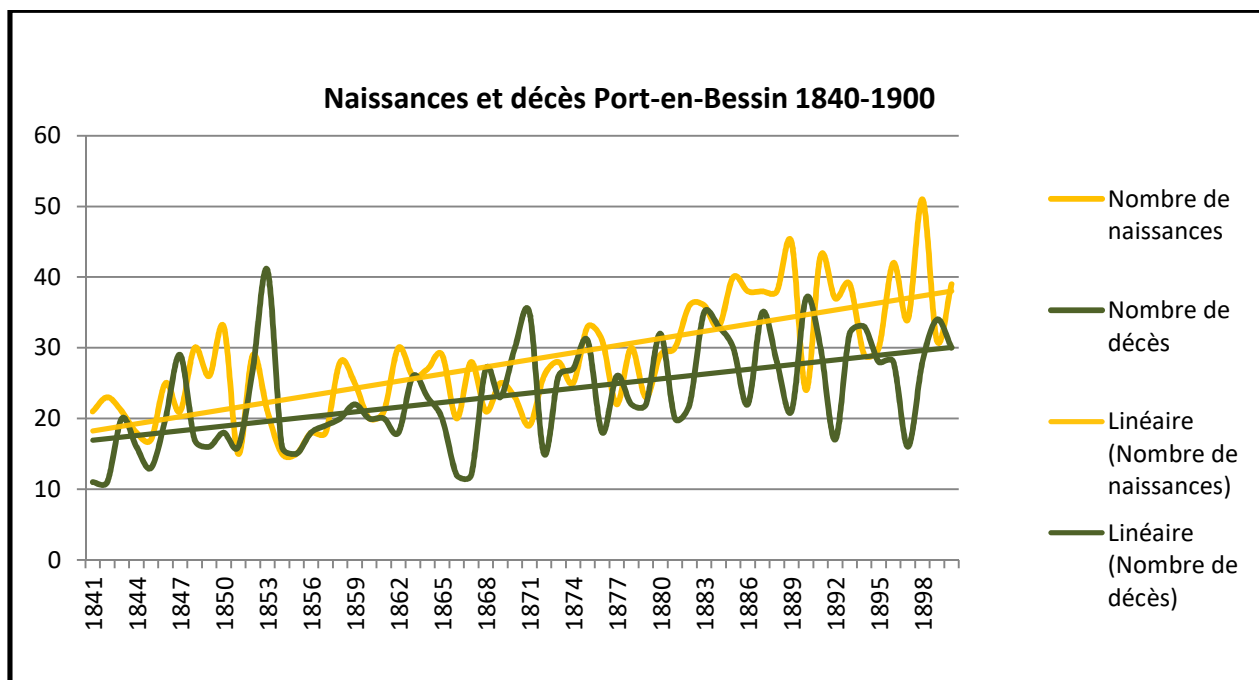
⁸²³ LEMÉNOREL A., "Pourquoi la Normandie s'est-elle désindustrialisée au XIX^e siècle ?", *L'Information historique*, n° 47, 1985, p. 183-192.

⁸²⁴ Les chiffres de l'étude sur notre période proviennent des recensements observés entre 1836 et 1936.

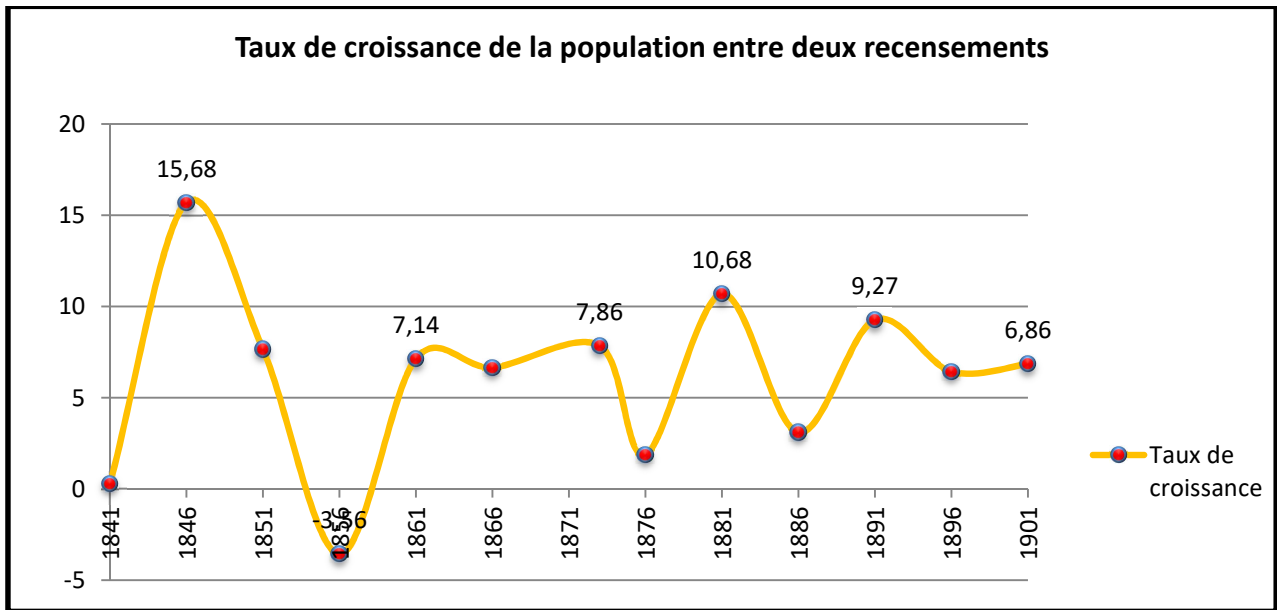
XIX^e siècle, nous étudierons essentiellement la période du XIX^e, à la fin de laquelle la population de la petite ville se stabilisera au-dessus de 1 400 habitants.



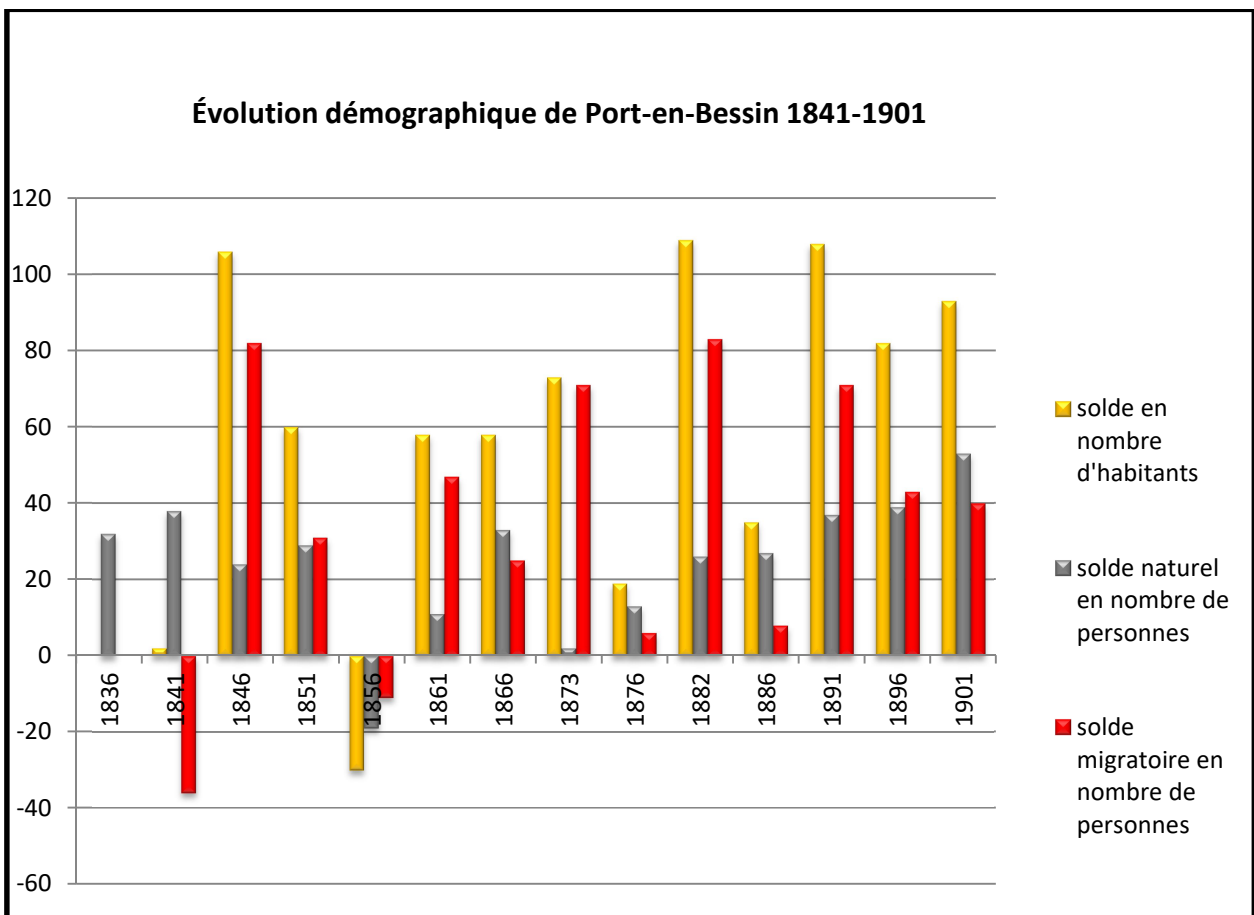
Graphique 4 : Evolution de la population de Port-en-Bessin et du Calvados entre 1840 et 1936



Graphique 5 : Courbes des naissances et des décès à Port-en-Bessin 1840-1900



Graphique 6 : Taux de croissance de la population entre deux recensements



Graphique 7 : Mouvements de la population de Port-en-Bessin 1841-1901

Au cours de cette période, l'analyse des enquêtes de recensement quinquennales⁸²⁵ laisse apparaître trois pics significatifs de croissance démographique, correspondant aux années 1846, 1881 et 1891. Pour les trois années suscitées, nous trouvons en effet les taux respectivement de 15,68%, 10,68% et 9,27%, et un taux d'accroissement moyen de 6,15% pour la période de référence de 1841 à 1901. À l'inverse, ces taux sont négatifs lors des recensements de 1856 (-3,56%), puis après celui de 1911. Pour mieux comprendre, nous analysons chaque mouvement significatif en tenant compte des différentes données de natalité et de mortalité complétées par le solde migratoire.

L'observation de la courbe de naissance et de décès entre 1841 et 1901, montre que durant toute la période, si le nombre de naissances reste globalement supérieur au nombre de décès, les deux tendances demeurent très proches jusqu'en 1880, excepté deux pics de mortalité en 1853 et en 1871.

En effet, en 1853, on dénombre 41 décès dont 4 mort-nés, 2 nourrissons et 2 enfants de moins de 2 ans pour 21 naissances, auxquels il faut ajouter 3 marins morts en mer au cours d'une tempête⁸²⁶. L'origine de ces décès peut aussi s'expliquer par les engagements militaires en Crimée, et plus encore par l'épidémie de choléra apparue dès la fin septembre 1853 au Havre⁸²⁷. L'impact de ces différents facteurs est par ailleurs lisible sur le graphique de l'évolution démographique ; le résultat des soldes naturels et migratoires devenant négatif lors du recensement de 1856.

Le deuxième pic de mortalité qui affecte la croissance de la population est en 1871. Cette année totalise 35 décès pour 19 naissances, aucun cas de mort-nés n'est signalé. Par contre 6 enfants de moins de 2 ans, et 4 ayant entre 8 et 12 ans, décèdent à cette époque. Or, selon l'étude de G. Désert, l'épidémie de variole⁸²⁸ sévit durant les années 1870 et 1871 dans la région. Les trois ports de Grandcamp, Isigny et Port-en-Bessin connaissent alors en 1871 une augmentation du nombre de décès de 118% par rapport à la moyenne des décès de 1866-69⁸²⁹. Il semble donc que ce pic soit dû pour partie importante, entre autres chez les enfants, à la variole. Enfin, à partir de 1880, la courbe des naissances se détache de la courbe des décès. Le nombre de naissances croît plus rapidement, se situant dorénavant plutôt entre 30 et 40 naissances annuelles contre 20 à 30 précédemment. Quant à

⁸²⁵ Excepté en 1871 où le recensement aura lieu l'année suivante en 1872.

⁸²⁶ Arch. Dép. Calvados : État civil, 1793-1906. Année 1853.

⁸²⁷ BOURDELAIS, P., DEMONET, M., RAULOT, J.-Y., « La marche du choléra en France : 1832-1854 », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 1, 1978, p. 125-142. Désert, G., « Le choléra en Basse-Normandie sous le second Empire », *Annales de Normandie*, vol. 32, n°4, 1982, p. 334-335.

⁸²⁸ DÉSERT, G., « Une catastrophe démographique : la variole en Basse-Normandie. 1870-1871 », *Hors-série des Annales de Normandie*, n°1, 1982, p. 191-211.

⁸²⁹ *Ibid.*

la courbe des décès, elle ne franchit quasiment plus la barre des 35 décès pour une moyenne de 27,9 morts par an jusqu'en 1901.

Le solde naturel couvrant notre période illustre notre propos. Le mouvement oscillatoire particulièrement marqué à partir de 1851 jusqu'en 1884 nous donne un solde positif moyen de 1,9 habitant annuel contre un solde moyen de 9,1 habitants pour cette fin de période. En effet, le seul solde négatif signifiant se situe en 1890. Il est dû à la chute à 24 naissances pour une hausse des décès de 37 individus. À partir de 1885 donc, la population connaît une augmentation de son solde naturel de 24,7%, pour une augmentation moyenne de 16,6% entre 1841 et 1901. Mais, cette poussée démographique n'est en soi que le premier vecteur de cet accroissement dont le phénomène est surtout lié au flux migratoire.

Ce flux mis en évidence devrait le placer comme facteur important de l'augmentation de la population à Port-en-Bessin. Il est calculé à partir du solde de population extrait des recensements, soit tous les cinq ans (sauf exceptions)⁸³⁰, auquel nous avons soustrait le solde naturel annuel cumulé sur les mêmes périodes. Le graphique des mouvements de la population de Port-en-Bessin entre 1840-1900, présente donc les trois soldes : Celui de la population, le solde naturel et le solde migratoire. L'étude de ce dernier montre quatre éminences entre 1841 et 1901. Respectivement, les soldes migratoires des recensements de 1846, 1873, 1881 et 1891 se chiffrent à 82, 71, 83, et 71 habitants. Cumulés aux soldes naturels, les années 1846, 1881 et 1891 présentent les trois pics d'accélération de croissance de la population déjà identifiés. Le flux migratoire est donc à l'origine de cette augmentation pour 77,35% du solde de la population en 1846, 88,99% en 1881 et 65,74 en 1891.

Pour chacun de ces accroissements de population dus à des immigrations, il existe des éléments explicatifs. En 1846, les travaux de la construction du port débutent, soutenant la croissance de l'unique activité chalutière du quartier de Caen⁸³¹. La pêche dans le syndicat reste bonne malgré l'absence de poisson sur le bord des côtes signalée par le syndic en 1848⁸³². Et les « petits ports de

⁸³⁰ Année 1872 et non 1871.

⁸³¹ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 28 février 1846, au commissaire général de Cherbourg.

⁸³² Arch. Dép. Calvados : R 3660, Bâtiments de commerce, 1845-1859. Rapport du syndic Guillot de Port-en-Bessin. Résumé du produit brut des pêches du poisson frais faites dans le syndicat de Port-en-Bessin : Au produit brut de la pêche au chalut du poisson frais, il faut encore ajouter toutes les activités halieutiques en mer comme la pêche aux folles, au filet de fond, à l'hameçon et toutes les pêches à pied. Annexe 25.

commerce et de pêche, tels Isigny, Grandcamp, Port-en-Bessin » offrent un débouché à la main d'œuvre disponible dans la région⁸³³.

Les métiers maritimes terrestres se développent, entre autres dans l'accastillage naval. En 1846, Port compte un cordonnier de marine et trois cordiers, il n'y en avait que deux les années précédentes. Les commerces se développent et on note une augmentation du nombre de marchands ; marchand de vin, de cidre, de fruits⁸³⁴. Le deuxième pic de croissance connu en 1879, peut être corrélé avec la fin de l'aménagement de l'avant-port et la mise en œuvre du premier bassin intérieur. La volonté de développer la pêche comme le commerce ouvre des perspectives plus intéressantes à la ville et les activités connexes au trafic maritime et à la fréquentation du port s'y multiplient. Les relevés effectués sur le recensement de 1876, montrent qu'un peu plus de 37% des habitants sont nés hors de la commune de Port-en-Bessin et que parmi eux 5,4% arrivent de départements différents⁸³⁵, parfois lointains comme la Haute-Garonne. Il s'agit de fonctionnaires de l'État, des instituteurs ou des douaniers, et une dizaine de notables commerçants, aubergistes ou servants de la justice, employant des domestiques⁸³⁶ émigrant vers les bourgs afin d'échapper à une existence rurale précaire⁸³⁷. Enfin, la dynamique de la ville soutenue par la dynamique portuaire et l'agrandissement successif de ses infrastructures depuis 1886⁸³⁸ entraînant avec lui la croissance du trafic maritime et l'investissement dans la pêche et le commerce amène un nouvel accroissement de la population locale.

Entre les recensements de 1841 et 1901, la population a donc plus que doublé, atteignant 1 447 habitants. Le cumul des soldes sur cette période donne un apport de 773 individus dont 313 émanent du solde naturel et 460 du solde migratoire. Le flux migratoire représente donc 59,5% de l'augmentation de la population locale alors que le département du Calvados souffre d'une chute de sa population au cours de cette même période.

L'intérêt de cette étude est d'évaluer si le phénomène général se reporte sur le groupe des marins pêcheurs. Cependant, le dénombrement des marins de Port-en-Bessin et de son syndicat depuis

⁸³³ DÉSERT, G., *Une société rurale au XIXe siècle. Les paysans du Calvados, 1815-1895*, New-York, Arno Press, 1977, p. 172, et, « Le dépeuplement des campagnes bas-normandes pendant la première moitié du XIXe siècle », *Annales de démographie historique*, n°1, 1973, p. 209.

⁸³⁴ Arch. Dép. Calvados : Recensements 1836 et 1846. En 1836, Port-en-Bessin compte trois marchands de vin et six marchands de vin, cidre, fruits et chiffon en 1846.

⁸³⁵ Arch. Dép. Calvados : Recensement 1876.

⁸³⁶ *Ibid.*, on compte 34 domestiques dans la commune de Port-en-Bessin dont six sont natifs de la commune.

⁸³⁷ FAUVE-CHAMOUX, A., « Domesticité et parcours de vie. Servitude, service prémarital ou métier ? », *Annales de démographie historique*, n°117, 2009, p. 5-34.

⁸³⁸ En 1883, le deuxième bassin accueille les petites unités de pêche, et à partir de 1886, les unités plus importantes de commerce provenant des ports français et d'Angleterre, peuvent embarquer et débarquer leurs cargaisons dans ce nouveau bassin.

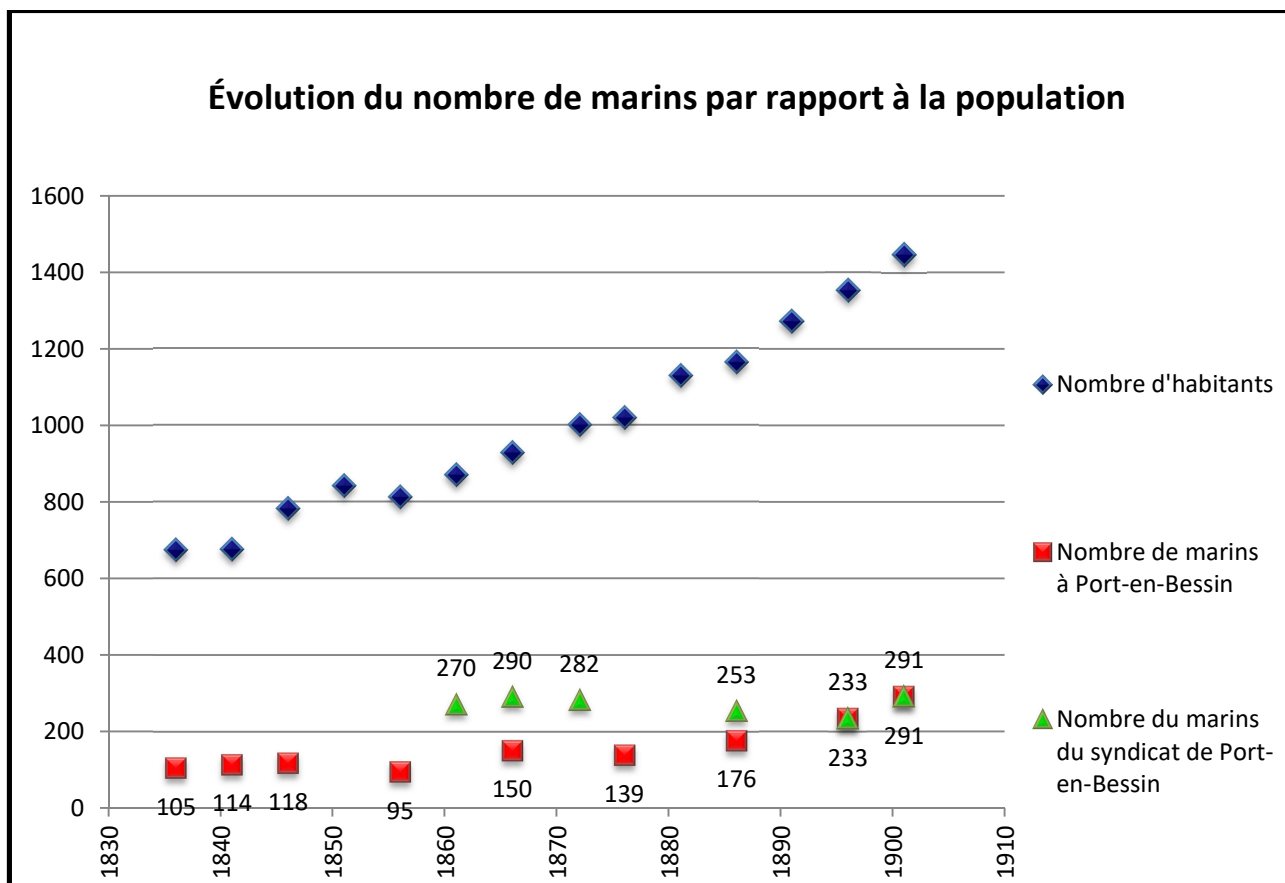
1841 demeure plus délicat. Il résulte, pour la majeure partie de notre période, du croisement de plusieurs sources. En effet, il n'existe que peu ou pas de données précises concernant cette sous-division administrative dont nous ne pouvons pas tirer les données englobées dans les rapports des chiffres du quartier de Caen regroupant l'ensemble de ses syndicats. De plus, l'indisponibilité, les carences voire l'absence des registres des matricules pour cette période, ne nous permettaient pas d'envisager un comptage sériel rigoureux des marins mais seulement quelques vérifications⁸³⁹. S'offraient alors à nous les registres d'armements et de désarmements, avec leurs lacunes, dont l'absence des marins à la petite pêche, qui ne seront comptabilisés qu'à partir des ordonnances des 17 septembre 1823 et 24 janvier 1824⁸⁴⁰, et le fonctionnement spécifique du double équipage des barques chalutières en vigueur à Port-en-Bessin jusqu'aux années 1860-1865⁸⁴¹. Les marins du petit métier apparaissent donc très aléatoirement dans l'inscription au cours du premier XIX^e siècle, et l'administration ne reporte pas toujours au désarmement du navire la totalité de la douzaine de marins complétant par roulement l'équipage de huit membres nécessaires au fonctionnement d'une barque chalutière en mer. Ces aléas pris en compte augmentent la marge potentielle d'erreur quant au nombre exact de marins déclarés annuellement à Port-en-Bessin.

Pour pallier à ce handicap, nous avons donc croisé ces données avec celles des rapports et enquêtes des commissaires de quartier précisant parfois le nombre de marins de Port-en-Bessin, et d'autres fois ceux de l'ensemble du syndicat. Puis à partir de l'année 1865, nous parvenons à confondre ces résultats avec ceux d'une inscription devenue plus précise et avec les premières statistiques nationales des pêches. Effectuées par arrondissement et quartier, ces dernières affichent parfois le nombre de marins des sous-divisions administratives, des chiffres donnés plus systématiquement dans le dernier quart du XIX^e siècle.

⁸³⁹ Arch. Dép. Calvados : R 5926 : Matelots inscrits définitifs, 1865-1883. Consulté en 2015, avant son départ en numérisation.

⁸⁴⁰ SAUZEAU, T., « Les gens de mer du quartier de Marennes et l'institution des invalides de la Marine (milieu XVIII^e – milieu XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 120, n° 2, 2013, p. 181. Et, Arch. Dép. Calvados : R 3627, Correspondance du quartier, An XIII-1811. 1^{er} floréal an XIII, à M. Rivière Chef de la 5^e Division du Ministère de la Marine à Paris, à propos de la vérification des États de proposition à la demi- solde.

⁸⁴¹ Arch. Dép. Calvados : R 3632 : Correspondance du quartier, 1854-1870. 4 avril 1860, à M. le Com général, au sujet des chaloupes annexes de barques de pêche de port en Bessin et d'Arromanches utilisées par une partie des hommes du double équipage, restés à terre, et pratiquant une petite pêche côtière sans déclaration. Ils ne peuvent selon l'administration, être inscrits deux fois à la pêche ; une fois sur la barque chalutière et une deuxième fois, simultanément, sur la chaloupe. Or, embarqués à bord des chaloupes non déclarées à l'administration comme bateau de pêche, ces marins peuvent être considérés comme non-inscrits et tombent sous le coup de la pêche illégale.



Graphique 8 : Évolution du nombre de marins et de la population de Port-en-Bessin au XIX^e siècle

Le graphique comprend donc deux courbes concernant les marins, se rejoignant à partir de 1896. Antérieurement à cette date, nous disposons de données pour le port et pour le syndicat, puis ensuite uniquement pour le syndicat, l'essentiel de l'activité des pêches maritimes des villages voisins s'étant regroupé à Port-en-Bessin.

La courbe du nombre de marins de Port-en-Bessin est ascendante entre 1841 et 1886 pour se confondre ensuite avec celle du syndicat. Elle marque cependant deux creux sur les années 1856 et 1876, faisant écho aux baisses de population du village précédemment repérée dans l'étude démographique. Effectivement, la participation des marins dans la guerre de Crimée⁸⁴², les conséquences des tempêtes, causes d'avaries sur les navires dans un port mal protégé poussant les hommes à embarquer ailleurs, réduisent les effectifs à partir de 1854⁸⁴³. À cela il faut ajouter les

⁸⁴² Arch. Dép. Calvados : R 5926 : Matelots inscrits définitifs, 1865-1883. Les dossiers personnels de l'inscription maritime comprennent en sus de l'état civil et de la carrière, l'ensemble des faits remarquables comme les faits de sauvetage ou les médailles de reconnaissance dont celle de la Crimée (1853-1856).

⁸⁴³ MARIE, V., *La grande pêche au départ du quartier de Granville au XIX^e siècle (1814-1890)*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. Jean-Louis Lenhof, Université de Caen-Basse Normandie, 2004, p. 25. L'auteur remarque que la réduction des effectifs en raison des départs pour la guerre de Crimée touche également particulièrement la grande pêche à Granville.

épidémies⁸⁴⁴ et les fréquents accidents en mer qui ont particulièrement marqué l'année 1874 évoquée dans le rapport statistique de 1875 :

« L'année 1874 a été désastreuse pour les pêcheurs du quartier de Caen. Elle est la pire qu'ils aient eue depuis dix ans. Le tableau [des résultats des pêches pour l'année] fait ressortir de notables diminutions sur les principales branches de cette industrie, et ce qu'il y a de plus regrettable, ce sont les pertes importantes en hommes et en matériel [...] »⁸⁴⁵.

Quoi qu'il en soit, et malgré ces pertes humaines, le nombre de marins pêcheurs augmente globalement tout au long de la période. Si en 1812, le commissaire du quartier de Caen comptabilisait 120 matelots, novices et mousses, on recense plus de 200 matelots dans les registres de l'inscription entre 1826 et 1846⁸⁴⁶, sur une période de 20 ans à laquelle il faudrait joindre les mousses et les novices. En 1861, le quartier de Caen annonce 270 inscrits et cinq ans plus tard 290. On ne peut nier, malgré les imprécisions et le manque de données, la croissance du nombre de marins à la pêche sur l'ensemble du syndicat, reflétant celle du quartier, et s'inscrivant dans l'augmentation nationale du nombre de marins, qui double en France entre 1830 et 1870⁸⁴⁷. La courbe s'infléchit ensuite, suivant une tendance déjà remarquée par les travaux menés sur Saint Vaast-la-Hougue ou Barfleur par l'équipe du programme *Cimarconet* dirigée par André Zysberg⁸⁴⁸. Le nombre de marins du syndicat de Port diminue jusqu'en 1896 où l'on dénombre 233 marins. Ce sera le résultat le plus faible depuis 1861, les dernières années du siècle connaissant une recrudescence mais de courte durée. Elle sera une première fois freinée par la pauvreté des rendements des pêches du poisson frais à partir de 1903, puis par l'impact de la Première Guerre mondiale.

Quoiqu'il en soit, au cours du XIX^e siècle, nous constatons une croissance du nombre de marins à Port-en-Bessin et dans le syndicat jusqu'en 1866. Le village portuaire passe de 114 marins à la pêche en 1841 à 150 vingt-cinq ans plus tard, soit une augmentation de 131,5% des inscrits pour le métier. Puis, cette augmentation perdure alors que celle du syndicat commence à fléchir.

⁸⁴⁴ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p.16.

⁸⁴⁵ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1874*, Paris, Imprimerie Nationale, 1875.

⁸⁴⁶ Arch. Dép. Calvados : R 5919, Officiers mariniers. Matelots, 1826-1846. Non communicable en raison de son état, exploité par les tables récolées par les Archives départementales du Calvados, donc le dénombrement reste approximatif.

⁸⁴⁷ LENHOF, J.-L., ZYSBERG, A., « L'Inscription maritime de 1815 à 1914, Continuité de l'Inscription maritime au XIX^e siècle », *CIMARCONET* (Consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet), http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique4.php

⁸⁴⁸ *Ibid.*

Si le solde naturel chez les marins dont le fils exerce le métier du père joue en faveur de cette augmentation des membres de la communauté, il est indéniable qu'elle bénéficie aussi d'un apport migratoire. Effectivement, nous observons dès le premier XIX^e siècle une bascule des marins des très petites communes du syndicat vers Port-en-Bessin. Sainte-Honorine des Pertes, ancien centre de pêche⁸⁴⁹, voit son effectif de 39 matelots déclarés sur la période de 1785-1796 s'écrouler à 9 matelots inscrits pour la période 1802-1815. Les rares marins restant délaissent définitivement l'étroite grève de Sainte-Honorine pour embarquer sur les navires portais dont le nombre et le tonnage augmentent régulièrement entre 1820 et 1840⁸⁵⁰. Le mouvement s'accélère à partir des années 1860, époque où le port, plus sécurisé, peut recevoir les navires dont le tonnage a globalement augmenté sur l'ensemble du syndicat, supprimant par là-même toute possibilité de halage sur les grèves des communes côtières. En 1862, le rapport du Syndic au commissaire de Caen à l'occasion du rattachement du syndicat au quartier de Caen et non plus au sous-quartier de Courseulles détaille et exprime l'évolution de Port-en-Bessin.

« Le syndicat de Port en Bessin comprend les communes ci-après : St Laurent sur mer, Colleville-sur-mer, Port-en-Bessin, Manvieux, Arromanches, St Come-de-Fresné, Asnelles-sur-Mer.

Depuis quelques années l'importance du syndicat est notablement accrue sous le rapport du nombre et du tonnage des bateaux mais le total des inscrits n'a pas suivi la même progression. Il est actuellement de 270 presque tous habitent Port-en-Bessin, Arromanches et Asnelles [...] »⁸⁵¹.

Les années suivantes, la migration des marins touche les communes d'Arromanches et d'Asnelles. Si les hommes de ce dernier port se dirigent assez naturellement vers Courseulles en raison de sa proximité, ceux d'Arromanches poursuivent leur transfert vers Port-en-Bessin⁸⁵². En effet, frappés par la raréfaction des pêches du hareng qu'ils pratiquaient depuis le port de Courseulles, ils se détournent vers le chef-lieu du syndicat pour se vouer aux techniques chalutières⁸⁵³ de la pêche fraîche plus rentables.

Ce flux migratoire, difficile à évaluer par manque de sources fiables, peut s'estimer à travers le registre des inscrits définitifs de 1865-1883 (auquel il faudrait ajouter le nombre d'inscrits

⁸⁴⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3357, Officiers mariniers matelots, 1740-1750, Port-en-Bessin 68 matelots, Sainte-Honorine 65 matelots. R3359 Officiers mariniers matelots, 1751-1763, Port-en-Bessin 96 matelots, Sainte-Honorine. R 3362 Officiers mariniers Matelots, 1764-1776, Port-en-Bessin 86 matelots, Sainte-Honorine 40, R3364 Officiers mariniers Matelots 1776-1787, Port-en-Bessin 71 matelots, Sainte-Honorine 41.

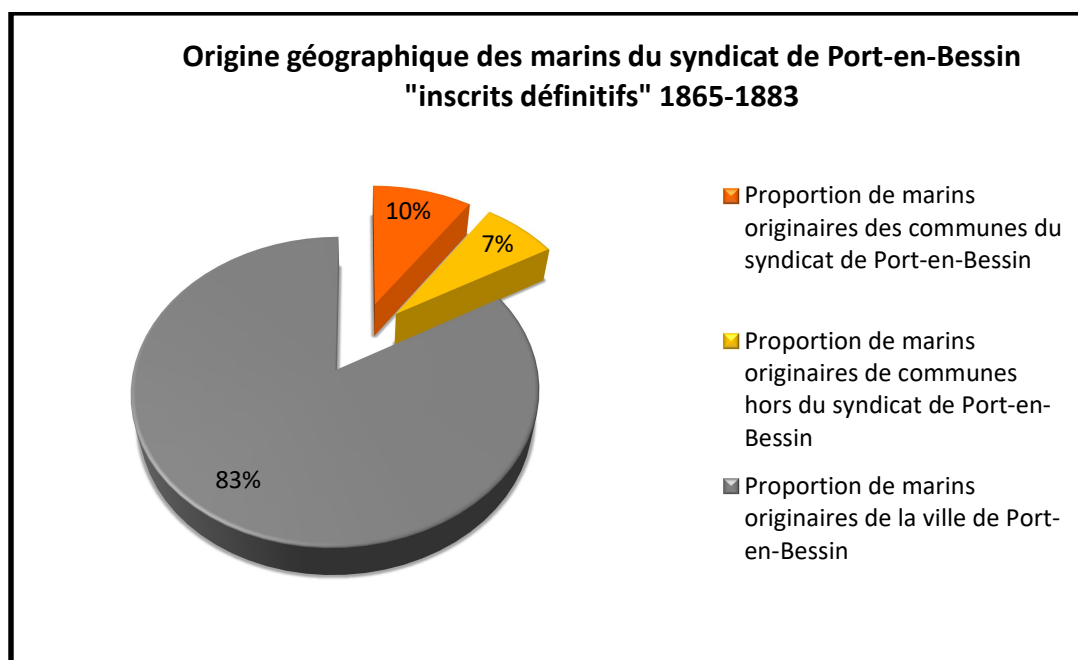
⁸⁵⁰ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 40.

⁸⁵¹ Arch. Dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. novembre 1862, à M. le commissaire de l'Inscription maritime de Caen.

⁸⁵² Ibid.

⁸⁵³ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 157.

provisoires et de marins hors-service) mettant en avant la disparition progressive, dans l'inscription du syndicat, des marins extérieurs au village de Port-en-Bessin.



Graphique 9 : Origine géographique des marins du syndicat de Port-en-Bessin (Inscrits définitifs) 1865-1883⁸⁵⁴

L'enregistrement des hommes sur cette période montre que 83% des marins sont originaires de Port-en-Bessin, 10% sont nés dans les communes du syndicat⁸⁵⁵, et 7% à l'extérieur du syndicat. La grande majorité des non-natifs du village y demeure. Seuls un peu plus de 2% d'entre eux résident encore dans des communes avoisinantes, dont Asnelles, Maison, Saint Laurent-sur-Mer ou Bayeux. Or, au début du siècle, 57% des matelots du syndicat naissaient, vivaient et travaillaient dans les communes littorales voisines de Port-en-Bessin⁸⁵⁶. Au cours des années, le chef-lieu du syndicat spécialisé dans la pêche fraîche chalutière absorbe donc l'ensemble des inscrits du secteur. Et à l'augmentation de la population se couple une augmentation du nombre de pêcheurs dont la proportion au sein de la communauté portaise reste stable. Preuve en est : en 1851 les marins pêcheurs de la petite ville représentent 38,8% de la population masculine de 12 ans et plus⁸⁵⁷, en 1886 le ratio est 37,28% et se maintient à ce niveau jusqu'à la fin du siècle.

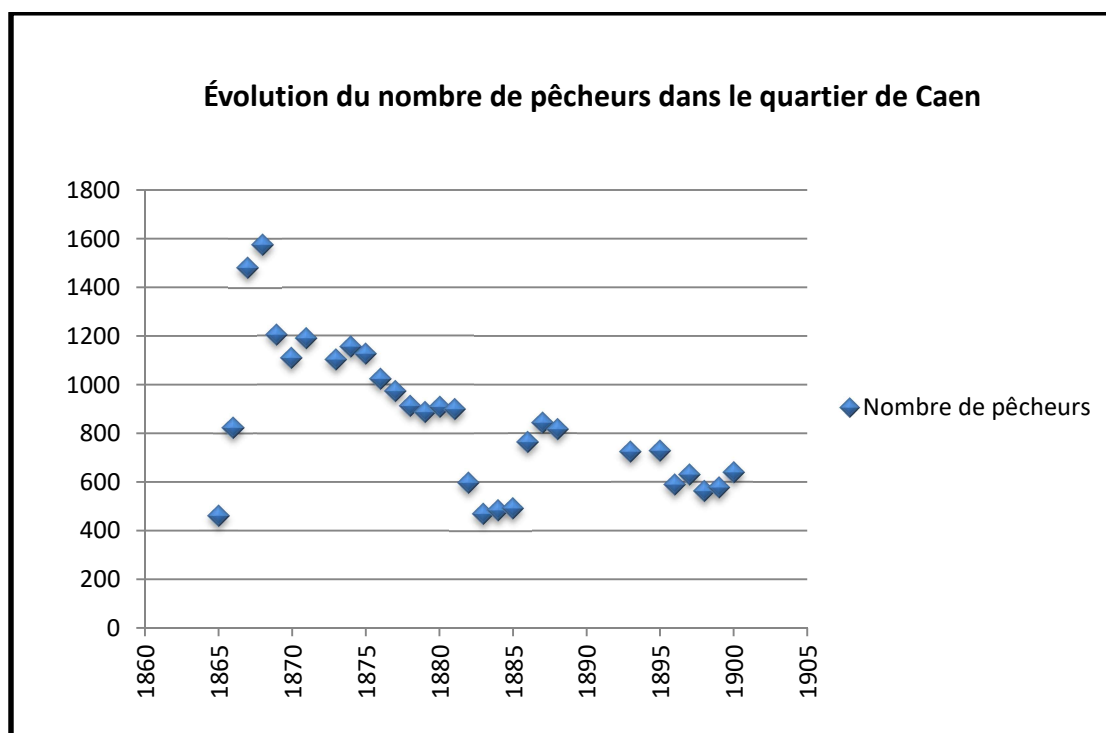
⁸⁵⁴ Arch. Dép. Calvados : R 5926, Matelots inscrits définitifs, 1865-1883.

⁸⁵⁵ *Ibid.*, 11 marins d'Arromanches, 3 marins d'Asnelles, 1 marin de Sainte-Honorine, 5 marins de Ver. On retrouve des chiffres similaires entre autres à Cherbourg où 90% des marins sont nés dans le Cotentin. Voir Cochard, N., *Les gens de mer à Cherbourg : 1816-1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2003, p. 72.

⁸⁵⁶ Arch. Dép. Calvados : R5917, Officiers marinières et matelots an XI-1815. Registre non communicable, mais les chiffres par paroisse du syndicat de Port-en-Bessin ont été relevés par le service des archives du Calvados.

⁸⁵⁷ Ces chiffres rejoignent les observations d'Alain Cabantous à propos de la proportion particulièrement importante des gens de mer dans les petits villages côtiers comme Le Tréport ou Saint-Valéry-en Caux, contrairement aux cités

Dopé par cet apport, le nombre de marins y croît, *a contrario* de celui de l'ensemble du syndicat qui, à l'image du syndicat de la Hougue⁸⁵⁸ dans le département voisin, du syndicat limitrophe de Courseulles ou plus globalement du quartier de Caen⁸⁵⁹, connaissent une chute dans leurs effectifs de pêche fraîche à partir des années 1870 jusqu'à la fin du siècle⁸⁶⁰.



Graphique 10 : Nombre de marins à la pêche fraîche dans le quartier de Caen⁸⁶¹

L'origine de cet effondrement s'explique par la disparition du hareng dans les zones fréquentées par les marins du Calvados, soit essentiellement devant Dieppe et Fécamp. Au déclin des pêches

commerçantes de l'océan, dont la poussée démographique n'est pas suivie d'une augmentation équivalente du nombre de gens de mer et de surcroît des marins. Voir, CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe siècles, vers 1660-1794*, Paris, Publisud, 1991, p. 127 et 128.

⁸⁵⁸ LENHOF, J.-L., LECARPENTIER, J., « Un outil pour la valorisation des archives de l'Inscription Maritime et la connaissance des gens de mer français des XVIIIe-XIXe : la base de données CIMARCONET », in *La recherche en histoire maritime : enjeux, objets et méthodes*, 2e congrès du Gis d'histoire maritime, 26-28 juin 2013, université de Nantes.

⁸⁵⁹ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 234-262. Voir aussi REVUE MARITIME ET COLONIALE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1867*, Paris, Challamel Ainé, Libraire-Éditeur, 1868, MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1874*, Paris, Imprimerie Nationale, 1875, MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1878*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879, et, MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1896*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899. Le relevé statistique du quartier de Caen donne le nombre d'inscrits à la pêche. Soit une évolution décroissante car en 1867 on comptait 1482 marins, en 1874, 1155, en 1878, 912 et à la fin du XIXe, soit en 1896, le quartier totalise 589 matelots à la pêche.

⁸⁶⁰ Nous ne tenons pas compte des chiffres du quartier de Caen entre 1882 et 1885 où le sous-quartier de Courseulles devient administrativement un quartier. Puis en 1887, il est rattaché au quartier de Caen comme simple syndicat. Les marins de Courseulles sont donc de nouveau comptabilisés dans les chiffres du quartier de Caen.

⁸⁶¹ Le graphique comporte des lacunes pour les années 1872 et de 1889 à 1895, qui cependant n'entravent pas la démonstration de la décroissance du nombre d'inscrits dans le quartier de Caen.

lointaines aux poissons migrateurs⁸⁶², s'ajoute la chute de l'activité halieutique des centres les plus importants du quartier comme celui du sous quartier de Courseulles. Longtemps en tête de la production de hareng dans le quartier, il perd aussi sa production d'huîtres, victime de surexploitation. Les hommes choisissent alors entre l'abandon du métier ou la reconversion dans la pêche fraîche côtière hebdomadaire, à bord de petites embarcations d'un rendement beaucoup plus faible⁸⁶³.

Port-en-Bessin évite cette chute d'effectifs, généralisée dans la région, grâce à sa technique chalutière hauturière plus rentable, remarquée par les autorités de Caen :

« [...] c'est à Port-en-Bessin, où la pêche se fait au large sur de grands bateaux pontés qui restent souvent à la mer pendant 2 et 3 jours consécutifs, que les inscrits sont le plus à l'aise parce que l'industrie qu'ils exercent est bien plus productive que la petite pêche pratiquée en vue des côtes par les marins de Dives et de Ouistreham »⁸⁶⁴.

Réel atout de la croissance des pêches, l'augmentation du nombre de marins constatée jusqu'en 1903 entraîne avec elle l'ensemble de l'économie maritime halieutique. À la fin du XIX^e siècle, Port-en-Bessin, fort de sa position dans le secteur des pêches fraîches, a vu se développer l'ensemble des métiers liés aux activités halieutiques. Loin de la bourgade de pêcheurs d'antan, la ville possède dorénavant deux chantiers navals, plusieurs fabricants d'outillage, dont une vingtaine de voiliers, et l'ensemble des corps de métiers nécessaires à la commercialisation et au transport des produits de la mer.

1.3 La population des marins au premier XX^e siècle ; apogée et déclin entre deux guerres

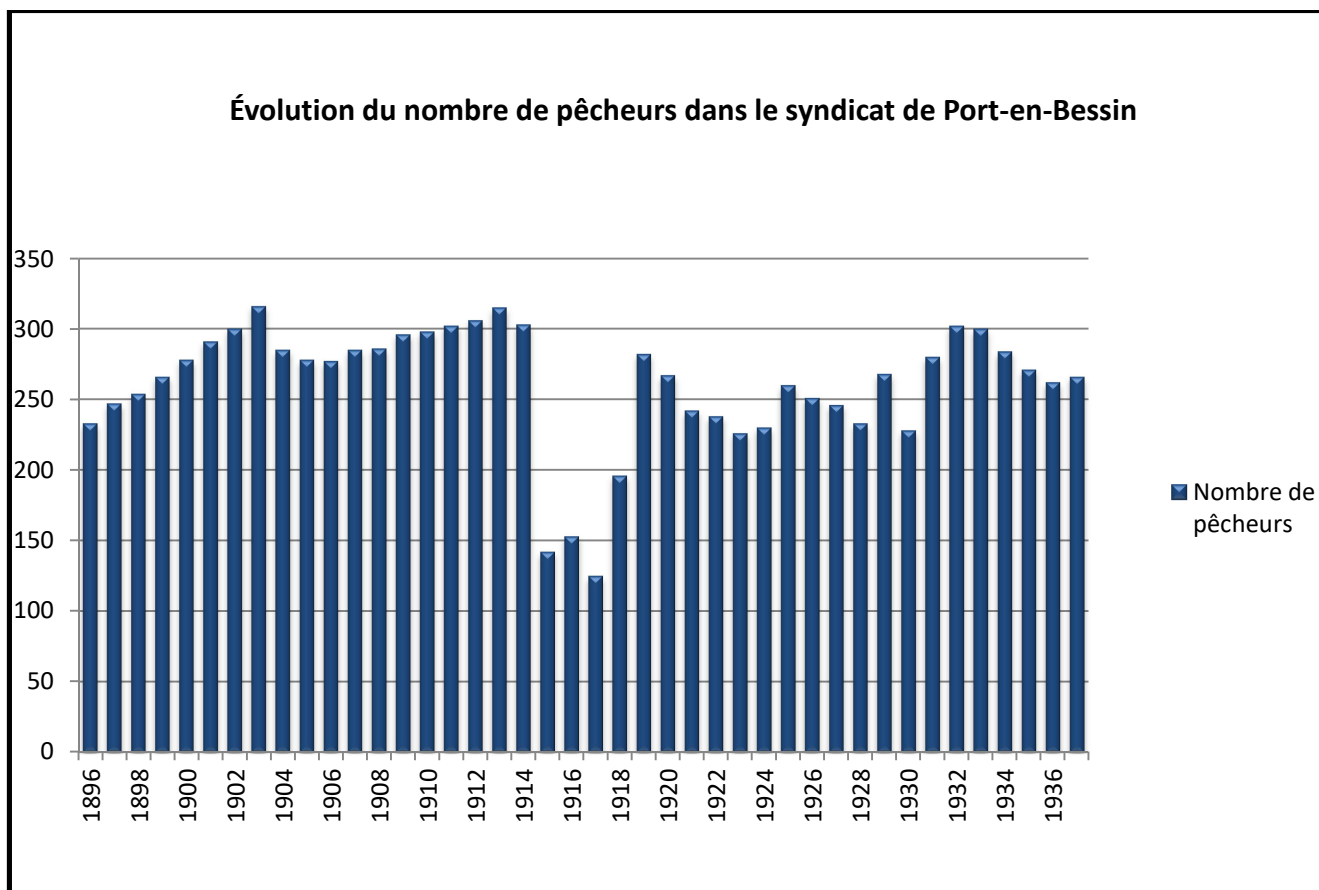
À la veille de la Première Guerre mondiale alors que la population globale de Port-en-Bessin atteint son apogée, l'ascension maritime s'est estompée quelques années en raison d'une pénurie de la ressource en mer⁸⁶⁵. Le nombre de marins décroît un temps, pour retrouver son ancien palier lorsque les bancs de poissons réapparaissent sur les lieux fréquentés par les Portais.

⁸⁶² DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 236. Et, Duprès P., Les pêches côtières dans le Calvados (XIX^e-XX^e siècles), *Ils vivent avec le rivage : pêche côtière et exploitation du littoral - Colloque du Musée maritime de l'île Tatihou, 29 juin - 1er juillet 2000*, 2005, France. Caen : CRHQ-CNRS, p. 45-56, 2005.

⁸⁶³ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 236.

⁸⁶⁴ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1882*, Paris, Imprimerie Nationale, 1883, p. 65.

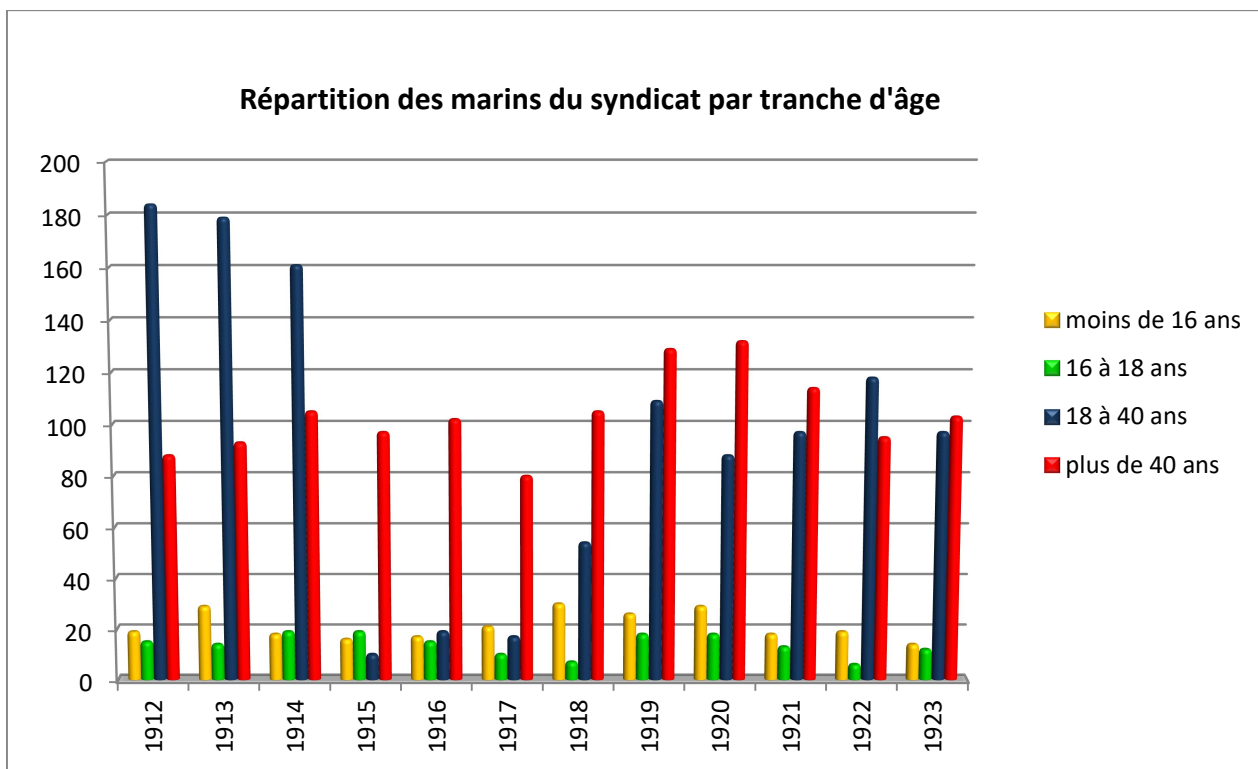
⁸⁶⁵ Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses, 1905-1929.



Graphique 11 : Nombre de pêcheurs dans le syndicat de Port-en-Bessin

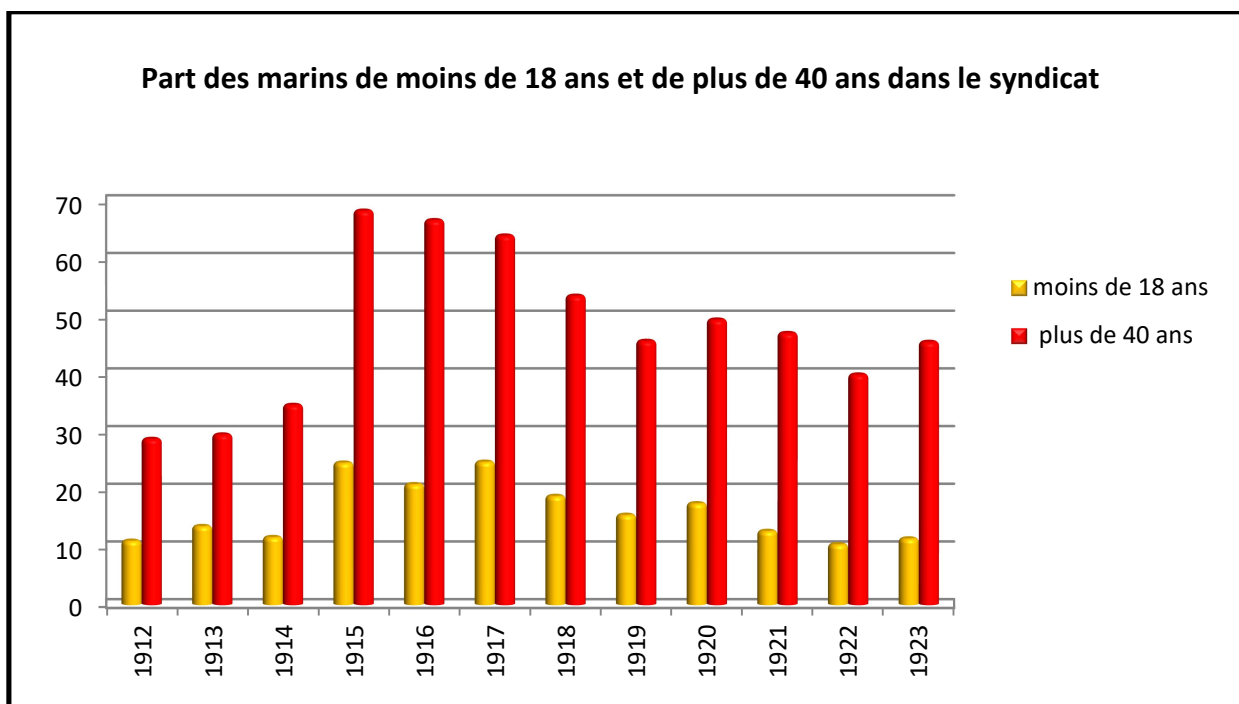
À la veille de la Grande Guerre, plus de 300 hommes embarquent donc quasi quotidiennement en mer. Mais mobilisés, pour un grand nombre d'entre eux, dès le 31 juillet 1914⁸⁶⁶, les inscrits maritimes quitteront les bâtiments de la pêche pour ceux de la flotte combattante.

⁸⁶⁶ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 106.



Graphique 12 : Répartition des marins du syndicat par tranche d'âge

En 1915, il ne reste que 142 navigants dans le syndicat, et, en 1917, 125. À bord des chalutiers armés durant ces quatre années, les équipages perdent leurs forces vives, ils se composent essentiellement de jeunes marins et d'hommes de plus de 40 ans.



Graphique 13 : Part des marins de moins de 18 ans et de plus de 40 ans dans le syndicat

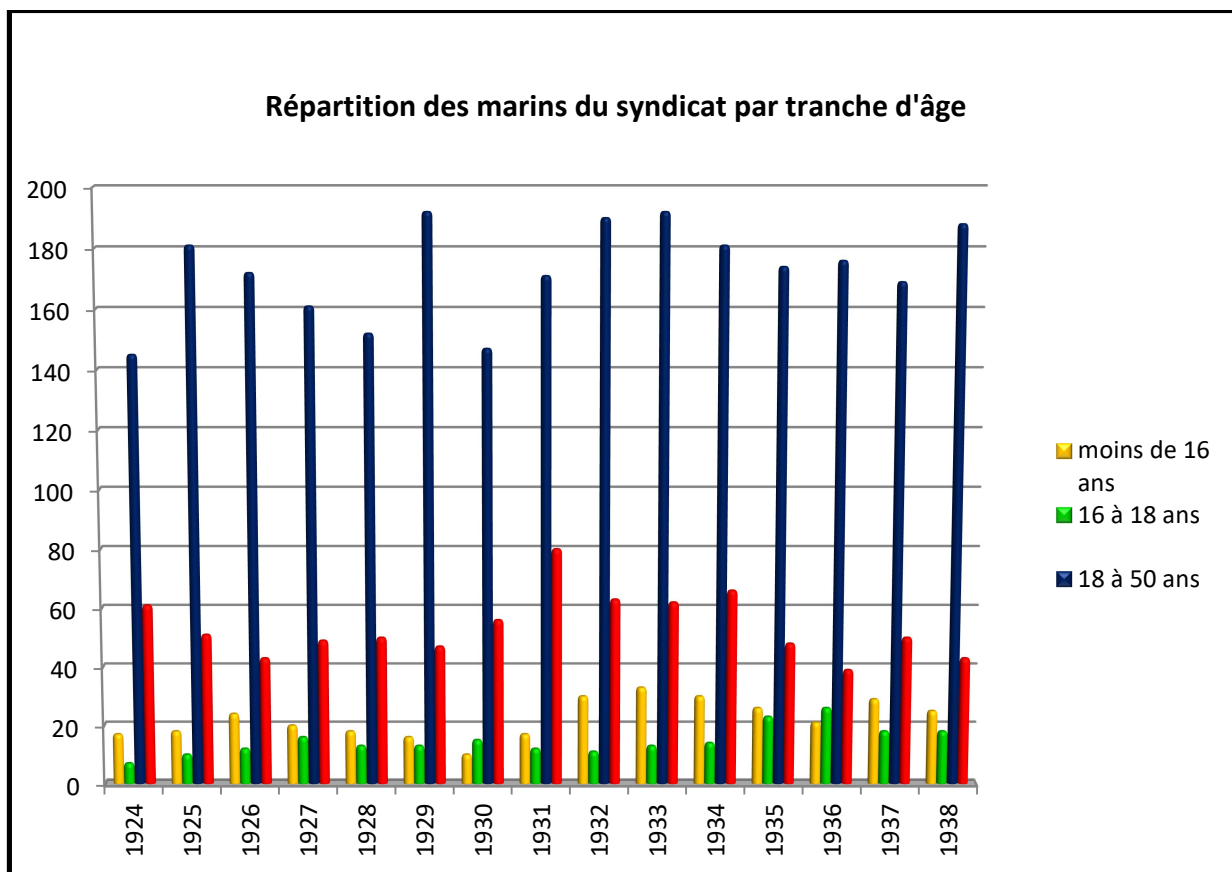
À titre d'exemple, en 1915, 24,6% des marins ont moins de 18 ans et 68,3% plus de 40 ans. Ensemble, ils représentent presque 93% des actifs à la pêche au cours de cette année. Assurant tant bien que mal un ravitaillement parfois contraint par la présence de l'ennemi dans les parages de la Manche ouest, les hommes subissent de fortes restrictions réglementaires dues à l'état de guerre. En avril 1915, afin de préserver la flotte de pêche des torpillages des navires et sous-marins allemands, seuls les bateaux de moins de 10 tonneaux peuvent aller en mer⁸⁶⁷. L'essentiel de la flotte chalutière, restant à quai, pourra ensuite reprendre le large en raison de la nécessité du ravitaillement. Cependant, menacée par la présence passagère des sous-marins allemands et de ses mines, elle connaîtra quelques pertes matérielles, les marins s'extrayant du navire détruit à temps. Le 1^{er} février 1917, l'Allemagne décrète la guerre sous-marine totale. La Manche ouest est plus particulièrement touchée par les attaques ennemies⁸⁶⁸ et Port-en-Bessin accuse des pertes importantes. Le 25 mars 1917, un U-boot allemand coula cinq grandes barques chalutières⁸⁶⁹. Aucun blessé ni aucun mort ne fût à déplorer. Selon l'ancien maire de Port-en-Bessin, les hommes « n'eurent que le temps de se sauver dans leurs canots de sauvetage ».

À la fin du conflit, les hommes démobilisés retournent dans les équipages chalutiers. Les pertes humaines de la tranche des 18-40 ans se remarquent nettement dans le graphique. L'équilibre entre les différentes tranches d'âge d'avant-guerre pointe autour des années 1922-1924. En effet, malgré le changement de classification de la dernière tranche, soit la prise en compte à partir de 1923 des hommes ayant plus de 50 ans, au lieu de 40 ans dans les études statistiques antérieures, nous retrouvons la classe des 18-50 dont le nombre de matelots reste bien supérieur aux autres catégories. Les proratas des jeunes mousses et novices, ainsi que des hommes hors de service redeviennent équivalents à ceux connus en temps de paix, soit entre 10% et 18% de jeunes recrues, et 15% à 30% de marins de plus de 50 ans, à bord des barques et canots de pêche du port de Port-en-Bessin.

⁸⁶⁷ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 106.

⁸⁶⁸ VILLIER, P., « La lutte pour le contrôle de la mer en Manche-Est et Pas-de-Calais pendant la Grande Guerre », *Guerre mondiales et conflits contemporains*, n° 247, 2012, p. 63.

⁸⁶⁹ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 107.



Graphique 14 : Répartition des marins du syndicat par tranche d'âge

Le nombre de marins fluctue alors autour de 250 hommes dans le syndicat, puis à partir de 1931, il évoluera au-dessus de ce palier. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la ville compte en son sein un peu plus de 270 marins pratiquant les pêches fraîches.

Au cours du XIX^e siècle, l'augmentation du nombre de marins, due essentiellement au regroupement des pêcheurs des villages du syndicat dans son chef-lieu, concourt au développement économique maritime de la petite ville de Port-en-Bessin. L'attrait et le dynamisme de la cité portuaire captent de nouveaux habitants issus de l'intérieur du pays, fuyant l'appauvrissement rural en quête d'emplois dans les espaces productifs. La ville portuaire comme le syndicat et ses activités maritimes, la pêche comme le commerce, connaissent alors une ascension remarquable. Cependant, à son apogée, la pêche, contrée par la Grande Guerre, souffre de la disparition des hommes. Il faudra attendre les années 1930 pour que la population tant terrienne que marine retrouve les effectifs antérieurs au conflit.

1 4 Les us et pratiques des pêches : le chalut, un atout pour Port-en-Bessin

Les pêches fraîches se pratiquent à bord de deux types de navires et principalement aux cordes ou au chalut. Le travail côtier s'effectue avec des chaloupes ou des canots de trois à huit mètres montés par un à trois marins, soit travaillant aux pêches dormantes⁸⁷⁰, soit filant le temps d'une marée, leurs cordes bardées d'hameçons⁸⁷¹, ou des petits chaluts qu'ils traînent à vue des rivages. Ces embarcations ne connaîtront que peu de modifications durant le XIX^e siècle, et ce jusqu'à leur motorisation après la Première Guerre mondiale.

La pêche au large, emmenant les équipages plusieurs jours en mer, est pratiquée dans les grandes barques, quillées et pontées, embarcations déjà connues sous l'Ancien Régime et utilisées tant pour les pêches sur le Dogger Bank que pour le cabotage⁸⁷². Elles ne paraissent pas beaucoup évoluer dans leurs lignes et leur architecture jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Des équipages portais y adapteront les premiers chaluts avant que cette technique ne soit généralisée dans tout le syndicat. Une adoption précoce dans ce petit havre, à l'instar de centres plus importants comme Boulogne⁸⁷³, Arcachon⁸⁷⁴ ou La Rochelle⁸⁷⁵, et contrairement à bon nombre de ports de pêche de la Manche et de l'Océan, qui « ont été modérément agrandis au XIX^e siècle et conservèrent jusqu'à 1914 leur caractère propre sans qu'on s'y laissât tenter par les bénéfices possibles d'une reconversion vers le chalutage »⁸⁷⁶. Les grandes barques portaises grées en sloop⁸⁷⁷, éléments essentiels du développement halieutique de la pêche fraîche chalutière, évolueront à partir de 1850 au fil des ans, tant par leur importance que par leur équipement.

Longtemps limitées par le halage aux cabestans sur la grève, les embarcations de Port-en-Bessin ne dépassaient guère les 10 mètres de long pour des jauges de 10 à 14 tonneaux⁸⁷⁸. La construction des premiers quais d'amarrage autorise dorénavant l'accès à des navires plus importants. Les chantiers navals de Port-en-Bessin construisent, dès lors, des barques de 20 à trente tonneaux pour des

⁸⁷⁰ Filets fixes posés en mer le jour et relevés le lendemain.

⁸⁷¹ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001, p. 510.

⁸⁷² GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962.

⁸⁷³ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, dir. Alain Lottin et Stéphane Curveiller, Éd. Le téméraire, La Sentinelle, 1995, p. 57.

⁸⁷⁴ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 533.

⁸⁷⁵ MOULINIER, H., « Introduction », in *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p 5.

⁸⁷⁶ VAUCLARE, C., « Naissance d'une industrie », in MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 263.

⁸⁷⁷ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p.222-275.

⁸⁷⁸ LABONNE, M.-P., *Les équipages du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 60.

longueurs de 10 à 15 mètres⁸⁷⁹. En fin de siècle, les grandes barques dépassent les 30 tonneaux et mesurent, dans leur ensemble, plus de 15 mètres⁸⁸⁰. À travers les actes de francisation⁸⁸¹ nous constatons également l'augmentation régulière de la largeur des embarcations ainsi que de leur hauteur sous barreau. En effet, héritiers d'une ancienne construction traditionnelle du village qui voulait que les navires exploitant les ressources du large soient quillés et pontés⁸⁸², les sloops de la fin du siècle voient leurs espaces intérieurs élargis, protégeant ainsi des eaux de mer matériel et cargaison. Lors d'un de ses séjours de vacances d'été dans la petite cité, Charles Garnier, passionné par l'art de la navigation, relève dans son journal que la *Mouette* est la plus grande de toutes les barques du port mise à l'eau ; sous l'immatriculation C862, le sloop mesure 17,20 m⁸⁸³.



Doc 28 : Barque chalutière de Port-en-Bessin avec son canot, Alexandre Dubosq⁸⁸⁴

⁸⁷⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3053, Désarmement, 1843. R 3117, Désarmement, 1876. R 3125, Désarmement, 1881. R 3133, Désarmement, 1886. Le tonnage est donné pour chacun des désarmements de navire.

⁸⁸⁰ *Ibid.*

⁸⁸¹ Arch. Dép. Calvados : 4U 23/84, Actes de francisations, déclaration de bateaux, An VII-1889, et, 4U 23/85, Actes de francisations, déclaration de bateaux, 1890-1941.

⁸⁸² Arch. Dép. Calvados : 4U 23/84, Actes de francisations, déclaration de bateaux, An VII-1889.

⁸⁸³ Fond François Renault : Classeur des navires de Port-en-Bessin et Journal de Charles Garnier. Charles Garnier contribue plus tard à la rédaction des pages d'histoire maritime locale sur le journal *Le Pilote* de Port-en-Bessin.

⁸⁸⁴ *Ibid.*,

À ces sloops, de construction locale pour la plupart, s'ajoutent des navires achetés dans d'autres ports. Apparaissent à Port des lougres et des dundees, tel l'*Isabelle*, un lougre de 34 tonneaux long de 16,83 mètres, originaire de la Tremblade, acquis pour 1/3 par M. Françoise et les deux autres tiers par Jules et Auguste Tabourel⁸⁸⁵. Mais pour le chalutage les pêcheurs choisissent surtout des dundees, qui supplanteront à terme la flotte des grandes barques. Techniquement, ces bateaux possèdent contrairement aux sloops, deux mâts. Un mât principal, et un mât à l'arrière du navire, nommé « tape-cul ». L'adoption des dundees, provient de la stabilité qu'apporte la voile arrière au moment du chalutage par le travers.

Parallèlement à cette croissance en nombre et en taille, apparaissent les premières motorisations des navires et des treuils de chalut facilitant la remonté du filet sur le bord. Le sloop *Leonie*⁸⁸⁶, de 31 tonneaux, construit à Saint-Vaast-la-Hougue en 1894 et acquis par le patron Vingtrois, serait le premier navire de pêche à moteur à Port-en-Bessin. À partir de 1899, nous trouvons les premières annotations concernant la motorisation des moulinets. Le *Jean-Bart*⁸⁸⁷ semble être un des premiers à posséder un moteur auxiliaire au vu des documents que nous possédons à ce jour. Après lui ce seront, le *Marie-Louise*⁸⁸⁸ en 1901, Le *St-Guillaume*⁸⁸⁹ et le *St Sébastien*⁸⁹⁰ en 1902, et le *Marie-Joseph*⁸⁹¹ en 1903. La motorisation s'étend ensuite timidement avant-guerre aux embarcations. Malgré les lacunes des sources nous retrouvons le *Bonaparte*⁸⁹² de 41 tonneaux, construit à St Vaast en 1909. Il est équipé d'un moteur à propulsion et d'un moteur auxiliaire pour le treuil. C'est encore un chantier de St Vaast, le chantier Lecordier, qui fournira au patron Hélié le *Neptune* en 1911 ; un dundee à propulsion à hélice d'une longueur de 18,3⁸⁹³. Il marquera les mémoires en tant que premier gréement motorisé à « tape-cul » de ce type, assise des constructions navales futures.

⁸⁸⁵ Arch. Dép. Calvados : 4U 23/84, Actes de francisations, déclaration de bateaux, An VII-1889.

⁸⁸⁶ Arch. Dép. Calvados, R 3662 : Bâtiments de commerce, 1869-1907, et, Fond François Renault : Classeur des navires de Port-en-Bessin. *Léoni* (2e du nom), C528, 31 tx., construit à St Vaast-la-Hougue en 1894, patron Vingtrois.

⁸⁸⁷ *Ibid.*, *Jean Bart*, C675, moteur auxiliaire pour moulinet, construit en 1899.

⁸⁸⁸ *Ibid.*, *Marie Louise*, construit en 1901, moulinet à moteur

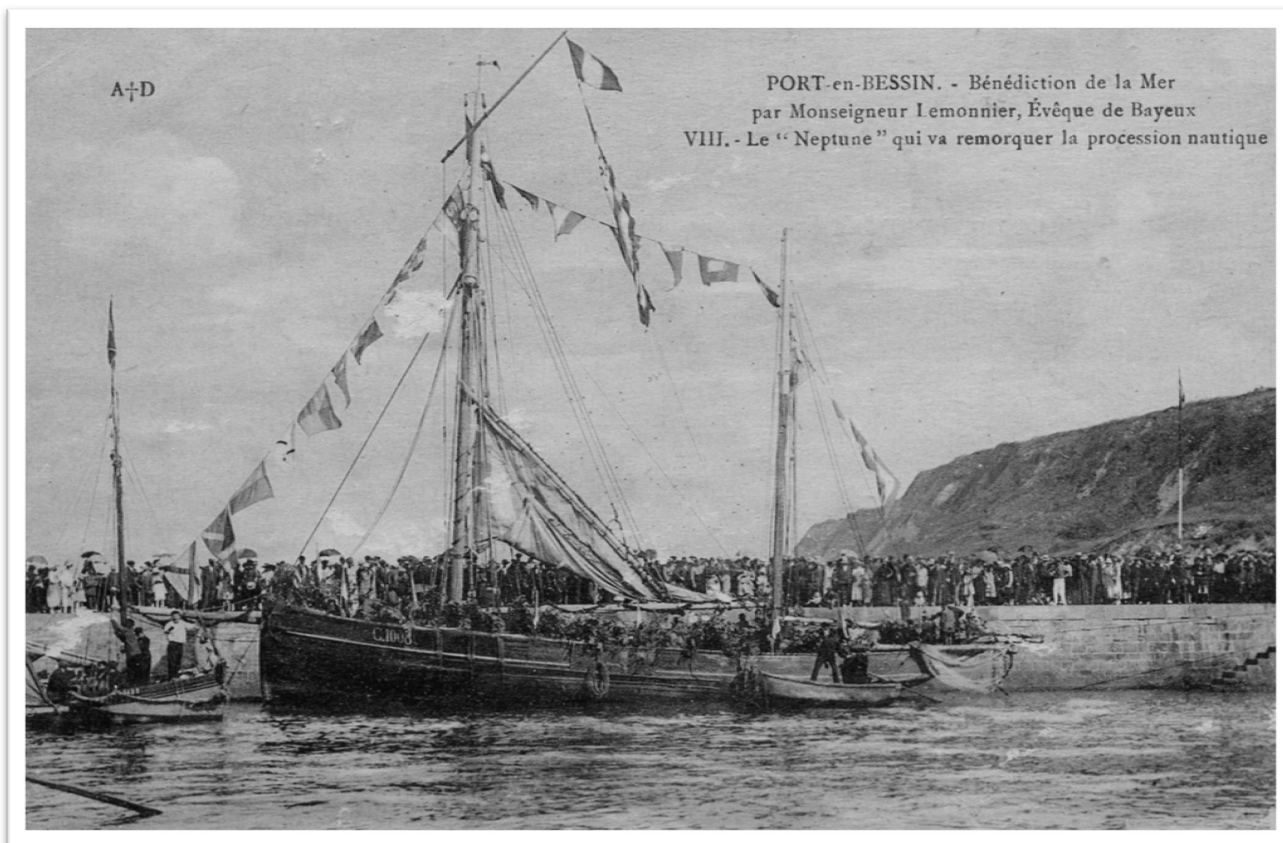
⁸⁸⁹ *Ibid.*, *St Guillaume*, construit en 1902, moulinet à moteur.

⁸⁹⁰ *Ibid.*, *St Sébastien*, C778, construit en 1902, moulinet à moteur.

⁸⁹¹ *Ibid.*, *Michel Joseph*, C803, construit en 1903, moulinet à moteur.

⁸⁹² *Ibid.*, *Bonaparte*, C955, construit à St Vaast-la-Hougue en 1909, 41 tx., longueur 14,52 m, moteur de propulsion et moteur auxiliaire pour le treuil.

⁸⁹³ *Ibid.*, *Neptune*, construit en 1911, chantier Lecordier de St Vaast-la-Hougue, 65 tx, longueur 18,3 m, moteur de propulsion et moteur auxiliaire pour treuil.



Doc 29 : Le Neptune, dundee de Port-en-Bessin⁸⁹⁴

Mais ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale que l'on peut parler réellement de généralisation de la motorisation de la flotte de Port-en-Bessin. Le développement de barques et de dundees à propulsion mécanique prend son essor dans les années 1920. Un article du *Lloyd français*, journal hebdomadaire des industries et commerces de la mer et des transports, se fait l'écho de cette progression :

«Depuis 1920, la flotte de pêche qui comprenait de grandes barques à voiles avec moteur pour la manœuvre du chalut s'est vue augmentée de plusieurs unités à hélice, en plus du chalutier qui existait déjà, le Neptune appartenait à M. Prigent qui fut le véritable pionnier de la navigation nouvelle en ce pays. Son exemple fut bientôt suivi et entre 1920 et 1924, huit chalutiers à moteur d'une force de 50 à 60 CV furent mis en service. Le succès ayant couronné les efforts des armateurs entre septembre 1924 et janvier 1925, les chalutiers suivant furent mis en service :

Marthe André construit à Boulogne moteur 60 CV. Munktell

Ave Maria, construit à Boulogne, moteur 80 CV. Brons Deutz

Bienheureuse Thérèse, construit à Cherbourg, moteur 80 CV. Brons Deutz

Grand-St-Yves, construit à Binic, moteur 60 CV, Berkat

⁸⁹⁴ Fond François Renault.

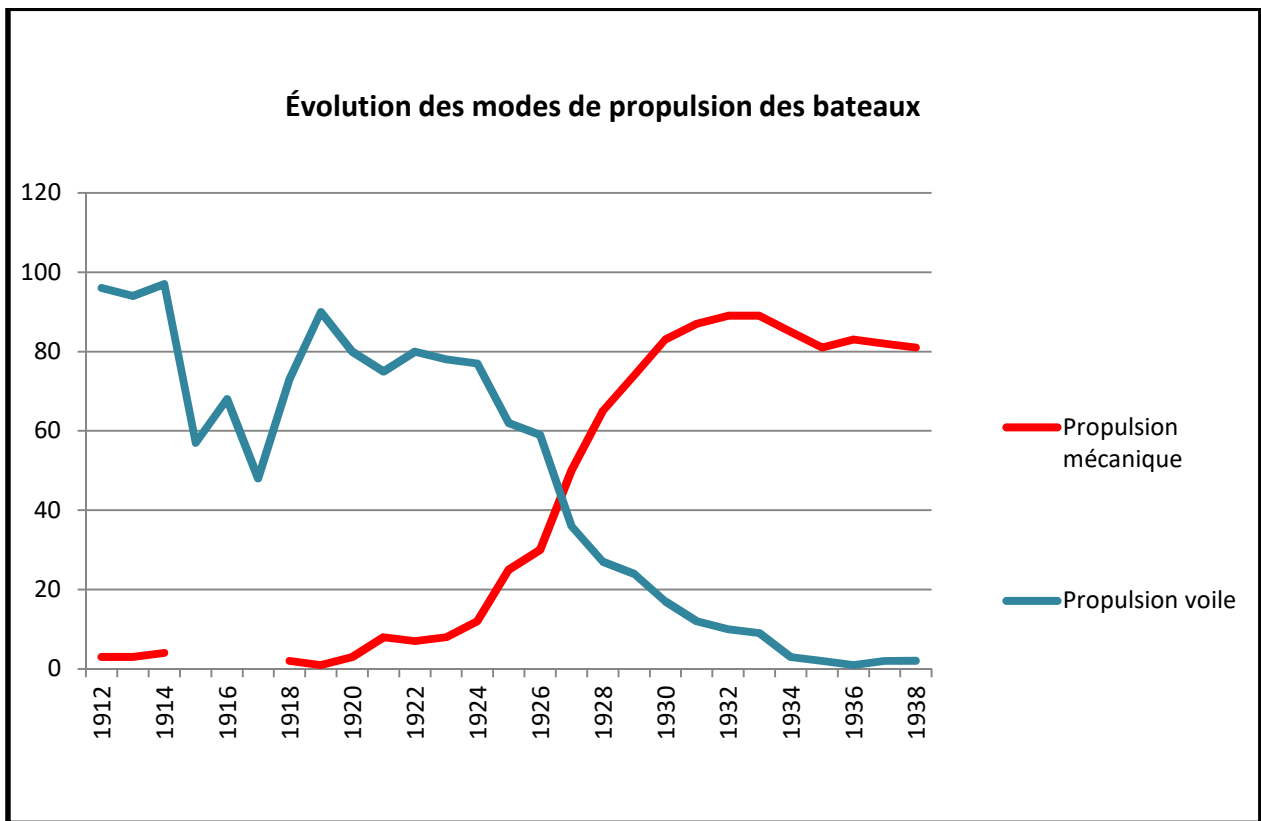
Jeune-Claire, construit à Port-en-Bessin, moteur 60 CV Bolinder⁸⁹⁵.

Ce dernier bateau a été construit dans les chantiers Tabourel, renommés autrefois et auxquels cette commande a fait reprendre un essor qui n'avait été interrompu que par la guerre [...] »⁸⁹⁶.

Bien que perpétuant l'art de la barque traditionnelle, les chantiers portais fortement concurrencés par les constructeurs « horsains » s'orientent aussi vers la construction de dundees motorisés comme le « *Jeune-Claire* » cité par l'article du *Lloyd français* ; un dundee de 46,65 tonneaux commandé par l'armateur « Société des pêcheries des côtes normandes à Paris ». En 1924, fort de sa construction et de ses importations, « Port-en-Bessin compte donc treize bateaux à moteur d'une jauge brute d'environ 50 tonneaux et il y a tout lieu de croire que dans le courant de 1925 cette flotte sera portée à vingt unités, en raison des commandes passées. À cette série de bateaux à propulsion mécanique s'ajoutent onze grandes barques à voiles, robustes et puissants bateaux construits presque tous dans le port même avant la guerre. Soixante-cinq chaloupes à voiles, dont plusieurs sont ou vont être munies de moteur, se livrent à la pêche du maquereau en été, à celle de la crevette et du hareng en hiver »⁸⁹⁷.

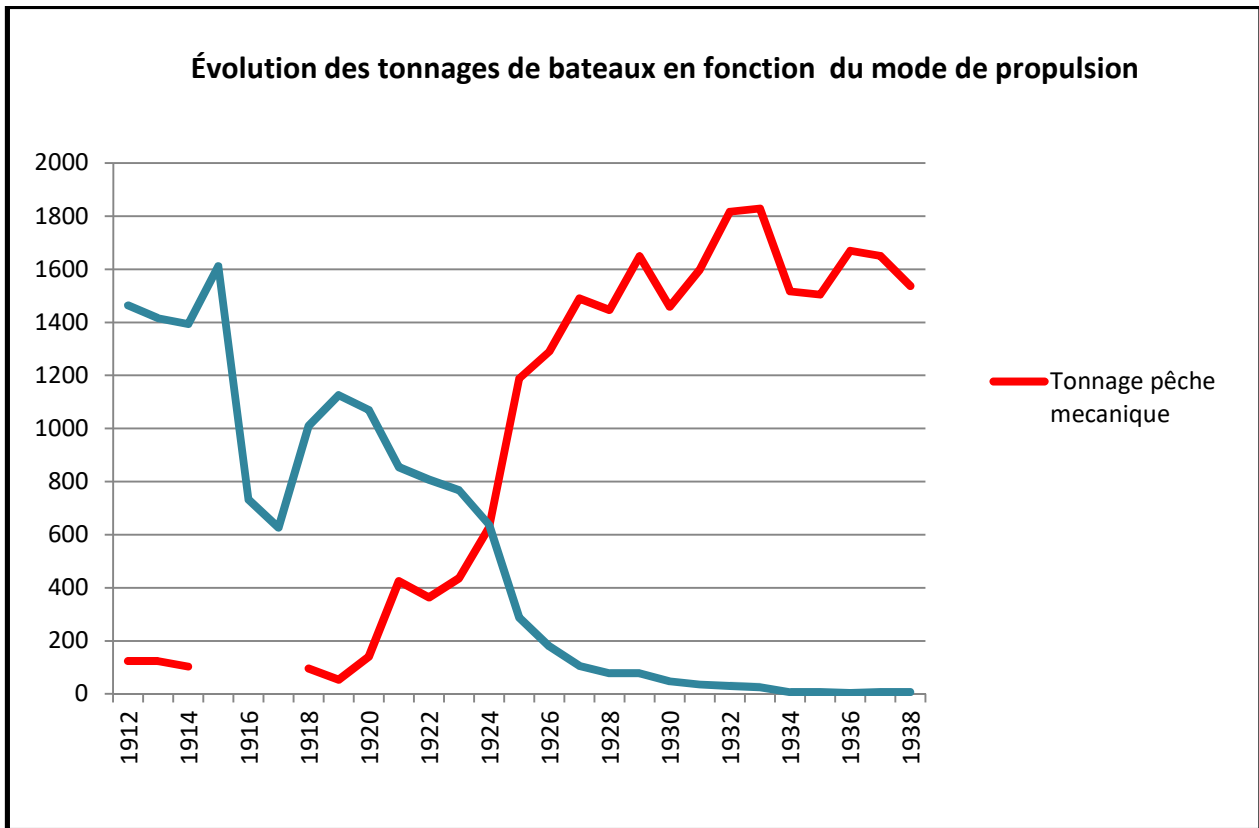
⁸⁹⁶ *Ibid.*, *Le Lloyd français*, journal hebdomadaire des industries et commerces de la mer et des transports, samedi 21 février 1925, extrait.

⁸⁹⁷ *Ibid.*



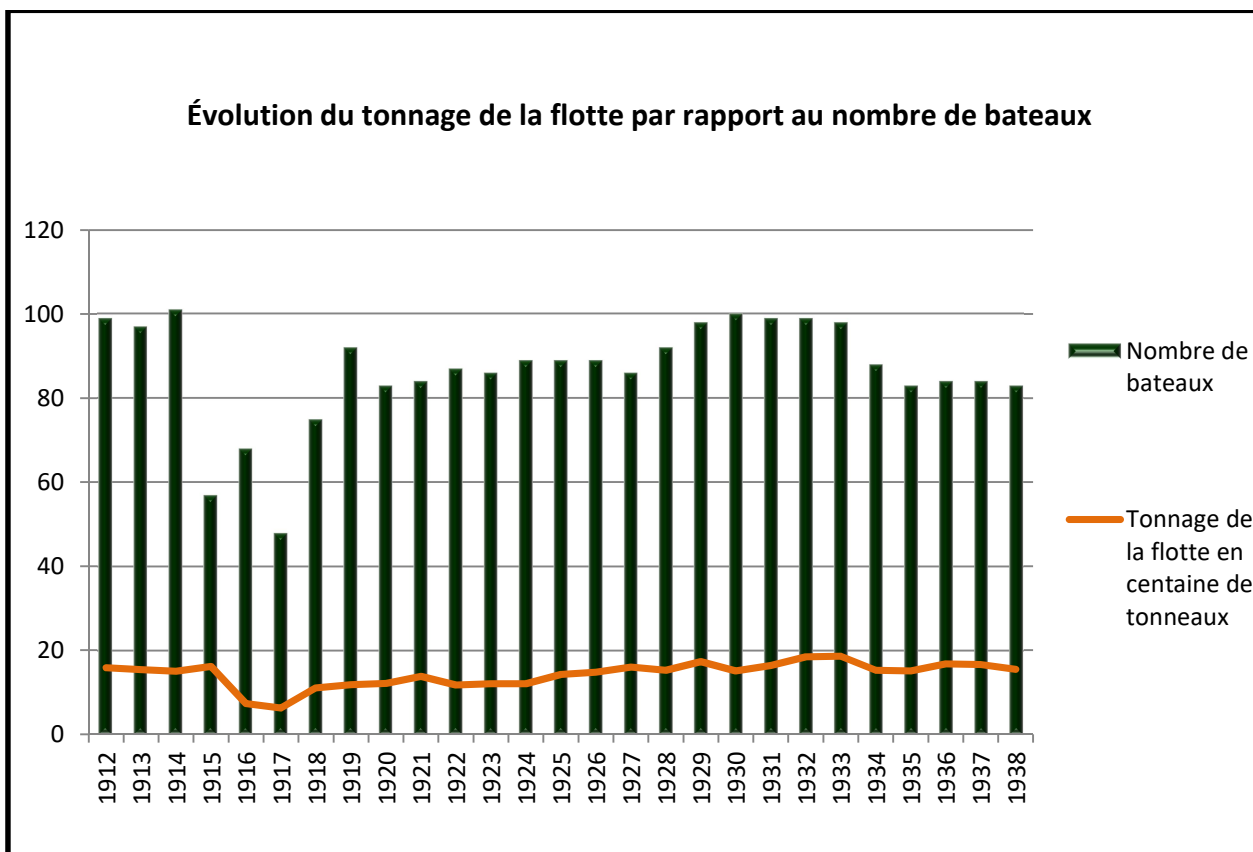
Graphique 15 : Évolution des modes de propulsion des bateaux

Dans les faits, en 1925, la flotte compte 25 unités à propulsion mécanique et à partir de 1927 le nombre de voiliers décroît pour laisser dorénavant la place aux embarcations motorisées. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, seules quelques chaloupes manœuvrent encore à la voile.



Graphique 16 : Évolution des tonnages de bateaux en fonction du mode de propulsion

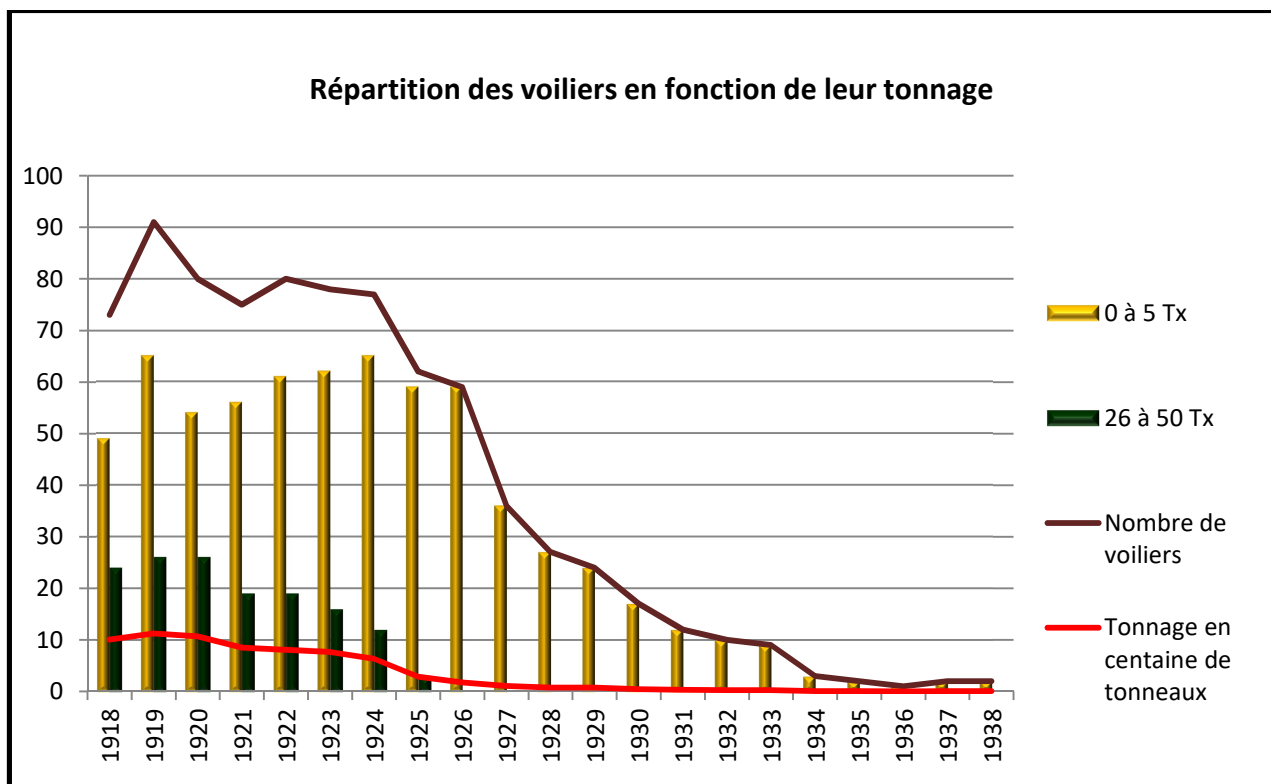
Au cours du premier XX^e siècle, la motorisation des navires les plus importants, donc les chalutiers, provoque la chute du tonnage de la flotte de pêche à la voile. D'un total oscillant entre 1 400 et 1 600 tonnes jusqu'en 1915, après son effondrement dû au conflit, il retrouve une croissance de quelques années pour s'affaïsser définitivement ; chalutiers puis chaloupes sont alors passés à la mécanisation. De son côté, l'essor de la flotte mécanique atteint le seuil de son aînée à partir de 1927, dépasse les 1 800 tonnes en 1932 et 1933 puis se maintient au-delà des 1 500 tonnes jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale.



Graphique 17 : Évolution du tonnage de la flotte par rapport au nombre de bateaux

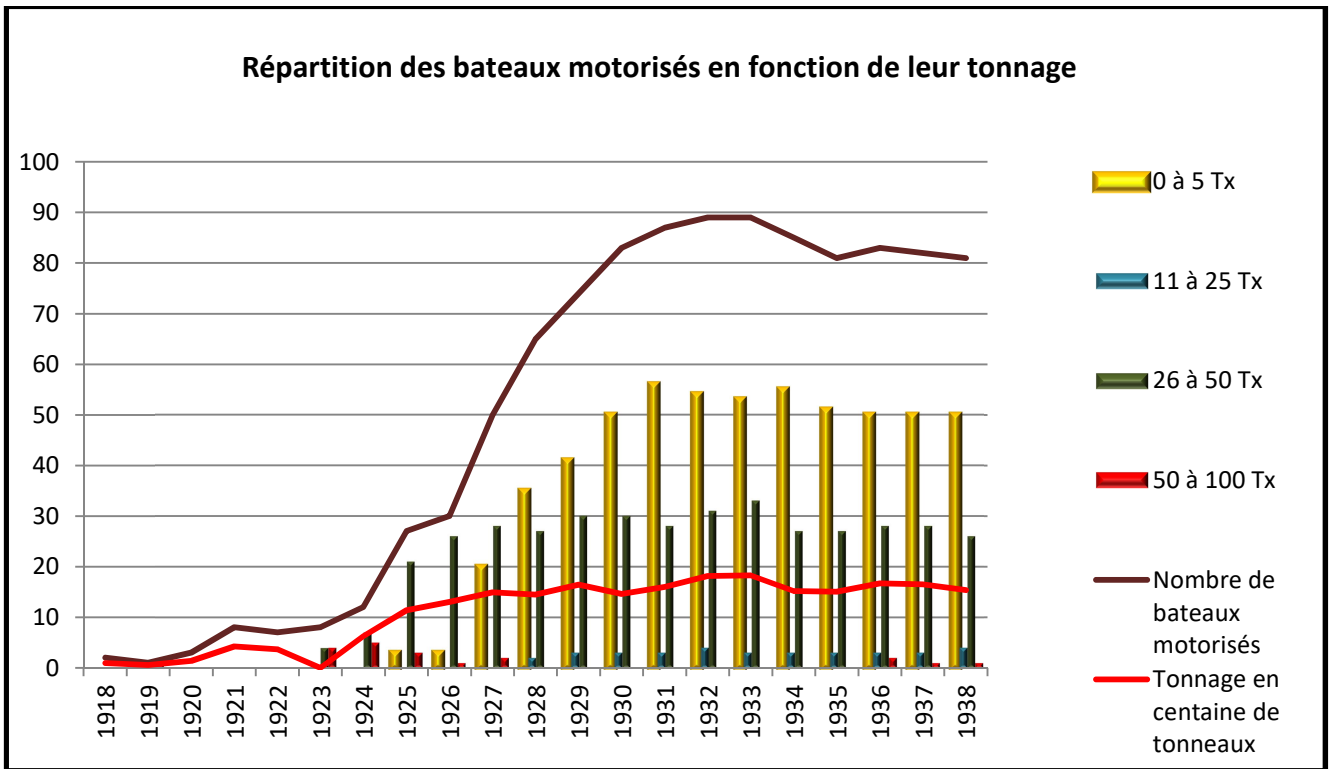
Entre 1912 et 1938, l'évolution du tonnage total par rapport au nombre de bateaux, quel que soit le mode de propulsion, montre que la flotte motorisée présente un volume plus important par unité. En effet, alors qu'en 1914, 101 navires à voile représentent un total de 1 496 tonneaux, en 1932, 99 bateaux dont 89 motorisés représentent un total de 1 846 tonneaux. Enfin, à partir de 1934, bien que la flotte passe en dessous des 90 embarcations dans le port, son tonnage global reste supérieur à 1 500 tonneaux.

La répartition des tonnages par navires permet d'affiner ces observations. Dans le cadre de la navigation à voile, si le nombre de petites embarcations de moins de cinq tonneaux est largement majoritaire dans le syndicat, il n'influe que peu sur l'évolution du tonnage total de la flotte. En 1919, soixante-cinq chaloupes représentent au maximum 325 tonneaux sur le total de 1 126 tonneaux de la flotte. 71% du volume de la flotte est à attribuer aux vingt-six grandes barques du port. En 1924, le tonnage général ne représente plus que 637 tonneaux. Or, on dénombre toujours soixante-cinq chaloupes pour seulement douze grandes barques. Si le nombre de chaloupes reste le même et son volume similaire, la disparition des embarcations « lourdes » entraîne avec elle la baisse du tonnage global du port.



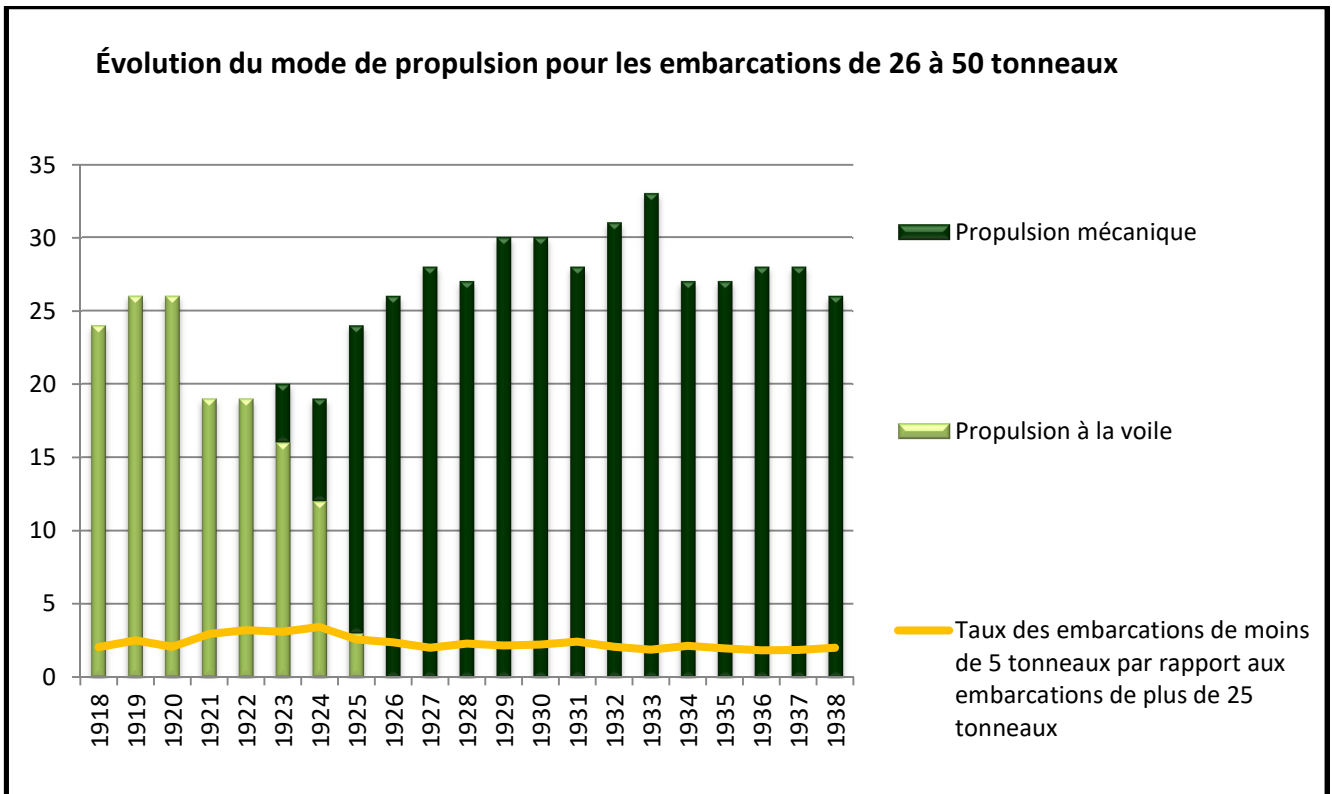
Graphique 18 : Répartition des voiliers en fonction de leur tonnage

Cette observation quant à la corrélation entre tonnage total et tonnage des embarcations de plus de 26 tonneaux reste valable également pour la flotte motorisée. Le volume des chalutiers, et ce malgré l'augmentation du tonnage des chaloupes, demeure l'essentiel du volume de la flotte de Port-en-Bessin. Ainsi la courbe du tonnage total remonte-t-elle lorsque le nombre de chalutiers motorisés augmente à partir de 1924.



Graphique 19 : Répartition des bateaux motorisés en fonction de leur tonnage

Enfin, l'étude montre très nettement les années de transition entre flotte à la voile et flotte motorisée pour les embarcations les plus importantes de Port-en-Bessin.



Graphique 20 : Évolution du mode de propulsion pour les embarcations de 26 à 50 tonneaux

Si depuis la fin de Première Guerre mondiale, le nombre de grandes embarcations et le tonnage total de la flotte augmentent régulièrement, de 1 179 tonneaux en 1919, à 1 381 tonneaux en 1921, un frein entrave cette progression entre 1922 et 1924.

Ces quatre années transitoires entre deux modes de propulsion sont caractérisées par la chute du nombre de grandes embarcations à voile, compensée par l'augmentation du nombre de navires à voile de petits tonnages (54 en 1920, 65 en 1924⁸⁹⁸). Car effectivement, le nombre de navires de moins de 25 tonneaux est plus de trois fois supérieur au nombre d'embarcations de plus de 25 tonneaux sur cette courte période, contre deux fois durant les années antérieures et postérieures.

Pour être plus exact, nous relevons une augmentation très nette du nombre de chaloupes de moins de 5 tonneaux. Jusqu'en 1924, si la flotte globale compte encore plus de 75 unités, c'est grâce au développement des petites embarcations côtières menées par un à trois hommes d'équipage. À titre d'exemple, le relevé de cette année charnière donne 65 navires de moins de 5 tonneaux pour 77 bateaux dans le port.

Par ailleurs, le tonnage global de la flotte stagne sur ces mêmes années, soit en 1922, 1 171 tonneaux, en 1923, 1 206, et en 1924, 1 204. Il ne reprendra sa progression qu'à partir de 1925 avec un tonnage global de 1 426 tonneaux, marquant ainsi le début de l'essor de la flotte chalutière mécanisée, de plus de 26 tonneaux.

L'observation de l'évolution des tonnages de la flotte montre encore que pour le même nombre de navires, l'ensemble des unités motorisées présente un tonnage supérieur à celui de leurs homologues à voile, dû en partie à l'augmentation de la taille des bateaux mais surtout à leur mécanisation.

Depuis 1921, Port-en-Bessin se tourne définitivement vers la mécanisation de sa pêche chalutière au large. Une première tentative à la vapeur⁸⁹⁹ est lancée avec un navire de 102 tonneaux, dont l'apparition dans le port amorce la période transitoire de la mutation entre la propulsion à voile et au

⁸⁹⁸ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1920*, Paris, Imprimerie Nationale, 1924, et, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1924*, Paris, Imprimerie Nationale, 1926.

⁸⁹⁹ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1921*, Paris, Imprimerie Nationale, 1924.

moteur. Mais comme le souligne Claude Vaublare, la technique déjà désuète est rapidement délaissée au profit de la motorisation à essence⁹⁰⁰. Jean-Louis Lenhof rappelle en ce sens que « la Première Guerre mondiale a joué un rôle d'accélérateur dans la motorisation du fait de l'embarquement et de la formation de pêcheurs mécaniciens à bord des bâtiments de la marine de guerre, et aussi parce qu'elle a conduit à une amélioration de la performance des moteurs »⁹⁰¹. En quatre ans, toute la flotte de plus de 26 tonneaux bascule vers la modernité, alors qu'en 1929 les voiliers de pêche sont encore largement majoritaires en France⁹⁰². À Granville par exemple, la flottille de pêche n'est motorisée qu'à 44% en 1939⁹⁰³. Cette conversion particulièrement rapide des grands navires portais⁹⁰⁴ est suivie sur un temps plus long par la motorisation des navires de tonnage inférieurs et essentiellement des chaloupes de moins de 5 tonneaux.

En effet, les catégories intermédiaires ne représenteront jamais plus de 5% de la flotte portaise, et ce quel que soit le mode de propulsion. À l'image des travaux effectués par Philippe Dupré à propos de la pêche dans le Calvados⁹⁰⁵, le syndicat compte des « grands » et des « petits » bateaux, chacun d'eux attribué à un type de pêche, les uns travaillant au grand large à la pêche fraîche au chalut ou aux cordes, les autres à la côte aux petits chaluts, à la corde ou à la pêche dormante, pérennisant ainsi malgré les mutations techniques les habitudes d'un labeur lucratif depuis plus de cinquante ans.

Alors que le nombre de chaloupes augmente régulièrement jusqu'en 1931 pour se stabiliser ensuite autour d'une cinquantaine d'unités, le nombre de chalutiers progresse jusqu'en 1933, date de son apogée. Le port compte cette année-là 33 unités de pêche hauturière. L'année suivante, le syndicat compte six chalutiers de moins. Les chiffres de Port-en-Bessin font écho à ceux du quartier et plus encore à la baisse nationale d'inscrits maritimes avant la Seconde Guerre mondiale, de concert avec la baisse du nombre de chalutiers en France. Outre les problèmes de recrutement dus à la technicité des bords motorisés, la ressource semble manquer en raison d'une surpêche⁹⁰⁶, impliquant un

⁹⁰⁰ VAUCLARE, C., « Naissance d'une industrie », in MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 250.

⁹⁰¹ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 525.

⁹⁰² *Ibid.*

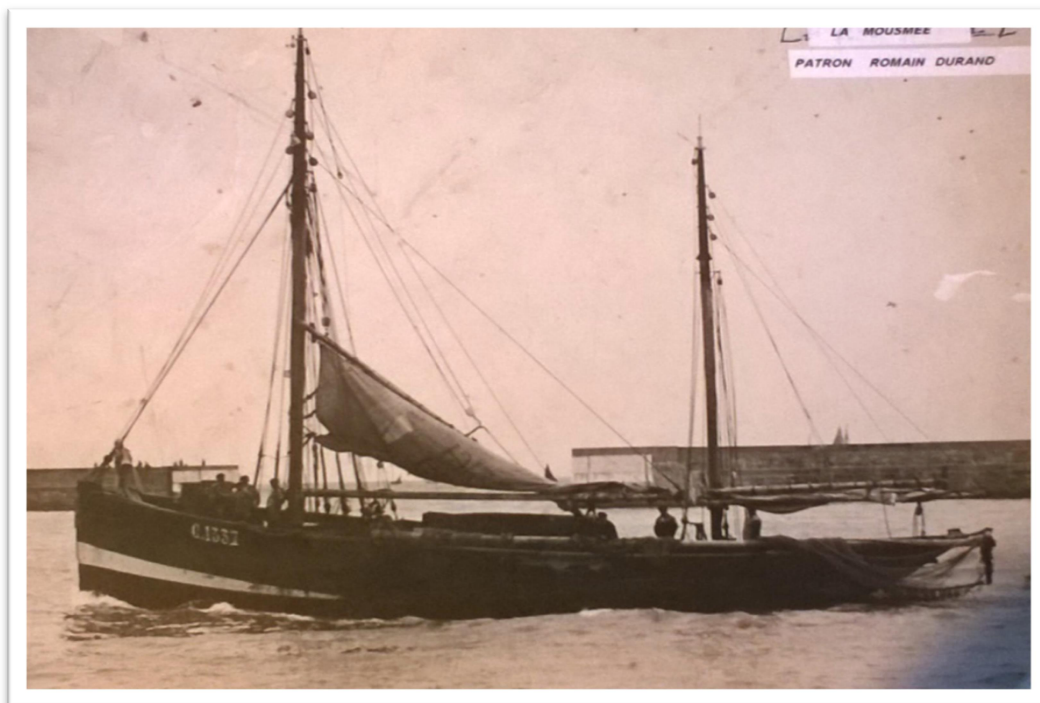
⁹⁰³ *Ibid.* p. 540.

⁹⁰⁴ LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°11, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale 1936, p. 92.

⁹⁰⁵ DUPRÉ, P., « La pêche côtière des côtes du Calvados (XIXe-XXe siècle) », in *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Actes du colloque du Musée maritime de l'Île de Tatihou, 29 juin-1er juillet 2000, sous la dir. d'Éric Barré, Élisabeth Ridet et André Zysberg, Caen, Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, n°2, 2005, p. 45-57.

⁹⁰⁶ LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°11, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale 1936, p. 26. « Les fonds [...] ont été longtemps prospectés par les chalutiers de Boulogne et de Dieppe qui doivent maintenant s'en écarter et aller chercher encore plus loin, jusqu'au accores du plateau continental, un poisson qui se fait de plus en plus rare pour avoir été trop pêché ».

éloignement de plus en plus important des côtes et des coûts supérieurs pour maintenir le gain moyen des équipages. Malgré cette baisse d'effectifs, la flotte chalutière du chef-lieu se stabilisera autour de 26 à 28 chalutiers jusqu'à la veille de la mobilisation générale. Forte de sa mécanisation tant en matière de propulsion que d'équipements comme les treuils de chalut, ses rendements restent en progression tout au long de la période d'étude, et conforte Port-en-Bessin dans sa place de leader de la pêche du poisson frais, malgré la concurrence récente des ports adoptant les mêmes techniques comme celui de Grandcamp⁹⁰⁷. Le temps de la pêche à la voile est révolu, en moins de quinze années le syndicat est définitivement entré dans l'ère des chalutiers classiques.



Doc 30 : La Mousmée de Romain Durand, dundee armé au chalut à perche⁹⁰⁸

Les mutations techniques des bateaux entraînent avec elles celles des engins de pêche. À Port-en-Bessin, sur les unités les plus importantes, les hommes travaillent aux cordes et au chalut et les petits équipages des chaloupes se livrent aux folles et à l'hameçon⁹⁰⁹. Si l'art des cordes évolue peu

⁹⁰⁷ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3^e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 234-262.

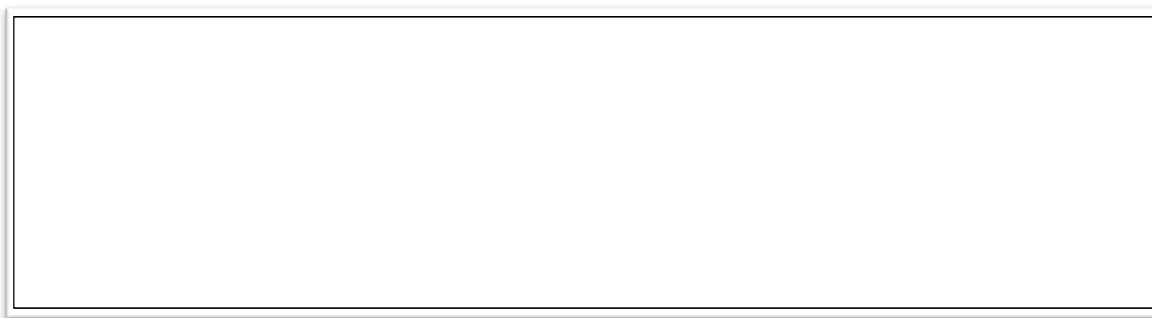
⁹⁰⁸ Collection privée de Jean-Louis Durand, marin pêcheur à la retraite. Ce navire était celui de son père, il y fit lui-même ses premières armes comme mousse avant la Seconde Guerre mondiale.

⁹⁰⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. Rapport de 1865, du quartier de Caen au ministère de la Marines et des colonies : « Syndicat de port en Bessin, La pêche en Bateau, [...]. Les seuls genres de pêches pratiquées sont la pêche fraîche et la pêche à pied. Les bateaux ont été au nombre de 37 [...] 17 sloops pontés pour le chalut, 20 chaloupes non pontées pour les folles et l'hameçon ».

de la fin du XIX^e au premier XX^e siècle, il en est autrement du filet traînant tant décrié à travers les archives.

Difficile à dater dans le temps, il apparaîtrait comme un principe ancien portant plusieurs appellations selon le lieu de son emploi. Duhamel du Monceau, étudiant les différents types de filets rencontrés au cours de son enquête sur les côtes de France, inclut le chalut dans la classe « Des pêches qui se font à la Traîne, comprenons sous le nom de Dragues, il n’y a point d’ailes, et les halins sont immédiatement attachés à la chausse »⁹¹⁰. Nommé drague, chausse, cauche, chalut, sac de drague, bêche traînante, Couvreaux, Carte, Corret, Dranguelle ou Drangelle ou encore Draige et Ret traversier⁹¹¹, et, soit tiré à bras soit par bateau, le principe technique de cet engin de pêche de fond demeure le même. Dès la fin du XVIII^e siècle, les barques de Port-en-Bessin se spécialisent dans cette pratique. Nous disposons de très peu d’informations précises au sujet des chaluts portais. Croisées avec les renseignements donnés par Duhamel Dumonceau, elles permettent de visualiser ce que pourraient être les premiers chaluts du syndicat. Les sources donnent effectivement des descriptions très succinctes s’approchant du chalut normand décrit par Duhamel du Monceau.

Il s’agit d’une grande chausse fermée en son cul par un lacet, dont la bouche est maintenue ouverte par une perche de bois frappée de deux anses d’où partent les filins réunis en patte d’oie rejoints par le funin de traction.



En BB, partie supérieure de l’ouverture, encapelée d’un bâton. Trois manœuvres CCD, servent à traîner le chalut ; celle de D part du milieu du bâton ; les deux autres sont frappées sur des anses de fer, KK : elles se réunissent en E, à un funin F. Le bas de l’ouverture est marqué des lettres MM. G, extrémité du chalut, qu’on ferme avec un lacet. Il y a une bouée en R⁹¹².

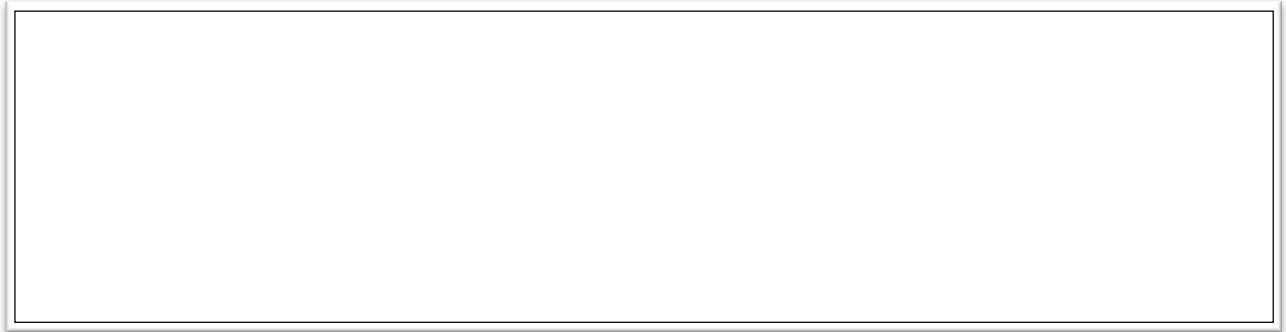
Doc 31 : Le chalut normand, Duhamel du Monceau

⁹¹⁰ DUHAMEL DU MONCEAU, H.-L., *Traité général des pêches et histoire des poissons qu’elles fournissent*, Paris, 1771-1782, réimpr. À Abbeville (Connaissances et Mémoires européennes), 3 vol. et 1 vol. de planches, 1998. Section II. Chapitre VII, « Des pêches qui se font à la traîne, comprenons sous le nom de Dragues, il n’y a point d’Ailes, et les halins sont immédiatement attachés à la chausse ».

⁹¹¹ *Ibid.*

⁹¹² *Ibid.*,

Cependant, dès les années 1820, les relevés des plaintes contre l'engin destructeur portais signalent qu'il est équipé de patins. F. Renault souligne, par ailleurs, dans son ouvrage « Bateaux de Normandie », la ressemblance des chaluts de la côte du Calvados et de la drague anglaise montée sur des genouillettes, objets tout à fait similaires aux patins des chaluts⁹¹³.



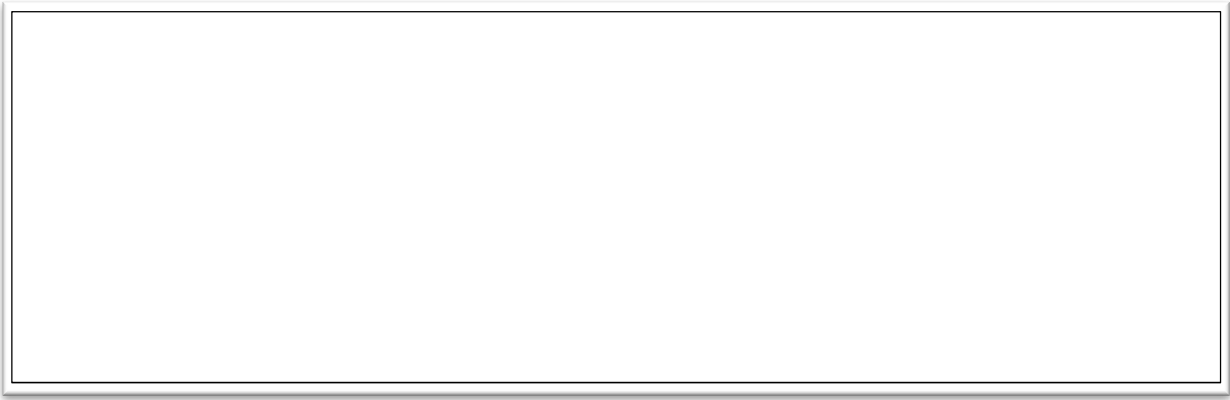
Doc 32 : Drague, nommée anglaise, avec la genouillette qu'on voit en petit à la bouche du filet⁹¹⁴

Les Portais utiliseraient donc un filet en tout point correspondant au chalut de la région du Havre⁹¹⁵ muni de patins très certainement en bois dans ses premières heures. Ainsi maniaient-ils un instrument de pêche composé d'une poche en filet, garnie de lest en sa bordure inférieure pour traîner sur le fond, d'une perche de bois à son ouverture afin d'en conserver l'écartement, de deux patins en bois flanqués en bout de cette perche facilitant la traîne, et enfin de deux filins disposés de part et d'autre de l'ouverture qui, fermés en patte d'oie, permettent au navire de tirer l'ensemble le temps de la pêche.

⁹¹³ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 276.

⁹¹⁴ DUHAMEL DU MONCEAU, H.-L., *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent*, Paris, 1771-1782, réimpr. À Abbeville (Connaissances et Mémoires européennes), 3 vol. et 1 vol. de planches, 1998. Section II. Chapitre VII, « Des pêches qui se font à la traîne, comprenons sous le nom de Dragues, il n'y a point d'Aîles, et les halins sont immédiatement attachés à la chausse ».

⁹¹⁵ *Ibid.*



Doc 33 : Chalut à patins en bois, d'après Duhamel du Monceau⁹¹⁶

Au début du XIX^e siècle, les sources mentionnent des patins de fer⁹¹⁷, remplaçant les patins de bois des équipements portais. Nous les pensons plus anciens mais, à ce jour, nous ne pouvons le démontrer car aucune source spécifique et technique à ce sujet n'a été retrouvée. Le bourrelet, grattant le fond au moment de la traîne et soulevant tout type de poissons plats fut, semble-t-il, un temps garni de galets ou de pierres⁹¹⁸ pour être remplacé, ensuite, par une corde à plomb doublée par des chaînes⁹¹⁹. Le document ci-dessous reproduit très exactement le chalut de la fin du XIX^e siècle, réglementé et normé par le décret du 4 juillet 1853⁹²⁰, et utilisé par les équipages du poisson frais. Il faut noter cependant que les patins des chaluts de Port-en-Bessin sont de forme plus rectangulaire, selon l'iconographie dont nous disposons et les recherches de F. Renault.

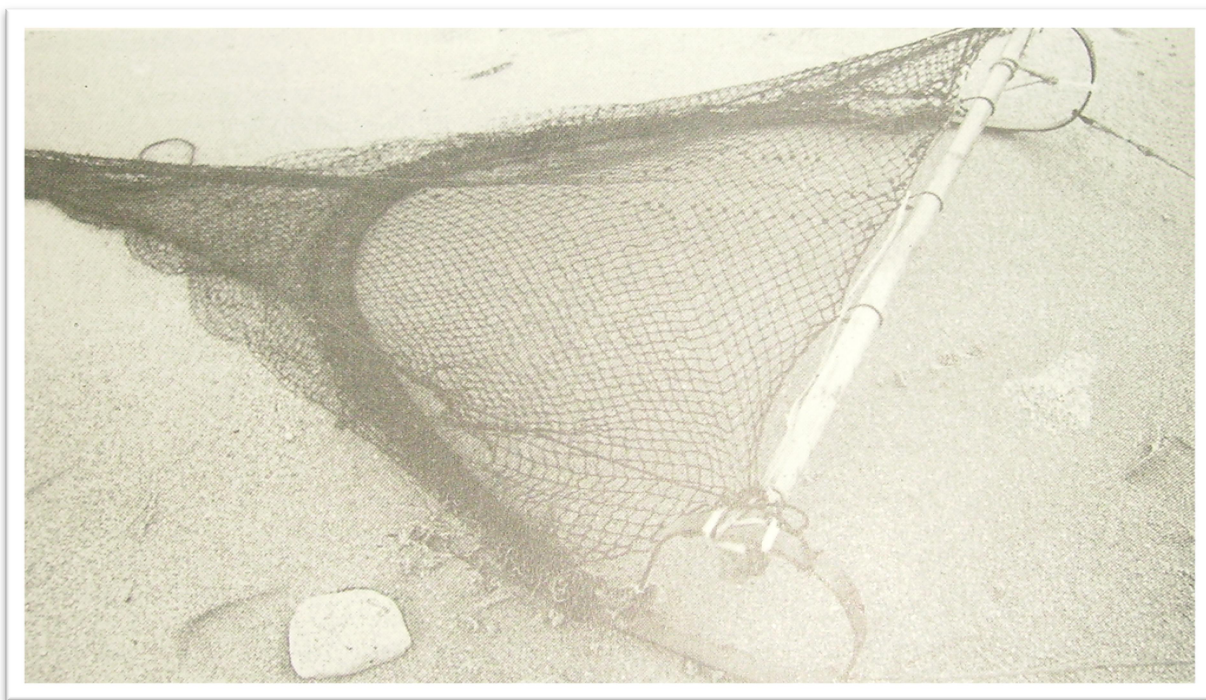
⁹¹⁶ LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°10, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale, 1935, p. 26.

⁹¹⁷ *Ibid.*

⁹¹⁸ *Ibid.*, p. 28.

⁹¹⁹ Arch. Dép. Calvados : R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 7 novembre 1840, à M. Durand Syndic à Port, et, courrier du 19 janvier 1841 au commissaire général signalant le doublement des chaînes afin d'améliorer l'efficacité du chalut. Voir aussi, R 3631, Correspondance du quartier, 1836-1859. 18 septembre 1857, au commissaire générale « Les pêcheurs de Port-en-Bessin se sont servis du bourrelet lorsqu'on ne connaissait pas encore l'usage des chaînes ; mais ils y ont renoncé dès que cet usage s'est introduit parce que les fonds des côtes de Caen usaient trop fortement le bourrelet et ils ne reviendraient à l'ancien système que contraints par la prohibition des chaînes. »

⁹²⁰ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001, p. 514. « Le chalut ou rets traversiers devait avoir la forme d'un sac conique ne présentant aucun étranglement. Les mailles ne devaient pas dépasser 35 cm au carré et la gueule du chalut était garnie d'une vergue de 11 m 50 au plus dont les extrémités devaient être garnies de chandeliers en fer de la forme d'un quart de cercle n'excédant pas 130 kilogrammes ; la partie inférieure pouvait être garnie d'une chaîne ne dépassant pas les 50 kilogrammes. »



Doc 34 : Photographie d'une reproduction de chalut du XIX^e siècle⁹²¹

Le chalut tel que nous le voyons au cours du XIX^e siècle, était conçu par les charpentiers de marine pour la perche, les forgerons pour les patins et les femmes et les anciens marins pour le filet. Pour ce faire, les pêcheurs achetaient la filasse de chanvre au poids⁹²², qu'ils confiaient le plus souvent aux membres de leurs familles. Ceux-ci tissaient à l'aide de ces fils les premières mailles de portions carrées appelées nappes, lesquelles une fois assemblée forment le filet du chalut. Il fallait en moyenne trois à quatre nappes pour former la chausse. À partir de 1860, les rapports des commissaires soucieux d'un certain bien-être et de l'amélioration des bénéfices de la pêche, envisagent l'emploi du coton en lieu et place du chanvre, mais ils s'opposent à la population des gens de mer. Le commissaire de quartier de Caen signale que les pêcheurs de Port-en-Bessin refusent catégoriquement les chaluts mécaniques utilisant les fils de coton proposés par la société Broquart et Cie.

« Vous verrez, par le rapport ci-joint de M Monory, que les pêcheurs de Port en Bessin, malgré l'économie que leur procureraient les chaluts mécaniques, leur préfèrent ceux filer et lacer à la main, non seulement par ce qu'ils sont d'une qualité supérieure et d'une plus longue durée, mais encore

⁹²¹ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 278.

⁹²² DUHAMEL DU MONCEAU, H.-L., *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent*, Paris, 1771-1782, réimpr. À Abbeville (Connaissances et Mémoires européennes), 3 vol. et 1 vol. de planches, 1998. Section II. Chapitre I, Des filets ; de leur fabrique, de leur entretien, et leurs différentes espèces.

parce que leur confection procure du travail à un assez grand nombre d'individus de la localité qui, sans cette industrie, seraient réduits à la plus grande misère »⁹²³.

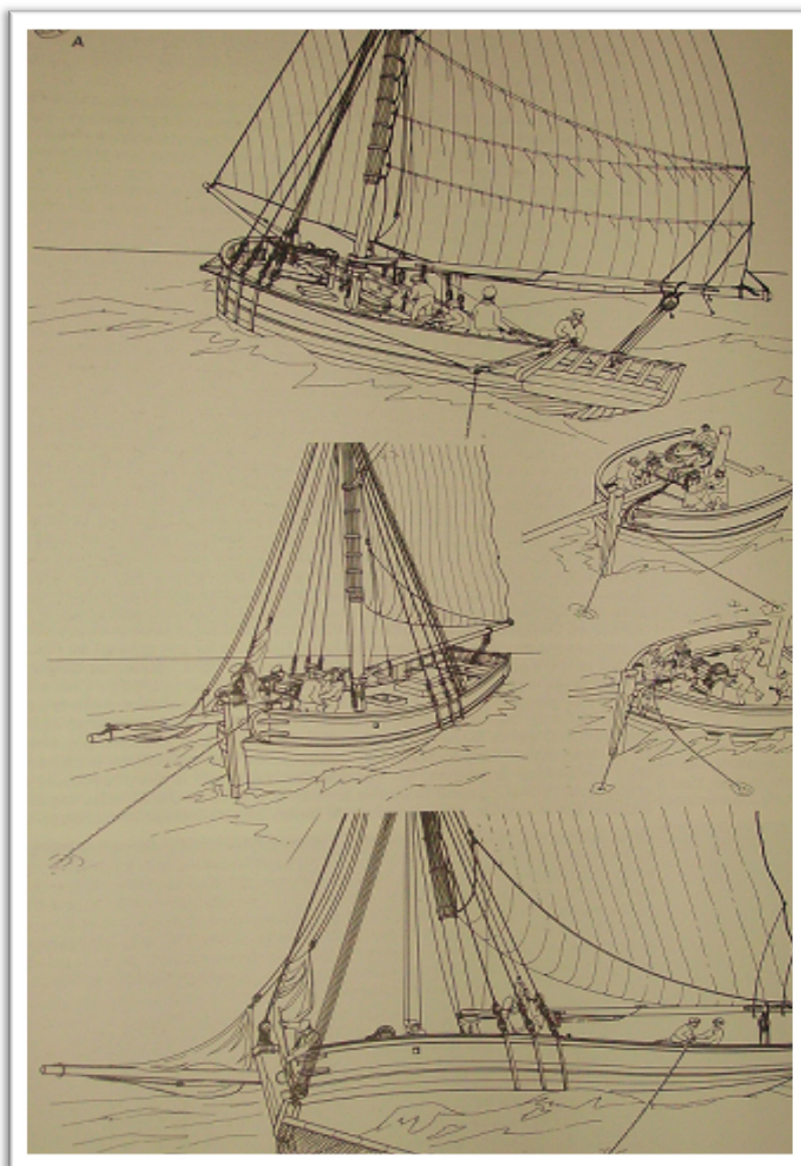
Malgré un certain immobilisme sur la confection et la nature des filets, les mutations pour la pêche du chalut continuent. En 1869, le quartier signale l'emploi de « treuils à manivelle pour le virage à bord des grandes barques. [...] Ces bateaux [...] relèvent leur chalut à l'aide d'un moulinet à double engrenage qui se vire avec deux manivelles en fer »⁹²⁴. Cette technique facilite grandement le virage, remplaçant la force des hommes jusqu'à la remontée complète du chalut le long du bord du navire. En effet, jusqu'alors, toute la manœuvre, soit de la mise à l'eau soit de la remontée du chalut à bord, se pratiquait uniquement et directement à la main, avec les difficultés et les risques que comprend ce genre d'opération, particulièrement lors de mers houleuses. Outre les hernies, monnaie courante, les hommes risquaient souvent l'écrasement ou l'arrachement de membres provoqué par le poids et les à-coups de l'engin balayé par le tangage contre le navire⁹²⁵. Le moulinet à manivelle, et, au début du XX^e siècle, le moulinet mécanisé, ouvrent la voie à la simplification technique, à une certaine sécurité, mais surtout à plus de vitesse lors des manœuvres. Il ne faudra plus qu'une demi-heure pour remonter la pêche sur le bord contre une à deux heures à la main, selon l'état de la mer⁹²⁶. La remontée du chalut à perche demande une certaine technique décrite par le schéma ci-dessous.

⁹²³ Arch. Dép. Calvados : R 3631 : Correspondance du quartier, 1836-1859. R 3632 : Correspondance du quartier, 1854-1870. 14 janvier 1862, au commissaire général de Cherbourg : Résultat de l'examen d'un filet à la mécanique de l'invention de M.M Broquart et Cie de Dunkerque dans le Sous-quartier de Courseulles.

⁹²⁴ Arch. Dép. Calvados, R 3632 : Correspondance du quartier, 1854-1870. 9 juillet 1869, au Commissaire général à Cherbourg.

⁹²⁵ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 276 à 278.

⁹²⁶ *Ibid.*



Doc 35 : Dessins de la manœuvre du chalut⁹²⁷

Le bateau en pêche est mis bout au vent, son nez dans le prolongement du premier bras du chalut, relâché par le chien le tenant en pêche le long de la coque. Puis à l'aide du treuil mécanique, les hommes remontent les deux bras du chalut. Peu avant la sortie du premier patin à l'avant du bateau, le bras arrière du chalut est repris en cul de bateau afin que les hommes halent l'ensemble de l'engin et vident ensuite la poche à l'intérieur de l'embarcation⁹²⁸.

Au début du XX^e siècle, la dimension des barques chalutières ayant nettement augmenté, et avec elle le poids et la longueur des filets, la mécanisation des moulinets de chalut se généralise dans le port, amoindrissant les efforts des vireurs. On estime alors le poids d'un chalut à deux tonnes lors

⁹²⁷ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 288.

⁹²⁸ *Ibid.* Explication de la manœuvre empruntée à François Renault, p. 285-289.

de sa remontée dans le bateau. À l'image de plusieurs de ses consœurs, en 1910, le *Jules Armand*⁹²⁹, une grande barque longue de 17,38 m et de 42 tonneaux, s'équipe d'un moteur auxiliaire d'une dizaine de chevaux pour son moulinet. Parallèlement, le filet de chanvre est abandonné pour celui en coton, et les pêcheurs acceptent de commander leurs filets aux industries productrices de la région. Le rendement des pêches serait bien supérieur, la maille de coton s'avère moins lourde dans l'eau et surtout plus souple⁹³⁰. Le chalut ainsi conçu ne connaîtra pas d'autres évolutions techniques notables avant la Seconde Guerre mondiale. L'utilisation des panneaux remplaçant la perche à bord des navires des grands ports comme Boulogne⁹³¹ ou encore La Rochelle⁹³², reste à l'état de tentative dans les années 1938 et 1939 à Port-en-Bessin⁹³³. Dans les petits ports de la Manche et de l'Atlantique, où les chalutiers avoisinent les 35 à 40 tonneaux, cette dernière technique de chalut à panneaux ou otter-trawl ne se généralisera qu'après-guerre.

Ainsi les mutations techniques de la flotte et de ses outils permettent-elles à Port-en-Bessin de conserver un rendement important dans les pêches fraîches. Bien que nous intéressent plus particulièrement aux pêches fraîches des grandes embarcations, fleuron de l'activité halieutique portaise, nous ne pouvons nier les évolutions de la pêche côtière et de ses chaloupes. Au XIX^e siècle, les chaloupes pouvaient mesurer huit mètres et plus. Elles permettaient à de petits équipages d'effectuer différents types de pêche en vue des côtes. Construites à clins et très rustiques, il semble que leur longueur diminue à la fin du XIX^e siècle, ne comptant plus à leur bord qu'un à trois hommes. À partir de 1925⁹³⁴, la motorisation de ces petits bateaux longs de six à sept mètres, construits dorénavant à francs bord, se généralise. D'une activité plurielle, hameçon et filets, pêche à la crevette ou au homard, ils participent aussi à la pêche du poisson frais. S'il nous sera quasiment impossible de différencier leur rendement de celui des chalutiers dans les prélèvements du frais, nous ne pouvons les exclure des chiffres, complétant bien des fois les manques à gagner des navigations du large à l'échelle des statistiques des pêches de Port-en-Bessin.

⁹²⁹ Fond François Renault : Classeur des navires de Port-en-Bessin. *Jules Armand* (C983) construit en 1910 à Port-en-Bessin de 42 tx et 17,38 m de longueur.

⁹³⁰ SORET, C., « Les expositions internationales de pêche à Bergen (Norvège, 1865) et Boulogne-sur-Mer (France, 1866) : une réponse à la crise, un acteur du progrès technique ? Approche historique et muséologique », in *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, 24-26 novembre 1999, sous la coord. de Guy Danic, Alette Geistdoerfer, Gérard Le Bouëdec et François Theret, Plouzané, Ifremer, 2001, p. 77.

⁹³¹ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 75-77.

⁹³² MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p.50-60.

⁹³³ Selon le témoignage de Jean-Louis Durand, des essais de pêche au chalut à panneaux sur le bateau de son père ont été tentés avant la Seconde Guerre mondiale, mais les résultats assez médiocres ont demandé une formation et l'accompagnement de personnels aguerris à cette technique afin que l'engin puisse être correctement utilisé.

⁹³⁴ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p.152-156.

2. L'essor économique du secteur des pêches

2.1 *Le tournant des pêches portaises*

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, les pêches portaises connaissent un véritable tournant économique. Dès 1860, le rapport du commissaire de quartier témoigne de l'ascension et de l'extension halieutique du syndicat.

« En résumé, l'industrie de la pêche côtière est dans un état à peu près stationnaire dans le syndicat de Sallennelle et d'Ouistreham. Dans ceux de Caen et de Courseulles elle diminue plutôt qu'elle n'augmente et enfin dans le syndicat de Port-en-Bessin elle est en voie de progrès »⁹³⁵.

L'activité, encore très handicapée par la construction du port, croît en fonction de l'amélioration progressive de ses infrastructures. Mais, à notre sens, la pêche doit surtout son développement au caractère novateur de la technique du chalut hauturier employée par les marins. Détenteurs de grandes barques quillées et pontées depuis le premier XVIII^e siècle, gréées alors pour les pêches sur le Dogger Bank, ils les adaptent en fin de siècle aux pêches traînantes dans la Manche. En effet, la mortalité importante dans le village et l'appauvrissement des pêches qui s'ensuivit à cette époque et tout au long des Guerres de Révolution et d'Empire, mit un terme à une économie des pêches lointaines au hareng. Sur ces embarcations autrefois armées d'une vingtaine d'hommes, il n'en fallait plus que 7 à 8 pour manier le chalut. Prévues pour la haute mer, les hommes y réalisent leurs pêches fraîches au grand large sur des marées de deux à trois jours. Ce choix halieutique leur sera profitable, contrairement aux ports du quartier, restés dans leurs pratiques traditionnelles. Effectivement, au cours du XIX^e siècle, en sus des évolutions techniques, du développement des moyens de transport de marée⁹³⁶, le marché des pêches portaises bénéficiera des modifications alimentaires de la population française, préférant dorénavant le poisson frais au poisson salé. La progression du rendement des pêches le prouve. En 1860, les quinze bateaux armés au chalut de 24 tonneaux en moyenne et les 26 chaloupes, tous à la pêche fraîche, rapportent en valeur brute 145 200 francs sur l'ensemble du syndicat. Chaque marin des grosses embarcations aura un lot de 750 francs en moyenne et ceux des plus petites dont la saison dure quelques mois, 200 francs⁹³⁷. En

⁹³⁵ Arch. Dép. Calvados, R 3632 : Correspondance du quartier, 1854-1870. Rapport sur les pêches du quartier de Caen pour 1860.

⁹³⁶ DÉSERT, G., « Viande et poisson dans l'alimentation des Français au milieu du XIX^e siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n°2, 1975, p. 531.

⁹³⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3633 : Correspondance du quartier, 1862-1918. Quartier de Caen, Ministère de la Marines et des colonies, syndicat de Port-en-Bessin, 1866.

1866, le rapport envoyé au Ministère de la Marine et des Colonies montre une progression sur l'ensemble des chiffres des pêches et des prises de 1865⁹³⁸.

« La pêche en Bateau

Le produit réalisé par ces pêches ont été de 193, 024 fr.00

Savoir :

Pour le chalut 178, 584 fr.00

Les folles et l'hameçon 1, 440 fr.00

Le genre de bateau employé ont été 17 sloops pontés pour le chalut, 20 chaloupes non pontées pour les folles et l'hameçon.

Les produits de la pêche au chalut sont répartis ainsi : moitié pour l'armateur qui est ordinairement le patron, et moitié pour l'équipage, les patrons perçoivent d'ailleurs une part plus forte que les marins, et les mousses une demi-part. Les armateurs fournissent les filets, les articles de gréement à remplacer, les câbles, ancres. Les marins ne sont tenus à aucune fourniture.

Dans les chaloupes montées d'un seul homme, et qui sont généralement des annexes des sloops, il est accordé au propriétaire 1/7 du produit de la pêche. Il fournit et entretient tout ce qui compose le gréement.

Pour la pêche du chalut, la division du produit en 1865 a donné les résultats suivant :

Part revenant à chaque bateau 5252, 44 fr.

À chaque homme (Les équipages sont de 5 hommes et un mousse) : 954, 99 fr.

À chaque mousse 477, 49 fr.

Le poisson pris pour la nourriture des familles des marins, lequel est côté à des prix très bas,

La nourriture des équipages (moins le pain et le cidre) qui est également prise sur les produits de la pêche

Le produit de la pêche en chaloupe a été réparti comme ainsi par chaloupe :

Par chaloupe 103, 54 fr.

Par homme (un seul par chaloupe) 618, 86 fr. »⁹³⁹.

Dans ce même rapport nous retrouvons les principales espèces composant la pêche fraîche et leur part dans le total des pêches, soit :

⁹³⁸ *Ibid.*

⁹³⁹ *Ibid.*

« Chalut :

Plies et soles dans la proportion	3/10
Turbots et barbues	2/10
Raies	3/10
Rougets	2/10

Folles et hameçons :

Brèmes et maquereaux	5/10
Congre	2/10
Godes et merlans	2/10
Morues et colin	1/10 » ⁹⁴⁰ .

À ces chiffres, il faut ajouter le produit des pêches à pied. Celle de la crevette, considérée comme sans importance et revenant essentiellement aux familles des pêcheurs, n'est pas ici prise en compte. La cueillette des moules, comptant une quarantaine de pêcheurs « [...] rapporte environ 1 francs 50 par personne et par jour de mai en septembre inclusivement. Soit donc un produit annuel de 9 à 10 000 francs dont plusieurs familles pauvres tirent la meilleure partie de leur subsistance »⁹⁴¹.

Au regard de la réussite des marins portais, le commissaire ne tarit pas d'éloges pour les hommes et les familles du syndicat. À ses yeux, les marins de Port-en-Bessin, « sont les plus intelligents, les plus travailleurs et les plus sobres de la côte⁹⁴² ». Il décrit « leur vie laborieuse, et régulière » en soulignant qu'il « est rare de les voir ivres et leurs femmes sont généralement sobres et économes »⁹⁴³. Et au sujet de la pêche hauturière, constatant que « depuis 1856, le matériel de pêche a considérablement augmenté à Port en Bessin [...] car [...] à cette époque il se composait de 13 bateaux. Maintenant [...] 17 bateaux d'un tonnage moyen de 22 tonneaux [...] », il conclut que « [...] Du reste les pêcheurs de Port en Bessin ont toujours été considérés comme l'élite des populations maritimes du quartier de Caen [...] »⁹⁴⁴ Si on peut estimer que le commissaire possède un certain sens de l'exagération, notamment au sujet de la sobriété des hommes, quoique la plupart du temps étant en mer, contrairement aux marins des ports voisins, ceux-ci n'entraient au café qu'un

⁹⁴⁰ *Ibid.*

⁹⁴¹ Arch. Dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. Quartier de Caen, rapport du 4 juillet 1866.

⁹⁴² Arch. Dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 29 septembre 1860, à M. le commissaire général à Cherbourg. Étude sur les moyens de développer la pêche côtière, tout en améliorant la position des pêcheurs.

⁹⁴³ Arch. Dép. Calvados : R 3633 : Correspondance du quartier, 1862-1918. Quartier de Caen, Ministère de la Marines et des colonies, syndicat de Port-en-Bessin, 1866.

⁹⁴⁴ *Ibid.*

jour par semaine, le dimanche, jour de congé, il apparaît très nettement que leur labeur les hisse petit à petit en tête des pêches du quartier. Leur pêche fraîche d'une valeur de 193 000 francs représente presque le quart des pêches fraîches du quartier⁹⁴⁵ et l'administration maritime confirme que le mode de pêche hauturier fait ses preuves.

« La pêche a été mauvaise dans les localités du quartier de Caen, où elle se fait dans de petits bateaux (syndicats de Dives et d'Ouistreham); cela tient aux mauvais temps de l'année 1867. Elle n'a été fructueuse qu'à Port-en-Bessin, où elle est pratiquée par de grandes barques pontées »⁹⁴⁶.

La décennie suivante, les conditions climatiques imposent un net ralentissement dans l'activité halieutique du Calvados. Toutefois, si « l'année 1874 a été désastreuse pour les pêcheurs du quartier de Caen » considérée comme « [...] la pire qu'ils aient eue depuis 10 ans [...] », le quartier enregistrant de « notables diminutions » dans les pêches et des pertes d'hommes et de navires, l'activité portaise ne semble pas affectée. Un an plus tard, dans des conditions similaires, le commissaire constate que :

« Dans son ensemble, l'industrie de la pêche a donné, en 1875, la même quantité de produits qu'en 1874. La situation des pêcheurs n'a donc pas varié. [...] A Ouistreham, l'industrie est stationnaire ; à Port-en-Bessin, au contraire, elle continue à progresser »⁹⁴⁷.

Encore une fois, il témoigne d'une industrie en souffrance dans le quartier « [...] Sauf à Port en Bessin, dont les pêcheurs exercent constamment leur métier au large, dans de grands bateaux [...] »⁹⁴⁸. Pourtant les marins et leurs navires ne sont pas épargnés par le mauvais temps.

« Les mauvais temps de l'automne 1878 ont rendu certains genres de pêche pour ainsi dire impraticables ; [...] Les pêcheurs de Port-en-Bessin ont eu à subir la perte de 2 bateaux ; ils n'en continuent pas moins à augmenter le nombre de leurs armements. Ils sont très actifs, aussi leur situation est-elle généralement bonne »⁹⁴⁹.

Nonobstant les aléas climatiques et la rudesse des hivers suivants, les résultats des pêches du syndicat restent en progression et sont attribués par l'administration au mode de pêche et ses navires.

⁹⁴⁵ REVUE MARITIME ET COLONIALE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1867*, Paris, Challamel Ainé, Libraire-Éditeur, 1868. Le quartier totalise cette année-là une valeur de 820463 francs pour les pêches fraîches

⁹⁴⁶ *Ibid.*

⁹⁴⁷ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1875*, Paris, Imprimerie Nationale, 1876.

⁹⁴⁸ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1877*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879.

⁹⁴⁹ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1878*, Paris, Imprimerie Nationale, 1879.

« C'est à Port-en-Bessin, où la pêche se fait au large sur de grands bateaux pontés qui restent souvent à la mer pendant 2 et 3 jours consécutifs, que les inscrits sont le plus à l'aise parce que l'industrie qu'ils exercent est bien plus productive que la petite pêche pratiquée en vue des côtes par les marins de Dives et de Ouistreham. [...] A Port en Bessin, 2 sloops, jaugeant près de 28 tonneaux chacun, ont été construits en 1882 et 2 autres vont être mis prochainement sur les chantiers de ce petit port »⁹⁵⁰.

À l'orée des années 1890, « les résultats de la pêche sont, dans leur ensemble, très peu satisfaisants. [...] Aussi, à part le syndicat de Port-en-Bessin où l'industrie de la pêche se maintient dans de bonnes conditions, partout ailleurs cette industrie est en décroissance »⁹⁵¹. En effet, les marins portais exploitent des zones de pêche de plus en plus lointaines, en allongeant leur campagne de pêche sur les espaces de la Manche du Nord pour les pêches du hareng frais, et le « Torbouai »⁹⁵² pour le poisson frais. Ces facteurs contributifs à la réussite des pêches portaises seront progressivement renforcés par l'utilisation de la mise en glace du poisson frais, qui se généralise dans les ports français⁹⁵³, afin de le conserver jusqu'au retour à Port-en-Bessin.

De mémoire, les portais, à l'image des ports de pêches fraîches comme Berck⁹⁵⁴ ou Boulogne⁹⁵⁵, utilisaient de la glace importée de Norvège. Mais il est impossible à ce jour de le prouver. Plus tard, une machine à glace fonctionnera aux abords du port. Le glaceur du chalutier, celui qui a en charge la mise au frais de la pêche, en recouvre par couches successives le poisson pêché, cependant les archives restent encore silencieuses à ce sujet⁹⁵⁶.

⁹⁵⁰ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1882*, Paris, Imprimerie Nationale, 1883.

⁹⁵¹ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes et de l'Ostréiculture pour l'année 1887 – France et Algérie*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889.

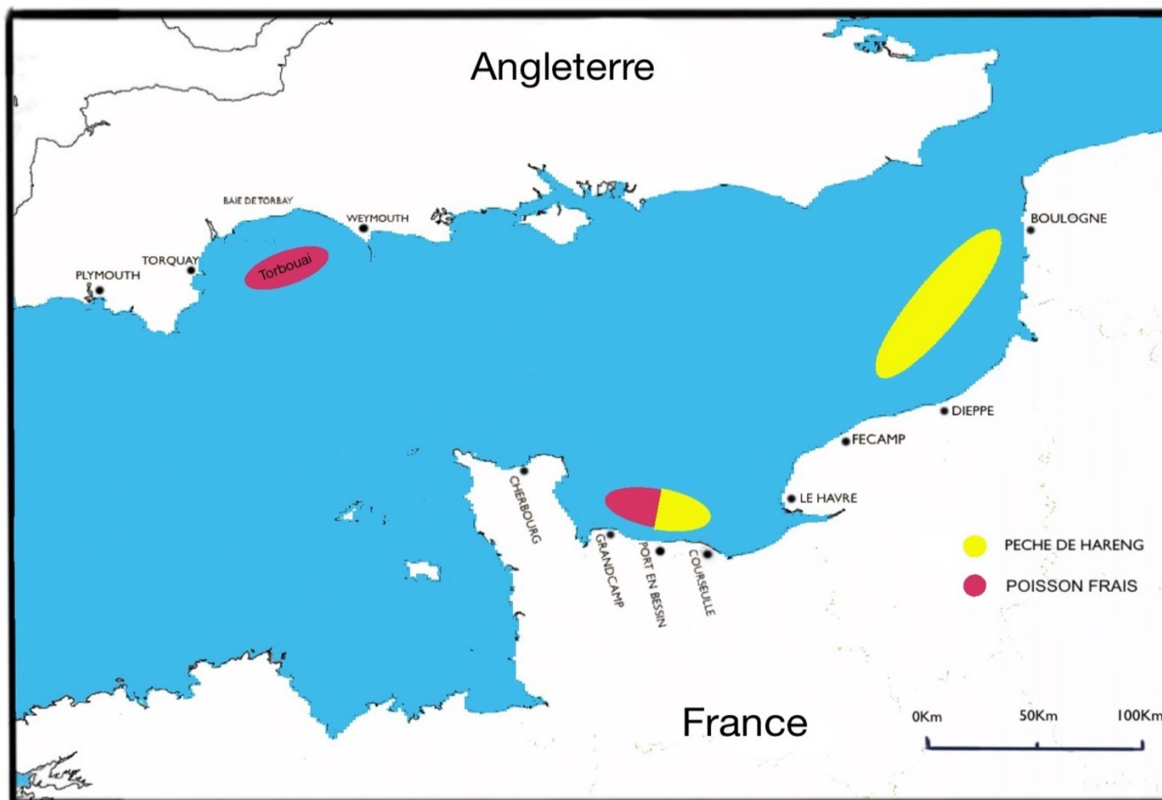
⁹⁵² Appellation des marins portais, en patois portais, pour la zone de pêche se trouvant dans la Baie de Torbay au Sud-Ouest de l'Angleterre.

⁹⁵³ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001, p. 518. Voir aussi, MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 254.

⁹⁵⁴ Capillier, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 157.

⁹⁵⁵ *Ibid.*, p. 158.

⁹⁵⁶ Il reste particulièrement difficile de dater l'apparition de la machine à glace de Port-en-Bessin. D'anciens marins auraient communiqué son existence au personnel du centre culturel de la ville. La mémoire commune laisse entendre que la glace était utilisée et qu'elle était produite à Port-en-Bessin par la « machine à glace » installée à côté du port.



Doc 36 : Carte des principales zones de pêche des navires de Port-en-Bessin à la fin du XIX^e siècle⁹⁵⁷

À la fin du XIX^e siècle, le syndicat, fort de ses résultats, occupe la première place de la branche des pêches fraîches du quartier. Les pêcheurs de Port-en-Bessin, considérés comme « plus aisés »⁹⁵⁸ doivent cette réussite à leur choix de pêche. Suivant cet exemple, les ports voisins comme Trouville ou encore Grandcamp⁹⁵⁹ pratiquant déjà les pêches fraîches côtières, abandonnent leurs salaisons hauturières pour se convertir à leur tour au hauturier frais, bien plus rémunérateur.

2.2 Les pêches de Port-en-Bessin ne connaissent pas la crise ?

À la fin du XIX^e siècle, la valeur des prises hauturières et côtières se maintient au-dessus de 500 000 francs. En 1903, forts de leur économie halieutique, les pêcheurs proposent de financer eux-mêmes la construction du troisième bassin du port, moyennant une taxe prélevée sur leurs pêches fructueuses. Mais dès 1904, la chute des rendements côtiers et hauturiers met un terme au projet.

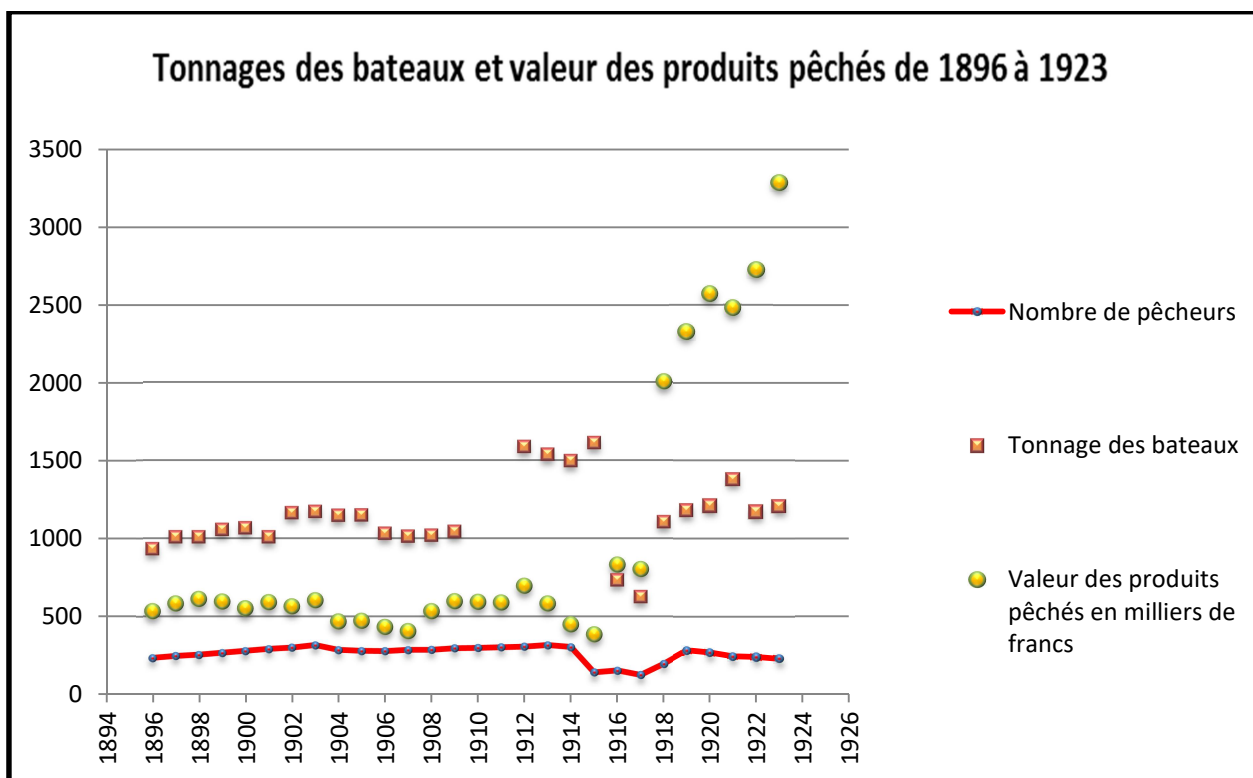
⁹⁵⁷ Carte réalisée à partir des données des correspondances du quartier et des témoignages des anciens marins.

⁹⁵⁸ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1882*, Paris, Imprimerie Nationale, 1883.

⁹⁵⁹ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 237.

Les marins l'attribuent à la concurrence des chalutiers à vapeur de Dieppe car « Ils pêchent en une journée le travail d'une semaine des chalutiers de Port »⁹⁶⁰.

En effet, en 1903, Dieppe compte 15 chalutiers à vapeur dans sa flotte de pêche, et Boulogne en possède 30⁹⁶¹. Mais les administrateurs de la Marine incriminent une surpêche et la fraude qui assainiraient les fonds⁹⁶². Peut-être, mais le mal est plus profond, les espèces se sont momentanément éloignées des côtes, à l'image des bancs de sardines sur les côtes bretonnes depuis 1902. Les statistiques nationales notent ce recul durant quelques années. De même que celle du quartier, les valeurs engrangées par le syndicat reculent et tombent de 602 594 francs en 1903 à 405 271 francs en 1907. Pourtant, la flotte reste toujours compétitive et conserve sa première place des pêcheries de frais du Calvados⁹⁶³.



Graphique 21 : Tonnages des bateaux et valeur des produits pêchés de 1896 à 1923

À partir de 1908, les rendements s'améliorent. Avec eux, les premiers chalutiers mécanisés, le *Bonaparte* puis le *Neptune*, accompagnent une flotte dont le tonnage a globalement augmenté. Les valeurs annuelles des pêches s'en ressentent. Elles atteignent leur point d'orgue, en 1912, avec un

⁹⁶⁰ Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin. Affaires diverses, 1905-1929.

⁹⁶¹ Arch. Dép. Calvados : BR 200 70 Rapport de l'industrie des chalutiers à vapeur 1905.

⁹⁶² MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1906*, Paris, Imprimerie Nationale, 1910.

⁹⁶³ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 234-262.

montant total de 696 385 francs pour 972 430 tonnes toutes pêches confondues, y compris les crustacés.

Les premières années de guerre amputent l'activité halieutique. Au niveau national, les armements ont diminué de 50% et le tonnage des bateaux de 60%⁹⁶⁴. La valeur des prises en 1915, bien inférieure à celle de 1913, est la plus faible de notre période⁹⁶⁵. L'activité reprend malgré la présence de sous-marins allemands le long des côtes du Calvados. La circulaire du 29 janvier 1917 autorise les chalutiers à pêcher en dessous de la bande des trois milles afin de ramener le poisson considéré comme « aliment de guerre »⁹⁶⁶. Cette même année, le syndicat perd en tout six chalutiers coulés par des sous-marins allemands⁹⁶⁷. Dès lors, l'essentiel de la marée, en augmentation, provient des chaloupes qui opèrent à proximité du port. Bénéficiant de la hausse des cours du poisson, les valeurs totales représentant un gain supérieur à celles des pêches d'avant-guerre.

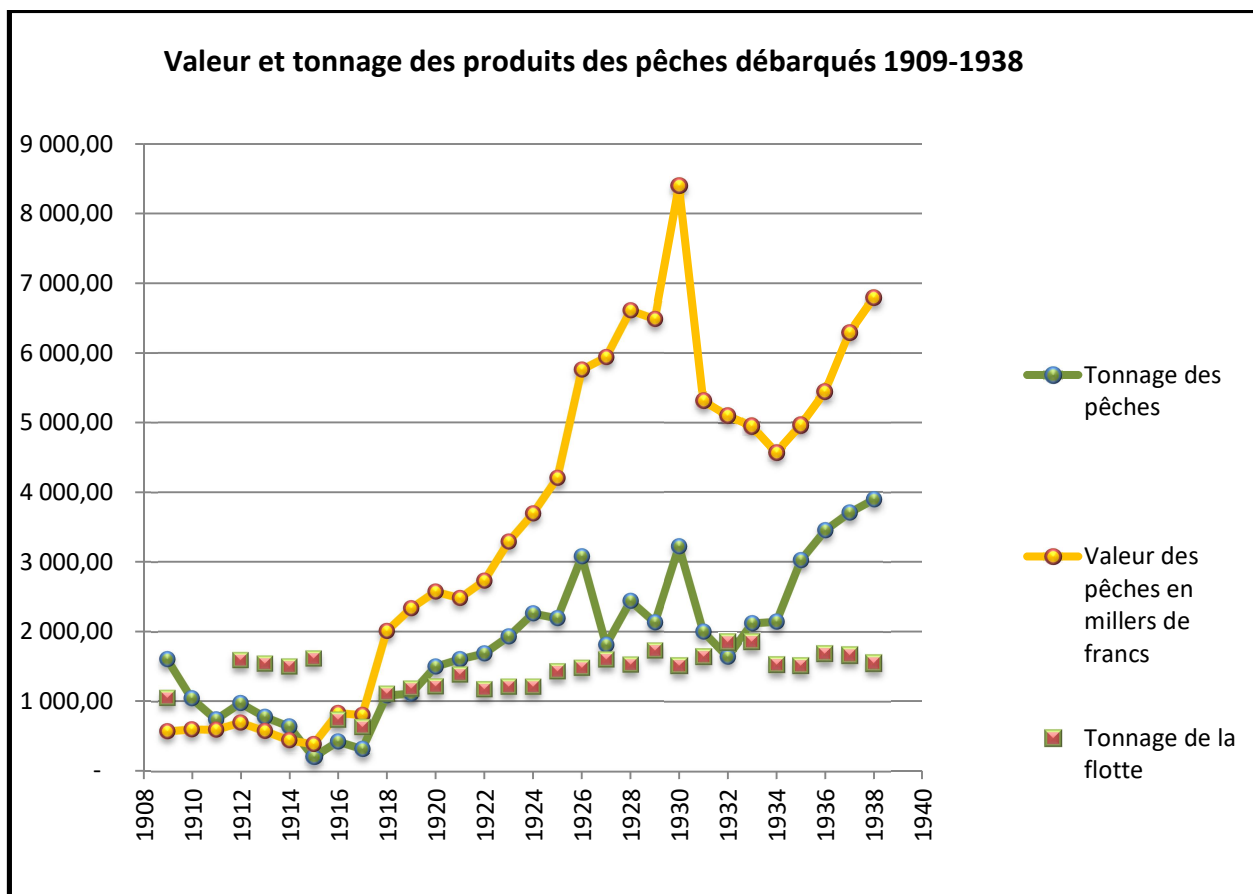
À la fin du conflit, la pêche hauturière reprend ses couleurs. Les équipages partent de nouveau plusieurs jours à la recherche du poisson frais.

⁹⁶⁴ MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE. COMMISSARIAT DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. OFFICE DES PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1915*, Paris, Imprimerie Nationale, 1918.

⁹⁶⁵ *Ibid.*

⁹⁶⁶ *Revue de la Marine marchande*, publié sous le patronage du Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande, n° 22-23, août-septembre 1917, Paris, Augustin Challamel, 1917, p.588.

⁹⁶⁷ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 107. Aux cinq premiers chalutiers déjà cités, il faut ajouter la barque de pêche *Marie-Madeleine* coulée le 20 février 1917. En 1916, Port-en-Bessin a perdu une grande barque, la *Marguerite*. Au total, sept grandes barques chalutières sont détruites au cours de la Première Guerre mondiale.



Graphique 22 : Valeur et tonnage des produits des pêches débarqués 1909-1938⁹⁶⁸

Le graphique ci-dessus montre très nettement l’envolée que connaissent les valeurs des pêches portaises. La première raison réside dans l’augmentation du cours du poisson, mais également dans une flotte qui, année après année, retrouve non seulement son tonnage d’avant-guerre, mais se modernise dans sa totalité.

Le tonnage des prises croît régulièrement jusqu’aux années de mutation de la flotte de la voile au moteur, passant de 1 083 tonnes en 1918 à 2 189 tonnes en 1925. Cette année-là les autorités maritimes constatent que « dans le quartier de Caen, le rendement a été satisfaisant. La demande a été très active et les cours se sont maintenus très élevés »⁹⁶⁹. Puis nous constatons un bond des tonnages de pêche. Au niveau national, le tonnage du frais a augmenté, mais c’est surtout sa valeur qui croît⁹⁷⁰. Port-en-Bessin profite de la manne aquatique, mais aussi de la mécanisation de son

⁹⁶⁸ Annexe 26.

⁹⁶⁹ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D’ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1925*, Paris, Imprimerie Nationale, 1927.

⁹⁷⁰ Annexe 27.

outillage et des marées plus longues grâce à la mise en glace du poisson⁹⁷¹. En 1926, le syndicat passe la barre des trois mille tonnes de poissons ramenés au quai. L'année suivante, à l'instar des pêches françaises, le petit port est touché par une période de rareté de la ressource⁹⁷². Cependant, la chute des tonnages est largement compensée par la hausse régulière des valeurs du poisson. En 1927, 1809 tonnes rapporte 5 933 805 francs, alors que l'année précédente 3078 tonnes valaient 5 756 212 francs.

Après l'année exceptionnelle de 1930, les tonnages chutent à nouveau et stagnent durant quatre ans. Et, la valeur globale de la pêche chute jusqu'en 1934. Comme la plupart des ports français, Port-en-Bessin subit les affres de la crise de 1929 sous diverses formes. Les patrons des chalutiers connaissent des problèmes de recrutement déjà depuis cinq ans à cause du manque de formation des marins pour la pêche motorisée⁹⁷³. En pleine crise économique, les coûts et les investissements nécessaires au fonctionnement des grands navires ont augmenté. Enfin, le syndicat rencontre des problèmes de ressource. Le poisson se raréfie durant plusieurs années, obligeant les équipages hauturiers à travailler de plus en plus loin des côtes. Entre 1931 et 1934 les tonnages s'affaissent et tombent au plus bas à 1642 tonnes en 1932. Malgré tout, le port se situe à la troisième place des ports normands en production de marée fraîche, derrière Dieppe et Fécamp, et occupe la 15^e place sur le plan national⁹⁷⁴.

Si certaines espèces comme le hareng frais voient leurs cours s'écrouler⁹⁷⁵, globalement la pêche portaise conserve une valeur relativement élevée. En 1934, la valeur moyenne des produits de la pêche à quai s'élève à 2,13 francs. À partir de 1935, le syndicat retrouve quasiment le tonnage connu en 1926 et 1930, mais les cours ont chuté. La flotte débarque une pêche annuelle de 3020 tonnes pour 4 960 965 francs ; la valeur au kilogramme tombe à 1,64 francs contre des montants

⁹⁷¹ SORET, C., « Les expositions internationales de pêche à Bergen (Norvège, 1865) et Boulogne-sur-Mer (France, 1866) : une réponse à la crise, un acteur du progrès technique ? Approche historique et muséologique », in *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, 24-26 novembre 1999, sous la coord. de Guy Danic, Alette Geistdoerfer, Gérard Le Bouëdec et François Theret, Plouzané, Ifremer, 2001, p. 80. Voir aussi, Arch. Dép. Calvados, sous-série 6U1/65 : Société Vardon et fils, puis Lefevre, commerce du charbon, de bois etc..., Port-en-Bessin, 1877-1904. Cette société assure la vente de glace importée de Norvège, embarquée par les marins à bord des chalutiers afin de conserver le poisson pêché.

⁹⁷² **Ministère des Travaux Publics. Services de la Marine Marchande. Services des Pêches Maritimes et du Personnel. Bureau des Affaires Économiques et des Institutions de Mutualité intéressant la Pêche, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1928*, Paris, Imprimerie Nationale, 1929.**

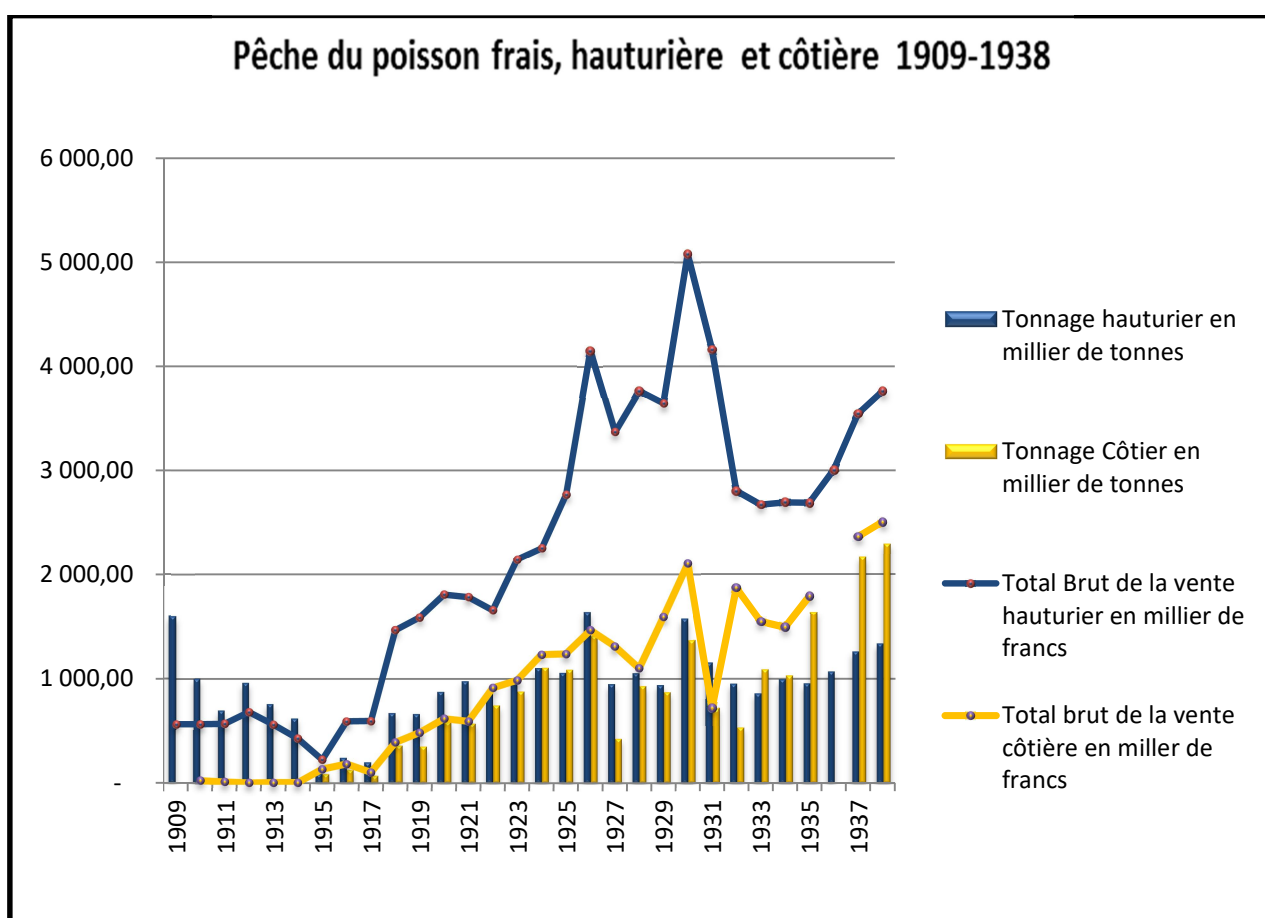
⁹⁷³ **Ministère des Travaux Publics. Sous-Secrétariat d'État des ports, de la Marine Marchande et des Pêches. Service des Pêches Maritimes. Bureau des questions économiques concernant les Pêches Maritimes et encouragements aux Pêches, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1925*, Paris, Imprimerie Nationale, 1927.**

⁹⁷⁴ LE DANOIS, É., (dir.), *Manuel des pêches maritimes françaises*, n°9, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, Paris, Imprimerie nationale, 1935, p. 91.

⁹⁷⁵ **MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1933*, Paris, Imprimerie Nationale, 1935.**

nettement supérieurs à 2 francs entre 1927 et 1934 (1927 : 3,27 fr., 1932 : 3,10 fr.). On note une progression dans les tonnages pour les années suivantes, dont les cours se maintiennent ; en 1938 la valeur moyenne des produits de la mer au kilogramme s'élève à 1,74 francs.

Cette étude globale ne permet pas d'observer correctement l'évolution de la pluralité des activités de pêche de Port-en-Bessin. Nous avons donc choisi d'affiner notre recherche en différenciant les pêches côtières et hauturières afin de mesurer l'impact de chacune d'elles sur le marché portais. Dans un premier temps nous avons isolé les pêches fraîches des totaux généraux. En effet, si les pêches hauturières et côtières du poisson frais suivent globalement les mêmes courbes de rendement, elles diffèrent notamment en période d'aléas climatiques ou économiques.



Graphique 23 : Pêche du poisson frais, hauturière et côtière 1909-1938

Depuis la Grande Guerre jusqu'en 1924, les tonnages de l'une et de l'autre augmentent à peu près régulièrement. Rappelons qu'à cette date, le nombre de chaloupes compte 9 unités de plus qu'en 1920, favorisant ainsi le rendement côtier. De leur côté, le nombre des unités chalutières en pleine mutation de leur mode de propulsion a régressé⁹⁷⁶. L'avantage est à la flotte côtière, son tonnage

⁹⁷⁶ De 26 unités à 19.

excède celui des chalutiers de 2,6 tonnes en 1924 et l'année suivante de 29 tonnes. Seules les valeurs des produits pêchés diffèrent. Les poissons côtiers du type brèmes, sprats ou encore des espèces regroupées sous l'appellation « poissons divers » côtiers ne représentent que peu de valeur par rapport aux espèces prélevées par les navires hauturiers. La valeur moyenne au kilogramme en 1925, était de 1,04 francs pour les « poissons divers », 2,05 francs pour le hareng, 3,98 francs pour le maquereau, contre une activité hauturière au chalut à perche dont les valeurs atteignaient pour le barbu 6,79 franc, la sole 11,19 francs et le turbot 15,81 francs⁹⁷⁷.

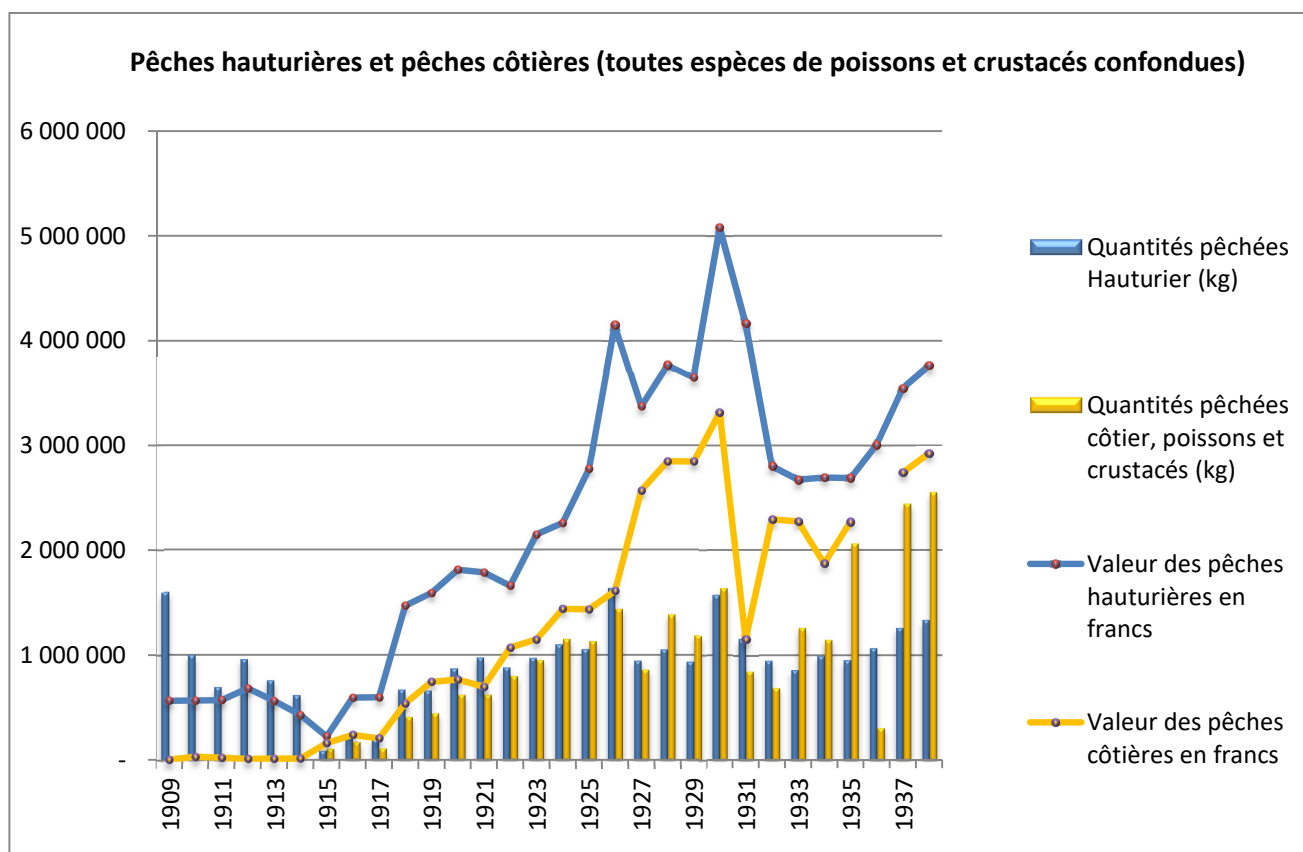
La pêche du poisson frais marque un deuxième temps de recul. Alors qu'en 1926 les flottes battaient des records de prises inégalés sur la période, l'année suivante est particulièrement mauvaise. En 1927, les rendements hauturiers chutent de 42,16% et les côtiers de 69,87%, passant sous les chiffres des années antérieures. Les autorités du quartier signalent que « dans les ports du littoral du Calvados les résultats ont été inférieurs à ceux de 1926 » qui fut une année particulièrement rentable, car la navigation en mer de la Manche fut « considérablement gênée par le mauvais temps »⁹⁷⁸.

La dernière période présentant des différences notables entre le travail hauturier et le côtier se situe entre 1931 et 1934. Si le petit métier rencontre des difficultés économiques, elles sont moindres que pour le hauturier. En effet, la chute des rendements dure deux ans, mais dès 1932, la valeur des pêches côtières grimpe à nouveau pour se stabiliser autour de 1 500 000 francs. On suppose qu'une demande relativement forte en raison de la rareté des prises serait à l'origine de cette valeur jamais égalée. L'année suivante le tonnage est supérieur à celui de la pêche hauturière et conservera cette suprématie jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Durant les années de crise, la pêche côtière portaise souffre moins du dépit économique national que l'activité hauturière. Contrairement aux grandes unités motorisées appartenant à des armateurs ou à des associations de patron pêcheurs, la chaloupe n'appartient qu'à un seul marin propriétaire. Les coûts et les investissements dans les équipements sont moindres pour une activité effectuée à la ligne ou petit chalut durant une marée non loin des côtes. Dans les faits, l'armement côtier souffrira surtout du manque de poissons avéré ces années-là.

⁹⁷⁷ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DES PORTS, DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PÊCHES. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. BUREAU DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES CONCERNANT LES PÊCHES MARITIMES ET ENCOURAGEMENTS AUX PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1925*, Paris, Imprimerie Nationale, 1927.

⁹⁷⁸ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. SERVICES DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICES DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1926*, Paris, Imprimerie Nationale, 1928.

Enfin, la flotte des chaloupes pratique en sus de la pêche du poisson frais, les pêches du hareng et du maquereau et la pêche des coquillages et crustacés qui viennent enfler les résultats tant en terme de quantité qu'en terme de valeur. En réalisant le cumul de l'ensemble de ces apports, nous mesurons l'importance du petit métier pour le syndicat de Port-en-Bessin.

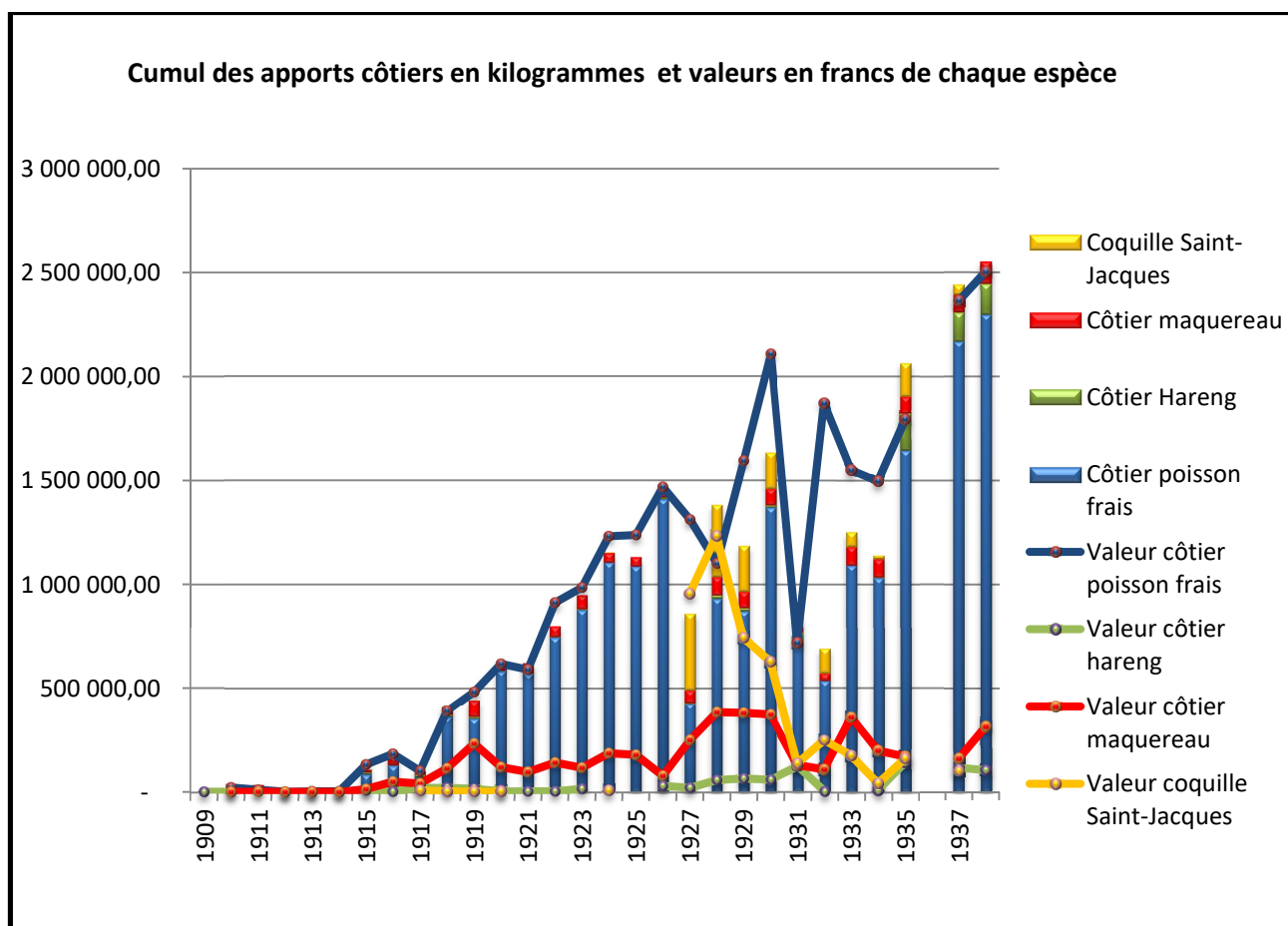


Graphique 24 : Pêches hauturières et côtières (toutes espèces de poissons et crustacés confondus)

Notre graphique exprime clairement l'apport de ces pêches dans l'activité côtière. Le cumul de toutes les espèces de poissons confondus et celles des crustacés et coquillages augmente globalement le tonnage annuel débarqué entre 1918 et 1938. Par contre la valeur des prises marque une nette croissance entre 1927 et 1930, effaçant la chute du rapport des seules prises de poissons frais. De plus, grâce à cet apport, le tonnage côtier surpasse le tonnage hauturier de 1928 à 1930.

Parmi les produits exploités sur le premier XX^e siècle, la crevette et le homard, pêchés en quantité négligeable par rapport aux volumes des autres espèces, ne sont pas retenus pour le comptage et le cumul des pêches côtières effectués dans notre étude. Effectivement, le poids prélevé des crevettes n'excède pas 2,5 tonnes annuelles, excepté en 1917 où les pêcheurs en ramènent plus de 12 tonnes, puis elle disparaît de la comptabilité en 1930. Le homard, pièce plus rare, franchit le seuil des 3 tonnes en 1926, et monte à plus de 9 tonnes en 1933 et 1934. Durant la crise de 1929, le

kilogramme de homard passe la barre des 20 francs, allant jusqu'à plus de 24 francs en 1932. Ses apports plutôt sporadiques restent minimales en comparaison d'autres pêches comme le hareng, le maquereau et la coquille Saint-Jacques.



Graphique 25 : Cumul et valeur des apports côtiers de chaque espèce

La pêche des espèces pélagiques dépend de la fluctuation des bancs le long des côtes du Calvados. Or le hareng, grand absent en début de siècle, réapparaît dans les pêches portaises à partir de 1915. Son rendement augmente sensiblement entre 1925 et 1931. Il dépasse rarement les 15 tonnes, excepté en 1931, où sont comptabilisées 45 tonnes. Disparaissant les années suivantes, il est pêché à hauteur de 179 tonnes en 1935 et reste présent dans les pêches portaises au niveau de 150 tonnes jusqu'en 1938. Ses valeurs les plus élevées, à l'image des valeurs brutes nationales, se situent entre 1926 et 1931. Les pêches du maquereau oscillent, en leur maximum, autour de 80 tonnes annuelles entre 1927 et 1930, période durant laquelle sa valeur est également au plus haut. Son tonnage s'affaiblit pour remonter à entre 80 000 et 90 000 kg à partir de 1935.

Mais, le plus bel apport de la pêche côtière est sans conteste la coquille Saint-Jacques⁹⁷⁹. Connue depuis longtemps par la population côtière, elle fut exploitée de 1917 à 1920 en petites quantités, puis délaissée, elle connaît ses heures de gloire en 1927⁹⁸⁰. Selon E. Priol, préparateur à l'office des pêches maritime et sur le terrain cette année-là :

« En octobre 1927, le bateau de Port-en-Bessin 1319 arme pour la pêche à « codfish ». Il travaille dans les parages du bateau-phare du Havre⁹⁸¹. Comme le rendement est supérieur à celui du chalut à perche, d'autres bateaux suivent l'exemple ; c'est le C.A. 1315 qui lâche son chalut et toute la flotte de Port-en-Bessin »⁹⁸².

Un chalut contre des dragues arrimées sur le pont, puis larguées sur le lieu de traîne, et l'ensemble de la flotte portaise trouve là un nouveau débouché. Suivie l'année suivante par les marins de Grandcamp, cette pêche se généralisera rapidement à l'ensemble des ports du Calvados.



Doc 37 : Schéma du *Jean-Bart* en pêche⁹⁸³

Dans les statistiques, les chiffres des rendements étant donnés à la pièce, nous avons converti l'ensemble en kilogrammes, soit cinq coquilles pour un kilogramme. Pas moins de 368 tonnes de coquilles sont extraites des fonds marins côtiers par les portais en 1927. À la débarque, la valeur du kilogramme de coquilles est fixé à 2,5 francs et monte à plus de 3,5 francs entre 1928 et 1930.

⁹⁷⁹ Annexe 28.

⁹⁸⁰ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 528.

⁹⁸¹ Annexe 29.

⁹⁸² PRIOL E., « Mollusque. La coquille Saint-Jacques (Pecten Maximus). Résumé de nos connaissances pratiques sur ce mollusque », *Revue des travaux de l'office des pêches maritimes*, t.3, n°10, Boulogne-sur-Mer, 1930, p. 144-175.

⁹⁸³ *Ibid.*

La chute des tonnages et des valeurs du poisson frais constatée entre 1926 et 1930 est donc comblée par l'augmentation des apports en harengs et maquereaux sur cette période, mais surtout par l'exploitation de la coquille Saint-Jacques. Ces produits au cours élevé durant quatre années permettent à la pêche côtière d'échapper à la morosité économique due au manque en poissons frais. Ce sont ces mêmes produits, qui après la chute des rendements de 1931, permettront au métier côtier de conserver, voire d'augmenter ses revenus. Alors que l'exercice du poisson frais affichait des valeurs de 1,5 millions à 1,8 millions de francs, les cours des prises comme le maquereau et la coquille Saint-Jacques font grimper l'ensemble du produit côtier au-dessus de 2,2 millions de francs.

Notre étude permet de différencier les apports de chacun des métiers en les extrayant des statistiques générales de l'ensemble des pêches du syndicat. Ces chiffres, image annuelle des fluctuations, des rendements et des valeurs, apparaissent aussi comme le reflet des aléas économiques et de la réflexivité de chacun des métiers. Pour exemple probant, la chute des prises et de la valeur du poisson frais à partir de 1927, handicapant le grand métier en quasi mono activité, alors que les chaloupes côtières se tournent vers d'autres ressources plus rémunératrices. Une formule mixte, pour reprendre les mots de Jean-Louis Lenhof, qui permet à la pêche de pérenniser son activité économique⁹⁸⁴. Ce scénario se reproduira durant la crise de 1929. La pêche chalutière souffrira en sus d'une nouvelle disparition de la ressource, de l'augmentation des coûts de ses investissements et des équipements⁹⁸⁵, alors que le métier côtier moins dispendieux retrouvera rapidement des gains moyens importants. Exceptionnellement, comme en 1932, la valeur moyenne annuelle du kilogramme de prises côtières se monte à 3,3 francs, dépassant celle des prises hauturières, établie à 2,9 francs.

⁹⁸⁴ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 528.

⁹⁸⁵ VIAUD, R., *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005, p. 137.

3. La fin programmée du commerce maritime

3.1 Un cabotage ancien

Comme de nombreux petits ports de la région, Port-en-Bessin pratique depuis longtemps une activité de commerce maritime⁹⁸⁶. Dans son étude, Pierre Gouhier décrit un cabotage d'export des denrées de l'arrière-pays agricole du Bessin et des produits manufacturés des industries de Bayeux. Au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, beurre, pommes, œufs, poissons, cidre, eaux-de-vie sont transportés à destination des villes côtières de Haute-Normandie comme Fécamp ou encore Rouen. Du drap, de la serge, de la cire et du miel rouge, du sel d'Isigny, de la chaux et des produits d'élevage, et plus tard le charbon de Littry empruntent les mêmes routes maritimes, et parfois même sont exportés en Angleterre. Durant le XVIII^e, les navires se spécialisent également dans le transport de bois coupé en forêt de Balleroy, envoyé pour la construction navale, dans des régions plus pauvres en la matière comme Brest. Malgré les aléas durant ces deux derniers siècles, le petit havre parvient à conserver cette activité marchande. Certes, Port-en-Bessin ne connaîtra jamais l'expansion commerciale d'Isigny ou le développement de ports plus important comme Caen. Cependant, il reste, durant le XIX^e siècle, le passage voulu incontournable pour les négociants de Bayeux, espérant et réclamant depuis deux décennies un grand port voué à l'activité marchande. Toutes proportions gardées, si l'activité semble timide au regard des ports voisins de la région, la navigation au petit cabotage perdure dans le lieu.

À la fin du XVIII^e siècle, les rapports signalent des bateaux de 15 à 20 tonneaux se livrant aux affaires marchandes et armés par des commerçants de Bayeux. Il s'agit en fait des grandes barques de pêches, qui un temps délaissent leur labeur premier et effectuent quelques transports de marchandises. En effet, bien que déclarées à la pêche, elles pratiquent aussi le cabotage au moins durant la période trouble des guerres de Révolution et d'Empire. Cependant, les registres de l'inscription maritime restent muets à ce sujet. L'étude des rôles jusqu'en 1818 montre que les bateaux armaient à la pêche en ne déclarant que deux à trois hommes pour de grandes barques qui nécessitent sept à huit hommes pour la manœuvre du chalut. Parfois les équipages se complètent seulement deux à trois mois après cette première déclaration à l'administration. Or, manier à la navigation simple une grande barque, ne demande que très peu de bras. Cela laisse préjuger de la fonction des navires durant ce laps de temps, et ce particulièrement dans une époque où toutes les surveillances se préoccupent essentiellement de l'ennemi. Les portais vaquent donc entre les ports

⁹⁸⁶ GOUHIER, P., « Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, Caen, 1962, p.23.

du quartier et ceux du Havre, de Dieppe ou encore de Cherbourg au petit commerce sans être trop inquiétés par les autorités.

Au XIX^e siècle, le volume des échanges, les distances parcourues, et l'acheminement des importations et exportations, les droits de port et les coûts de main d'œuvre font du petit cabotage une prise de risque suffisamment importante pour que l'on se préoccupe de la formation du maître à bord. L'ordonnance du 7 août 1825 décrète le principe de l'admission au commandement des bâtiments du commerce destinés aux navigations du long-cours et du cabotage. En 1827, il n'y a plus de différence entre grand et petit cabotage mais un seul titre : maître au cabotage. À cette époque, apparaît la notion de long cours et de capitaine au long cours, pour les grands voyages. À Port-en-Bessin, la création du port (actuel avant-port) s'accompagne d'une augmentation du tonnage des grandes barques utilisées entre autres pour le cabotage. Les négociants bayeusains espèrent à nouveau dans un commerce dont l'essor se fait attendre en raison de l'impraticabilité due au manque de structure d'accueil et de débarque. Les marins utilisaient à cette époque leurs chaloupes, dans un va et vient entre le navire et la terre, afin de charger et décharger les transporteurs marchands. Et, quelques patrons de barques, maîtres au cabotage comme François Poitevin⁹⁸⁷ et Édouard Guillot⁹⁸⁸ développent leur activité de commerce maritime malgré l'absence d'infrastructures portuaires.

Dix ans plus tard, les premiers quais d'accueil reçoivent des chargements plus conséquents à destination des industries de l'arrière-pays, dont on retrouve mention dans le rapport du Conseil Général, intégrant Port-en-Bessin parmi les ports d'importation du Calvados.

« Les charbons anglais pour nos usines et pour notre consommation ménagère ; les bois du nord pour nos chantiers et nos constructions ; Les cotons, entreposés au Havre, ainsi que les laines d'Australie destinées à alimenter nos filatures et nos fabriques ; les denrées coloniales, les sels, les savons de Marseille, etc... Et bien c'est la navigation du petit et grand cabotage qui nous les apporte ; ce sont des navires de 200 à 400 tonneaux qui font le service de ces transports, et déjà Honfleur, Dives, Caen et Port en Bessin peuvent les recevoir »⁹⁸⁹.

Entre 1854 et 1858, le mouvement commercial de Port-en-Bessin passe de 2 987 tonneaux à 24 740 en quatre années, se hissant à la quatrième place des sept ports de commerce du Calvados⁹⁹⁰. Mais cette ascension ne doit pas cacher qu'il demeure encore un petit port de commerce en pleine expansion. Toutes proportions gardées, il se place entre les ports d'Honfleur totalisant cette année-là 246 733 tonneaux, Caen 223 646, Trouville 29 030, et les unités plus humbles que sont Courseulles

⁹⁸⁷ Arch. Dép. Calvados, R 3655 : Correspondance du quartier, 1814-1896. 26 avril 1826 au commissaire du Havre, à propos de la levée de François Poitevin maître au cabotage.

⁹⁸⁸ Recensement 1846.

⁹⁸⁹ Arch. Dép. Calvados, Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1856, p. 12.

⁹⁹⁰ Arch. Dép. Calvados, Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1859, p. 232.

avec 24 486 tonneaux, Isigny 20 179 et Dives 7 879⁹⁹¹. En sus des caboteurs de Port, sont signalés en 1862 entre le 12 et le 31 août, vingt et un bâtiments de transport dont deux anglais, essentiellement des goélettes, quelques brick-goélettes, des bisquines et quelques vapeurs à hélice. Jusqu'à la fin du siècle, leurs provenances sont tout aussi diverses, des ports normands mais aussi des ports atlantiques comme Nantes et des ports anglais tels que Llanelly, Whihtable ou encore Rochester. Cependant, cette navigation commerciale rencontre de graves difficultés la décennie suivante :

« Considérant que les nombreuses avaries éprouvées dans le cours de l'année 1863; que les trois bâtiments de commerce coulés, au milieu du port, au mois d'août 1864; qu'enfin les pertes journalières subies par les bateaux de pêche, dans leur matériel, ont amené ce résultat que, au lieu de 134 bâtiments entrés en relâche en 1863, il n'en est entré que 104, en 1864, malgré les tempêtes de cette dernière année, qui auraient dû en augmenter le nombre; que la navigation destinée au commerce local est descendue de 236 navires, en 1863, à 180, en 1864, et de 15,211 tonnes à 10,900 tonnes; qu'un fait plus grave encore s'est révélé par la nécessité pour les bateaux de pêche de Port-en-Bessin, surpris au large par de gros temps, d'aller chercher un refuge dans les ports voisins ; Que cependant, à peine ouvert, le port de Port-en-Bessin a présenté un développement commercial satisfaisant, jusqu'à ce que des sinistres imprévus soient venus mettre la navigation en garde contre des dangers qui la menacent au moment où elle devrait trouver la plus complète sécurité »⁹⁹².

En 1866, le Conseil Général note que « malgré les craintes qu'inspire aux marins le manque de calme de Port-en-Bessin, l'année 1866 a été meilleure que les précédentes. La pêche et la navigation sont un peu en progrès. 82 navires sont entrés en relâche en 1866, quand il n'en était entré que quatre en 1865 »⁹⁹³. Ces chiffres prouvent toutes les difficultés que rencontrent encore la ville et ses structures portuaires en matière de capacité d'accueil des navires. La reprise de l'activité commerciale remarquée par le Conseil général à Port-en-Bessin n'est que de courte durée. Elle chute, à l'instar de toute l'activité portuaire du Calvados, durant la crise politique et la défaite de 1870-1871⁹⁹⁴.

La baisse du trafic maritime est enregistrée dans tous les ports. Ainsi, de 130 navires entrés en 1870 à Port-en-Bessin, on en compte plus que 64 en 1871, dont un premier vapeur charbonnier. Au cours de son séjour d'été à Port en 1874, le jeune Garnier relève, en sus des bateaux français, le passage de quelques navires de commerce anglais⁹⁹⁵. Cependant, le tonnage global des entrées et sorties du port s'affaisse à 7 016 tonneaux et stagnera autour de ces volumes. Si la création du premier bassin intérieur en 1876 attire une pêche florissante, les navires de commerce semblent se détourner de

⁹⁹¹ *Ibid.*

⁹⁹² Arch. Dép. Calvados, Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1865, p. 135.

⁹⁹³ Arch. Dép. Calvados, Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1867, p. 44.

⁹⁹⁴ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 222.

⁹⁹⁵ Annexe 30.

Port. Alors que 41 navires de commerce débarquent à Port en 1877, seulement 23 s'amarrent aux quais portais un an plus tard. Les travaux du premier bassin d'échouage entravent une navigation de tonnages trop importants, et, pour cette même raison, toutes les opérations commerciales et particulièrement l'import-export de houille et de bois cher aux industries de Bayeux sont basculées sur Caen⁹⁹⁶. Les échanges restent donc limités par une construction du port qui peine à émerger, puis par un premier bassin dans lequel les marées de gros temps s'engouffrent et détruisent les embarcations à quai. Il faudra attendre l'avènement du second bassin à partir de 1883, pour assurer aux caboteurs et aux porteurs plus importants un accueil sécurisé.

3.2 Un commerce impossible, un commerce condamné

En raison de la chute des importations étrangères de houille dans le port et de la cessation progressive de l'activité des mines du Litrzy étouffées par la concurrence des prix de la houille anglaise⁹⁹⁷, quelques Portais se lancent dans l'import du charbon. En 1877, François Désiré Vardon, négociant, crée avec son fils Jules la « Société Vardon et fils »⁹⁹⁸. La société fournit dans un premier temps du charbon de terre et de bois puis à partir de 1904, elle est reprise par Jules Vardon et R. Lefèvre⁹⁹⁹, qui diversifient le champ de ses activités. Vardon et Cie, pratiquent alors « le commerce des charbons de terre, le commerce des bois du nord et de pays avec scierie à vapeur comme annexe, la vente des ciments, ardoises, huiles, briques, meules, zincs, clous formant l'accessoire ordinaire du commerce du bois », et pour répondre aux besoins de la pêche fraîche : la vente de la glace de Norvège. La société devient alors le premier fournisseur local de charbon pour les industries du Bessin dont les verreries de la région. Cependant ces importations restent mineures dans une région dont l'activité industrielle est en déclin durant cette première moitié de la III^e République¹⁰⁰⁰. Un article du *Pilote* de Port-en-Bessin datant de 1907 souligne d'ailleurs la médiocrité du trafic maritime portais dans l'année :

« sont entrés dans le port 7 navires à voile, le plus grand est le Brick anglais RAVEN, jaugeant 177 tonneaux et portant 318 tonnes de houille, tirant d'eau 4m20 [...]. Le trafic s'est borné à 1 164 tonnes de houille »¹⁰⁰¹.

⁹⁹⁶ Depuis 1863, l'activité essentielle du port se concentre autour de l'importation de houille et de bois de sapin. Voir Arch. Dép. Calvados, Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1878.

⁹⁹⁷ LEMÉNOREL, A., « L'impossible révolution industrielle ? Économie et sociologie minière en Basse-Normandie, 1800-1914 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 21, 1988, p. 31-32.

⁹⁹⁸ Arch. Dép. Calvados, sous-série 6U1/65 : Société Vardon et fils, puis Lefèvre, commerce du charbon, de bois etc..., Port-en-Bessin, 1877-1904.

⁹⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰⁰ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 243.

¹⁰⁰¹ *Le Pilote*, n°5, octobre 1908.

Quelques années plus tard, Pierre Taussac, négociant, reprend la maison Vardon à son compte¹⁰⁰². Marchand de charbon, il œuvre en faveur du développement technique du port, car si les quais peuvent accueillir les navires charbonniers provenant d'Angleterre, les manœuvres de déchargement restent encore trop archaïques. À sa demande, la préfecture l'autorise à la fin de l'année 1919 à établir « des voies ferrées sur le quai Ouest du 2ème bassin du port de Port-en-Bessin, pour la circulation de grues roulantes¹⁰⁰³ » et pour le débarquement des navires charbonniers. Taussac, fort de sa croissance, détient quasiment le monopole de l'importation maritime de charbon à Port-en-Bessin. Cependant, cette activité reste la seule florissante du lieu. En 1923, outre le charbon, le commerce maritime ne concerne plus que des échanges de bois et grains.

Le rendez-vous avec le commerce maritime est manqué ! Pourtant en plein essor depuis 1870, il va souffrir de la disparition progressive des activités industrielles autour de Bayeux¹⁰⁰⁴, de la désertification des campagnes et de l'éloignement des grandes routes maritimes sur lesquelles opèrent déjà avec succès les ports plus développés comme celui de Caen. La construction du dernier bassin a essentiellement profité aux pêcheurs mais il reste trop exigu pour leur flotte en pleine croissance, et les projets de port de commerce les plus démesurés, dont celui de P. Reingard¹⁰⁰⁵ à la fin du XIX^e, restent sur papier. En 1926, 23 navires de commerce entrent à Port-en-Bessin contre 1 255 cette même année à Caen. En 1930, la ville côtière, essentiellement tournée vers la pêche, ne s'intéresse à l'amélioration du port que pour cette activité dont l'essor est lui aussi limité par la capacité d'accueil des navires. Le rapport du Conseil Général du mois de mai à l'occasion de la demande de subvention que formule Port-en-Bessin dans l'espoir de créer un troisième bassin pour sa pêche, précise qu'actuellement dans le port « les bateaux en surnombre s'y font de graves avaries¹⁰⁰⁶ ; quelques-uns d'entre eux ont même parfois été obligés de prendre le large ou de se diriger vers le Havre pour y trouver un abri ». Les navires de commerce, de moins en moins nombreux ne dépassent que rarement la trentaine chaque année. Voués uniquement aux importations, leur tonnage et celui de leur cargaison décroissent jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, oscillant entre 4 760 tonnes de marchandises en 1926, 8 730 en 1929, puis en

¹⁰⁰² Arch. Dép. Calvados, sous-série 6U1/69 : Société Portaise d'exportation et d'importation, commerce du charbon, bois et dérivés, Port-en-Bessin, 1908-1912.

¹⁰⁰³ Arch. Dép. Calvados, S 1595 : Port-en-Bessin, affaires diverses, 1905-1929. Port de Port-en-Bessin, occupation temporaire, chantier et construction, magasin. Bayeux, le 13 novembre 1919, Le Sous-Préfet de Bayeux à Monsieur le Préfet du Calvados.

¹⁰⁰⁴ LEMÉNOREL, A. « L'impossible révolution industrielle ? Économie et sociologie minière en Basse-Normandie, 1800-1914 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 21, 1988, p. 442.

¹⁰⁰⁵ REINGARD, P., *Grand emporium français ; agrandissement du port de Port-en-Bessin (Calvados) pour sa transformation en un grand port de commerce en eau profonde présenté au congrès national des Travaux Publics Français*, (s. l.), (s. n.), 1900.

¹⁰⁰⁶ Annexe 31.

1933, 27 bateaux d'une jauge de 3 792 tonneaux débarqueront à Port 5 858 tonneaux de marchandises. Pour rappel, cette même année 1933, l'activité halieutique qui occupe la quasi-totalité du port totalise 89 embarcations pour un total de 1 829 tonneaux, la jauge la plus élevée de notre période d'étude. L'activité du lieu demeura donc la pêche. D'ailleurs, si à la fin du XIX^e siècle, certains hommes prétendaient au titre de maître de cabotage, peu se consacraient à cette unique activité. Il y eu donc un « petit » commerce à Port, qui à notre sens ne pouvait pas plus s'y développer que pour les besoins très locaux d'une époque et de ses quelques négociants, n'attirant jamais les gens de mer du cru plus enclins à travailler le métier de leurs anciens.

Conclusion :

Au XIX^e siècle, contrairement à l'arrière-pays rural et aux villes conservant une activité quasi proto-industrielle en perte d'habitants, Port-en-Bessin voit sa population croître, doublant en l'espace de soixante ans. Cet apport touche aussi l'activité halieutique et le nombre d'inscrits maritimes progresse. Les communes du syndicat dont la pêche tombe en désuétude se vident de leurs marins au profit de centres de pêche plus importants. Si quelques-uns s'orientent définitivement vers Courseulles, dont ils armaient depuis longtemps les navires de pêches lointaines aux harengs une partie de l'année, la grande majorité d'entre eux rejoint le chef-lieu, attirée par sa pêche chalutière plus rémunératrice. Grâce à l'établissement du port puis l'ouverture des bassins intérieurs, le nombre d'embarcations de pêche et de cabotage augmente et, avec elles, leurs longueurs et leurs tonnages. Si le petit commerce, dépendant essentiellement de négociants et armateurs horsains, connaît son apogée entre la fin du XIX^e siècle et le premier XX^e, les rendements de la pêche, malgré les aléas économiques et climatiques, progressent tout au long de la période étudiée. Après la Première Guerre mondiale, la mutation de la flotte en l'espace de quatre années entraîne avec elle des modifications dans le métier et son organisation. La flotte chalutière spécialisée dans le poisson frais connaît des baisses d'effectifs. La mécanisation du bord nécessite moins de membres d'équipage qu'au temps des manœuvres à la main, mais plus encore, elle réclame des hommes formés aux techniques nouvelles ; des mécaniciens ou encore des glaceurs de poissons. De plus, la raréfaction des prises impose aux chalutiers des navigations hauturières plus lointaines sur un temps plus long. De son côté, la pêche côtière adopte aussi le moteur à pétrole. L'impact semble moindre, sa motorisation s'effectue plus lentement et surtout elle sait tirer profit de sa pluriactivité. Les navires côtiers, en moyenne deux fois plus nombreux que les hauturiers, voient leur tonnage de débarque croître régulièrement depuis la Grande Guerre. À partir de 1927, tous produits confondus, poissons et coquillages, la quantité de ses prises devance celle des chalutiers. Et, sous l'appellation coquillage, on trouve le futur « or blanc » de Port-en-Bessin : la coquille Saint-Jacques. Les côtiers n'en ont jamais ramené autant, elle fait dorénavant partie intégrante des pêches côtières portaises. Durant la période de crise de 1929, la flotte chalutière connaîtra une chute de son activité et de ses rendements de pêche fraîche. La pluriactivité jouera en faveur des petits côtiers. Contre la pauvreté en poisson frais, ils stabilisent leurs gains avec les pêches du hareng, du maquereau, des coquillages et des crustacés. A partir de 1935, la reprise de l'activité halieutique s'accompagne d'une nouvelle augmentation des tonnages, dont les valeurs se stabilisent autour des montants connus avant les fluctuations des cours qui marquèrent la période de 1926 à la fin de la crise de 1929.

Cette étude de l'activité maritime de Port-en-Bessin souligne la prédominance définitive des métiers de la pêche bénéficiant de deux périodes de mutation. La première associée à la construction du port dès le Second Empire, ouvre l'ère de l'extension de la flotte chalutière, de ses tonnages et de ses rendements jusqu'au premier XX^e siècle. L'avènement de la motorisation des flottes hauturière puis côtière après la Première Guerre mondiale marque notre deuxième période de mutation. Il faut y voir une véritable conversion du métier et de ses équipages, dont les modifications de travail et les temps de crise ont pu ralentir un temps l'activité, sans enrayer la croissance globale des métiers de la pêche du poisson frais. Il faut y voir encore la reconversion particulièrement rapide des gens de mer de Port-en-Bessin qui *in fine* ont su transformer radicalement leur outil de travail. Enfin, ces mutations techniques des navires et des modes de pêche engendrent des changements plus profonds. Ainsi aux côtés de la pêche, c'est toute une organisation économique et sociale qui se transforme, de l'armement à la distribution des produits de la mer.

Chapitre 5 : Mutation de l'environnement professionnel des pêches

Introduction :

Dès la fin du XIX^e siècle, l'activité halieutique de Port-en-Bessin domine celle des différents syndicats du quartier de Caen. Cette primauté, la ville la doit à sa croissance engendrée par la métamorphose des infrastructures et les évolutions techniques adoptées par les marins pêcheurs du lieu, tant en matière de navigation que d'équipements pour la pêche. Si la spécialisation dans la pêche du poisson frais fut le premier vecteur de croissance, l'augmentation régulière de la puissance de la flotte et les innovations apportées par les hommes en matière d'armement confortèrent le développement du secteur économique qui, loin de se limiter aux rendements des pêches et aux familles qui en vivent, couvre un champ plus large en amont et en aval de l'activité halieutique.

À partir des statistiques du ministère de la Marine Marchande, du fonds du tribunal de commerce et de justice de paix de Caen, des délibérations municipales de Port-en-Bessin complétées par les données des associations et syndicats professionnels, nous observons l'ensemble des évolutions et mutations professionnelles locales. Si l'exercice reste difficile en raison de son aspect micro historique et de la rareté voire l'absence totale de sources à cette échelle, il a le mérite de fournir les premières connaissances à propos de l'évolution sociale de la communauté des marins portais.

Ainsi, se développèrent non seulement l'armement mais avec lui les modes d'armements et plus particulièrement les formes d'investissements dans la pêche et l'intérêt des capitaux « horsains ». De même, les activités secondaires, comme la construction navale, furent entraînées dans la croissance, et connurent un essor important, qui n'avaient répondu jusque-là qu'à de faibles besoins ; un bateau en fin de vie appelait auparavant un bateau de remplacement équivalent au premier. Retrouver une bonne embarcation était alors le seul calcul du patron-armateur. Désormais, la croissance des pêches et l'augmentation des tonnages débarqués sur les quais aboutissent à la multiplication des systèmes d'écorage et de mareyage, eux-mêmes bénéficiaires d'avancées techniques, notamment l'utilisation de la glace, élément conservateur des pêches fraîches. C'est enfin tout le circuit commercial qui s'adapte, se transforme et surtout prospère, renforçant et confortant ses ventes devenues conséquentes vers le marché extérieur, régional et parisien pour l'essentiel. Il profite entre autres de l'amélioration et du développement des modes de transport, dont le chemin de fer, et du conditionnement des marchandises.

Aux côtés des mutations techniques et commerciales, la communauté des pêcheurs vit entre l'affirmation d'un petit capitalisme maritime et la solidarité corporatiste, perpétuant ses associations

de secours et coopératives sous de nouvelles formes plus adaptées à la défense de la profession. Enfin, cette dynamique, toutes proportions gardées, à la hauteur du petit port qu'est Port-en-Bessin, s'accompagne de la professionnalisation des métiers de la pêche. Longtemps transmis de père en fils, l'ouvrage se complexifie d'autant que l'outil se modernise. Aussi, tentera-t-on de former dans une école locale les futurs matelots et capitaines de bord répondant aux nouveaux besoins.

Dans ce chapitre, nous tenterons d'observer ces mutations sociales profondes, engagées dès la fin du XIX^e siècle, fondement d'une pêche artisanale dont la mécanisation assez précoce et la reconversion des marins vers de nouveaux mondes marquent encore la communauté des pêcheurs portais au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

1 Armement, armateurs et patrons-proprétaires

1.1 Les formes d'armements de la pêche artisanale à la pêche semi-industrialisée

Plusieurs formes d'armements de navire peuvent exister dans un port de pêche. Elles se situent entre le patron de pêche propriétaire de son navire, qui arme pour son compte, aux entrepreneurs capitalistes¹⁰⁰⁷ ou aux sociétés d'armements possédant plusieurs bateaux, confiés à des patrons et à leurs équipages, travaillant pour leurs armateurs. On différencie donc la pêche artisanale¹⁰⁰⁸ de la pêche industrielle non pas par le type de pêche mais bien par le type de financement de l'outil de travail, le statut occupé par le patron du navire et la forme de la rémunération ; l'armement artisanal conservant le système de la part, et la pêche industrielle optant pour le principe du salariat. L'emploi du terme de pêche « semi industrialisée » est attribué à une pêche industrielle de navires de petits tonnages, comme les chalutiers d'une vingtaines de mètres de Port-en-Bessin par rapport aux unités plus importantes des grands ports de pêche fraîche dépassant la taille de 40 mètres.

À Port-en-Bessin, durant le premier XIX^e siècle, les marins conservent les us de l'armement de la petite pêche de l'Ancien Régime. Le navire appartient à un ou plusieurs marins pêcheurs armateurs, et est équipé à leurs frais. Soit racheté, soit construit, il est propriété entière d'un individu, ou divisé en parts réparties entre chacun des détenteurs. Dans le cadre de notre étude, la majorité des embarcations appartient aux patrons pêcheurs portais. D'ordre général, nous comptons un seul armateur patron pêcheur par chaloupe, à l'encontre des grandes barques chalutières dont l'investissement supérieur engage souvent plusieurs armateurs. Pour ces dernières, plusieurs

¹⁰⁰⁷ MOULINIER, H., *La pêche industrielle de la Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015, p. 11.

¹⁰⁰⁸ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer; 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 641. L'auteur montre comment la constitution de la Corporation des Pêches découlant des crises des années 1928-1930, affine la définition de la pêche artisanale afin de réclamer une réglementation spécifique, tant dans sa production que dans le marché et les prix qui l'accompagnent.

pêcheurs investissent, et l'un d'entre eux, parfois à tour de rôle, prend les commandes du navire en qualité de patron de pêche. L'étude des actes de francisation des bateaux construits à Port-en-Bessin montre qu'ils sont propriétés des marins durant la première moitié du XIX^e siècle¹⁰⁰⁹. En 1865, le commissaire de quartier signale que les hommes payent leurs embarcations chalutières en trois années¹⁰¹⁰. Mais la mutation de la flotte des grands bateaux durant le second XIX^e, visible par la croissance des navires tant en tonnage qu'en longueur, engendre des financements plus lourds. L'étude montre qu'à cette même époque apparaissent des armateurs non-navigants, finançant de concert, avec un patron au moins, le navire. Par exemple, Aimé Leherpeur, marin-pêcheur, déclare au Juge de Paix « qu'il a fait construire au mois de juillet dernier dans le port de Port-en-Bessin un navire en bois dit sloop auquel il a donné le nom de *Léonce* »¹⁰¹¹ et « que ce navire a été construit par le Sieur Delamarre, constructeur à Port-en-Bessin, qu'il a treize mètres soixante-dix centimètres de longueur, que sa plus grande largeur extérieure est de quatre mètres soixante-quatorze centimètres, que la hauteur est de deux mètres dix-neuf centimètres et que sa contenance est de vingt-trois tonneaux quarante-trois centièmes »¹⁰¹². L'acte de francisation du *Léonce* précise que Leherpeur veut « être reconnu armateur de ce navire de concert avec M. Jules Vardon propriétaire à Port en Bessin »¹⁰¹³. Leherpeur sera reconnu patron de ce sloop navigant à la petite pêche.

À la fin du XIX^e, certaines grandes barques sont intégralement armées par des « argentiers » portais et « horsains » plaçant à leur bord un patron responsable du recrutement de l'équipage et de l'exploitation à la pêche. C'est le cas du cordier Édouard Lefournier, de Port-en-Bessin, associé avec Gustave Gosset, propriétaire de Commes, le baron Maurice Gérard et le comte Foy de Barbeville, qui investissent ensemble dans la construction d'un « sloop de pêche » d'un peu plus de quatorze mètres nommé *Sainte-Marie* et confié à la navigation à un patron portais¹⁰¹⁴. La répartition des parts du navire s'effectue selon la volonté de chacun des copropriétaires. En 1889, M. François Vardon, négociant et maire de Port-en-Bessin, M. Achille de St Quentin demeurant à Bayeux, et M.

¹⁰⁰⁹ Arch. Dép. Calvados : 4 U 23/84, Actes de francisations, déclaration de bateaux, an VII-1889.

¹⁰¹⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 29 septembre 1860, au commissaire général. « Voici de quelle manière se font presque toujours les acquisitions dont il s'agit. Presque toutes les embarcations de pêche s'achètent avant d'être construites. Lorsqu'on les met en chantier, un versement de fonds convenu à l'avance est fait au constructeur. Un second versement à lieu lors de la mise à l'eau ; le reste du prix (¼ ou 1/3 ou la moitié de la valeur totale) est payé au fur et à mesure du gain fait par le bateau. À Port-en-Bessin par exemple, pendant la campagne de 1859-1860, un bateau de 15 tonneaux a pu payer au constructeur 3000 fr ; or le prix de revient d'un bateau de cette force prêt à prendre la mer avec les filets est de 10 à 11 mille francs. Le premier paiement est de 15 à 18 cent francs, le bateau se trouve donc à peu près à moitié payé dès la première année. Au bout de 2 ans et demi, ou 3 ans, il l'est entièrement dans la plupart des circonstances.»

¹⁰¹¹ Arch. Dép. Calvados : 4U23/84, Justice de Paix, acte de francisation datant du 18 septembre 1875.

¹⁰¹² *Ibid.*

¹⁰¹³ *Ibid.*

¹⁰¹⁴ *Ibid.*, acte de francisation datant du 19 décembre 1879.

Charles de Cauvigny demeurant à Varaville font construire un sloop nommé *Charlemagne*, dont chacun détient un tiers des parts¹⁰¹⁵.

Dans d'autres cas, l'investissement dépend de l'intérêt et des capacités de financement de chacun des propriétaires. Ainsi Jules Vardon, négociant en charbon et bois, déjà détenteur d'une part du *Léonce*, possède également les trois quarts du sloop de pêche *l'Albatros*, et son patron Lefournier un quart¹⁰¹⁶. Enfin, à l'instar de Vardon, certains armateurs multiplient leurs investissements sur plusieurs barques chalutières, devenant alors de réelles références locales en matière d'armement. C'est le cas de Candide Marie¹⁰¹⁷, cordier de son état, à Port-en-Bessin. L'homme se place dans la pêche fraîche chalutière hauturière, se déclarant cordier-armateur sur les actes de francisation. En 1888, il déclare faire construire le *Jeune Victor*, un sloop de seize mètres dont il détient un tiers des parts, et le sloop *Liberté*, également de seize mètres dont il détient les deux tiers des parts. L'année suivante, il investit pour moitié dans le sloop *Providence* et dans *l'Auguste et Madeleine*, et pour un tiers dans la *Jeune Élise*¹⁰¹⁸. À l'instar des grands ports de pêche comme Boulogne, l'aristocratie foncière locale s'implante dans le monde de la pêche en finançant les navires¹⁰¹⁹.

À travers ce type d'armements, apparaissent les prémices d'une pêche industrielle telle qu'on peut déjà la trouver dans les grands ports comme ceux de La Rochelle¹⁰²⁰ ou de Boulogne¹⁰²¹. En effet, en sus de ces armateurs, depuis la fin du XIX^e siècle, des sociétés d'armement à la pêche, attirées par la croissance du marché hauturier chalutier, investissent dans la navigation portaise. Les archives dont nous disposons ne nous permettent pas de dater ni de chiffrer précisément leur apparition avant 1912. Cependant, cette année-là, les statistiques du quartier dénombrent huit sociétés armatrices, chacune d'une grande barque de pêche chalutière à voile, sur un total de 99 entreprises de pêche implantées à Port-en-Bessin¹⁰²².

Au vu de l'évolution du mode d'armement à la pêche, passant au cours du XIX^e de la copropriété entre marins-pêcheurs à l'investissement d'entrepreneurs privés devenant armateurs, puis à l'apparition des sociétés d'armement, nous constatons que l'activité de pêche, et plus

¹⁰¹⁵ *Ibid.*, acte de francisation datant du 27 juillet 1889, M. Vicquelin, Sloop Charlemagne.

¹⁰¹⁶ *Ibid.*, acte de francisation datant du 25 septembre 1879, M. Vardon, sloop l'Albatros.

¹⁰¹⁷ Maire de Port-en-Bessin en 1900.

¹⁰¹⁸ Arch. Dép. Calvados : 4U23/84, Justice de Paix, acte de francisation datant de 1888.

¹⁰¹⁹ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 209.

¹⁰²⁰ MOULINIER, H., *La pêche industrielle de la Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015, p. 129.

¹⁰²¹ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 209.

¹⁰²² Dans la plupart des cas, une entreprise de pêche compte un bateau de pêche.

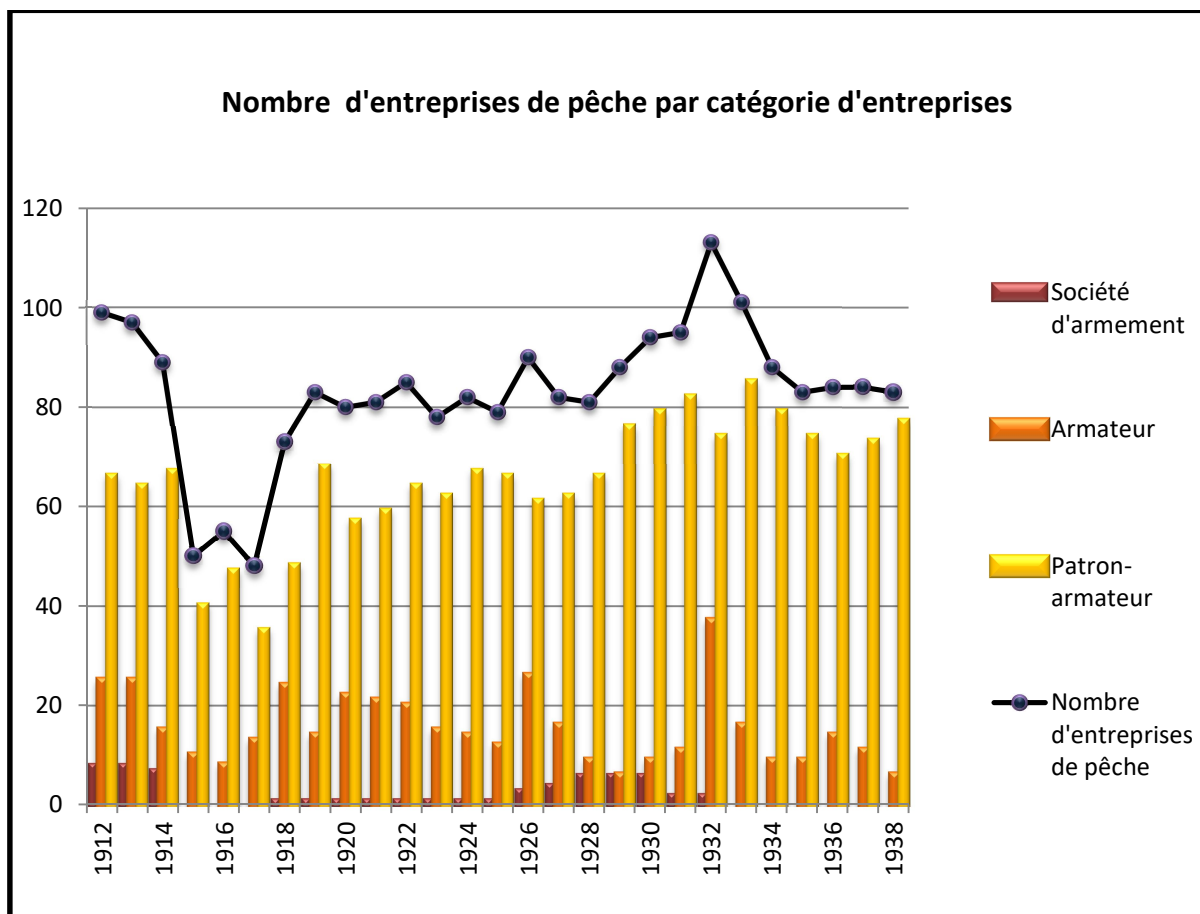
particulièrement celle du chalutage hauturier du poisson frais en pleine expansion, attire les capitaux. En effet, commerçants et négociants de Port-en-Bessin, de la région bayeusaine puis extérieurs à la région, participent avec leurs fonds au développement d'une activité économique dont ils tirent des bénéfices. Cette évolution des catégories d'armateurs provoque un changement et une différenciation encore timide entre une pêche artisanale et une pêche industrielle capitaliste qui pourrait s'imposer à Port-en-Bessin au cours du XX^e siècle comme elle le fera à La Rochelle¹⁰²³ ou à Boulogne¹⁰²⁴. Une pêche pour le compte d'argentiers où le marin portais perdrait irrémédiablement la propriété de son outil de travail.

1.2 Évolution de l'armement, de la pêche à la voile à la pêche mécanique

Les prémices d'une pêche semi industrielle à Port-en-Bessin nous conduisent à observer les évolutions des catégories d'investisseurs dans l'armement à Port-en-Bessin, entre le stade de la navigation à la voile et celui de la navigation à moteur. Pour ce faire, nous choisissons d'observer le mouvement et la présence des différents types d'entreprises de pêches dans le syndicat durant tout la période de mutation de la flotte portaise. Par entreprise, sont entendus le patron armateur, donc propriétaire, l'armateur, et la société d'armement. Et pour rappel, l'entreprise de pêche investit dans un ou plusieurs bateaux, et une à plusieurs entreprises de pêche peuvent investir dans un seul bateau.

¹⁰²³ MOULINIER, H., *La pêche industrielle de la Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015.

¹⁰²⁴ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, Thèse de Doctorat d'Histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995.



Graphique 26 : Nombre d'entreprises de pêche par catégorie d'entreprises

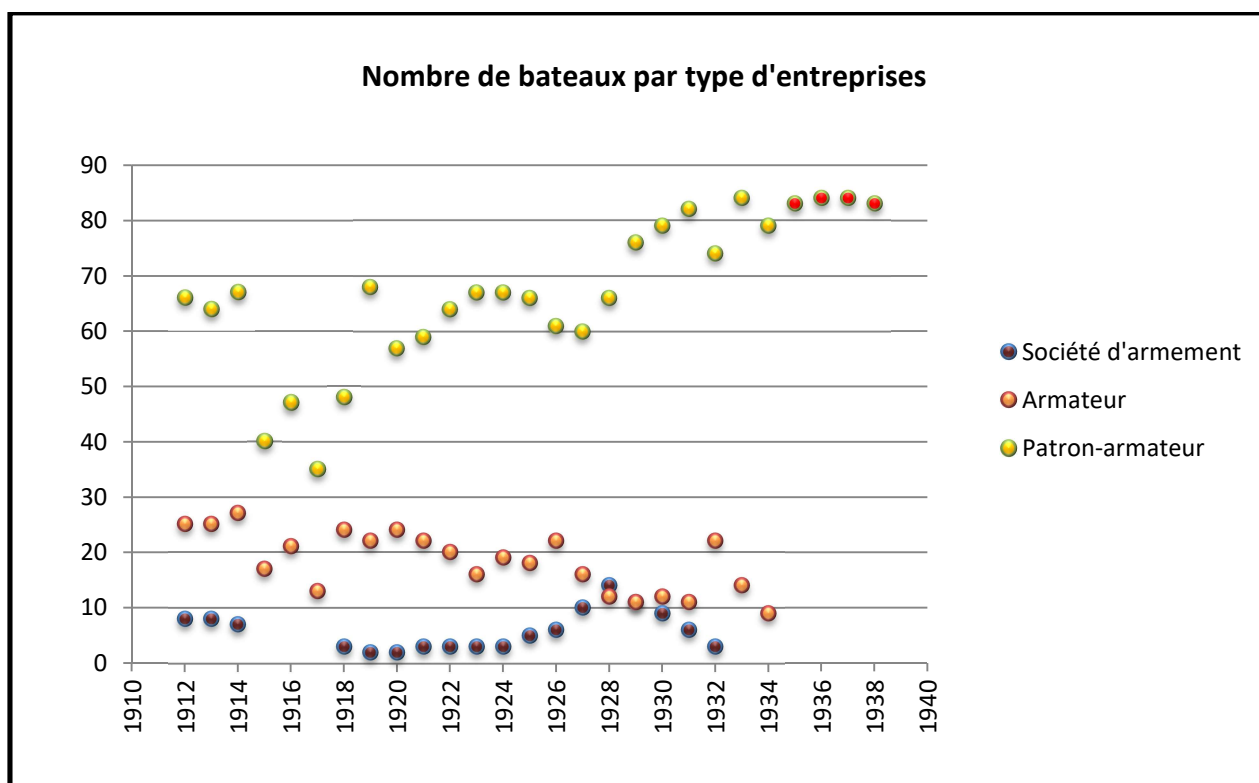
Durant notre période d'étude le nombre d'entreprises de pêche connaît trois fluctuations importantes entre 1912 et 1938. La guerre en explique la première. La chute de l'armement due à la mobilisation sur le front et à la régression de l'activité en temps de conflits en explique le phénomène. Les sociétés d'armement disparaissent des statistiques, le nombre d'armateurs chute de 60% entre 1913 et 1915 et celui des patrons-armateurs de 37,5%. L'armement rebondit après-guerre et connaît un premier pic en 1926, correspondant à la première année de motorisation de tous les chalutiers de Port-en-Bessin et à la forte croissance des tonnages de pêche et de leurs valeurs relevées cette année-là. Au sortir du conflit, la *Société des Pêcheries Modernes de la Manche*¹⁰²⁵ investit dans le métier, et en 1919 elle arme l'*Annie*, un dundee de 59,48 tonneaux. En 1926, ce sont trois sociétés qui opèrent à Port-en-Bessin, et deux ans plus tard il y en aura six, dont la *Société le Turbot Français*¹⁰²⁶ implantée dans la ville, et la *Société des pêcheries des côtes normandes de Paris*¹⁰²⁷. L'armement des navires motorisés attire aussi de nombreux armateurs et nous remarquons une croissance des investisseurs de la région parisienne, un phénomène existant déjà dans le cadre

¹⁰²⁵ Arch. Dép. Calvados : 6U1/73, Société Pêcheries Modernes de la Manche, Port-en-Bessin, 1925-1933.

¹⁰²⁶ *Ibid.*, Société Le Turbot Français, industrie de la pêche à Port-en-Bessin, 1926-1933.

¹⁰²⁷ Arch. Dép. Calvados : 4U 23/95, Actes de sociétés regroupés par société, 1895-1939.

des pêches hauturières des ports du Nord de la France¹⁰²⁸. En 1924, sur les sept chalutiers motorisés du port, nous savons que trois d'entre eux appartiennent à des capitaux parisiens, dont une société¹⁰²⁹ et les armateurs Jean Paunel¹⁰³⁰, de Levallois Perret, et Yves Prigent, de Paris¹⁰³¹. Ce dernier arme l'année suivante la *Portaise*¹⁰³², un dundee de 47,55 tonneaux construit à Boulogne. Cinq autres navires sont armés par des financeurs de la capitale ou conjointement avec un armateur portais. C'est le cas d'Albert Cavey, co-armateur avec plusieurs parisiens des grandes barques chalutières la *Mousmée*¹⁰³³ et la *Nippone*¹⁰³⁴. Cependant, ce constat ne doit pas masquer la minorité des armements réalisés par ces investisseurs. En effet, bien qu'il semble qu'ils fussent attirés par l'aspect prometteur et rentable d'une pêche motorisée, en peu d'années les patrons-armateurs propriétaires des grandes barques chalutières à voiles investirent à leur tour dans la motorisation de leurs navires, ou dans la construction et l'achat de navires mécaniques. Ils détiendront de nouveau la grande majorité des entreprises de pêches du syndicat maritime.



Graphique 27 : Nombre de bateaux par type d'entreprises

¹⁰²⁸ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 356.

¹⁰²⁹ Fond François Renault : Classeur des navires de Port-en-Bessin, Jeune Claire dundee, 1924, 46,65 tonneaux, armateur Société des Pêcheries Modernes des Côtes Normandes à Paris.

¹⁰³⁰ *Ibid.*, Arthe André dundee, 1924, Boulogne, 49,92, tonneaux, armateur Paunel Jean à Levallois Perret

¹⁰³¹ *Ibid.*, Grand Saint Yves, 1924, 50,26 tonneaux, armateur Prigent Yves Paris.

¹⁰³² *Ibid.*, La Portaise, dundee, 1925, Boulogne, 47,55 tonneaux, armateur Yves Prigent Paris.

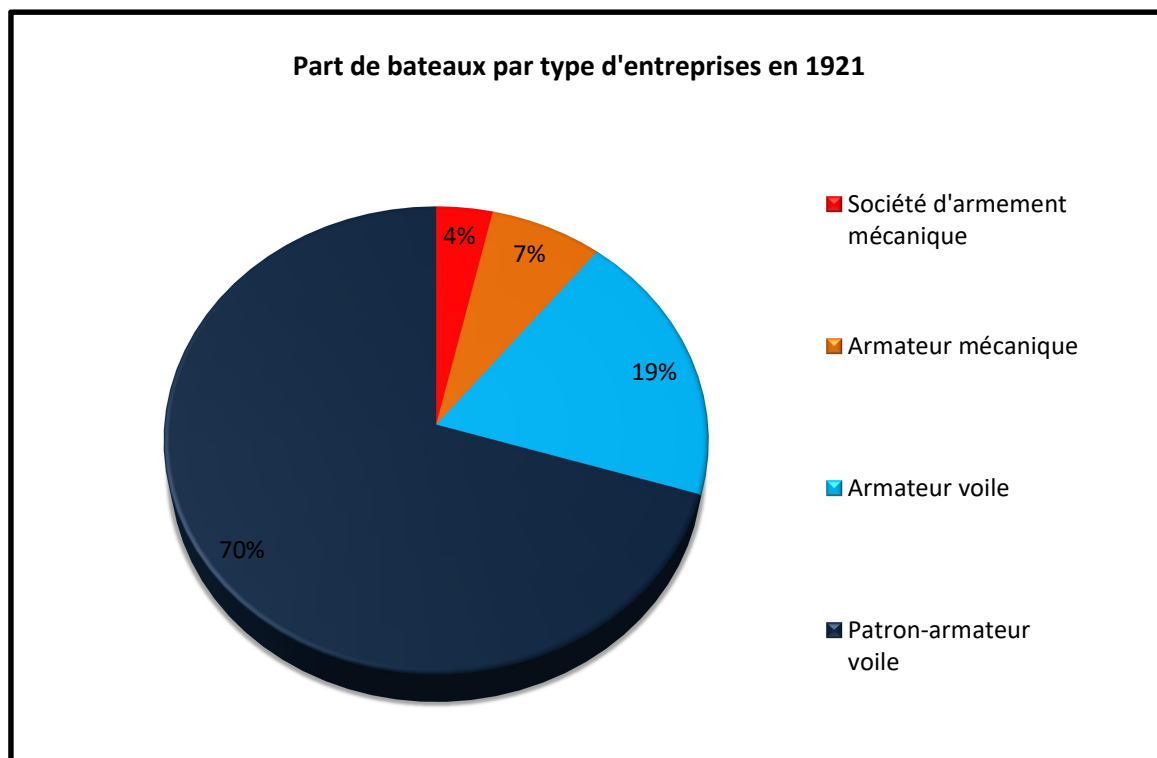
¹⁰³³ *Ibid.*, La Mousmée, dundee, 1925, 42,66, armateur Cavey Albert et autres financiers de Paris, Mintz Jean, Valette Jean, Legay Gaston, Poulin Ferdinand.

¹⁰³⁴ *Ibid.*, La Nippone, dundee, 1925, Fécamp, 49,43 tonneaux, armateurs Cavey Albert, et autres financiers de Paris, Mintz Gaston, Valette Jean, Legay Gaston, Poulin Ferdinand.

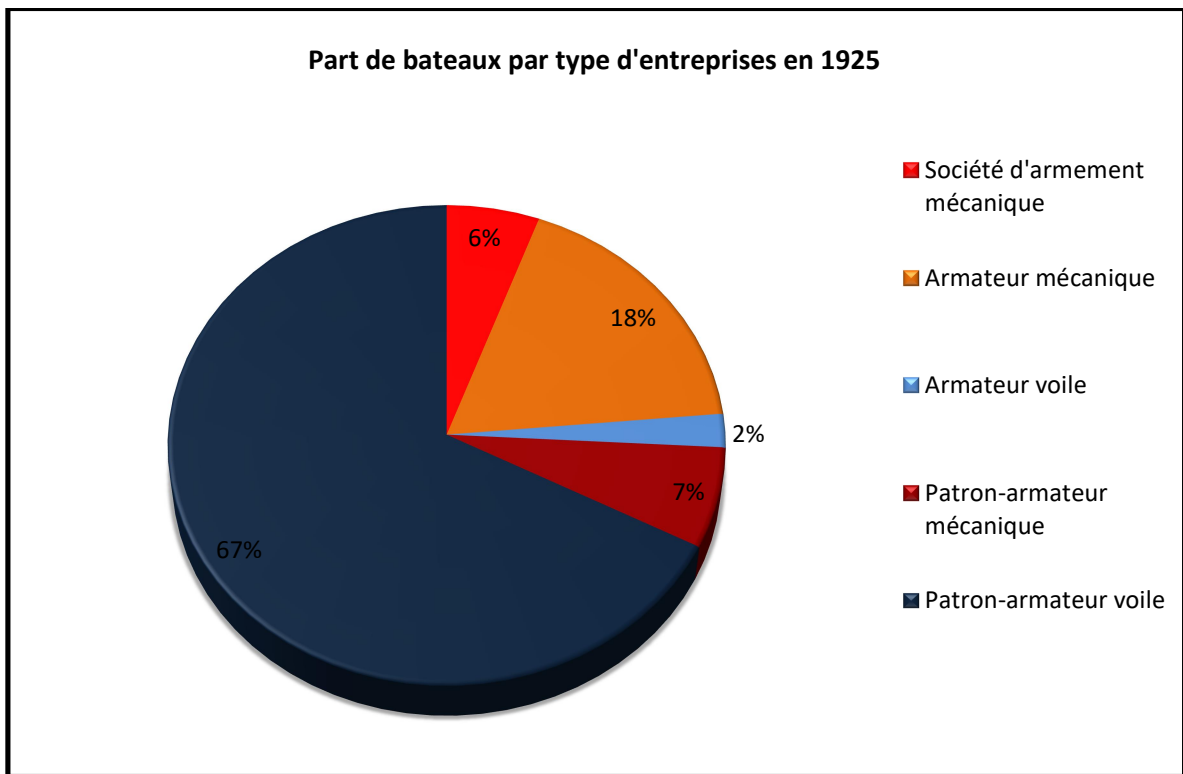
Le graphique représentant le nombre de bateaux par entreprises sur notre période éclaire ce propos. Ainsi avant-guerre, les sociétés possédaient en moyenne moins de 10% des navires du syndicat, les armateurs environ 25% et les patrons-armateurs un peu plus de 65%. Après-guerre, le ratio se modifie. De 1920 à 1925, les sociétés arment en moyenne trois bateaux contre sept à huit avant le conflit, les armateurs un peu moins de vingt, et les patrons armateurs un peu plus de 63 unités. La période de mutation des navires marque une transition durant laquelle les patrons-armateurs arment moins de navires, une soixantaine tout de même entre 1926 et 1927. Par contre les sociétés d'armement détiennent jusqu'à dix chalutiers en 1927 puis quatorze en 1928, alors qu'à cette même date, les armateurs ne comptent plus que 12 unités de gros tonnage dans le port.

1.3 La prépondérance de la pêche artisanale

De manière plus explicite, nous avons observé la proportion de bateaux à voile et à moteur tout tonnages confondus de chacune des entreprises d'armement entre 1921 et 1931. Soit un bornage qui englobe la période de transition vers l'armement mécanique.



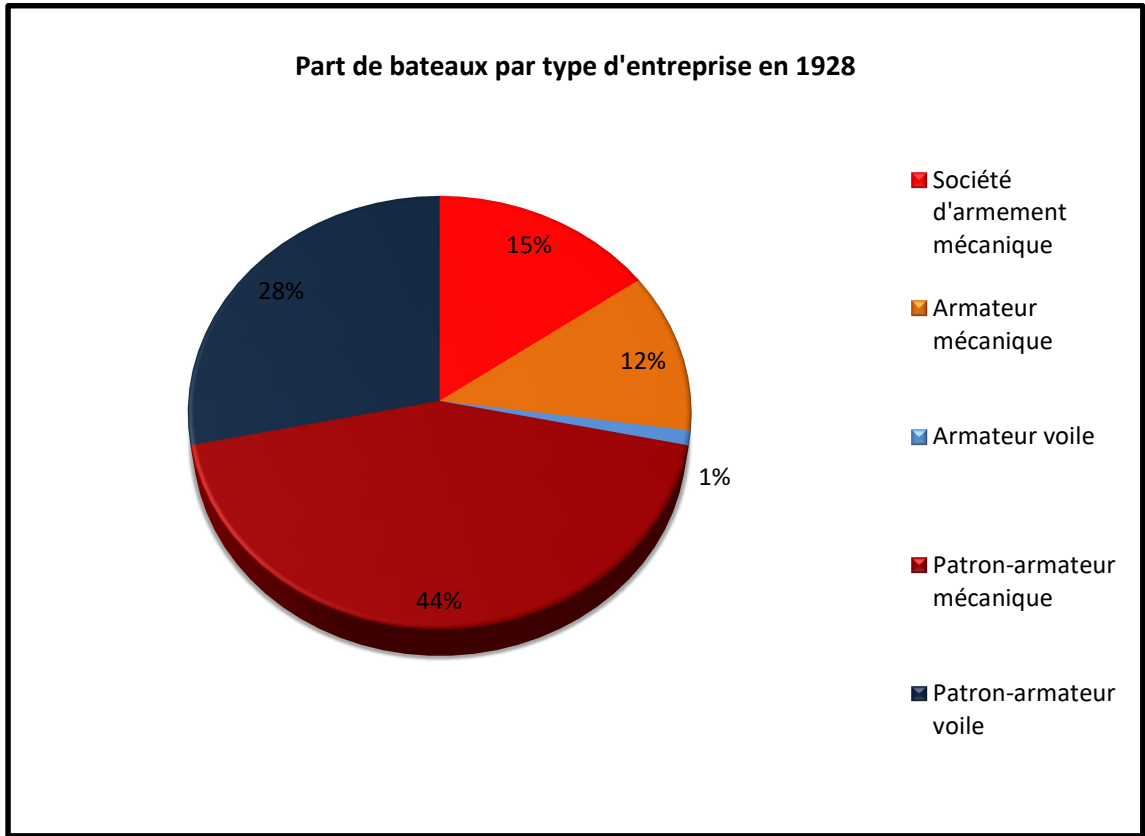
Graphique 28 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1921



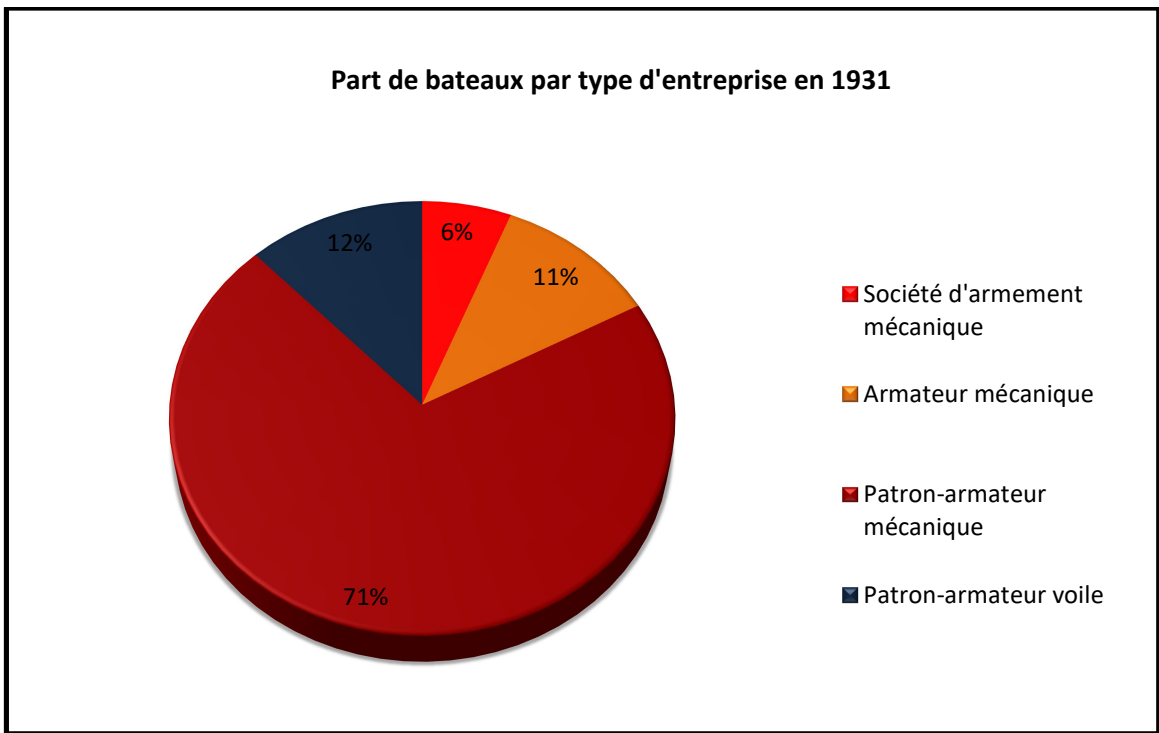
Graphique 29 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1925

Avant la motorisation, les patrons armateurs arment 70% des navires, qui naviguent tous à la voile. Les armateurs détiennent 26 % des navires, dont plus des deux tiers sont à voile. Enfin, l'unique société d'armement possède 4% des navires du port mais cette fois-ci tous mécanisés. En 1925, les proportions de bateaux mécanisés augmentent, tant pour les sociétés que pour les armateurs, à hauteur de 18% de navires. Ces derniers n'arment quasiment plus de voiliers, contrairement aux patrons armateurs qui commencent à s'aventurer dans l'équipement mécanique. Et le changement s'effectue très rapidement. En effet, alors qu'en 1926, 73% des navires motorisés appartiennent aux sociétés et aux armateurs, l'année suivante, ils ne détiennent plus que 48 % de ces embarcations.

En 1928, nous retrouvons la hausse de la proportion de navires armés par les sociétés, mais apparaît surtout l'augmentation très nette de la part des embarcations mécanisées détenue par les patrons-armateurs. Enfin, presque dix années après l'apparition des premières navigations à pétrole, nous constatons d'une part le retrait des sociétés dans l'armement et le recul chez les armateurs, et d'autre part l'augmentation de la proportion des navires chez les patrons -armateurs. En 1931, ils possèdent 83% de la flotte portaise, dont 71% est mécanisée.



Graphique 30 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1928



Graphique 31 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1931

La disparition des sociétés d'armement et la chute de la proportion de bateaux financés par les armateurs marquent les dernières années de notre période. Excepté l'année 1932, à propos de laquelle nous émettons des doutes quant au relevé du nombre d'armateurs, ceux-ci ne représentent plus que 10,22% des entreprises d'armement en 1933 et tombent à 7,22% en 1938.

La pêche semi-industrialisée n'eut donc qu'un temps. Plusieurs hypothèses peuvent expliquer ce mouvement à priori favorable à la mécanisation de la flotte du port, mais dont la pêche portaise n'a pas trouvé nécessité à long terme.

L'étude des sources de trois sociétés engagées dans l'armement des bateaux de Port-en-Bessin permet de répondre partiellement à ce constat. La *Société Lefournier et fils*, créée en 1920 pour effectuer « l'industrie de la pêche et la vente du poisson en provenant » au moyen de l'exploitation de trois barques de pêche, dénommées le *Saint André*, la *Jeannette* et l'*Étoile de la Mer*¹⁰³⁵, fut dissoute le 16 décembre 1931. La *Société des pêcheries modernes de la Manche* née à Port-en-Bessin en 1925 arrête ses activités en 1933¹⁰³⁶. Quant à la *Société Le Turbot Français*, son assemblée générale prononce sa dissolution anticipée à compter du 10 septembre 1931¹⁰³⁷. Le liquidateur, un industriel de Paris, se charge de [...] vendre à l'amiable ou aux enchères les éléments d'actifs [...]. Il assurera la vente à [...] M. Tabourel marin pêcheur, demeurant à Port en Bessin, ou à tout autre qu'il appartient, un dundee à moteur appelé le *Jacqueline Michel*¹⁰³⁸ [...] ¹⁰³⁹.

Au demeurant donc, à l'image d'une pêche chalutière française en difficulté à partir des années 1930¹⁰⁴⁰, la chute des rendements et des valeurs des prises à Port-en-Bessin dès 1931, l'augmentation des coûts des matériaux signalés dès 1927¹⁰⁴¹ amplifiés par la crise de 1929, laisse entrevoir un désengagement des armateurs non pêcheurs. L'essentiel de l'armement portais demeure

¹⁰³⁵ Arch. Dép. Calvados : 6U1/73, Société Les enfants de Monsieur Michel Lefournier, industrie de la pêche à Port-en-Bessin, 1924-1931.

¹⁰³⁶ *Ibid.*, Société Pêcheries Modernes de la Manche, Port-en-Bessin, 1925-1933.

¹⁰³⁷ *Ibid.*, Société Le Turbot Français, industrie de la pêche à Port-en-Bessin, 1926-1933.

¹⁰³⁸ « avec tous les agrées, appareils et accessoires, faire cette vente moyennant un prix principal de cent mille francs, payables par fractions mensuelles de trois mille francs, productif d'intérêt au taux de cinq pour cent l'an ; stipuler également que le solde du prix deviendra exigible le jour ou l'acquéreur aurait obtenu un prêt qu'il se propose de contracter au Crédit maritime. »

¹⁰³⁹ Arch. Dép. Calvados : 6U1/73, Société Le Turbot Français, industrie de la pêche à Port-en-Bessin, 1926-1933.

¹⁰⁴⁰ MOLLAT, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987. p. 278-279.

¹⁰⁴¹ Au cours du Xe Congrès national des pêches et industries maritimes à Alger en 1927, M. Breuille rappelle que « depuis de longues années, les pouvoirs publics ont préconisé l'emploi de moteurs sur les bateaux ; cette campagne a porté ses fruits et que d'excellents résultats en ont découlé, tant que les prix des matières nécessaires à la pêche sont restés normaux. Mais actuellement, ces matières ont subi une augmentation considérable que ne compense pas une augmentation équivalente du prix du poisson. Les bénéfices sont donc supprimés et la plupart des entreprises sont même déficitaires. Un des remèdes serait l'exonération des droits de douane sur les huiles de graissage, qui allégerait, d'une façon appréciable, les charges écrasantes de l'armement, sans diminuer sensiblement les recettes du Trésor ». *Xe Congrès nationale des pêches et industries maritimes*, Comptes rendus des séances, Alger, 1927, <http://archimer.ifremer.fr/doc/00015/12670/9591.pdf>

celui des patrons-armateurs. Cependant, s'ils parvenaient à financer leurs embarcations en trois années à l'orée de la III^e République, l'augmentation générale des dimensions et des tonnages, et surtout la mécanisation de la flotte chalutière, entraînent une hausse des investissements. Jean-Louis Lenhof rappelle d'ailleurs ce paradoxe « de voir qu'au XIX^e siècle, siècle de la vapeur, la révolution des transports, démarrée en fanfare, a laissé subsister pendant longtemps encore la voile [...] »¹⁰⁴². Il souligne la résistance des gens de mer au commerce, des hommes de la voile, « vrais marins » face à ceux de la vapeur, considérés comme simple conducteurs. La mécanisation de la pêche en France est plus tardive, après 1880, et sa mécanisation dépend des types de pêche¹⁰⁴³ et de l'importance des navires. Dans le cadre du chalutage portais ce sont les problèmes techniques et surtout financiers qui ont retardé la mécanisation des navires de pêche¹⁰⁴⁴.

À la fin du XIX^e, selon l'avis du commissaire de quartier, les patron-armateurs fuyaient tout système de prêt pour la construction des navires, préférant le règlement par tranche de construction. Soit 1/3 du prix à la mise en chantier, 1/3 avant le montage du gréement et 1/3 à la mise à l'eau¹⁰⁴⁵. Or, au début du XX^e siècle, le prix de la coque d'une grande barque chalutière à voile d'environ quinze mètres comme la *Léonie* se chiffrait à 3 700 francs, et l'armateur dut prévoir 8 500 francs, prix du moteur à explosion à pétrole lampant « servant comme moyen auxiliaire de propulsion et à la manœuvre des traits¹⁰⁴⁶ ». Le prix des dundees adoptés pour le chalutage s'avérait nettement plus élevé. La coque du *San Sebastien*, dundee à voile de 17 mètres, se chiffra à 18 000 francs, et le moteur auxiliaire du treuil 3 000 francs¹⁰⁴⁷, auxquels il faut ajouter le gréement et les engins de pêche. En 1920, le coût d'un chalutier de 40 tonneaux construit à Port-en-Bessin s'élève de 30 000 à 40 000 francs entièrement équipé¹⁰⁴⁸. Or, depuis la crise de la sardine en Bretagne, l'armement de navires par les petits patrons pêcheurs devient une préoccupation nationale. Afin de soutenir l'industrie des pêches, le Ministère de la Marine, sur les principes de la Loi Méline de 1894 du Crédit Agricole, met en place, par la loi du 23 avril 1906, la Caisse Nationale de Crédit Maritime. Si les portais bénéficiaient déjà d'une société d'assurance mutuelle, assurant en cas d'accident de barques un secours contre les avaries en mer, ils pourront dorénavant emprunter les fonds nécessaires pour financer leurs navires¹⁰⁴⁹ et les équipements pour la pêche, moyennant de faibles

¹⁰⁴² LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 97.

¹⁰⁴³ *Ibid.*, p. 354.

¹⁰⁴⁴ *Ibid.*, p. 97.

¹⁰⁴⁵ Arch. Dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918.

¹⁰⁴⁶ Fonds François Renault. Archives des chantiers de Port-en-Bessin.

¹⁰⁴⁷ *Ibid.*

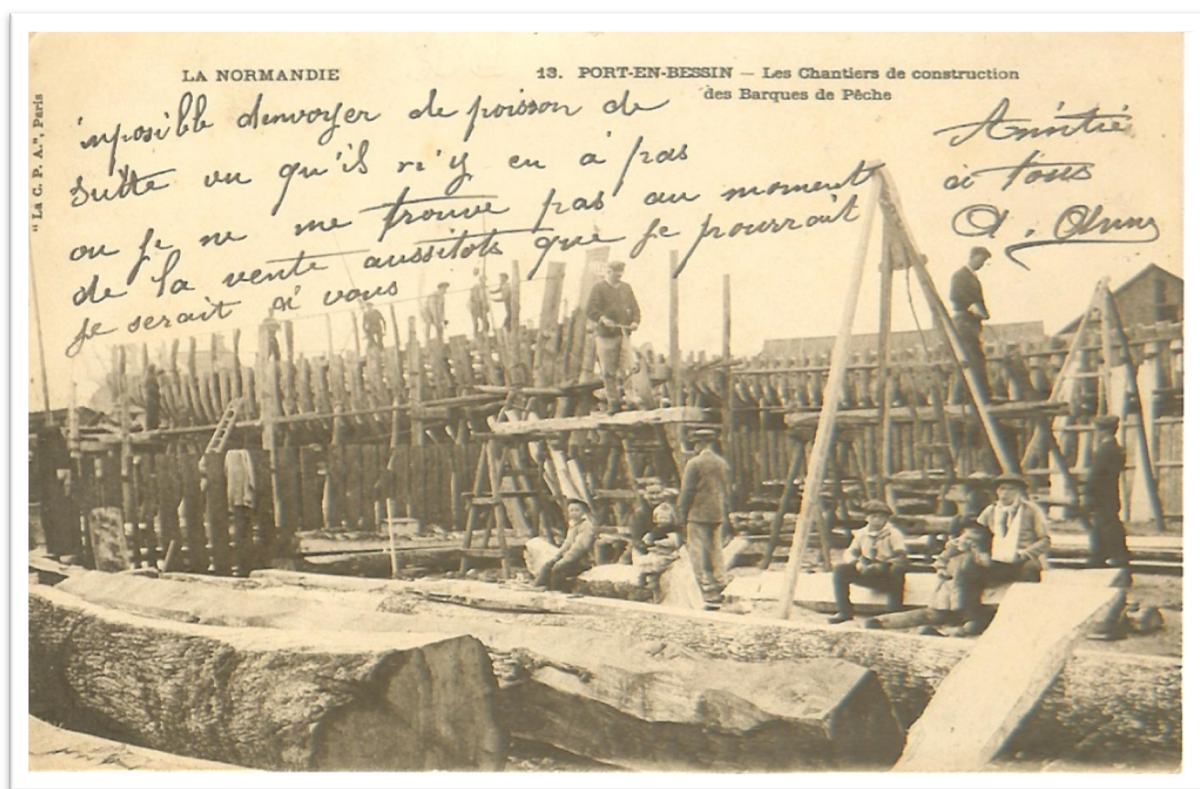
¹⁰⁴⁸ *Ibid.*

¹⁰⁴⁹ Arch. Dép. Calvados : 6U1/71, Société Coopérative de Crédit Maritime Mutuel des Marins et Patrons-pêcheurs de Port-en-Bessin 1917-1921.

taux d'intérêt¹⁰⁵⁰. Les premiers armements des barques motorisées furent donc le fait d'armateurs et de sociétés d'armement, puis par le biais du crédit, les patrons-armateurs financèrent leurs propres embarcations. Avant la Seconde Guerre mondiale, plus de 80% des bateaux du port appartenaient aux patrons pêcheurs du syndicat.

2. Les industries secondaires des pêches maritimes

2.1 Construction navale et équipements pour la pêche



Doc. 38 : Fonds François Renault. Chantier naval de Port en Bessin, fin XIX^e siècle.

Au cours du XIX^e siècle, la demande de construction de navires se développe d'autant que l'activité halieutique croît fortement. En effet, les besoins en produits de la mer ne cessant d'augmenter au cours du XIX^e siècle¹⁰⁵¹, les ports spécialisés dans le poisson frais à l'image de Berck-sur Mer¹⁰⁵² ou encore Boulogne¹⁰⁵³ connaissent une franche extension de leur construction navale. À Port-en-Bessin, en 1845, on trouve deux constructeurs de bateaux, et à partir de 1870, trois chantiers navals

¹⁰⁵⁰ Arch. Dép. Calvados : 4U23/95, Caisse locale de crédit maritime mutuel de Port-en-Bessin, 1916-1939.

¹⁰⁵¹ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 217.

¹⁰⁵² BOYER, G., *La marine berchoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001, p. 293.

¹⁰⁵³ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 159.

construisent des chaloupes et des barques de pêche quillées et pontées pour les besoins locaux mais également les ports voisins. Il s'agit des chantiers Delamarre, qui exercent déjà depuis plusieurs années, et des chantiers Langlois et Paris dont nous avons déjà cité plusieurs mises à l'eau de navires. Forts d'une ancienne tradition d'architecture navale, ils conservent leurs us dans l'art de façonner les grandes barques spécifiques de Port-en-Bessin¹⁰⁵⁴. À l'occasion de l'Exposition Universelle de 1878, M. Paris enverra d'ailleurs un modèle de ce type de barque chalutière, qui depuis longtemps fut remarquée pour ses formes et sa résistance à la haute mer¹⁰⁵⁵. En 1896, Langlois et Paris se partagent le marché de la construction portaise¹⁰⁵⁶. L'apparition des dundeas, préférés pour la pêche chalutière, les poussent à évoluer dans leurs techniques. Un troisième chantier créé par Émile Tabourel met à l'eau en 1903 le *San Sébastien*, une barque à moteur auxiliaire de treuil de chalut, dont l'abbé Dubosq a immortalisé, après son échouage, le remorquage à bras effectué dans le port par toute la population locale¹⁰⁵⁷.



Doc. 39 : Halage du San Sébastien par les habitants de Port-en-Bessin¹⁰⁵⁸.

¹⁰⁵⁴ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Editions de l'Estran, 1984. p.222-275.

¹⁰⁵⁵ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin, *Carnets de Charles Garnier, 1872-1878*.

¹⁰⁵⁶ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Editions de l'Estran, 1984. p.222-275.

¹⁰⁵⁸ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.



Doc. 40 : Le San Sébastien arrivant sur la cale de radoub¹⁰⁵⁹.

Et à la veille de la Première Guerre mondiale quatre chantiers produisent à Port des chaloupes, des grandes barques chalutières et les premiers dundeeds. En 1911, six bateaux¹⁰⁶⁰ sortent par la descente à l'eau du fond du port¹⁰⁶¹. Une chaloupe se bâtit en quelques mois et selon les témoignages relevés par François Renault, il faut dix-sept mois pour produire une grande barque¹⁰⁶². Au total, se sont dix-sept personnes qui œuvrent sur le bois des coques dont deux jeunes apprentis en 1911¹⁰⁶³. La Grande Guerre freine momentanément une activité qui retrouvera rapidement son expansion grâce à la mécanisation des navires de pêche.

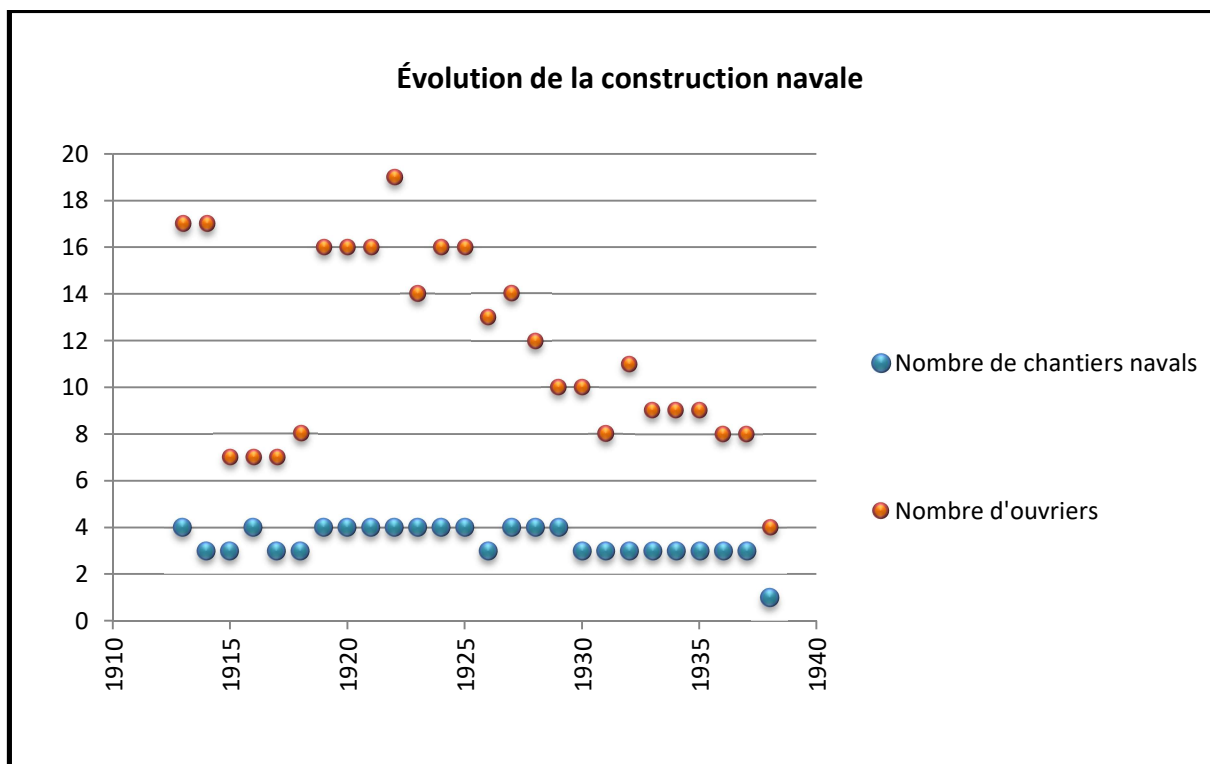
¹⁰⁵⁹ *Ibid.*

¹⁰⁶⁰ Marine Nationale. Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande. Service des Pêches Maritimes. Office des Pêches, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1912*, Paris, Imprimerie Nationale, 1915.

¹⁰⁶¹ Annexe 32, annexe 33.

¹⁰⁶² RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 239.

¹⁰⁶³ Arch. dép. Calvados : Recensement 1911.



Graphique 32 : Évolution de la construction navale

Entre 1919 et 1927, un peu plus de quinze ouvriers travaillent chaque année à la construction, à la réparation et à l'entretien dans les chantiers. Mais la concurrence, due à une demande soudaine et accrue quant à la construction ou l'achat des chalutiers motorisés, couplée aux difficultés économiques que rencontre la pêche, rejailit sur les entreprises navales. En 1928, Port-en-Bessin ne met aucun bateau à l'eau et en 1929, un seul. Les dundees motorisés sont achetés dans d'autres ports, et notamment à Fécamp¹⁰⁶⁴. L'année suivante un chantier ferme ses portes, les trois autres assurent essentiellement l'entretien des navires¹⁰⁶⁵. En 1933, neuf ouvriers sont recensés pour l'ensemble de la construction portaise. L'activité semble repartir en 1934 pour quelques années. Les relevés consultés ne nous donnent plus qu'un chantier de construction en 1938¹⁰⁶⁶. Là encore, nous touchons la limite des statistiques effectuées ou transcrites par l'administration. Dans les faits, deux entreprises exercent à Port et perdurent après la Seconde Guerre mondiale. Gustave Tabourel¹⁰⁶⁷ succède à son père, et les chantiers Allard, héritiers du constructeur Paris, continuent d'exercer leur art dans le syndicat pour la pêche côtière et la pêche hauturière.

¹⁰⁶⁴ Arch. dép. Calvados : 4U 23/85, Actes de francisations, déclaration de bateaux, 1890-1941.

¹⁰⁶⁵ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICES DES PÊCHES MARITIMES ET DU PERSONNEL. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1929*, Paris, Imprimerie Nationale, 1931.

¹⁰⁶⁶ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939.

¹⁰⁶⁷ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Editions de l'Estran, 1984, et témoignages de T8 et T6.

Parallèlement aux constructeurs, tous les métiers du gréement des bateaux profitent de l'ascension économique des pêches entre la fin du XIX^e et le premier XX^e siècle. Parmi eux, les voiliers et les cordiers. En 1876, vingt-une personnes exerçaient dans les métiers de la corderie et de la voilerie contre onze en 1851¹⁰⁶⁸. Quatre voiliers taillaient et assemblaient les toiles prévues pour équiper chaloupes et chalutiers¹⁰⁶⁹. Dix-sept cordiers et apprentis cordiers travaillaient le chanvre pour les gréements et pour les filins des chaluts¹⁰⁷⁰. Avant-guerre, les besoins encore nombreux fournissent du labeur aux deux corps de métier. En 1913, vingt-cinq personnes dépendent directement de l'armement à la voile. Cette industrie connut alors ses heures de gloire dans le syndicat de Port-en-Bessin tant que la marine du lieu utilisait la force vélique. L'avènement de la motorisation met fin à une partie des activités. Si les voiles des chaloupes sont encore légion, et les cordages nécessaires sur tous les bateaux, leur production a considérablement baissé. À partir de 1923, moins de dix personnes exercent dans les corderies et les voileries. Et le marché des voiliers tend à disparaître, n'équipant plus que quelques chaloupes et fabriquant les tape-culs¹⁰⁷¹ des chalutiers.

De la même manière, la fabrication des filets et équipements de la pêche basculeront d'un artisanat fécond à la quasi-précarité de certains de ces métiers. Traditionnellement les femmes et les membres « capables » de la famille détenaient la confection des filets à l'instar des bretonnes travaillant pour la pêche sardinière¹⁰⁷². Nous avons abordé ce sujet précédemment, rappelons à cet égard que les marins ne souhaitaient pas adopter des filets « mécaniques » en raison de l'emploi que leur fabrication fournissait aux familles des gens de mer et les matelots apprenaient depuis leur plus jeune âge à les ramander¹⁰⁷³.

¹⁰⁶⁸ Arch. dép. Calvados : Recensements 1851 et 1876.

¹⁰⁶⁹ *Ibid.*

¹⁰⁷⁰ *Ibid.*

¹⁰⁷¹ Voile d'un petit mat implanté à l'arrière du bateau motorisé permettant de maintenir son cap au virage (remontée) du chalut.

¹⁰⁷² DUBOIS, F.-X., « Mutations techniques et crise sardinière », DANIC, G., GEISTDOERFER, A., LE BOUEDEC, G., THERET, F., (coord.), *Mutations des techniques des pêches maritimes : agir ou subir ? Évolution des systèmes techniques et sociaux*, Actes du colloque de Lorient, novembre 1999, Plouzané, Ifremer, 2001. p. 42.

¹⁰⁷³ Le ramandage des filets consiste à réparer les divers accrocs et déchirures des mailles. Ce travail est en général celui des matelots de l'équipage.



Doc. 41 : Pêcheurs réparant leurs filets¹⁰⁷⁴.

Le recensement de 1876 fait état de femmes qui se déclarent fabricantes de filets. Il s'agit de jeunes femmes ou de veuves de marins, comme Améline Boulet, fabricante de filets ou encore Catherine Cauchard, veuve de 72 ans, enregistrée comme fabricante de chalut¹⁰⁷⁵. Au début du XX^e siècle, le métier encore très féminin tend à s'industrialiser. En 1913 et 1914, trois fabriques de filets et hameçons approvisionnent les pêcheurs du syndicat¹⁰⁷⁶. Huit ouvriers y œuvrent, dont six femmes et deux hommes. Il semble qu'à partir de 1924, il n'y ait plus que deux fabricants de filets dans la ville, ce qui laisse présupposer que la petite pêche côtière fit encore appel aux artisans locaux pour les chaluts à crevette en chanvre ou pour leurs cordes. Le métier chalutier, lui, aurait adopté les filets en coton lacés mécaniquement, moins coûteux, déjà utilisés dans les grands ports comme Boulogne dès les années 1870 dans la flotte harenguière¹⁰⁷⁷. Chose compréhensible quand on sait la valeur de ces engins de pêche. Le filet représentait déjà le tiers voire la moitié de la valeur des

¹⁰⁷⁴ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

¹⁰⁷⁵ Arch. dép. Calvados : Recensement 1876. Améline Payen Veuve Boulet, fabricante de filet, 53 ans, et Catherine Paris, veuve Cauchard, fabricante de chalut, 72 ans.

¹⁰⁷⁶ **Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Ravitaillement. Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande. Service des Pêches Maritimes. Office des Pêches, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1913*, Paris, Imprimerie Nationale, 1917, et, Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Ravitaillement. Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande. Service des Pêches Maritimes. Office des Pêches, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1914*, Paris, Imprimerie Nationale, 1917.**

¹⁰⁷⁷ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 119.

bateaux comme à Saint-Tropez¹⁰⁷⁸ à la fin du XVIII^e, un quart en 1870 pour un chalutier boulonnais¹⁰⁷⁹, et environ un tiers, parfois plus, pour une grande barque portaise¹⁰⁸⁰ à la fin du XIX^e siècle.

2.2 Écorage, mareyage et poissonnerie

Les mutations de la pêche touchent également l'organisation et le développement des métiers de la vente du poisson. Trois métiers sont ici observés, retraçant la filière commerciale du poisson, du bateau au consommateur. L'écoreur, qui moyennant un accord avec le pêcheur sur un pourcentage du prix de la vente achète tout ou partie de sa pêche et s'engage à l'écouler. Passer par l'écoreur n'est en rien une obligation, c'est un choix de pêcheur jusqu'au début XX^e siècle. Le mareyeur, qui n'est autre que l'intermédiaire entre le fournisseur (pêcheur ou écoreur) et les poissonneries, faisant enfin elles-mêmes commerce des produits de la mer auprès des consommateurs.

Au cours du XIX^e siècle, les chaloupes pêchant à la marée ramènent à Port quotidiennement leurs prises pour la vente. De leur côté les grandes barques partant plusieurs jours jusqu'aux côtes anglaises doivent parfois faire escale dans différents ports comme Cherbourg pour vendre leur poisson et se ravitailler, puis elles font cargaison pour rentrer. Si la vente des produits des petits bateaux s'effectue souvent en direct avec le client ou le marchand de poisson, l'écoreur prend en charge la commercialisation de la cargaison des navires hauturiers moyennant une rémunération de 5% à 2% en fin de siècle.

À partir de 1873, le conseil municipal établit une taxe supplémentaire de 1% sur la pêche débarquée¹⁰⁸¹, afin d'honorer les fonds de divers équipements prévus pour le métier de la pêche, dont les bureaux d'écorage. En 1882, un arrêté municipal la fixe à 1,50 francs¹⁰⁸². Cette taxe fut d'abord prélevée sur les gains de l'écoreur, qui bénéficiait en échange du bureau et d'un personnel assermenté de surveillance au moment des ventes. Le maire rappelle que la mission de l'écoreur

« consiste uniquement à inscrire toutes les ventes faites au port, d'en garantir et opérer le recouvrement et d'en remettre le montant chaque semaine aux pêcheurs »¹⁰⁸³.

¹⁰⁷⁸ BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e s.-début XIX^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000, p. 419.

¹⁰⁷⁹ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995, p. 120.

¹⁰⁸⁰ RENAULT, F., *Bateaux de Normandie*, Rennes, Éditions de l'Estran, 1984, p. 281.

¹⁰⁸¹ Arch. dép. Calvados : Délibération municipale 1873.

¹⁰⁸² Arch. dép. Calvados : 656 EDT 4 /3-4/ 4, Arrêtés du maire, 1882-1973.

¹⁰⁸³ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 4/2, rapports du maire 1884-1902. Rapport sur l'écorage, le 24 mars 1894.

Le principe est « donc une garantie pour le pêcheur et l'armateur, puisqu'il assure au premier qu'il lui sera tenu compte de tout le poisson vendu et qu'il garantit au second contre toute fraude puisqu'il peut toujours vérifier sur les comptes de l'écoreur le montant des ventes faites par son patron »¹⁰⁸⁴.

À la fin du siècle, la commune met en place un deuxième bureau d'écorage répondant à l'augmentation du volume des ventes et de leur enregistrement administratif, mais à priori aussi en raison des convoitises que suscite un tel poste. Dans son ouvrage sur la ville, Philippe Oblet¹⁰⁸⁵ relate des jalousies dues à la « jouissance exclusive » du bureau par un seul homme durant 17 ans. Cela peut s'entendre, sachant que Jules Vardon, armateur et maire de la ville, occupait en sus cette fonction ! En 1895, se crée donc une nouvelle entité d'écorage, la *Société d'écorage et de vente de poissons Lefournier, Delain, Tabourel, et Marie* comptant dans sa direction deux cafetiers-limonadiers et deux cordiers-armateurs¹⁰⁸⁶. Dès lors, les écoreurs imputèrent directement la taxe communale aux pêcheurs en sus de la taxe d'écorage.

En 1920, la municipalité demande 4% au bureau des écoreurs sur leurs ventes de poissons¹⁰⁸⁷. Toutes les ventes de poissons doivent passer par l'écorage, et le poisson n'étant pas originaire des barques de Port-en-Bessin sera soumis aux mêmes droits et aux mêmes taxes. Nous n'avons pas d'explication précise au sujet de l'augmentation soudaine de cette taxe, si ce n'est une augmentation des tonnages et valeurs des pêches hauturières après-guerre, sous-entendant des prévisions budgétaires quant à l'aménagement et l'agrandissement du port envisagé depuis longtemps. Une rectification a lieu l'année suivante :

« Une taxe municipale de 2% (deux pour cent) est établie sur la vente de tout poisson vendu sur le territoire de la commune de Port-en-Bessin, qu'il soit parvenu par voie de terre ou par voie de mer et en n'importe quel lieu se fait la vente à dater du 15 mai 1921 »¹⁰⁸⁸.

Dorénavant, les écoreurs percevront et reverseront à la commune la taxe prélevée sur les utilisateurs de son service. Et, le garde champêtre préposé au service de la poissonnerie se chargera d'imposer les vendeurs ne possédant pas de compte à l'écorage, soit essentiellement les pêcheurs des chaloupes¹⁰⁸⁹. En 1925, l'association des *Armateurs et Marins Pêcheurs de Port-en-Bessin* prend en main l'écorage du syndicat maritime de Port-en-Bessin. Moyennant une taxe toujours fixée à 2%

¹⁰⁸⁴ *Ibid.*

¹⁰⁸⁵ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'Époque Celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978. p. 190.

¹⁰⁸⁶ Arch. dép. Calvados : 6U1/65, Société Lefournier, Delain, et Tabourel puis Lefournier, Delain et Marie, écorage et vente de poisson, PEB 1895-1922

¹⁰⁸⁷ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 4 /3 – 4/ 4, Arrêtés du maire, 1882-1973. Arrêté municipal du 29 mai 1920.

¹⁰⁸⁸ Arch. dép. Calvados, Registre des délibérations du conseil municipal 16 mai 1921.

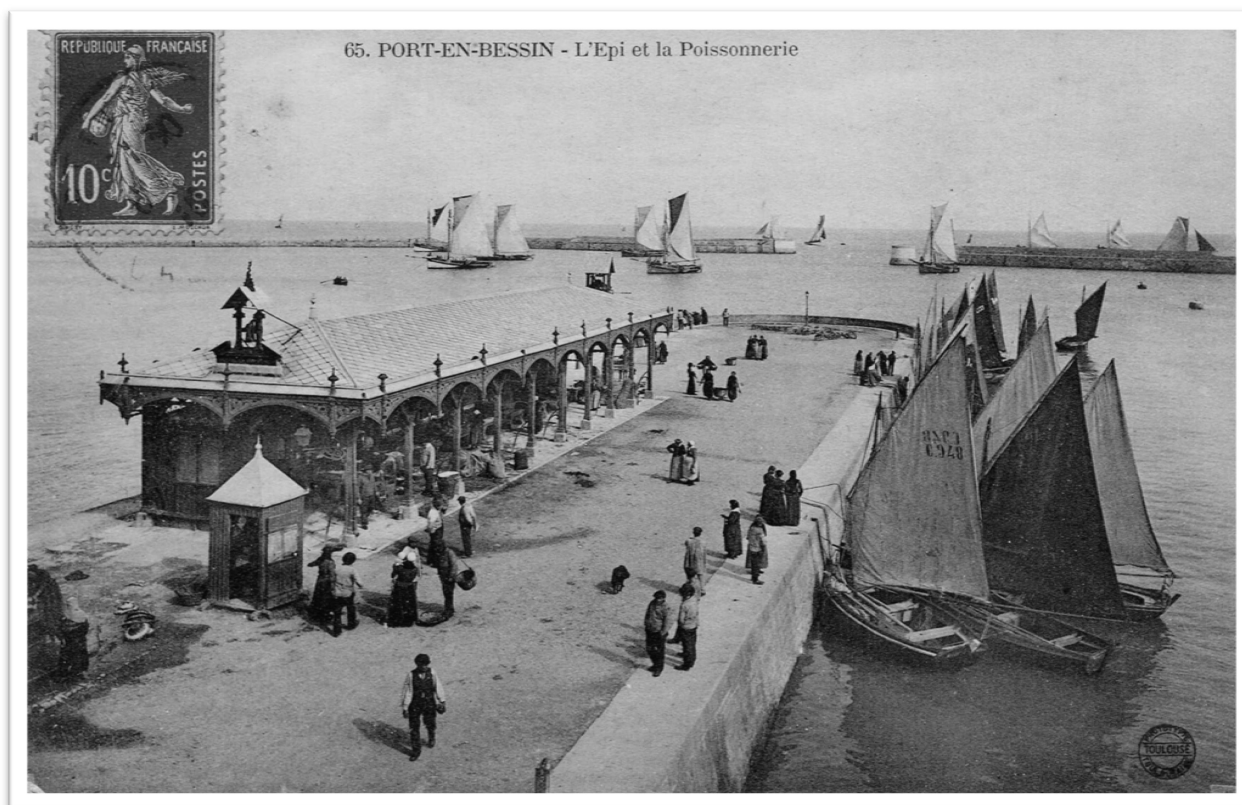
¹⁰⁸⁹ *Ibid.*

l'association s'engage à favoriser le développement de l'industrie des pêches et à participer aux travaux de la commune. Le passage par le système d'écorage concerne tous les bateaux de Port-en-Bessin mais également les navires effectuant leurs débarques dans le lieu. À ce propos, une remarque de M. Villey, conseiller municipal, nous renseigne sur certaines pratiques. En effet, en plein conseil municipal, le 2 décembre 1938, celui-ci s'étonne des 7% retenus sur les pêches des marins de Grandcamp alors que ceux de Port restent à 2%. Le maire précise que l'écorage étant une société privée, il ne peut intervenir mais décide d'en faire part à son président.

Le poisson est acheté par l'écoreur et ensuite vendu aux mareyeurs qui fournissent les poissonniers. À l'instar de la croissance des pêches, les activités de mareyage et le commerce du poisson connaissent un développement important durant notre période d'étude. Au XIX^e siècle il demeure difficile d'évaluer la part de mareyage et de vente directe aux consommateurs. En effet, la plupart des petits bateaux marchandent directement leur poisson au retour de la pêche auprès de particuliers et de poissonniers. En 1876, 15 personnes se déclarent marchands de poissons¹⁰⁹⁰. Mais rien ne permet de dire qui vivait de cette profession ou qui vendait la pêche de son équipage, et pour les femmes, la pêche de leurs époux ou encore le produit de leur cueillette de moules présenté à l'étal sous la halle à poisson nouvellement construite. Dix ans plus tard, nous retrouvons 17 personnes se déclarant dans les métiers du commerce du poisson¹⁰⁹¹.

1090 Arch. dép. Calvados : Recensement 1876.

1091 Arch. dép. Calvados : Recensement 1886.



Doc. 42 : La halle à poisson dite poissonnerie¹⁰⁹².

Les archives nous font part de l'existence du mareyage à plusieurs reprises. Il existe donc bien des intermédiaires entre pêcheurs et poissonniers mais il reste difficile de les connaître. En 1866, le rapport des activités de pêche du commissaire de quartier précise que « le poisson est vendu à la criée par le pêcheur au moment de son débarquement à des mareyeurs qui l'expédient sur les marchés de Paris, Caen, Falaise, Argentan, Bayeux, et dans les campagnes voisines »¹⁰⁹³. Le poisson emmené par voiture dessert depuis longtemps la région, mais guère à plus d'une centaine de kilomètres des ports¹⁰⁹⁴. Quant aux expéditions sur Paris, elles semblent plus aléatoires et particulièrement pour le poisson frais. L'avènement du chemin de fer en Normandie ouvre plus largement le marché vers la Capitale, mais les coûts de transport du poisson freineront longtemps sa commercialisation par la voie ferrée. Dix ans plus tôt, la chambre de commerce de Caen faisait état de la pauvreté des expéditions depuis la criée de Caen :

« Les transports de poisson de Caen sur Paris ont été peu importants (2 ou 3 bourriches par jour) le prix de ces transports est de 25 centimes pour mille kilo et par kilomètres, plus pour frais de

¹⁰⁹² Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

¹⁰⁹³ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. Rapport sur les pêches du quartier de Caen, 1866.

¹⁰⁹⁴ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 207.

chargement et déchargement 1f, 50c. Il y a lieu d'espérer que ces transports augmenteraient beaucoup si le tarif actuel était abaissé »¹⁰⁹⁵.

À la fin du siècle, les mareyeurs expédient donc depuis Port-en-Bessin par voiture et chemin de fer leur marchandises de Bayeux jusqu'à Paris. Les relevés des statistiques donnent à la veille de la Grande Guerre treize entreprises de mareyage et expéditeurs de poissons¹⁰⁹⁶. À cette époque, le métier compte 66 employés dont vingt hommes, trente-six femmes et dix enfants, préparant le poisson pour l'envoi sur les différents marchés de la région jusqu'à Paris¹⁰⁹⁷. Sans amoindrir l'importance de l'activité, ces chiffres restent discutables quant à leur analyse. Au vu des recensements, seuls deux ateliers de mareyage existaient sur Port en 1911. Auguste Boulain, originaire de Paramé et son épouse de Cancale officiaient à Port depuis 1907¹⁰⁹⁸. Avec eux, Émile Héron, de Bayeux¹⁰⁹⁹, s'installe à Port avec sa famille et pratique le mareyage. Nous pensons que les rapports d'activité des industries secondaires, produit par le ministère dans ses statistiques, regroupent en fait sous l'appellation « Mareyeur et expéditeur » un certain nombre de personnes se déclarant poissonniers dans les recensements, tout en pratiquant une activité d'export très minime en sus de la vente directe en étal aux particuliers.

La différenciation entre un petit mareyage local associé au métier de la poissonnerie et l'activité de mareyage est plus claire après le conflit de la Première Guerre mondiale. En effet, au lendemain de la « Der des der », quatre entreprises de mareyage expédient poissons frais, coquillages et crustacés vers les villes de la région et la capitale, occupant en moyenne une quinzaine d'hommes et de femmes. L'activité tend à se regrouper autour de quelques spécialistes grossistes, artisans ou sous forme de sociétés et d'associations. Si de mémoire commune l'activité de mareyage enrichit son propriétaire, les rares sources dont nous disposons au sujet du métier mettent en évidence quelques faillites que nous pourrions corrélérer à un manque d'adaptation aux mutations en cours de la pêche, ou plutôt à des problématiques de gestion d'entreprise. Mais nous resterons prudents dans notre analyse, les lacunes des données nous empêchant de tirer de quelconques conclusions à propos de l'évolution de ces entreprises.

¹⁰⁹⁵ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 10 mars 1856, au commissaire général de Cherbourg à propos du transport de poisson frais par le chemin de fer.

¹⁰⁹⁶ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU RAVITAILLEMENT. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT DE LA MARINE MARCHANDE. SERVICE DES PÊCHES MARITIMES. OFFICE DES PÊCHES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1913*, Paris, Imprimerie Nationale, 1917.

¹⁰⁹⁷ MUSSET, R., « Le port de pêche de Port-en-Bessin », *Annales de Géographie*, t. 49, n° 280, 1940, p. 234-235.

¹⁰⁹⁸ Arch. dép. Calvados. 6U1/84 Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Boulain Auguste, mareyeur à Port-en-Bessin, 1907.

¹⁰⁹⁹ Arch. dép. Calvados, 6U1/84 : Dossiers de faillites et de liquidations judiciaires, Boulain Auguste, mareyeur à Port-en-Bessin, 1907.

Quoiqu'il en soit, le mareyage portais se professionnalise entre les deux guerres. Aux côtés des sociétés d'écorage s'alignent des entreprises de mareyage dont l'unique activité de « grossiste » demeure. Selon les témoignages recueillis auprès d'anciens marins, les entreprises de mareyage travaillaient avec un nombre défini de bateaux, qui leur fournissaient l'essentiel des produits de la pêche. Un système de partenariat déjà ancien, dont le cadre s'affine d'autant que la pêche se professionnalise, amenant un ou plusieurs patrons de navire à s'entendre avec un mareyeur engagé dans la vente de leurs pêches sur les différents marchés. Enfin, quelques entreprises comme la *Société Lefournier, Delain et Marie*¹¹⁰⁰ ou encore la *Société les Chalutiers Portais*¹¹⁰¹ créée en 1937, et dont le siège est à Port, se lancent dans le mareyage et le commerce de poissons, tout en étant propriétaires et armateurs de plusieurs navires¹¹⁰² ; un système d'armement qui se substitue à celui de l'écorage, entreprises connues déjà depuis les années 1870 dans les ports de pêche industrialisée comme Boulogne¹¹⁰³. Au nombre de deux ou peut-être trois entreprises existantes avant 1939, elles sont là les prémices d'une pêche semi-industrialisée dont l'activité de mareyage endiguée par la période de l'occupation ne renaîtra qu'après la Seconde Guerre mondiale.

3. Une lente évolution sociale de la profession

3.1 Quel syndicalisme dans les entreprises de pêche ?

Depuis la loi du 21 mars 1884, les marins comme les autres corps de métier peuvent créer une association professionnelle qui définit son champ d'activité librement. On trouvera donc des associations professionnelles ouvrières, patronales, et mixtes. Certains grands ports comme Boulogne connaissent déjà des formes de regroupement professionnel, comme celui des armateurs boulonnais dès 1854¹¹⁰⁴. Cependant, les milieux des petites pêches comme celui de Port-en-Bessin, dont les mutations ne sont qu'à leurs prémices, restent éloignés de véritables concurrences dans leur métier. Bénéficiant d'une société de secours depuis 1864, et d'un contexte économique favorable, les marins à la pêche du lieu ne semblent pas encore enclins au regroupement professionnel de défense d'intérêts communs.

¹¹⁰⁰ Arch. dép. Calvados : 6U1/65 Société Lefournier, Delain et Tabourel, puis Lefournier, Delain et Marie, écorage et vente de poisson, Port-en-Bessin 1895-1922.

¹¹⁰¹ Arch. dép. Calvados : 6U1/74, Société Les Chalutiers Portais, commerce de mareyage, Port-en-Bessin, 1937.

¹¹⁰² Arch. dép. Calvados : 6U1/71, Entreprise de pêche à partir de 1920.

¹¹⁰³ OUSTRIC, G., « L'évolution de la flottille boulonnaise de 1815 aux années 1880 », *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e-XX^e siècles*, Actes du colloque, 18-21 mai 1995, sous la dir. de Patrick Villers et Christian Pfister, Boulogne-sur-Mer, Cahier du littoral, Université de Boulogne, 1995, p. 122.

¹¹⁰⁴ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 49.

Le premier syndicat fondé au titre de la loi de 1884, apparaît le 21 juin 1903. Il s'agit de la *Chambre Syndicale des armateurs de Port-en-Bessin*¹¹⁰⁵ dont la création paraît émaner des difficultés que rencontrent les pêches chalutières portaises face aux concurrences des navires à vapeur dieppois et boulonnais¹¹⁰⁶ et du besoin accru d'un troisième bassin dans le port, permettant d'accueillir une flotte sans cesse croissante. À sa tête en qualité de président, le maire est M. Candide Marie, qui administre les affaires, assisté des huit membres du bureau. En 1904, la chambre compte 41 armateurs possédant quarante barques. L'objectif affiché par ce syndicat est de « développer l'industrie de la pêche chalutière à voile » et de « faire valoir le droit des armateurs devant les pouvoirs publics et juridiques », tel qu'on le voit déjà dans les ports plus importants comme Boulogne¹¹⁰⁷. Dans les faits, le premier compte rendu effectué par l'administrateur de l'inscription maritime révèle un tout autre objet qui a pu être la cause fondatrice de cette chambre syndicale. Ainsi note-t-il dans ses observations :

« Cette société est de création trop récente pour pouvoir juger les avantages ou les inconvénients. Jusqu'ici elle ne s'est manifestée que par un désir évident d'éluider les prescriptions de l'article 262 du code de commerce »¹¹⁰⁸.

En effet, les récentes modifications de l'inscription maritime et plus particulièrement l'article 262 du code de commerce¹¹⁰⁹ prévoit la prise en charge du salaire et des soins du matelot malade par le « navire ». Le 6 janvier 1904, le rapport d'activité signé par le Maire Président, M. Candide Marie, confirme qu'« en décembre le comité avait décidé que les armateurs de la barque *Marie-Albert* devraient se refuser à payer tout salaire à l'inscrit Ménard, blessé à bord de cette barque »¹¹¹⁰. Mais sur les conseils de M. l'administrateur, le comité décida par la suite de ne pas engager le syndicat dans un tel procès. Un rapport sera adressé à M. le Ministre pour lui montrer dans quelle situation désastreuse l'art. 262 du code de commerce met les armateurs de Port-en-Bessin, dont 41 sur 50 environ ne sont pas des capitalistes mais de simples pêcheurs. Outre cet épisode relevé durant les premiers temps de l'existence du syndicat, l'administrateur précise l'intérêt voire la nécessité d'un tel regroupement des armateurs car à son sens « la pêche chalutière à voile a pris depuis quelques années une grande extension à Port-en-Bessin et ce syndicat d'armateurs peut répondre à un besoin réel d'entente à l'effet d'obtenir un meilleur résultat »¹¹¹¹. Remarque d'autant plus juste, que le syndicat défendra ses armateurs aux prises avec la raréfaction du poisson durant quelques années,

¹¹⁰⁵ SHM Vincennes : CC4 1249, Assistance. Syndicats professionnels maritimes, 1900-1903. État des associations et syndicats professionnels maritimes existants dans le quartier de Caen au 31 décembre 1903.

¹¹⁰⁶ Arch. dép. Calvados : BR 200 70, Rapport sur l'industrie des chalutiers à vapeur, 1905.

¹¹⁰⁷ LENHOF, J.-L., *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 357.

¹¹⁰⁸ SHM Vincennes : CC4 1249, Assistance. Syndicats professionnels maritimes, 1900-1903.

¹¹⁰⁹ Loi 24 décembre 1896, Inscription maritime.

¹¹¹⁰ Arch. dép. Calvados, 656 EDT 4 /3-4/ 4 : Arrêtés du maire, 1882-1973.

¹¹¹¹ SHM Vincennes : CC4 1249, Assistance. Syndicats professionnels maritimes, 1900-1903.

qu'ils attribuent à leurs concurrents motorisés. La crise locale de la pêche est alors telle qu'ils se désengagent financièrement des projets portuaires en cours et leur vouent une certaine animosité, transcrite par l'administrateur du quartier qui stipule que : « cette chambre ne veut s'occuper que de la pêche chalutière à voiles semblant exclure les chalutiers à vapeur c'est-à-dire le progrès »¹¹¹². Les armateurs et patrons-armateurs, prospères jusque-là, assemblés en syndicat dont les principaux dirigeants occupent des postes clefs de l'administration locale ou bien encore cumulent des parts dans plusieurs entreprises d'armement, défendent une industrie dont ils ont le monopole dans la ville portuaire. En ce sens, l'administrateur de l'inscription stipule « qu'un jour ou l'autre cette société se trouvera en lutte directe avec l'intérêt des inscrits tant opposé et il s'en suivra fatalement la création d'un syndicat adverse »¹¹¹³. En effet, quelques années plus tard apparaît le *Syndicat des patrons et marins pêcheurs de Port-en-Bessin*, regroupant comme son nom le mentionne des patrons de barques et de chaloupes et des matelots. Il n'existe pas, à ce jour, d'archives de ce syndicat. Mais le journal du Pilote de Port-en-Bessin signale sa constitution en novembre 1911 :

« Le mouvement syndicaliste, manifestation du réveil de cet instinct naturel de l'homme comprimé pendant un siècle par l'erreur de la Révolution de 1789 et qui le porte à s'associer à son semblable pour une défense plus efficace de ses intérêts et un travail meilleur parce que plus puissant, s'étend à présent jusqu'à Port-en-Bessin. À la suite d'une conférence de M. Potigny, aujourd'hui élevé au grade d'administrateur principal, le 2 novembre, un syndicat professionnel de marins pêcheurs a été constitué. Ce syndicat se propose pour objet de veiller aux intérêts professionnels des pêcheurs, d'en prendre, s'il y a lieu, la défense, de préparer ses adhérents à la connaissance des avantages de la mutualité et du crédit maritime »¹¹¹⁴.

Ce même journal, un an plus tard, annonce l'adhésion de 156 marins portais à ce nouveau syndicat et précise encore que son objectif reste de :

« Soutenir sans esprit de personne la prospérité et l'avenir de la pêcherie portaise tant auprès des pouvoirs publics qu'auprès de tous ceux pouvant aider au progrès de l'industrie de la pêche ; le caractère : ni une arme de guerre contre les armateurs, ni une entreprise politique, le syndicat voulant au contraire faire preuve d'ensemble et de conciliation pour satisfaire les nombreux intérêts en cause [...]. »¹¹¹⁵

Nous retrouvons également quelques traces de l'existence de ce syndicat à travers les correspondances du quartier maritime. À titre d'exemple parmi plusieurs courriers écrits de concert avec le syndicat des Armateurs, et en vue de la création du troisième bassin d'accueil des navires ou de la raréfaction du poisson, nous retenons celui du nettoyage des bassins et de la cale de radoub prévus en 1921¹¹¹⁶. La question du coût y est évoquée, les dépenses seront supportées par plusieurs

¹¹¹² *Ibid.*

¹¹¹³ *Ibid.*

¹¹¹⁴ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 43, décembre 1911, Flers, (s. n.), 1911.

¹¹¹⁵ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 44, janvier 1912, Flers, (s. n.), 1912.

¹¹¹⁶ Arch. dép. Calvados, S 1595 : Port-en-Bessin, affaires diverses, 1905-1929.

instances. Le conseil Général prévoit d'assurer en partie les frais des travaux. Le syndicat des armateurs interpellé au sujet du financement du curage accepte *in fine* de le subventionner à hauteur de ses moyens. Quant au syndicat des pêcheurs, il consent au nettoyage du port mais « demande que ces travaux d'une si grande nécessité approuvés par le Conseil Général le 30 septembre 1920 se fassent sur la somme votée par l'État pour les travaux et entretien de Port-en-Bessin, et déclare ne verser aucune subvention pour ces dits travaux qu'il reconnaît pourtant d'une grande utilité mais être faits obligatoirement par l'Etat¹¹¹⁷ ». Ici, le syndicat des pêcheurs (patrons et matelots) dans sa fonction, défend les intérêts de l'ensemble des pêcheurs, cependant il semble que sa gouvernance soit contradictoire. Cela explique qu'il ne s'agit en aucun cas d'un syndicalisme ouvrier mais uniquement d'un groupement de professionnels au service du métier.

En effet, à l'image des résultats des travaux menés par Ronan Viaud, une bonne partie des pêcheurs sont à la fois armateurs, propriétaires de leurs navires et patrons, c'est-à-dire capitaines du bateau à la pêche, loin d'une organisation industrielle telle qu'on la connaît au sein des grands ports ou des ports sardiniers¹¹¹⁸. Par leur double qualité, ils participaient à la vie des deux syndicats¹¹¹⁹. L'entité représentative du simple matelot n'aurait donc que peu de poids face aux voix des armateurs et patrons-armateurs. Et comme le souligne Jean-Christophe Fichou à propos de la petite pêche bretonne, « les pêcheurs restent isolés face à un patronat organisé dès qu'il s'agit de défendre ses intérêts »¹¹²⁰. De plus, le pêcheur portais, comme la plupart des pêcheurs français appartenant à un syndicat mixte, reste éloigné des activités de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes vouées plus à la défense des marins du commerce que ceux de la petite pêche¹¹²¹. Payé à la part, d'un gain qui oscille en fonction des rendements de chaque marée, à bord de chaloupes et grandes barques chalutières à voile, il ne rencontre pas les affres d'un salaire fixe, raboté par les armateurs, ni l'absence de jour de repos. Plus il pêche, et plus il gagne. Et la semaine de labeur en mer du marin se ponctue du traditionnel jour de congé, le dimanche, durant les pêches à la voile. Avec la motorisation, les navires s'absentent plus longuement du port, à leur retour les hommes bénéficient de quelques jours dans leurs foyers¹¹²². Dans les faits, les marins portais conservent leurs us, dans un armement semi-industrialisé. Loin du système entrepreneurial des grandes sociétés de pêches

¹¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹¹⁸ VIAUD, R., « Quel syndicalisme pour les pêcheurs ? », in *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005, p. 53-59.

¹¹¹⁹ VIAUD, R., *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005, p. 53.

¹¹²⁰ FICHO, J.-C « Comment mobiliser l'immobile ? L'action de la CGT chez les pêcheurs sardiniers bretons (1894-1914) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 118, n° 2, 2011, p. 161-174.

¹¹²¹ VIAUD, R., *Le syndicalisme maritime français : les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005. p. 33.

¹¹²² Témoignages de T6.

bretonnes ou du nord de la France, la majorité des armements chalutiers de Port-en-Bessin appartient aux patrons-armateurs, à une minorité d'armateurs locaux soutenus par des capitaux extérieurs et à quelques petites sociétés de pêches gérées par d'anciens marins portais et implantées pour la plupart dans la ville. Il n'y a donc pas de grandes évolutions dans les rapports entre patrons et marins dans une pêche qui pérennise son système social, d'autant plus que les patrons-armateurs opérant dans le syndicat des pêcheurs peuvent à tout moment régler ou entraver les velléités de révolte s'il en fut.

3.2 La formation des marins pêcheurs

Les tâtonnements de l'évolution sociale de la profession des marins touchent aussi le pan de leur formation. Le métier de marin-pêcheur se transmettait de père en fils. Au contact de la mer dès sa naissance, l'enfant embarquait dès le plus jeune âge et apprenait « sur le tas » les gestes de ses aînés avant de devenir à son tour un matelot confirmé. À Port-en-Bessin, le métier des pêches reste endogène durant toute la période étudiée. Les témoins nés entre 1912 et 1930, interrogés à propos du choix de leur carrière dans leur jeunesse, ont fait montre d'un certain déterminisme quant au futur professionnel envisagé. Un déterminisme que l'on retrouve dans tous les ports et les espaces occupés par les communautés de pêcheurs ; Thierry Sauzeau faisait d'ailleurs le constat d'un comportement dynastique pour les marins de la Seudre¹¹²³. Ainsi, à Port-en-Bessin nos témoins, petit-fils de marin, fils de marin, seraient à leur tour marin.

Au cours du XIX^e siècle, seuls les hommes souhaitant devenir patron de barque devaient passer le brevet correspondant. Les plus jeunes embarquaient à 10 ans, puis 12 ans à la fin du siècle, comme mousses à bord des chaloupes ou des grandes barques. Les uns découvraient le métier côtier ; quant aux autres, intégrés dans des équipages de six à sept marins, ils réalisaient leur premières pêches au large, chargés de différentes tâches reléguées au mousse du bord. Les anciens marins se souviennent d'une certaine rudesse à bord, quand par exemple, après avoir gratté à fond les bois du carré, un gars y crachait sa chique en faisant signe à l'enfant de recommencer¹¹²⁴. Ce sont là les premiers apprentissages d'une dure vie de marin que certains anciens du bord ne manquaient jamais de rappeler aux novices qu'ils considéraient parfois comme étant à leur service.

¹¹²³ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e)*, les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002, p. 767.

¹¹²⁴ Témoignages de T6 et T7 Annexe 49.



Doc. 43 : On prépare le départ du bateau de pêche. (Photographie en pause, où le mousse sert à boire aux hommes qui travaillent.)¹¹²⁵

La croissance de l'industrie des pêches et le besoin de marins formés sur les premières pêches françaises mécanisées poussent les autorités à engager une réflexion sur la formation des gens de mer. À l'occasion du congrès de sauvetage tenu à Saint-Malo en 1894, la question de l'enseignement des marins donne naissance un an plus tard à la constitution de *la Société de l'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes*. Dès lors, des écoles apparaissent le long des côtes françaises. Pour la Manche, Denis Biget, dans son étude de l'enseignement professionnel des pêches en France, relève en 1909 les écoles du Tréport, de Dieppe, de Saint-Valéry-en-Caux, de Fécamp et de Port-en-Bessin¹¹²⁶. À l'occasion du Vème Congrès nationale des pêches maritimes¹¹²⁷, en 1919, M. Coutant rappelle toute la difficulté qu'il y eut à créer ces établissements treize ans auparavant, et il relate les mots du Ministre de la Marine de l'époque, l'Amiral Besnard : « Les marins pêcheurs sont trop routiniers pour suivre les cours de vos écoles de pêche, et vos professeurs parleront devant des banquettes vides »¹¹²⁸. Discours pessimiste, puisque

¹¹²⁵ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

¹¹²⁶ BIGET, D., *Histoire des Écoles de pêche maritime : contribution à une ethno-sociologie des populations littorales*, Spézet, Coop Breizh, 1997, p. 53.

¹¹²⁷ La Société de l'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes est l'organisatrice des congrès.

¹¹²⁸ PÉRARD, J., *Vè Congrès nationale des pêches et industries maritimes, Comptes rendus des séances*, Sables-d'Olonne, 1910, p. 13.

depuis lors, une vingtaine d'établissements, rattachés ou non à l'enseignement public, permettent la formation des marins en France. Cependant, des difficultés persistent quant à la fréquentation de ces écoles.

Contrairement aux écoles comme celle de Groix, comptant au début du XX^e plus d'une centaine d'élèves, celle de Port-en-Bessin semble selon les souvenirs de nos témoins¹¹²⁹ ne pas attirer beaucoup de participants. Dans les faits, l'école s'adapte à la marée, et une certaine souplesse quant à sa fréquentation est tolérée. De plus, en 1919, les techniques des pêches côtières et hauturières restent encore similaires à celles de la fin du XIX^e siècle. La mécanisation et les mutations techniques à l'origine de l'engouement des enseignements pour la pêche n'ont pour le moment que peu d'impact sur une communauté qui conserve ses us du métier à la voile. *A priori*, l'école tombe en désuétude puisqu'en 1925, il est de nouveau question d'ouvrir un établissement d'enseignement professionnel maritime. Selon P. Oblet, alors conseiller municipal, le peu de succès qu'elle suscita engendra rapidement sa fermeture. Quelques années plus tard, par la mécanisation de la flottille chalutière et celle des chaloupes en passe de l'être, les volontés d'aménagement d'un cursus scolaire spécialisé s'affichent à nouveau. En 1936, le conseil municipal, sur la demande de la Chambre Syndicale des Armateurs, organise l'école de pêche¹¹³⁰. L'enseignement comprend deux volets essentiels :

« La formation des patrons de pêche hauturière et leur préparation aux examens pour l'obtention des brevets institués par le Décret du 20 juillet 1924 sur le commandement des navires de pêches.

La formation des marins aptes à la conduite des moteurs à combustion interne et leur préparation aux examens prévus pour l'obtention du permis de conduire institué par le même décret »¹¹³¹.

Sous l'égide d'un Conseil d'administration comprenant des élus de la commune et du conseil général, des représentants de la Chambre syndicale des armateurs de Port et d'un représentant du syndicat des Marins et Patrons pêcheurs, la gestion et la direction de ce cours furent confiées à Adrien Delain, lui-même capitaine de la Marine Marchande. À l'instar de certaines écoles de Bretagne, les cours se déroulaient en fonction de la présence à terre des marins dans l'abri Thomas-Lemonnier mis à disposition par l'abbé Bernard, curé de la paroisse. Et selon le témoignage écrit de

¹¹²⁹ Témoignages de T6 et T8.

¹¹³⁰ Arch. Dép. Calvados : Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1936. Subvention du département, 8000 francs pour les trois écoles, Grandcamp, Port, Honfleur. (2500 francs pour Port-en-Bessin).

¹¹³¹ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'Époque Celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux, Bayeux, la Renaissance du Bessin*, 1978. p. 168.

l'ancien conseiller municipal de l'époque P. Oblet, y étaient enseignés des cours de navigation, de matelotage, de machine, et d'administration et droit maritime¹¹³².

Peu de documents nous renseignent sur la fréquentation de ce cours avant la Seconde Guerre mondiale. Et les rares témoignages que nous détenons de cette époque montrent que l'usage restait l'enseignement sur le tas. Si un témoin affirme qu'il fréquentait de temps à autres le cours après son travail en mer¹¹³³, le cas d'un autre¹¹³⁴ illustre le parcours des jeunes apprentis pêcheurs avant 1939. Né à Port-en-Bessin le 30 décembre 1914, il embarque après avoir passé son certificat d'études, car à cette période « On ne vous demandait pas si vous vouliez continuer les écoles ». Son père commandait la *Nipponne* dont les propriétaires étaient des « Parisiens » qui selon le témoin, « connaissaient quelqu'un ici à Port » et qui « ont fait construire quatre bateaux » dont *La Nipponne*, la *Moussmée* et la *Margot*¹¹³⁵. « Mais à ce moment-là, y avait pas encore de moteur ! »¹¹³⁶. Le jeune mousse débute donc à la pêche sous voile en 1926 puis souligne ensuite que son père « a pris des petits moteurs en 1927-28-29 et après c'était tout à moteur ». Son métier, il l'apprend avec le patron et les cinq matelots sur la mer. Matelotage, tri du poisson, nettoyage, et travail du chalut font le lot du quotidien du jeune pêcheur. À ces travaux, il ajoute la part de la pénibilité du mousse, enfant du bord voué aux tâches ingrates. Pour exemple, le cas du fanal signalétique obligatoire, placé en haut du mat, car « y avait pas d'électricité dans les bateaux » alors « on allumait des fanals¹¹³⁷ ». « Vous savez autrefois les gens n'étaient pas sociaux quoi... ben quand il y avait un fanal de mour¹¹³⁸ dans la nuit... Petit ! Ho ! Au lieu de le faire eux-mêmes ou celui qui était de service sur le pont... Ah non ! Ils venaient me réveiller alors fallait que je monte »¹¹³⁹. De nuit sans éclairage, le gamin de douze ans escaladait alors la mâture pour relancer le feu de position.

Après la pêche le mousse touchait sa part, le demi-lot qu'il ramenait en famille. De mousse, il devint novice et matelot sur plusieurs bateaux, puis partit au service en 1934. « J'ai fait 30 mois de service militaire, je devais faire que 24 mois mais y a eu le fameux plébiscite de la Sarre »¹¹⁴⁰ et « comme j'étais démobilisable, au mois de décembre ils m'ont fait faire six mois de plus »¹¹⁴¹. Notre témoin, maintenu dans ses fonctions de valet de chambre de l'Amiral à la préfecture,

¹¹³² Oblet, P., L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'Époque Celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978. p. 169.

¹¹³³ Témoignage T7.

¹¹³⁴ Témoignage T6.

¹¹³⁵ L'auteur ne se souvient plus du nom du dernier chalutier.

¹¹³⁶ Témoignage T6

¹¹³⁷ *Ibid.*

¹¹³⁸ Mort, éteint.

¹¹³⁹ Témoignage T6

¹¹⁴⁰ *Ibid.*

¹¹⁴¹ *Ibid.*

finalement congédié le 30 juin 1937, embarque dès son retour comme matelot à la pêche sur le *Sainte Odile*¹¹⁴² de Port-en-Bessin. L'ancien marin, comme beaucoup de sa génération, n'aura jamais fréquenté les bancs de l'école d'apprentissage. C'est d'ailleurs toujours « sur le tas » qu'il débute dans une nouvelle technique de pêche. « On a commencé à faire des coquilles Saint Jacques [...] On les faisait devant Boulogne-sur-Mer. On partait 15 jours, 3 semaines, un mois et puis on revenait passer 3 ou 4 jours »¹¹⁴³ à Port-en-Bessin. « Après y'a eu la guerre... »¹¹⁴⁴. Dans les faits, la formation technique proposée par l'école¹¹⁴⁵ fut essentiellement fréquentée par les hommes en passe de devenir patrons de pêche ou mécaniciens. Nos témoins encore jeunes avant la guerre apprirent donc leur métier de matelot non spécialisé sous le patronage de leurs aînés à bord des navires. Ils n'intégrèrent les préparations aux brevets qu'après le conflit, dans le but d'obtenir les permis de navigation motorisée et de patronage de bord.

Conclusion :

La croissance économique de l'activité halieutique de la fin du XIX^e siècle à l'entre-deux guerres entraîne une mutation socio-professionnelle profonde. L'organisation du secteur des pêches se structure autour de nouvelles données intimement liées à l'extension du marché portais. En effet, l'armement des navires, déjà œuvre d'un ou de plusieurs propriétaires marins de Port-en-Bessin, facilité par le système du crédit maritime, s'ouvre aux capitaux de bourgeois de la région, néophytes en matière de navigation mais désireux d'investir à court terme dans une industrie en pleine croissance. De leur côté, certains patrons portais courtisent des financiers parisiens prêt à s'engager dans la construction navale, voire l'exploitation de chalutiers et la vente de leurs productions. Enfin, à côté d'un armement majoritairement artisanal, le petit port connaît ses premières approches d'une pêche semi-industrialisée avec l'apparition d'entreprises spécialisées dans l'activité halieutique, de l'armement au mareyage, détentrices de leur propre flotte confiée à des équipages locaux. Parallèlement aux mutations de l'armement, c'est tout le secteur des entreprises liées à la pêche qui évolue. Ainsi, la construction navale portaise confinée dans son métier traditionnel souffrira dans un premier temps d'un retard certain face à la motorisation très rapide de la flotte. Les patrons préféreront durant quelques années les dundees fécampois ou boulonnais aux barques locales, puis

¹¹⁴² ENIM Paimpol : ID4 4700 4898.

¹¹⁴³ Témoignage T6.

¹¹⁴⁴ *Ibid.*

¹¹⁴⁵ MUSSET, R., « Le port de pêche de Port-en-Bessin », *Annales de Géographie*, t. 49, n° 280, 1940, p. 234-235.

adopteront les chalutiers modernes produits par les deux chantiers encore existants après la Seconde Guerre mondiale.

Avec la construction navale, se développent tous les métiers de l'accastillage et des équipements de pêche. Des équipements adaptés à la conception de nouveaux chalutiers, qui bien que pratiquant encore la pêche par le travers, voient évoluer leur chalut vers des techniques récentes. Pour exemple, l'utilisation des chaluts à panneaux, traînant des filets beaucoup plus longs et dont le tissage anciennement manuel devient mécanique. Ces évolutions signent la fin de petits métiers traditionnels pratiqués dans le pays, ouvrant l'adhésion des patrons de navires locaux à l'ère de l'industrialisation du matériel halieutique. Cette ère nouvelle profite aussi au marché qui s'organise, répondant à une augmentation et une extension de l'offre et de la demande. La filière améliore son système de conservation des pêches et l'organisation de l'écorage et du mareyage s'organise autour de deux principes. Le premier assurant la vente et la diffusion des produits des patrons de pêche autonomes, le second tendant vers le traitement mercantile d'une pêche globale dont les entreprises propriétaires de navires commercialisent elles-mêmes leurs produits. Alors que le marché s'étend structurellement et géographiquement, les mutations touchent également les groupements professionnels et la formation des marins.

Dans la continuité des premières coopératives de pêcheurs, s'implantent deux syndicats professionnels, celui des patrons armateurs et celui des matelots et patron pêcheurs. Leurs fonctions restent dans la défense des intérêts de l'industrie de la pêche locale au profit du patronat. Il semble qu'ils aient l'adhésion quasi-systématique des matelots. La rémunération à la part, plus stimulante que les salaires fixes, pourrait expliquer cet accord tacite, car « plus on pêche, plus on gagne ».

Enfin, les transformations mécaniques et la modernisation technique impliquent la formation des marins qui apprennent encore avec le père l'essentiel de l'ouvrage du bord. À l'image des stations bretonnes, s'implante à Port-en-Bessin une école de pêche dont il demeure difficile de connaître le véritable impact sur la formation des gens de mer avant la Seconde Guerre mondiale. En sus des brevets de patronage, elle permet de passer le certificat de motoriste, un métier devenu indispensable à bord des chalutiers. L'existence de cet établissement et l'ensemble des mutations observées, confirme surtout la volonté entrepreneuriale locale, la défense de l'économie encore dominante de la ville et un esprit novateur. Une adaptation sans équivoque correspondant aux analyses de Schumpeter démontrant qu'une société innovante perdure dans le temps¹¹⁴⁶. Entre les

¹¹⁴⁶ SCHUMPETER, J., *Capitalisme, socialisme et démocratie*, 1942, p.93, <http://sbisrvntweb.uqac.ca/archivage/13868105t1.pdf>

deux guerres, la communauté de pêcheurs de Port-en-Bessin affirme un capitalisme préexistant depuis le dernier XIX^e siècle, une facilité dans l'adaptation, mais surtout le choix de nouvelles méthodes de production et une nouvelle organisation à bord des navires qu'il faut attribuer à un groupe de patrons et armateurs entraînant avec lui l'ensemble de la communauté de pêcheurs.

L'auteur démontre par le processus de Destruction Créatrice que « l'impulsion fondamentale qui met et maintient en mouvement la machine capitaliste est imprimée par les nouveaux objets de consommation, les nouvelles méthodes de production et de transport, les nouveaux marchés, les nouveaux types d'organisation industrielle - tous éléments créés par l'initiative capitaliste ».

Chapitre 6 : Gens de mer et société : du regard des gens de mer au regard sur les gens de mer.

Introduction :

Les résultats obtenus sur la période de mutation économique, entre la fin du XIX^e et le premier XX^e, mettent en évidence la dynamique halieutique de Port-en-Bessin et l'évolution de l'organisation des métiers de la pêche. Néanmoins une approche sociale et culturelle nous paraît nécessaire afin de comprendre la condition de vie des pêcheurs et leur représentation dans la société portaise en évolution. Ce travail, certainement incomplet, souffre malheureusement d'un manque de sources premières dû à la disparition entre autres des archives du conseil municipal entre 1908 et 1936, des lacunes voire de la perte des registres de l'inscription maritime entre 1870 et 1938¹¹⁴⁷, et de l'éparpillement des données à travers plusieurs fonds, souvent inaccessibles en raison des limites légales de consultation¹¹⁴⁸. En revanche, nous disposons de trois nouvelles sources jusque-là inexploitées. Et bien que présentant des faiblesses en raison de leur modicité voire de leur unicité, elles ouvrent une voie de réflexion à propos des conditions et de l'environnement sociétal de la vie des pêcheurs dans leur contexte historique. Le premier fonds, *Le Pilote de Port-en-Bessin*¹¹⁴⁹, organe de presse religieux, voué à l'Eglise et implicitement à la cause monarchiste, est rédigé depuis 1908 par l'abbé Bernard, curé de Port. Il s'y positionne en « père » des pêcheurs à l'heure de la séparation de l'Eglise et de l'État et laisse transparaître des éléments de vie des familles à travers ses chroniques mensuelles. Des familles dont le manque d'encadrement du marin « contribue à rendre les cités maritimes religieusement peu amènes, où les missions de christianisation demeurent toujours délicates à mener en raison du « libertinage » supposé des gens des côtes »¹¹⁵⁰. Le second fonds émane du journal d'heures du jeune Charles Garnier¹¹⁵¹, issu d'une famille bourgeoise bayeusaine qui s'établit dans sa maison de villégiature chaque été à Port-en-Bessin. Le jeune étudiant passionné par la « grande Marine » transcrit sur ses pages tout l'intérêt technique maritime avec lequel il nourrit ses occupations de vacancier entre 1871 et 1875. À travers ses rencontres avec les gens de mer, nous avons là un autre regard sur la communauté des pêcheurs. Enfin, nous

¹¹⁴⁷ On retrouve à l'ENIM la trace mais incomplète des inscrits à partir de 1927 et 1928.

¹¹⁴⁸ La date limite de consultation des recensements au centre des archives départementales du Calvados est 1911 et celle de l'état-civil 1906. On trouve des données personnelles dans les registres d'armement et de désarmement avec les lacunes que l'on connaît déjà. Le dernier registre accessible couvre la période entre 1902 et 1906 mais il ne donne aucun détail quant aux membres des équipages. Il n'existe plus de registres de ce type entre 1906 et 1939. On les retrouve pour le quartier de Caen à partir de 1939 dans les archives de l'ENIM à Paimpol.

¹¹⁴⁹ Couvrant les années de 1908 à 1933.

¹¹⁵⁰ CABANTOUS, A., LESPAGNOL, A., PERON, F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005, p. 396

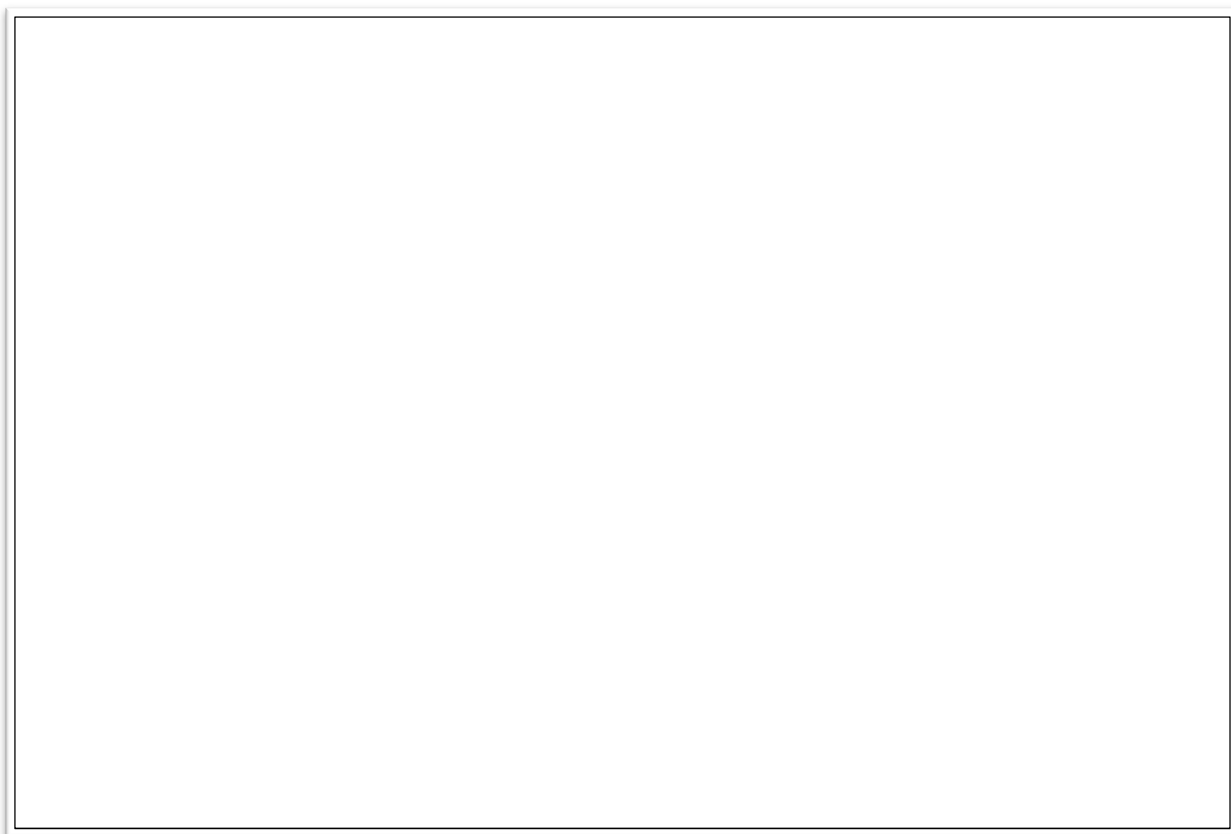
¹¹⁵¹ Centra culturel de Port-en-Bessin, Les carnets de Charles Garnier 1870-1875.

emprunterons la mémoire des plus anciens et rares témoins, dont le souvenir parfois confus de l'époque très reculée de leur jeunesse, révèle un complément informatif d'un quotidien oublié.

En croisant cet ensemble de sources, nous tenterons d'observer et d'analyser le quotidien ordinaire de la famille du marin, sa place dans une société en pleine mutation économique et politique et ses interactions avec un monde de « horsains » de plus en plus présents dans la petite ville portuaire.

1 Port-en-Bessin au féminin...

1.1 Gérer la maison en « bon père de famille »



Doc 44 : Extrait de *Maisons de pêcheurs*. Lithographie d'après Albert Robida¹¹⁵².

Dans l'écrin de Port-en-Bessin, les marins pêcheurs vivent pour la plupart dans les petites maisons du quartier du « Polet¹¹⁵³ » situé à flanc de la colline Est, dominant la sortie du port. À la fin du XIX^e siècle, les familles des inscrits maritimes représentent à peu près 35% des ménages de la

¹¹⁵² Commune de Port-en-Bessin inventaire de la DRAC de Caen.

¹¹⁵³ Le quartier des marins de Port-en-Bessin porte le même nom que le quartier des marins de Dieppe

ville¹¹⁵⁴. Les travaux effectués par Pierre Gouhier montrent que les marins portais épousent de préférence les femmes de leur milieu et originaires du syndicat ou de ses proches localités. Alain Cabantous fait le même constat pour les ports d'Audresselles et d'Étaples où 90% des pêcheurs épousent des filles de pêcheurs¹¹⁵⁵. Un phénomène plus prégnant chez les gens des petits bourgs côtiers que pour les marins des villes portuaires, excepté chez les capitaines en quête d'alliance avec la bourgeoisie locale¹¹⁵⁶. D'une part ces pratiques endogamiques et ces homogamies garantissent aux marins la transmission des savoirs professionnels de la pêche et de l'outillage, d'autre part, la femme, fille de marin elle-même, aguerrie par l'absence régulière et parfois longue du père et des frères, appréhende certainement mieux une vie de famille dont elle sera seule gestionnaire tout au long de la carrière maritime de son époux. L'homme gère les affaires à la mer et la femme celles de la terre. Une constante dans les familles de marins pêcheurs selon le modèle de Parsons, qui énonce que le bon fonctionnement et la satisfaction de ses membres réside dans la différenciation et la spécialisation sexuelle¹¹⁵⁷. Venue du village ou de bourgs proches, l'épouse s'installe à Port près de son marin portais ; une autre constante dans les port de pêche relevée par Alain Cabantous, selon qui les pêcheurs restent massivement autochtones¹¹⁵⁸.

Dans leur foyer, comprenant tout au plus deux pièces garnies d'un mobilier restreint entre le coin de vie, celui de couche, et le petit matériel de pêche, outre les enfants, les femmes assument aussi souvent le quotidien d'un aïeul, invalide ou pensionné de la marine. En 1886, l'état du recensement nous donnait une moyenne de 4,5 personnes par foyer¹¹⁵⁹, du simple couple aux familles avec descendance, allant en leur maximum pour deux d'entre elles à 6 et 7 enfants¹¹⁶⁰. L'école leur est accessible. Un rapport d'inspection datant de 1868¹¹⁶¹ précise que 84 garçons du village bénéficient de l'enseignement primaire. M. Borchet, l'instituteur, ne reçoit que des éloges quant à la tenue de sa classe, excepté dans l'enseignement religieux, et ce malgré « l'état déplorable » du matériel dont il dispose. Et le rapport précise encore à propos d'éventuelles améliorations à apporter, qu'« Il n'y a

¹¹⁵⁴ 1836, 46%, 1841, 40% 1876, 30%, 1886, 37%, résultats obtenus à partir des recensements.

¹¹⁵⁵ CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794), étude sociale*, Paris, Éditions Publisud, 1991, p. 369.

¹¹⁵⁶ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002, p. 613.

¹¹⁵⁷ LÉONARD, J.-M., *Les femmes de pêcheurs à Port-en-Bessin, approche sociologique d'un groupe*, mémoire de maîtrise des Sciences et Techniques Intervention Sociale et Développement, sous la dir. d'Aliette Geistdoerfer, Université de Caen, 1999, p. 53.

¹¹⁵⁸ CABANTOUS, A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794), étude sociale*, Paris, Éditions Publisud, 1991, p. 225.

¹¹⁵⁹ Arch. dép. Calvados : recensement 1886.

¹¹⁶⁰ Arch. dép. Calvados : recensement 1886. La famille Tabourel compte 6 enfants et la famille Colleville, 7 enfants.

¹¹⁶¹ Arch. dép. Calvados : Conseil général. Rapport général du préfet et délibérations du conseil, 1868. Rapport d'inspection primaire 1868. Arrondissement de Bayeux.

rien à faire en ce moment. Le maire attend toujours la construction d'un bassin à flot, ce qui doit changer les conditions de cette localité et donner des revenus communaux beaucoup plus considérables ». Parallèlement, l'enseignement catholique s'implante, la loi Falloux ne l'interdit pas. Ainsi, au printemps 1890, la comtesse de Foy, notable locale, avec le soutien des Filles de la Charité de Saint Vincent de Paul, met en place un établissement scolaire pour les petits enfants et les jeunes filles de Port-en-Bessin : l'Asile¹¹⁶². Les familles les plus nécessiteuses pouvaient y déposer pour la journée leurs petits dès l'âge de deux ans. Selon l'abbé Bernard, curé de la paroisse, là, « maternellement choyés, ayant à leur disposition des jouets de toute sorte, intéressés par des amusements instructifs et variés, formés à la prière et aux chants enfantins, l'Asile était pour ces chers bébés un Paradis de rêve vers lequel chaque jour les sons de la cloche les rappelait joyeux »¹¹⁶³. En grandissant, les enfants apprenaient « les premiers rudiments des lettres, aux premières notions du savoir humain et surtout à la connaissance des vérités et des devoirs fondamentaux de notre sainte religion »¹¹⁶⁴. Ainsi, témoigne l'abbé en 1908, furieux de l'imposition d'une école laïque annoncée depuis 1905 qui vint supplanter l'établissement religieux¹¹⁶⁵. Les garçons comme les filles iraient dorénavant sur les bancs de l'école de l'État, échappant à la gouverne et aux enseignements des religieux.

Au début du XX^e siècle, dès l'âge de douze ans, et après avoir fréquenté la petite et la grande classe¹¹⁶⁶, les garçons embarquent à la mer. Ils débutent leur carrière comme mousses dans l'équipage du père ou de l'oncle¹¹⁶⁷, ramenant au foyer le demi-lot fruit de leur labeur. Les filles quant à elles s'instruisaient enfant à l'école des filles¹¹⁶⁸, certaines continuaient à l'école de travail proposé par les sœurs de Saint Vincent de Paul¹¹⁶⁹. Elles y apprenaient la couture et l'art de la dentelle puis vendaient leurs pièces.

Dans leur ensemble, les filles épousent les gestes des mères entre la maisonnée et de petites activités rémunératrices. Les journées de nombreuses femmes se partagent entre travaux du foyer et de petits labeurs extérieurs. Sans chercher une quelconque exhaustivité, à travers les témoignages d'anciennes femmes de marins pêcheurs¹¹⁷⁰, nous avons retenu deux points parmi ceux de leur

¹¹⁶² *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n°4, Flers, (s. n.), 1908, p. 2.

¹¹⁶³ *Ibid.*

¹¹⁶⁴ *Ibid.*

¹¹⁶⁵ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 2, Flers, (s. n.), 1908, p.7.

¹¹⁶⁶ Arch. dép. Calvados : 656EDT 42/13 École des garçons.

¹¹⁶⁷ Témoignages T6, T1 Annexe 47, T8.

¹¹⁶⁸ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 42/12 : École des filles, inventaire du matériel, 1871-1926 et École privée tenue par les sœurs.

¹¹⁶⁹ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n°4, Flers, (s. n.), 1908, p. 6.

¹¹⁷⁰ Les retraités de la «Royale». Témoignage de groupe de Port-en-Bessin réalisé avec le centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

quotidien, qui nous semblaient particulièrement contraignants ; l'insalubrité environnante et le lavoir. Outre l'humidité permanente des maisons avoisinant la mer et le port contre laquelle les ménagères luttèrent tant bien que mal, régnait dans la petite ville une insalubrité due aux rejets des habitants, d'abord sur les voies et les ruelles, puis dans les bassins du port. Les sources retrouvées à ce sujet au cours du début du XIX^e soulignent l'odeur fétide et putréfiée qui émane « des vidanges de poissons des peaux de chiens de mer [...] qui occasionnent des exhalaisons très dégoutantes et malsaines »¹¹⁷¹. De la rue au port, il n'y avait que quelques pas. Et les déchets choisirent ce chemin-là ! Un arrêté du 27 juillet 1881, précise très exactement ce qui s'ensuit.

« Considérant qu'il est urgent de remédier dans la mesure du possible, aux inconvénients résultant des émanations produites à marée basse par les vases qui recouvrent le fond du bassin intérieur d'échouage.

Que ces émanations sont rendues plus infectes et partout plus dangereuses par suite de la quantité de détritiques et de matières fécales qui y sont jetés fréquemment, malgré la défense formelle des agents du service des Ponts et Chaussées.

Arrêté :

Art. 1er : Il est fait défense de vider dans le bassin intérieur d'échouage aucun vase contenant des matières fécales, ni d'y jeter des détritiques d'aucune sorte.

Art 2 : Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois »¹¹⁷².

À défaut du port, les habitants bénéficiant dorénavant d'un très récent « water cosettes »¹¹⁷³ à la sortie du port, et évacuent sournoisement leurs ordures ménagères de part et d'autre de l'avant-port face à la mer¹¹⁷⁴. Plusieurs arrêtés se succèdent au début du XX^e siècle, ayant pour objet la propreté de la ville, de ses rues et de ses bassins. Outre des fondements liés à l'hygiène publique pour la population, il s'agit aussi de conserver un cadre agréable pour le lieu de villégiature qu'est Port-en-Bessin depuis quelques décennies.

Cependant, les habitudes ancrées depuis des générations perdurent et les témoignages des plus anciennes femmes que nous ayons rencontrées rappellent de quelle manière, enfants, elles continuaient de vider les seaux hygiéniques. Tout était jeté dans le port, et de souligner qu'à vent contraire on se voyait arrosée du contenu du seau ! Et à savoir si elles se baignaient toujours l'été

¹¹⁷¹ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 4 /3- 4/ 4, Arrêtés du maire, 1882-1973.

¹¹⁷² *Ibid.*

¹¹⁷³ Appellation locale de la cabane des Water-closets, devant laquelle se trouvait le « banc des accusés » ! Banc au soleil, à l'abri du vent dominant du nord et à la sortie du port, un véritable lieu de socialisation et d'échanges pour les femmes et les anciens marins à la retraite.

¹¹⁷⁴ Arch. dép. Calvados, 656 EDT 4 /3-4/ 4 : Arrêtés du maire, 1882-1973.

dans les bassins : « ben on se baignait quand même dans le port, et lorsqu'on rencontrait des choses qui flottaient, on les poussait. Et voilà ! On regardait pas la pollution à l'époque »¹¹⁷⁵. Si l'organisation du ramassage des ordures ménagères régla en partie la salubrité des voies, l'évacuation des excréments des familles demeura une préoccupation à laquelle seul l'avènement des équipements dans les maisons mettra un terme.

Le second point mis en avant par les témoins que nous avons rencontrés se rapporte au lavoir. Sans entrer dans les détails sociologiques du lieu de rencontres et d'échanges qu'était ce site pour les femmes, nous en donnons les quelques spécificités émanant du souvenir de nos témoins. Loin de l'emplacement remarquable de la plupart des villages français, il n'y a pas ici un point de lavage du linge mais plusieurs. Les résurgences d'eau douce émanant de la rivière souterraine de l'Aure ressortent le long de la plage et s'écoulent à marée basse sur la laisse de mer.



Doc. 45 : Les lavandières de Port-en-Bessin¹¹⁷⁶

¹¹⁷⁵ Les retraités de la «Royale». Témoignage de groupe de Port-en-Bessin réalisé avec le centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

¹¹⁷⁶ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

Les femmes profitaient de cet apport naturel scandé par les marées pour y effectuer leur corvée. Les plus anciennes du village se rappellent de quelle manière leurs mères et leurs grand-mères choisissaient leur emplacement. Elles y plaçaient une ou plusieurs pierres plates¹¹⁷⁷ et s'y installaient plus ou moins confortablement pour travailler le temps de la basse mer. Bien sûr certains emplacements mieux placés que d'autres, ou parfois mieux aménagés, attiraient la convoitise des unes ou des autres. Une de ces résurgences fut d'ailleurs, selon les témoins, accaparée par un groupe de femmes défendant bec et ongles leur territoire. Quoiqu'il en soit, le lieu demandait aux laveuses une certaine organisation, tenant compte du retour des hommes de la pêche, mais aussi du temps et de la marée. Des conditions bien différentes de leurs homologues « terriennes » qui mettaient parfois à mal l'avancée de leurs travaux d'intérieur et dont la pénibilité, malgré la sociabilité de l'endroit, reste ancrée dans les mémoires. Enfin, en sus de l'entretien de la maison et des enfants, les femmes de marins effectuaient différents travaux rémunérés pour le compte d'industries de la région ou pratiquaient les arts de la pêche afin d'améliorer le quotidien de leur famille.

1.2 Les activités professionnelles des femmes de pêcheurs

Parmi les activités professionnelles effectuées par les femmes de marins, les premières tant dans le temps que quantitativement, restent sans conteste la filature de laine et de coton et l'art de la dentelle. Environ 60% à 70%¹¹⁷⁸ des femmes de gens de mer filent et tissent pour le compte de manufactures de Bayeux dans le premier quart du XIX^e siècle, dont la maison Tardif et la maison Jean Delamarre¹¹⁷⁹. Petites mains, elles travaillent le fil et préparent des pièces dans leurs domiciles qui seront ensuite ramenées dans les manufactures. Cette activité proto-industrielle périclita au cours des ans en raison d'une part de la crise du coton et d'autre part de la baisse des activités des industries de la région du Bessin.

À la fin du siècle, la croissance économique des activités maritimes de Port-en-Bessin engendre celle de la ville. C'est alors tout un développement des commerces et des activités de services qui s'opère et réclame de la main d'œuvre. Cependant, à l'orée du XX^e siècle, seules quelques épouses et filles de pêcheurs se déclarent blanchisseuse, couturière ou encore journalière. Les sondages effectués sur les recensements, à partir de 1886, montrent que la grande majorité d'entre elles ne déclarent aucune profession. Dans les faits, elles participent encore pour certaines à la fabrication

¹¹⁷⁷ Les retraités de la « Royale ». Témoignage de groupe de Port-en-Bessin réalisé avec le Canrte culturel.

¹¹⁷⁸ Arch. dép. Calvados : recensement 1836. En 1836, 67% des femmes et filles de Port-en-Bessin se déclarent fileuses.

¹¹⁷⁹ LEFÉBURE, E., « Histoire de la dentelle », *Société des sciences, arts et belles-lettres*, Bayeux, (s.n.), 1910, p. 1-27.

et à la réparation des filets, ou effectuent des travaux comme journalière à la tâche et de façon ponctuelle. C'est encore sur l'estran que nous retrouvons ces femmes. À marée basse, elles récoltent, cueillent et pêchent. Avant le printemps, à l'instar des habitants des villages voisins de la proche région, elles récoltent le varech qu'elles revendent aux ateliers de poteries et verreries. En 1896, un mois de ramassage rapporte environ 60 francs¹¹⁸⁰ aux travailleuses. Puis à l'ouverture de la saison des moules, équipées de leurs grandes banes sur le dos, courbées, les pieds et les mains dans l'eau glacée, elles cueillent des heures durant le mollusque sur le « rocher ». Le syndicat ne comptera jamais de culture mytilicole, seule l'exploitation de gisements naturels fut et demeure. Le métier, essentiellement féminin, occupe femmes et filles dès le très jeune âge.



Doc. 46 : Pêcheuses de moules revenant du rocher¹¹⁸¹

Le produit des pêches peut être consommé pour une partie, mais il est surtout vendu au profit des ressources du foyer. À la fin du XIX^e, la cueilleuse gagnait 1,5 francs pour un kilogramme de moules et plutôt deux francs vers 1910¹¹⁸². Le rendement dépend des années selon l'état des gisements. En 1896, le gain moyen des cueilleurs s'élève à 312 francs pour l'ensemble de la

¹¹⁸⁰ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1896*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899.

¹¹⁸¹ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

¹¹⁸² MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1910*, Paris, Imprimerie Nationale, 1912.

récolte¹¹⁸³, ce qui correspond au montant établi par Gabriel Désert¹¹⁸⁴, du salaire d'un journalier non nourri du Calvados sur une même période de travail. Il tombe à 153 francs deux ans plus tard. Il faudra attendre la fin de la crise mytilicole vers 1909 pour que les cueilleurs retrouvent des rendements plus intéressants¹¹⁸⁵.

En raison de problèmes de salubrité, la vente des moules sera règlementée, mettant un terme à des pratiques considérées comme dangereuses pour la santé. Il est donc interdit de vendre sous la halle de la poissonnerie où sur les quais des moules sans en déclarer le prix au bureau des écoreurs. Un droit d'occupation par « mètre superficiel » correspondant à l'espace de l'entreposage des bannes, barquettes ou paniers le long du port ou un droit d'occupation des tables de la poissonnerie doit être réglé¹¹⁸⁶. À ces impositions se joignent l'obligation de la fraîcheur des produits et de leur conservation. Les contraventions sanctionneront les vendeurs qui effectueraient leur commerce en dehors des horaires réglementaires signalés par un coup de cloche en leur commencement, ou encore les utilisateurs de l'eau du port pour le lavage des coquillages¹¹⁸⁷. Enfin, provenance et origine des coquillages et des moules devront être justifiées si un doute existe à leur sujet¹¹⁸⁸.

L'activité d'exploitation de bancs naturels, très relative par rapport à la mytiliculture, voisine de la baie des Veys, pourvoit un marché local et complète les achats des mareyeurs en partance sur la région. En période de crise ou de guerre, c'est encore le « rocher » qui garantit toujours aux femmes un moyen de subsistance primordiale. L'étude réalisée à propos des fraudes sur les gisements démontre l'importance de la fréquentation des bancs lorsque les familles rencontrent des difficultés. Elles y trouvent un secours palliant partiellement les déboires économiques que nous observerons encore durant la Seconde Guerre mondiale.

À côté de la cueillette, certaines femmes pratiquent la pêche du poisson à pied à l'aide de filets traînants. Ici, point de chiffres de rendement, l'activité n'étant pas différenciée et à priori confondue avec les résultats de la pêche côtière. Quoiqu'il en soit en 1866 dix-huit femmes et filles de marins pêcheurs se déclarent « pêcheuses »¹¹⁸⁹. Sous cette appellation nous supposons qu'elles

¹¹⁸³ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1896*, Paris, Imprimerie Nationale, 1899.

¹¹⁸⁴ DÉSSERT, G., *Une société rurale au XIX^e siècle. Les paysans du Calvados, 1815-1895*, New-York, Arno Press, 1977, rééd., Caen, CRHQ, 2007, p. 523.

¹¹⁸⁵ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1903*, Paris, Imprimerie Nationale, 1906, et, MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1909*, Paris, Imprimerie Nationale, 1912.

¹¹⁸⁶ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 4/3, Arrêtés du maire, 1880-1934. Arrêté de 1899.

¹¹⁸⁷ *Ibid.*, Arrêté municipal de 1902.

¹¹⁸⁸ *Ibid.*, Police de la vente du poisson 1934.

¹¹⁸⁹ Arch. dép. Calvados : recensement 1866.

cumulent toutes les activités de l'estran, bien que la pratique de la pêche au filet nécessite une autorisation écrite dont bénéficient hommes et femmes s'y livrant¹¹⁹⁰.

Dix ans plus tard, seules six femmes se déclarent du métier, or nombre d'entre elles travaillent encore sur l'estran. Plusieurs hypothèses paraissent plausibles quant à ces chiffres. Les femmes ne déclareraient plus l'activité de pêche saisonnière comme profession à part entière lors des recensements. Le développement économique de la ville aurait donc, au début du XX^e siècle, favorisé l'emploi de certaines femmes dans d'autres secteurs moins pénibles avec un salaire à la tâche ou fixe. À titre d'exemple, les emplois de couturières et de lingères à demeure ou chez les sœurs de Saint Vincent de Paul¹¹⁹¹ installées à Port à la fin du XIX^e siècle, ou encore en tant que servante, domestique, ou nourrice chez les commerçants ou les armateurs locaux enrichis par la croissance de l'activité. Albert Cavey marin et patron-armateur emploie Alphonsine Lecordier, une jeune fille de marin, comme domestique chez lui¹¹⁹².

Mais toutes ces fonctions demeurent minoritaires. Les relevés effectués dans les registres d'état civil entre 1880 et 1906 montrent que la majorité des épouses de marins sont sans emploi le jour du mariage. Cependant ces déclarations cachent une pluriactivité par touches. De l'estran à la couture, les femmes gagnent, çà et là, de quoi améliorer les revenus familiaux. À défaut de sources écrites, l'iconographie et la mémoire des anciennes offre un regard plus précis sur les « emplois » maritimes des femmes. Les clichés de l'abbé Dubosq, curé de Commes, grand amateur de photographie entre les années 1880 et 1930, laissent en témoignage des scènes du travail féminin à Port-en-Bessin ; clichés diffusés ensuite par la carte postale. L'activité reine de la cueillette des moules est ainsi dépeinte de son prélèvement à sa vente. Ici les cueilleuses à l'œuvre.

Puis les temps des mains qui grattent et nettoient banes et paniers, poissons et coquillages à la fontaine contre la « poissonnerie ». Et enfin, prise très certainement en pose mais sur l'instant, la livraison des produits ou encore la débarque du poisson avant sa vente sous la halle.

¹¹⁹⁰ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 10 septembre 1862, au syndic de Port-en-Bessin. Au sujet de la délivrance aux pêcheurs à pied, de médailles faisant connaître qu'ils sont autorisés à pratiquer la pêche avec filets, à la place de l'autorisation écrite, qui s'abîme au contact de l'humidité lorsque les pêcheurs travaillent sur l'estran.

¹¹⁹¹ Arch. dép. Calvados : recensement 1911.

¹¹⁹² Arch. dép. Calvados : recensement 1911.



Doc. 47 : Livraison de moules¹¹⁹³

¹¹⁹³ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.



Doc. 48 : Au moment de la vente¹¹⁹⁴

Ces travaux invisibles aux yeux de l'administration demeurent ceux des femmes sur toute la période étudiée, et au-delà du bornage de notre thèse. Les témoignages des femmes rencontrées à Port rappellent tout l'intérêt pour le ménage de ces tâches payées directement à la main¹¹⁹⁵. Dans leur continuum, bien après la Seconde Guerre mondiale, le rôle des femmes dans le circuit de l'exploitation de la marée s'accroîtra. Contrairement à leurs voisines de Grandcamp, les femmes de Port, à la manière des bretonnes de l'industrie sardinière, investiront le monde masculin de la pêche embarquée à travers le travail de la débarque. Ce sont elles qui au retour des navires, nettoient, trient, et rangent le poisson par espèce pour leur vente. Cette fonction deviendra après-guerre une spécialité féminine dans le traitement du poisson après la marée.

1.3 L'économie fragile des familles de gens de mer

Le développement économique de l'activité halieutique au cours du XIX^e siècle a profité aux familles de gens de mer. À plusieurs reprises, nous constatons à travers les rapports des commissaires de quartier une certaine aisance des marins portais par rapport aux autres syndicats du

¹¹⁹⁴ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

¹¹⁹⁵ Les retraités de la «Royale». Témoignage de groupe de Port-en-Bessin réalisé avec le Canrte culturel.

Calvados. En 1859, l'administration souligne qu'avec un lot moyen de 750 francs¹¹⁹⁶ par an, les revenus des pêcheurs de Port sont les plus élevés du quartier. À la même époque ce revenu est supérieur à celui d'un journalier agricole et quasiment équivalent à celui d'un ouvrier¹¹⁹⁷. En 1865, « les produits de la pêche au chalut sont répartis ainsi ; moitié pour l'armateur qui est ordinairement le patron et moitié pour l'équipage, les patrons ont d'ailleurs une part plus forte que les marins, les mousses une demi-part »¹¹⁹⁸. La part de chaque homme de la pêche du chalut s'élève à 954, 99 francs et celles du mousse à 477, 49 francs cette année-là¹¹⁹⁹. À ces gains il faut ajouter « le poisson pris pour la nourriture des familles des marins, lequel est coté à des prix très bas », « la nourriture des équipages (moins le pain et le cidre) qui est également prise sur les produits de la pêche » et les « marins ne sont tenus à aucune fourniture » sur le bateau¹²⁰⁰. Pour l'administration de Caen, « la situation du pêcheur à la voile est bonne au point de vue moral et matériel »¹²⁰¹. À ces chiffres, il faut encore ajouter le gain des femmes sur l'estran qui « leur rapporte environ 1fr 50 par personne et par jour, de mai en septembre inclusivement »¹²⁰², un salaire équivalent à celui d'une ouvrière du textile dans le Calvados pour la même époque¹²⁰³. Comparé à la situation des gens de mer du Calvados, celle des Portais connaît effectivement une « certaine » aisance. Le relevé des gains mensuels de 1867 éclaire bien cette situation.

Ports	Part du patron	Part du matelot	Part du novice	Part du mousse
Dives	58	58	58	29
Caen	36	36	36	18
Ouistreham	45	45	45	22,5
Port-en-Bessin	90	90	90	45
Courseulles	116	86	58	38

Doc 49 : Part mensuelle des pêcheurs du quartier de Caen¹²⁰⁴

¹¹⁹⁶ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 29 septembre 1860, à M. le commissaire général, Étude sur les moyens de développer la pêche côtière, tout en améliorant la position des pêcheurs.

¹¹⁹⁷ DÉSERT, G., *Une société rurale au XIX^e siècle. Les paysans du Calvados, 1815-1895*, New-York, Arno Press, 1977, rééd., Caen, CRHQ, 2007, p. 523.

¹¹⁹⁸ Arch. dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. Quartier de Caen, Marine et colonies, Rapport de juin 1866.

¹¹⁹⁹ *Ibid.*

¹²⁰⁰ *Ibid.*

¹²⁰¹ *Ibid.*

¹²⁰² *Ibid.*

¹²⁰³ DÉSERT, G., *Une société rurale au XIX^e siècle. Les paysans du Calvados, 1815-1895*, New-York, Arno Press, 1977, rééd., Caen, CRHQ, 2007, p. 542.

¹²⁰⁴ Arch. dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. 4 mai 1868, quartier de Caen, Marine et Colonies. État indiquant les bénéfices mensuels des marins engagés à la part pour le cabotage et pour la pêche pendant l'année 1867.

En moyenne, les patrons du quartier de Caen touchent 68 francs, les matelots 63 francs, les novices 57,4 francs et les mousses à la demi-part 30,5 francs. Les hommes du syndicat de Port gagnent 25% à 30% de plus que ces moyennes. Seuls les patrons de Courseulles affichent un salaire plus élevé que ceux de Port-en-Bessin¹²⁰⁵. Et à titre de comparaison, vers 1878, à Boulogne les matelots à la pêche du poisson frais connaissent des revenus plus faibles ; en moyenne 66 francs par mois¹²⁰⁶. Bien lotis également, les mousses des grandes barques portaises ramènent dans les foyers des parts mensuelles largement supérieures à celles des patrons du syndicat de Caen et équivalentes à ceux d'Ouistreham. À la faveur de cette « aisance », le commissaire de quartier souhaite récompenser deux pêcheurs du syndicat prospère, Alfred Leherpeur et Jules Marie.

« Ces deux hommes simples marins ayant peu de fortune, mais extrêmement laborieux et d'une excellente conduite par conséquent ont donné une grande impulsion à la pêche à Port en Bessin (pêche exclusivement au chalut et à la ligne) en aidant de leurs économies à l'accroissement du matériel de cette station.

Ils ont fait construire depuis 1859 cinq bateaux qui font la pêche non seulement sur les côtes de France, mais aussi sur celles d'Angleterre et ils sont encore disposés à venir en aide aux jeunes pêcheurs qui voudront en faire construire de nouveaux ;

Ils ont donc beaucoup contribué à l'extension de la pêche à Port-en-Bessin où cette industrie, grâce à l'esprit d'initiative et aux laborieux efforts de ces marins, est dans une phase de progrès remarquable, tandis qu'elle est stationnaire ou en décadence sur les autres points du quartier de Caen.

Les autres patrons de Port-en-Bessin sont également armateurs mais seulement des bateaux qu'ils commandent [...]

[...] Je crois donc que les deux patrons que je propose méritent toute la bienveillance de la commission Impériale de l'exposition universelle de 1867 »¹²⁰⁷.

À la fin du XIX^e siècle, les pêches du poisson frais de Port-en-Bessin affichent des gains moyens dépassant le millier de francs annuel. Cependant, nous devons relativiser ces revenus soumis aux aléas d'une ressource naturelle qui parfois manque dans les filets. Georges Oustric relève également des écarts de revenus importants entre les bateaux armés à la part. En 1881, les plus chanceux comptent des parts de 1500 francs par an, contre des revenus d'une centaine de francs pour les plus malheureux¹²⁰⁸. Dans le cadre de cette étude, les données manquent pour estimer les

¹²⁰⁵ *Ibid.*, le commissaire de quartier relève que « dans les syndicats de Dives, Caen, Ouistreham et Port-en-Bessin les parts sont égales pour tous les hommes de l'équipage excepté les mousses qui n'ont qu'une demi-part ». Pour Courseulles les parts sont attribuées selon la fonction de l'homme à bord.

¹²⁰⁶ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le Téméraire, 1995, p. 125.

¹²⁰⁷ Arch. dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. 24 mai 1867, au commissaire général. Alfred Aimé Édouard Leherpeur, né le 9 février 1826, est armateur et patron du sloop de pêche *Jeune Élisa*, et armateur des sloops de pêche : *Espérance*, *Jeanne Auguste*, *St George* et Edmond Louis (en tout 5 barques de pêche jaugeant ensemble 97 tonneaux). Jules Marie, né le 8 juillet 1815, est patron et propriétaire pour 1/3 du sloop *Edmond Louis* sus indiqué, et propriétaire pour 1/3 des sloops également sus désignés *Espérance*, *Jeanne Auguste* et *Jeune Élisa*.

¹²⁰⁸ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le Téméraire, 1995, p. 124.

revenus de chacun des navires. Cependant, les pêches fructueuses des années 1896 et 1897 rapportèrent en moyenne à chaque homme 1 835 francs puis 1 321 francs annuels. Des parts nettement supérieures au gain moyen du quartier qui se chiffrait à 950 francs en 1895¹²⁰⁹.

Toutefois, les premières années du XX^e siècle, marquées par l'absence de la ressource, affichent une chute de revenus. Les parts annuelles se chiffrent alors à 1 000 francs¹²¹⁰ et parfois moins¹²¹¹. Entre 1896 et 1901, les pêcheurs portais ont perdu presque la moitié de leur salaire. Malgré ces baisses, ils restent encore les mieux lotis du quartier, qui dans son ensemble souffre aussi de la rareté du poisson. Le revenu à la part, peut donc s'avérer certaines années particulièrement avantageux, néanmoins il ne laisse aucune chance aux matelots en cas de non-pêche, contrairement aux pêcheurs salariés comme ceux du Havre, dont le salaire fixe mensuel de 70 francs se complétait d'un intéressement à la prise pouvant doubler leurs revenus¹²¹².

Afin de mieux saisir le poids du salaire des pêcheurs de Port-en-Bessin, nous l'avons ramené en salaire/jour, comparé aux salaires moyens d'autres branches professionnelles. Ainsi en 1862, dans la région, le salaire moyen agricole par jour s'élevait à 2,29 francs¹²¹³, le salaire moyen industriel dans le textile à 2,59 francs¹²¹⁴, celui du matelot de Port ne travaillant pas le dimanche serait en moyenne de 3,3 francs. En 1896, un journalier gagnait en moyenne 2,75 francs en région¹²¹⁵, un cordier 3,36 francs¹²¹⁶, un marin portais 6,3 francs par jour lors de cette année exceptionnelle, contre 3,4 francs en 1902.

En soi, le salaire/jour n'est qu'un indice que nous saisissons afin de comparer les revenus de la population et évaluer éventuellement le niveau de vie des gens de mer. Mais ils perdent en partie leur sens si l'on observe les aléas de ces revenus. L'estimation des jours travaillés sous-entend que les barques aillent tous les jours « ouvrés » en mer. Or, il n'en est rien. Les hommes ne sortent pas en pêche si le temps ne le permet pas, et les tempêtes d'hiver bloquent souvent la flottille à quai pour plusieurs jours comme en 1909. Cette année-là, dans la nuit du 28 au 29 octobre, la mer

¹²⁰⁹ SHM. Vincennes : CC5 699 Pêche-Personnel.

¹²¹⁰ MINISTÈRE DE LA MARINE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1901*, Paris, Imprimerie Nationale, 1903.

¹²¹¹ Selon Claude Vauclore, « la réémunération habituelle du matelot était de 90 francs par mois auquel s'ajoutait 1/1000e du produit de la pêche ». Il relève chez J. Bourgain les montants annuels de 1200 francs pour un matelot sur un harenguiers à voile et de 1500 francs pour un matelot à la pêche sur un vapeur. Voir, MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 269.

¹²¹² COCHARD, N., *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Université de Caen Basse-Normandie, 2013, p. 273.

¹²¹³ DÉSERT, G., *Une société rurale au XIX^e siècle. Les paysans du Calvados, 1815-1895*, New-York, Arno Press, 1977, rééd., Caen, CRHQ, 2007, p. 521.

¹²¹⁴ *Ibid.*, p. 538.

¹²¹⁵ MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE, *Statistique générale de la France, Salaires et coût de l'existence à diverses époques, jusqu'en 1910*, Paris, Imp. Nationale, 1911, p. 23.

¹²¹⁶ *Ibid.*, p. 22.

déferla jusque dans les rues de Port-en-Bessin et le pilote Émile Durand ne parvint pas à se rendre sur le chalutier à vapeur de la compagnie portaise en raison de la violence des vagues¹²¹⁷. En sus de la météo, au large, les chances des bateaux restent inégales, les prises pouvant être importantes dans une zone et pas forcément ailleurs. Les bateaux eux-mêmes sont en cause pour établir un revenu. De l'un à l'autre, les équipements, les tonnages, et la valeur de l'homme de tête influent sur la pêche.

Parmi tous ces paramètres, nous retiendrons enfin le manque de sources fiables, et pour celles qui existent, souvent trop globales. Si nos chiffres nous permettent d'approcher un revenu annuel moyen, ils absolvent entre autres les écarts entre les valeurs des types de prises. Pour exemple, la pêche de la coquille Saint-Jacques, que pratiquent certains navires les mois d'hiver à partir de 1927 et dont le gain sera nettement supérieur à ceux qui se seraient cantonnés à l'unique pêche fraîche toute l'année. Enfin, le revenu du pêcheur, prodigieux dans les conditions optimales d'un jour, pourra être nul le lendemain. Il reste donc particulièrement difficile d'établir le salaire d'un pêcheur et d'autant moins de distinguer la part du patron armateur de celle du matelot.

Par ailleurs, un doute subsiste quant à l'égalité des lots entre patrons et matelots relevée dans les sources du XIX^e siècle, car, nous l'avons vu, la part du patron est supérieure à celle du matelot. Donc soit l'administration a commis des erreurs dans les relevés de tout le quartier, ce qui semble étrange car elle note une différence sur les montants des gains du syndicat de Courseulles¹²¹⁸, soit ces données sont justes. Si le fait est exact, il nous semble valable dans le cas où le patron est aussi armateur. Mais à lot égal, il dispose en sus de la part du bateau destinée à son entretien et à celui des engins de pêche dont nous n'avons aucune précision quant à la dépense et aux coûts réels. Ce qui laisse présumer que le patron se payait aussi sur la part du bateau, et qu'il évitait de déclarer ses gains personnels, diminuant d'autant sa taxe à la caisse des invalides. Nous nous permettons de mettre en avant cette hypothèse, car les sources orales nous confirment cet us encore pratiqué avant et après la Seconde Guerre mondiale par les patrons armateurs de la pêche artisanale¹²¹⁹. Dans les faits, la règle générale donne deux lots au patron et un lot au matelot. Les témoignages d'anciens marins confirment cette pratique. Entre les deux guerres, la part du patron correspond encore au double de celle du matelot¹²²⁰. Les chiffres dont nous disposons ne nous permettent pas d'établir un revenu des marins et un revenu du patron mais seulement d'estimer le niveau de vie d'une population de gens de mer dont les gains prouvent son aisance relative.

¹²¹⁷ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 18, Flers, (s. n.), 1909.

¹²¹⁸ Arch. dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. 4 mai 1868, quartier de Caen, Marine et Colonies. État indiquant les bénéfices mensuels des marins engagés à la part pour le cabotage et pour la pêche pendant l'année 1867.

¹²¹⁹ Les retraités de la « Royale ». Témoignage de groupe de Port-en-Bessin réalisé avec le Canrte culturel.

¹²²⁰ *Ibid.*

De plus, à la fin du XIX^e se détache une classe issue de l'ascension d'un petit capitalisme maritime se dissociant de la classe ouvrière des matelots. Si les deux restent tributaires de la ressource, les familles de matelots en dépendent immédiatement. En effet, personne ne connaît à l'avance le rendement et la valeur des gains de la semaine soumis à la demande sur le marché. Ce n'est qu'après la vente que le patron peut effectuer la répartition des lots. Traditionnellement, de retour à terre, il distribuait la part des hommes au café, haut lieu de retrouvailles après une campagne de pêche. Les femmes rencontrées à l'occasion de nos travaux se souvenaient que le dû hebdomadaire de certains matelots risquait à tout moment de servir le zinc plutôt que leur famille. Si la part était bonne, les femmes remboursaient les crédits de la semaine auprès des commerçants dont elles étaient débitrices. Dans le cas contraire, ceux-ci acceptaient ou refusaient le prolongement des dettes¹²²¹.

Durant l'ascension économique de Port-en-Bessin, l'aisance officielle globale des foyers des pêcheurs cache les difficultés que peuvent rencontrer certains d'entre eux. Parmi les causes de paupérisation, la maladie, l'infirmité ou la disparition du matelot. Pour exemple, nous avons choisi d'exploiter nos données afin de retracer le parcours d'une famille de pêcheurs. Richard Félix Deport né le 20 août 1814¹²²² à Port-en-Bessin embarque en mer à dix ans. Son père, patron-armateur, l'engage comme mousse à bord de sa grande barque le *Saint-François*.

¹²²¹ *Ibid.*

¹²²² Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès, 1814.

MARINS					
Nom	Prénom	Ref. Mat.	Age	Date désarm.	Fonction
Deport	Richard-Félix			27/07/1825	Mss
Deport	Richard-Félix	F28N442		29/07/1826	Mss
Deport	Richard-Félix	F92N2		24/11/1828	Mss
Deport	Richard-Félix	F92N2		14/12/1830	Mss
Deport	Richard-Félix	F92N2		23/11/1829	Mss
Deport	Richard-Félix	F91N2		09/01/1832	Nce
Deport	Richard-Félix	F91N2		15/01/1833	Nce
Deport	Richard-Félix	F91N2		16/01/1834	Nce
Deport	Richard-Félix	F203N112	19	19/01/1835	Mot
Deport	Richard-Félix	F203N112	20	25/01/1836	Mot
Deport	Richard-Félix	F203N112	21	05/02/1837	Mot
Deport	Richard-Félix	F108N858		26/02/1838	Mot
Deport	Richard-Félix	F108N858		19/02/1839	Mot

Doc 50 : Suivi de carrière de Richard-Félix Deport¹²²³

À l'âge de quinze ans, Richard-Félix devient novice, et il continue sa carrière de pêcheur, toujours sur le même bateau¹²²⁴, en tant que matelot de 3ème classe. Veuf d'un premier mariage avec Marie-Madeleine Langlois¹²²⁵, en 1849, il épouse Marie-Virginie Delain¹²²⁶, mère d'une petite fille¹²²⁷, fileuse de profession et originaire de Longues¹²²⁸. Un mariage comme une aubaine économique pour cette jeune fille dont les difficultés pécuniaires l'avaient conduite, en quête de pain, pour la première fois au bureau de bienfaisance le 15 puis le 29 décembre 1848¹²²⁹. Mariée, elle ne déclare plus aucune profession. Et, à l'instar des femmes de gens de mer, nous pouvons supposer qu'elle récolte sur l'éstran de petits revenus complétant le gain de son époux. Huit mois après leur mariage, la femme accouche d'un deuxième enfant¹²³⁰, et un an plus tard l'administration maritime classe l'homme, devenu borgne, hors de service¹²³¹. En 1851, la famille Deport s'agrandit encore avec l'arrivée d'un troisième enfant¹²³², et deux autres bambins compléteront le foyer dans les années

¹²²³ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

¹²²⁴ *Ibid.*, Annexe 34.

¹²²⁵ Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès. Acte de mariage du 28 février 1840, Richard Félix Deport et Marie Madeleine Langlois.

¹²²⁶ Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès. Acte de mariage du 29 février 1849, Richard Félix Deport et Marie Virginie Delain.

¹²²⁷ Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès. Acte de naissance du 16 février 1847, Julie Marie Delain enfant naturel.

¹²²⁸ Arch. dép. Calvados : recensement 1876.

¹²²⁹ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 41/1, Bureau de bienfaisance, délibérations, 1832-1848.

¹²³⁰ Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès. Acte de naissance du 21 octobre 1849, François Jean Baptiste Deport.

¹²³¹ Arch. dép. Calvados : R 5931, Matelots hors-service, 1865-1883. Matricule F° 435 N° 40.

¹²³² Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès. Acte de naissance du 23 décembre 1851, Marie Amélie Deport.

suivantes. Mais il semble que le couple ne parvienne plus à faire face au quotidien. La crise économique qui touche la France, et plus encore la Normandie entre 1846 et 1851¹²³³, n'améliore pas le sort des plus fragiles. À partir de 1854, les Deport apparaissent régulièrement sur les registres du bureau de bienfaisance. Cette année-là, considérée comme indigente, la famille entre dans les 18% des foyers soutenus par la commune de Port-en-Bessin¹²³⁴. Des nécessiteux, dont plus d'un tiers des chefs de famille sont des veuves, si l'on s'en tient aux registres du bureau d'assistance, à qui l'on donne une tourte de pain et un fagot à chaque distribution hivernale¹²³⁵.

Cette indigence conduit parfois aussi à l'illégalité. En 1858, Virginie Deport est verbalisée alors qu'elle fraude à la cueillette des moules. Elle fait partie du groupe des 23 personnes sanctionnées¹²³⁶ ce jour-là, soupçonnées de participer à un trafic de vente de coquillages. Richard-Félix, de son côté, ne pêche plus sur la barque chalutière. Devenu patron d'un petit canot, il pratique le métier trois à quatre mois par an seulement, de juin à octobre. Ironie du sort ou fatalisme délibéré de l'homme, son canot porte le nom de « *Pauvre Pêcheur* »¹²³⁷ !

Deux des enfants travaillent, l'ainé François Jean-Baptiste embarque comme mousse à demi-lot (demi-part) et sa sœur de 14 ans est fileuse quand leur père s'éteint à l'âge de 52 ans¹²³⁸. Devenu matelot, le jeune fils travaille dorénavant à bord de la « *Jeune Jenny* », un plus pour la famille endeuillée qui perçoit le salaire d'une part entière. Mais la mer en aura voulu autrement. Le 16 décembre 1870, François Jean-Baptiste tombe à la mer et disparaît en étant à la pêche au chalut à 12 miles au nord-ouest de Port-en-Bessin. Il est « rayé comme absent sans nouvelle »¹²³⁹ le 10 mai 1873. On retrouve la trace de Virginie Deport en 1876¹²⁴⁰ et 1878¹²⁴¹. Veuve de marin, certainement pensionnée de la Marine, elle gagne sa maigre vie comme journalière, et reçoit régulièrement le pain du bureau de bienfaisance¹²⁴². À 54 ans, elle a encore à sa charge sa dernière fille de 13 ans et ses deux petits-enfants « naturels » de 10 et 5 ans¹²⁴³.

¹²³³ BRAUDEL, F., LABROUSSE, E., *Histoire économique et sociale de la France*, 1789-1880, t. 3, Paris, PUF, 1980, rééd., Paris, PUF, 1993, p. 222.

¹²³⁴ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 41/2 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1849-1878. L'année 1854 connaît le taux le plus important de personnes secourues par le bureau de bienfaisance. Ce montant tombe à 7,74 en 1864 et oscille autour de 5% en période de stabilité économique.

¹²³⁵ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 41/2 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1849-1878

¹²³⁶ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 20 aout 1857, à M. le Procureur Impérial à Bayeux.

¹²³⁷ Arch. dép. Calvados : R 5931 : Matelots hors-service, 1865-1883.

¹²³⁸ Arch. dép. Calvados : État civil, Naissance, Mariage, Décès. Acte de décès du 24 février 1867.

¹²³⁹ Arch. dép. Calvados : R 5926, Matelots inscrits définitifs, 1865-1883.

¹²⁴⁰ Arch. dép. Calvados : Recensement 1876.

¹²⁴¹ Arch. dép. Calvados : 656 EDT 41/2 : Bureau de bienfaisance, délibérations, 1849-1878.

¹²⁴² *Ibid.*

¹²⁴³ Arch. dép. Calvados : recensement 1876.

Cet exemple de parcours démontre la fragilité économique des foyers de matelots dans une ville dont la population maritime reconnue aisée, comparativement à l'ensemble des syndicats du quartier, reste soumise aux impératifs et aux aléas du métier. En effet, aux cas d'infirmité, de maladie ou de décès des hommes, viennent s'ajouter les accidents de navires, privant les équipages sur un temps parfois long de tout revenu. L'un des plus graves date de 1854, où une suite de tempêtes d'automne détruit en moins de deux mois 16 grandes barques¹²⁴⁴ sur une vingtaine dans un port en construction. Dans les cas d'incapacité, la femme devenait alors le pivot économique du foyer. Vouées dans toute leur solitude d'épouses de marins à la tenue du foyer dont l'aléa du gain rendait la gestion difficile, elles devaient pour certaines surmonter l'absence des revenus du conjoint. Cet état de choses, malgré l'amélioration de la navigation entre la fin du XIX^e et la motorisation de la flotte, demeure. Les relevés effectués dans les registres des inscrits maritimes confirment que le métier reste particulièrement accidentogène. Outre la disparition des navires en mer et la chute d'homme du bord, les blessures demeurent courantes, empêchant parfois toute activité à bord le temps de la guérison.

À la fin du XIX^e siècle, les armateurs verseront des indemnités journalières aux matelots en convalescence, un soulagement financier pour ces familles modestes. En effet, les incidents les plus courants à la pêche comme les piqûres aux doigts de la main, provoquant des phlegmons et à terme une intervention chirurgicale, nécessitent une immobilisation pour les soins. À titre d'exemple, en novembre 1927, Arthur Poitevin souffrant d'un abcès à la main gauche, reste à terre et perçoit sept jours d'indemnités. Touché ensuite plusieurs fois à l'autre main, il totalise pour l'année quatre arrêts de huit à dix jours pris en charge par l'armement¹²⁴⁵.

Au cours du XIX^e siècle, les familles de simples matelots n'ont pour seules ressources que les rendements et la valeur de leurs pêches. Si certaines familles de pêcheurs tombent dans l'indigence, il semble que la pauvreté y soit relative. Des sondages effectués à travers les registres du bureau de bienfaisance entre 1836 et 1915¹²⁴⁶ montrent la faible part des foyers de marins considérés par la commune comme nécessiteux. L'étude, bien que non quantifiable en raison de lacunes des données administratives des familles dans les registres du bureau de bienfaisance (ne comportant souvent que le nom, le prénom et la situation maritale pour les veufs), dans les recensements, dans les délibérations municipales, et les registres de l'inscription maritime, permet tout de même

¹²⁴⁴ Arch. dép. Calvados : R 3632, Correspondance du quartier, 1854-1870. 3 janvier 185, au commissaire général de Cherbourg.

¹²⁴⁵ ENIM : ID3 4500 4599, Registre avec report à partir de 1928 et 1930.

¹²⁴⁶ Arch. dép. Calvados : EDT 656 41 /1 Bureau de bienfaisance 1832-1848, EDT 656 41 /2 Bureau de bienfaisance 1849-1878, EDT 656 41 /3 Bureau de bienfaisance 1879 -1915.

d'entrevoir que l'indigence touche majoritairement les veuves de marins avec ou sans enfants et de vieux marins vivants seuls. Privés des gains annuels de la pêche en mer, ces foyers ne subviennent donc plus à leurs besoins et dépendent de l'assistance publique qui assure des secours de subsistance, puis d'assistance médicale à partir de la fin du XIX^e siècle.

2. La propagande de l'Église catholique chez les gens de mer : de la bénédiction de la mer aux associations catholiques

À la fin du XIX^e siècle, les tensions entre l'Église et l'État induisent des réactions et prises de position des autorités religieuses locales. Parallèlement, l'Église française fait face à la désertification de ses croyants, lassés de son aspect moralisateur et régisseur d'existence. La perte d'autorité générale et entre autres la fréquentation des lieux de culte dans les villes portuaires préoccupent l'Église, laquelle pourtant avait pris conscience de la particularité des sociétés maritimes en restaurant les manifestations collectives religieuses abandonnées avec la Révolution¹²⁴⁷. Ce phénomène très marqué dans les ports des grandes pêches comme Dunkerque, Boulogne ou Cancale, en raison de l'absence des marins durant plusieurs mois dont celle des « enfants [qui] ainsi embaqués oublient bientôt les quelques prières apprises »¹²⁴⁸, existe aussi dans les ports de pêche côtière ou semi-hauturière comme Port-en-Bessin. Bien que conservant à priori pour beaucoup le repos hebdomadaire du dimanche¹²⁴⁹, et plutôt soumis à la mouvance de la droite catholique, les pêcheurs de Port ne semblent pas plus enclins à fréquenter les bancs de l'église. Le père Heurtley de Birmingham, ancien anglican converti au catholicisme en visite dans la commune, relate cet état de fait :

« C'est chose vraiment curieuse [...] de constater combien la nature humaine est la même partout. En me promenant avec Monsieur le Curé, j'ai entendu les mêmes mauvaises raisons pour ne pas aller à la messe qu'en Angleterre : les bateaux rentrent bien tard le samedi la nuit. Et il faut manger tous les jours, donc il faut travailler tous les jours, etc...etc... »¹²⁵⁰.

Mais si les pêcheurs échappent volontiers au culte hebdomadaire, ils conservent entre croyance et superstition les coutumes catholiques liées à leur métier et ses outils. Ainsi, les bateaux qui depuis longtemps ne portent quasiment plus de nom de saints¹²⁵¹, sont-ils baptisés dès leur mise à l'eau.

¹²⁴⁷ CABANTOUS, A., *Le ciel dans la mer, christianisme et civilisation maritime XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1990, 350-362.

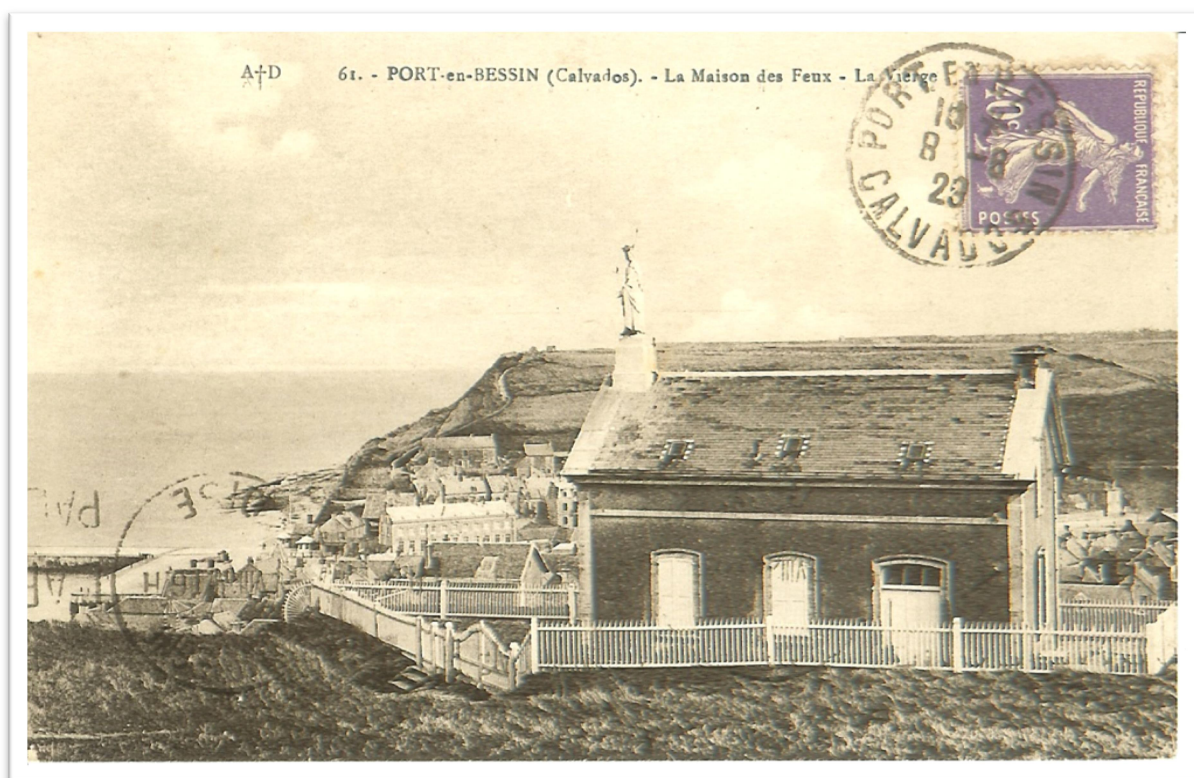
¹²⁴⁸ *Ibid.*, p. 177.

¹²⁴⁹ Loi du 12 juillet 1880 abolition du repos dominical, Loi du 13 juillet 1906 rétablissant le repos dominical.

¹²⁵⁰ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 2, Flers, (s. n.), 1908, p. 3.

¹²⁵¹ LABONNE, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840, et, Arch. Dép. Calvados : 4U 23/84 : Actes de francisations, déclaration de bateaux, An VII-1889. Gilbert Buti fait une analyse similaire constatant une laïcisation des noms de navires dès le milieu du XVIII^e siècle et un regain début XIX^e

Ainsi, salue-t-on aussi depuis 1855 la Madone de Port-en-Bessin, la *Vierge des Feux* surplombant la sortie de l'avant-port avant de prendre la mer et au retour de la pêche.



Doc 51 : La maison des feux de Port-en-Bessin¹²⁵²

Ainsi participe-t-on tout de même aux fêtes religieuses qui ponctuent l'année et aux processions à la *Vierge des Feux* lors de la célébration de l'Ascension ou de la Fête-Dieu. Cependant, l'autorité religieuse locale ne semble pas satisfaite de ces « participations » somme toute sporadiques. Grande perdante lors du vote de la loi de la séparation de l'Église et de l'État, à l'instar de son combat pour la préservation de l'enseignement scolaire, elle anime et tente de relancer auprès des gens de mer une foi à son goût trop fuyante.

En 1907, le Curé de Port-en-Bessin, l'abbé Alfred Bernard instaure donc une messe des hommes dite « Messe des marins » le dimanche et s'en explique ainsi :

« Cette messe qui est à tour de rôle la première messe et la grand'messe met à la portée de tous les paroissiens de bonne volonté, l'accomplissement de ce grand devoir de la sanctification du dimanche que tout vrai catholique est fier d'accomplir au grand jour. Lorsque c'est la première

siècle. Un phénomène qui se vérifie à moindre échelle à Port-en-Bessin. Voir, BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e s.-début XIX^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000, p. 349. Annexe 35.

¹²⁵² Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

messe, on y chante le Credo et des cantiques, et toujours M. le Curé y donne une instruction courte, claire et précise se rapportant aux opinions du jour en matière de religion »¹²⁵³.

La mémoire rédigée du curé précise qu'à l'occasion de la « messe des marins » célébrée lors de la Fête du patronage Saint-Joseph, une bonne centaine d'hommes participaient à l'office. Quoiqu'il en soit, nous savons que ce jour-même, à l'issue des vêpres, était bénie la chaloupe de Henri Delamarre, la *Henri-Léonie*. Peut-être pourrions-nous y entrevoir une dévotion plus accrue ce jour-là qu'un autre. Fort de cette institution, l'abbé Bernard, toujours désireux de suivre au plus près ses paroissiens, sous l'influence de l'évêque du diocèse Bayeux, Monseigneur Lemonnier originaire d'Étretat et fils de marin, décide de créer une cérémonie afin de fêter et bénir la flottille de pêche de Port-en-Bessin, telle qu'elle existe déjà dans les ports de la grande pêche¹²⁵⁴. L'évêque y paraît d'autant plus attaché qu'il connut les bénédictions des flottes avant les départs de campagnes de pêche dans son port d'enfance. Durant l'hiver 1908, un comité de marins sous la présidence honorifique du Baron Gérard¹²⁵⁵, député monarchiste, se charge de l'organisation générale de cette bénédiction de la mer. Au printemps, l'abbé rédige son premier journal paroissial, « Le Pilote » édité au mois de juin, et dont la première de couverture s'adresse directement aux paroissiens.

« C'est à vous, chers paroissiens, que je dédie ces pages [...] Le Pilote, vous aurez vite fait de vous en apercevoir, ne sera ni polémiste qui discute et froisse, ni un pédant qui disserte et endort, mais bien, comme vous le donne à penser le titre même dont nous le baptisons, *un guide religieux* simple et sûr.

À vos esprits trop souvent décontenancés et hésitants au milieu des multiples courants d'opinion qui les sollicitent sur l'Océan moral de ce monde, il montrera la direction vraie [...] Il vous dira *ce qu'un catholique doit penser et ce qu'il doit faire* au milieu des difficiles mais non certes insurmontables conjonctures dans lesquelles en France se trouvent actuellement les gens de religion »¹²⁵⁶.

Par ce biais mensuel, le curé pourra non seulement indiquer toutes les informations concernant la paroisse, le déroulement des fêtes et processions, mais aussi enseigner à ses lecteurs les devoirs du quotidien et les « guider » dans sa pensée politique. Nous y trouverons sous l'égide du paternalisme religieux des chroniques paroissiales, des analyses de discours et des affaires publiques, les conseils pour un futur époux ou pour la formation des jeunes filles, des recommandations de ménage et nettoyage de l'argenterie ou encore des mises en garde pour l'alimentation et contre l'alcool. C'est à

¹²⁵³ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 1, Flers, (s. n.), 1908, p. 6.

¹²⁵⁴ CABANTOUS, A., *Le ciel dans la mer, christianisme et civilisation maritime XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 135.

¹²⁵⁵ Député monarchiste du sous-arrondissement de Bayeux.

¹²⁵⁶ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n°1, Flers, (s. n.), 1908, p.1.

l'occasion de ce premier numéro du *Pilote* que l'homme annonce la cérémonie prochaine de la bénédiction de la mer.

Le 5 juillet 1908, la fête dédiée à la flotte de Port-en-Bessin débute par la grand'messe dont l'abbé Bernard fixe par écrit sur son journal le contenu et le déroulement, ainsi qu'un témoignage des paroles de l'évêque :

« Monseigneur nous fait un joli tableau du marin à terre et du marin à la mer. À terre, le matelot n'a pas toujours toutes les qualités. Mais la prédilection que l'Évêque de Bayeux a pour les marins le rendrait-elle particulièrement indulgent ? Il nous a semblé que la description n'était pas poussée très au noir, et nous n'avons pu nous empêcher de penser que l'excellent curé de Port doit en entendre de plus dures quand il confesse sa population flottante »¹²⁵⁷.

La cérémonie de la bénédiction de la mer se déroule en début d'après-midi. Ce temps dédié spécifiquement aux marins est d'autant plus précieux et respecté qu'il fait appel à la protection divine contre les périls en mer, et honore « ceux qui ne sont jamais revenus [...] qui n'ont pas eu l'honneur de la sépulture chrétienne ». En effet, pour les familles, le drame du disparu en mer réside en l'absence de dépouille. Dans l'impossibilité de vivre le rite funéraire catholique, les ascendants et descendants ne disposent pas non plus du lieu de recueillement ou de souvenir qu'est la tombe. Dominique Confolent note d'ailleurs, à propos des pratiques des gens de mer de Granville, que « rien ne matérialise la disparition d'un marin »¹²⁵⁸. Seuls les *ex-voto* au modèle des barques disparues, suspendus depuis la voûte de l'église, représentent la mémoire des péris aux veuves et leurs orphelins.

Le jour de la bénédiction de la mer, embarqués dans les barques et les chaloupes, la curie et les marins partent donc en procession sur les eaux de l'avant-port. Là, l'évêque bénit chacune des embarcations et son équipage, répondant par-là à la persistance des représentations et des croyances des marins en la protection divine face aux éléments météorologiques que décrit Alain Corbin dans son ouvrage *Le Ciel et la mer*¹²⁵⁹. Profane et divin se mêlent encore à bord des navires, où la Sainte vierge trône à l'abri dans le carré, alors que la femme et le lapin y sont définitivement proscrits. Alain Cabantous traduit bien encore le ressenti du marin durant la bénédiction des barques de pêche lorsqu'il reprend les mots d'Ernest Deseille :

« Il n'y a pas de chrétiens qui méritent mieux d'être bénis que ces êtres à qui nous confions ce que nous avons de plus cher au monde. Un bateau ne vous paraît jamais que du bois et du fer, mais le

¹²⁵⁷ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 2, Flers, (s. n.), 1908, p.10.

¹²⁵⁸ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003, p. 450.

¹²⁵⁹ CORBIN, A., *Le ciel et la mer*, Paris, Flammarion, 2014, p. 15.

Bon Dieu y met autre chose qui l'anime et ça devient un être. Jamais un pêcheur n'oserait s'aventurer sur un bateau païen : celui-là le mènerait droit à la mort »¹²⁶⁰.

La fête religieuse se vit donc dans une grande piété de la terre à la mer, entre procession à la Vierge des feux, grand-messe et recueillement en mer dont les cantiques portais ponctuent et terminent le rite.

Le Cantique des Portais à la Vierge des Feux

Vierge des feux notre patronne, sois attentive à nos accents.
De la falaise où tu rayonnes jette un regard sur tes enfants.
Sur notre port veille sans cesse ô douce Reine des Portais.
Sois pitoyable à nos détresses. Ne nous abandonne jamais.
Lorsque les flots sont en furie, près de Jésus daigne plaider.
Il est ton fils douce Marie. Que pourrait-il te refuser ?
Sois notre phare en la tourmente et guide nos frêles esquifs.
Protège-nous vierge clémente et garde-nous de tout récif.
Assiste le marin qui sombre. Recueille son dernier soupir.
Guide son âme à travers l'ombre. Accorde-lui le repentir.
Et quand notre vie terminée au port nous toucherons enfin.
Des portais guide l'assemblée jusqu'au pied du trône divin.¹²⁶¹

¹²⁶⁰CABANTOUS, A., *Le ciel dans la mer, christianisme et civilisation maritime XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 131.

¹²⁶¹ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

Le Cantique des Matelots de Port-en-Bessin à Notre-Dame de Bon-Secours

Vierge Sainte aimable Marie doux réconfort des matelots,
Daignez conserver notre vie lorsque nous sommes sur les flots
Tant sur la terre que sur l'onde surtout à vous l'on a recours,
L'on vous connaît par tout le monde Pour notre Dame de Bons Secours.
Vous êtes la source de grâce, de vous dépend notre bonheur,
Au ciel, conservez notre place Puissant refuge des pêcheurs¹²⁶²

Puis, s'engagent les activités plus profanes de la journée, ponctuées de discours officiels de représentants de la municipalité ou d'hommes politiques invités pour l'occasion. Député du Calvados, le Baron Gérard, président du Comité des Marins, profite de son allocution pour défendre les intérêts de l'Église en France et plus particulièrement appeler les gens de mer à défendre les enseignements de l'école libre de Port-en-Bessin, en passe de fermeture.

« Sur mer, la tempête aguerrit l'équipage, ne doit-il pas en être ainsi pour tous, quand sur la terre gronde l'orage des passions humaines ? Nous sommes aux heures de l'épreuve et contre l'audace de nos adversaires de nos croyances, il faut savoir opposer la force de notre droit ; si pour un temps le droit est méconnu, il triomphe quand même, mais dites-vous bien qu'il triomphera plus vite par l'union de vos efforts [...] Depuis de longues années c'est à des saintes, à d'admirables femmes que vous confiez vos petits-enfants [...] Hélas ! Le moment est proche où vous ne pourrez plus avoir recours à ces sublimes dévouements ou même la liberté de l'école qui vous sera refusée »¹²⁶³.

Selon l'abbé Bernard « ce beau discours est salué d'un longue salve d'applaudissements et les cris de *vive le Baron Gérard*, éclatent de toute part »¹²⁶⁴. Il cite l'article du journal *L'Indicateur de Bayeux* qui fait écho au succès inconditionnel de cette fête et à l'affluence des visiteurs emmenés depuis Bayeux par les trains dont le service fut quadruplé ce jour-là¹²⁶⁵. Un rédacteur anonyme du *Pilote*, ancien officier de Marine de son état, parle de « wagons bondés de voyageurs, assis ou debout » auxquels se joignaient « ceux qui arrivaient sans cesse en voiture, à bicyclette ou à pied »¹²⁶⁶. L'abbé ajoute enfin : « disons en passant que les commerçants de Port ont dû faire dimanche une journée comme ils n'en ont pas souvent »¹²⁶⁷.

¹²⁶² *Ibid.*

¹²⁶³ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n°2, Flers, (s. n.), 1908, p. 16.

¹²⁶⁴ *Ibid.*

¹²⁶⁵ Arch. dép. Calvados : *L'Indicateur*, 7 juillet 1908. Annexe 36.

¹²⁶⁶ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n°2, Flers, (s. n.), 1908, p. 17.

¹²⁶⁷ *Ibid.*

Sous les auspices du fait religieux se dégage déjà l'aspect et l'apport économique d'un tel événement dans la petite ville de villégiature qu'est devenue Port-en-Bessin depuis la fin du XIX^e siècle. La Bénédiction aura lieu dorénavant tous les trois ans, conservant le déroulement de son cérémonial, seule l'absoute s'effectuera auprès d'un « petit canot recouvert d'un drapeau tricolore » figurant un catafalque à partir des années 1930¹²⁶⁸. Parallèlement, l'Église locale développe son influence et assure la cohésion des marins autour du fait religieux. En août 1910, naît l'Union Catholique de Port-en-Bessin¹²⁶⁹, regroupant des marins et ouvriers maritimes sous la présidence d'Achille Durand, qui exprime l'objet principal de cette association adhérente à la foi catholique : « Nous travaillons en commun à l'amélioration de notre sort et au progrès de notre condition »¹²⁷⁰. Cette organisation patronnée par l'Église locale et l'évêché de Bayeux émane directement de l'œuvre des Abris du Marin implantée en Bretagne par Jacques de Thésac depuis le début du siècle. Conscient des conditions de vie des pêcheurs et de leurs difficultés, notamment les problématiques liées à l'alcoolisme et l'alcoolisation des hommes¹²⁷¹ et soucieux d'encadrer la foi des gens de mer, le curé de la paroisse, soutenu par l'évêque de Bayeux et les notables impliqués dans la vie catholique locale, fit ouvrir une maison d'accueil de marins et d'hébergement des œuvres maritimes baptisée *Abri Thomas Lemonnier* en l'honneur de son supérieur dévoué à la cause des marins.

¹²⁶⁸ *Ibid.*

¹²⁶⁹ 17 membres à sa création, 46 en 1914

¹²⁷⁰ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n°20, Flers, (s. n.), 1914, p.8.

¹²⁷¹ CASTELAIN, J.-P., *Manières de vivre, manières de boire : alcool et sociabilité sur le port*, Paris, Éditions Imago, 1989. À l'image du comportement des dockers décrit par Jean-Pierre Castelain, l'alcool fait partie intégrante de la vie du marin pêcheur. D'ailleurs les payes de fin de campagne usuellement sont distribuées après la campagne de pêche dans le café local et consommées pour partie in situ. Afin de remédier à ce problème, M. Thomine Morat père, selon son fils Bruno Thomine Morat, actuellement patron du chalutier le Vauban, décida, dans les années 1960-1970, de donner les salaires des matelots chez lui et non plus dans un débit de boisson. Il fut, toujours selon son fils, précurseur en la matière.



Doc 52 : L'Abri Thomas Lemonnier¹²⁷²

Particulièrement dynamique, l'abbé Bernard continue son travail de gardien du troupeau des gens de mer. « Il incarne les débuts de l'idée d'un apostolat maritime national et devient le promoteur en 1925 de la Fédération des Œuvres Catholiques Françaises pour Marins »¹²⁷³. Cette fédération assure le lien entre toutes les œuvres catholiques maritimes et est à l'origine du premier Congrès de l'Apostolat Catholique Maritime accueilli dans l'Abri de Port-en-Bessin en 1927. Enfin, à ces associations manquait l'encadrement de la jeunesse à priori proposé par l'abbé Bernard lors des congrès de 1927 et de 1929. En 1930, le militantisme chrétien de la jeunesse en France, telle la J.O.C., s'étend aux jeunes marins depuis Saint-Malo avec le Père Lebre¹²⁷⁴. À Port, l'abbé du lieu implante donc à son tour un groupe de Jeunesse Maritime Chrétienne rattaché à la paroisse.

Homme fort à la tête de cette paroisse, l'abbé Bernard développa l'encadrement et un certain paternalisme de l'Église auprès de la population maritime de Port. Peu éduqués, bénéficiant d'un contexte économique plutôt favorable, et finalement peu vindicatifs au vu de nos sources, les gens de mer déjà rompus à l'intervention de l'Église dans leur quotidien, semblent accepter ou du moins

¹²⁷² Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

¹²⁷³ LE DOARÉ, A., « Sur la mer comme au ciel... Aperçu de l'histoire de la Mission de la Mer », *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía, La pesca y el mar*, n° 31, 2002, p. 479.

¹²⁷⁴ *Ibid.*, p. 483.

consentir aux innovations de leur curé. Sa bénédiction de la mer fit par ailleurs école et connut une large diffusion. Dès 1924 Grandcamp et Barfleur célébrèrent à leur tour leurs marins, suivis huit ans plus tard par les ports de Saint-Vaast la Hougue et Honfleur¹²⁷⁵. À travers la volonté certaine de la part de l'évêché et du curé d'enrayer l'appauvrissement spirituel des marins et de les guider dans tous les choix de leur vie, la fondation des diverses œuvres au service du marin milita tant pour l'éducation dans la foi catholique qu'à l'amélioration des conditions de vie des gens de mer. Les familles en difficultés économiques trouvaient certainement alors en l'Église le soutien complémentaire à l'État.

3. Du village de pêcheurs à la station touristique

3.1 Regard d'un « jeune bourgeois » en vacances à Port-en-Bessin

La vogue des bains de mer répandue en Normandie touche timidement la petite station de Port¹²⁷⁶. Depuis 1836, le visiteur trouve là un hôtel dont l'annonce de location semble répondre aux besoins des premiers touristes.

« À louer : L'hôtel de L'Etoile du Nord, avec établissement de bains chauds et froids, situé sur le bord de la mer, à Port-en-Bessin, près Bayeux. Le bâtiment qui a reçu une destination toute spéciale, se compose de plusieurs belles salles à manger, salon, salle de billard, vingt-cinq chambres et mansardes, cuisine, offices, laverie, cellier, caveau, remises écuries et greniers ; des lieux à l'anglaise, basse-cour et jardin. On louera séparément plusieurs appartements meublés ou non-meublés. S'adresser, à Bayeux, à M. Octave Guillot, propriétaire, ou à M. Morel, agent d'affaires »¹²⁷⁷.

Outre cet accueil commerçant, les visiteurs, essentiellement bayeusains, effectuent des excursions à Port pour la journée ou s'installent pour la durée de la belle saison dans le petit village du littoral. L'engouement pour le site, toutes proportions gardées, se trouve un temps ralenti entre 1860 et 1865, en raison des travaux dans le port qui in fine privent la station d'une partie de sa plage. Et bien que les familles bayeusaines paraissent alors lui préférer la station d'Arromanches, Port conserve et attire encore les amoureux du lieu.

Parmi eux la famille Garnier. Propriétaire d'une maison à Port-en-Bessin, elle s'établit dans la station plusieurs semaines durant les beaux jours et jouit du temps entre flâneries, excursions, et

¹²⁷⁵ DÉTRÉE, J.-F., *Bénédictions et fêtes de la mer en Basse-Normandie*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée Maritime de l'Île Tatihou, 2000.

¹²⁷⁶ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 180.

¹²⁷⁷ Arch. dép. Calvados : *Affiches, annonces et avis divers et feuille judiciaire ville et l'arrondissement de Bayeux*, vol. 26, n° 27, 1838, p. 28.

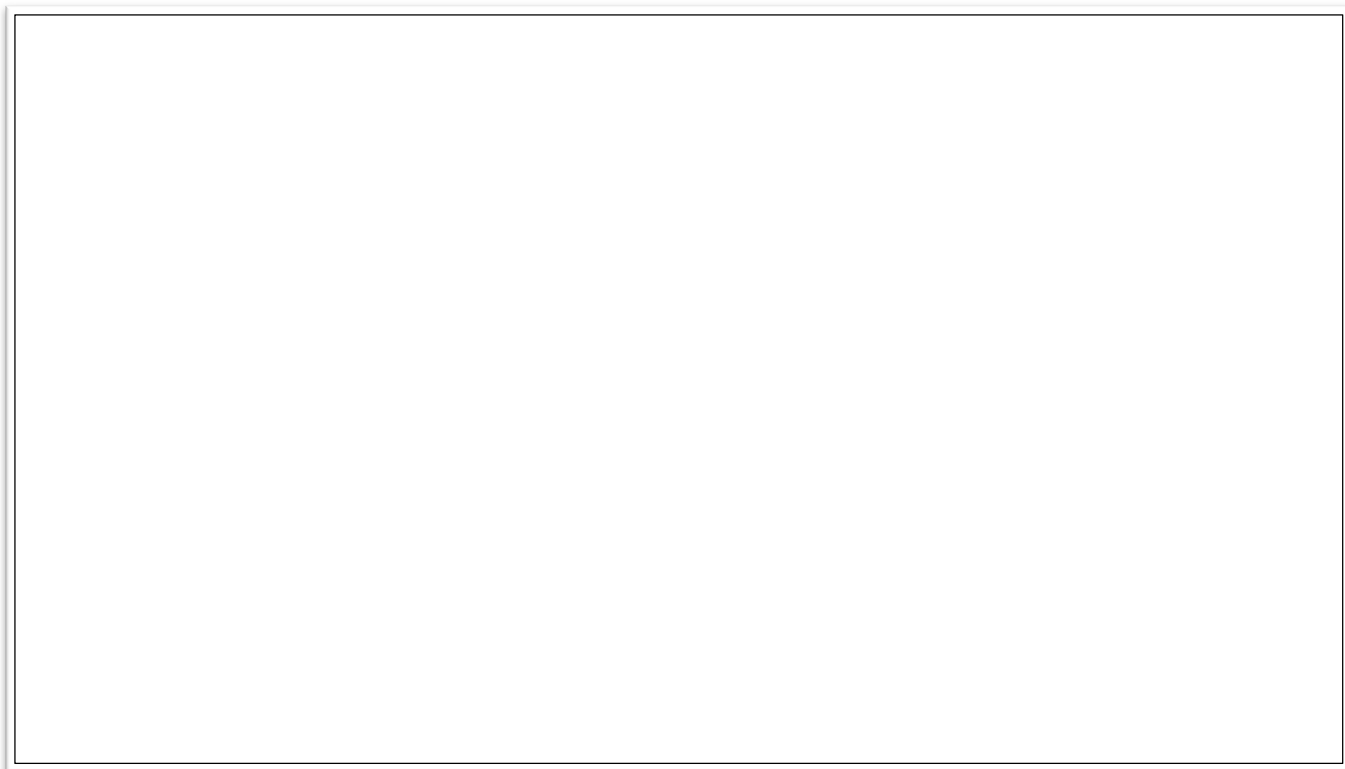
visites des alentours. Leur fils, Charles, jeune bachelier en 1872, qui, sur les traces de son père avocat, devient étudiant en droit, profite chaque été de ses vacances à Port pour s'adonner à ses passions maritimes. Une chance pour l'historien, il rédige consciencieusement son journal d'heures, dont nous détenons la copie entre 1871 et 1875¹²⁷⁸.

Cependant, si les deux premières années de ces pages offrent une image de la vie portuaire, les cahiers suivants, dignes d'un conte de Maupassant, reflètent essentiellement son quotidien dans la société bourgeoise et l'amour débordant qu'il porte à sa cousine Charlotte, sa future épouse. Quoiqu'il en soit, témoin direct de son époque, dans ses premiers cahiers, il porte un regard complémentaire à nos travaux sur la société des gens de mer, reflet du vécu de gens « aisés » en villégiature. Alors passionné par la mer, il consacre son temps en de longues flâneries sur les quais et le long des falaises sur l'estran, à contempler la mer dans d'interminables réflexions qu'il couche ensuite sur le papier¹²⁷⁹. Charles Garnier est incontestablement le poncif du promeneur solitaire inaccessible, épousant l'ensemble des codes romantiques décrit par Alain Corbin¹²⁸⁰. Une image du littoral que nous retrouvons aussi dans le regard impressionniste de Signac. Grand amis de Seurat, les deux hommes amoureux de la mer, laissent à la petite ville plusieurs toiles de la fin d'un siècle, où se mêlent sous les touches de peinture, le paysage côtier, le quotidien des quais, les voiles et leurs navires qu'ils affectionnent particulièrement.

¹²⁷⁸ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin. Annexe 37.

¹²⁷⁹ VINCENT, J., « La venue des gens d'ailleurs », in *L'intrusion balnéaire, les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, PUR, 2007, p. 37-51.

¹²⁸⁰ CORBIN, A. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2010, p. 202.



Doc 53 : Port-en-Bessin (janvier-mars 1883)¹²⁸¹

Tout aussi passionné par les navires, leur construction et leurs manœuvres, le jeune Garnier voue, en guise de travaux de vacances, de longues heures à l'étude minutieuse des instants de la vie maritime portaise. Basculant parfois dans un certain romantisme, il dut à l'occasion d'un conflit avec ses camarades, s'engager par écrit contre leurs propos, tentant de justifier « ses amours maritimes » :

« Denoyers et Saillans trouvent absurde que j'aime la mer pour la mer, que j'aime Port, parce qu'à Port j'ai un mouvement de navires qui m'intéresse et me charme parce que je ne connais rien qui me plaise, qui éveille en moi des souvenirs délicieux, des pensées grandes et tristes, comme cet endroit où j'ai passé depuis que j'existe les heures les plus purement les plus réellement heureuses de ma vie ! [...] C'est absurde [...] d'aimer la marine, quand on trouve que c'est l'art le plus merveilleux, celui qui prouve le plus glorieusement toute la puissance de l'homme ! [...]. Ces lectures de la mer, [...] qui est à la fois le champ de bataille, la richesse et le tombeau tous ces braves marins ! Cette étude approfondie du plus bel art qui existe au monde et ces conversations si intéressantes avec les hommes qui sous une apparence grossière cachent un esprit si juste et si droit, un courage si ferme et si invincible, une adresse et une agilité que rien n'accule ! »¹²⁸²

¹²⁸¹ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin. (reproduction).

¹²⁸² *Journal de Charles Garnier* : 18 juin 1873. Voir aussi LLINARES, S., « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^e siècle. » *Histoire, économie & société*, 28^e année, n° 2, 2009, p. 15-35, en ligne : www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2009-2-page-15.htm, (consulté le 5 mai 2015). Sylviane Llinares met en évidence la richesse des témoignages mais aussi la transmission des stéréotypes des représentations du monde maritime.

L'exaltation du jeune homme cache en fait un profond regret, celui de n'être pas marin car pour lui « la marine est la seule forme du vrai courage, de l'imperturbable sang-froid. Si tous aimaient la marine, peut être notre pauvre Marine n'en serait-elle pas réduite où elle en est ! »¹²⁸³. Tenant compte d'une certaine partialité quant aux réalités du métier, due en partie à sa passion d'une grande marine, ce témoignage plonge le lecteur dans le quotidien du village portuaire. Régulièrement l'auteur s'exprime à propos du paysage portais qu'il découvre au lever, complété d'un avis météorologique. Il relève le temps parfois à l'estime : « Il fait un temps affreux. Il pleut, la mer grossit sous un assez fort vent de Nord Est »¹²⁸⁴. D'autres fois, il précise son bulletin à l'aide du mât des signaux établi à la sortie du port : « la mer est assez houleuse, on a hissé le ballon noir pour annoncer une bourrasque qui règne à l'entrée de la Manche »¹²⁸⁵. Puis il s'engage souvent en promenade le long du môle ou de l'épi construit quelques années auparavant.

De l'état de la mer dépend son avis sur ses observations du large. À marée basse, il voit au loin les voiles des pêcheurs plus ou moins groupées sur les mêmes zones et le passage de navires marchands. Par son entremise nous comprenons toute la difficulté des navires de forts tonnages dont le tirant d'eau handicape les manœuvres d'entrées et sorties des petits ports du quartier. Au matin du 17 septembre 1872, C. Garnier remarque qu'il « passe en vue quantités de bricks et de bricks-goélettes qui sortent probablement d'un port à cause de la grande marée »¹²⁸⁶. En effet, l'annuaire des marées indique une hauteur de 1,09 mètre¹²⁸⁷ d'eau à 5h 14 du matin. Le flot aidant, les navires marchands en profitent pour se dégager rapidement des petits havres peu profonds. Dans le port notre passionné s'intéresse aux grands navires de commerce :

« Il y a à Port cinq navires marchands, dont trois vieilles connaissances, la Jeune Suzanne qui embarque du galet, l'Équivalent, qui va accoster à l'épi, et le Brothers, qui est marré à la jetée. Deux nouveaux, le Ballarat de Llonelly, brick-goélette qui décharge du charbon et l'Edmond de Courseulles, brick qui accoste à la jetée pour décharger du bois »¹²⁸⁸.

Il témoigne aussi volontiers des retours de marée parfois chaotiques en raison de l'état de la mer et des difficultés de manœuvre dans le port tant critiqué à l'époque pour sa dangerosité. « Les barques rentrent pêle-mêle, et suivent le flot qui les emmène. Jean-Louis et Blaie s'abordent quatre fois en évitant autour de leurs ancres. Durand enlève la bôme de Polacre à mi- mât, d'un coup de beaupré,

¹²⁸³ **Ibid.**

¹²⁸⁴ *Journal de Charles Garnier* : 28 octobre 1872.

¹²⁸⁵ *Journal de Charles Garnier* : 25 septembre 1872.

¹²⁸⁶ *Journal de Charles Garnier* : 17 septembre 1872.

¹²⁸⁷ *Annuaire des marées pour l'an 1872*, Paris, Gauthier-Villars, imprimeur-libraire du bureau des longitudes, de l'école polytechnique, 1872.

¹²⁸⁸ *Journal de Charles Garnier* : 22 juin 1874

sans rien casser cependant »¹²⁸⁹. Depuis l'épi, il aime aussi décrire, transcrire et reproduire en dessin les goélettes et les premiers « vapeurs » en attente ancrés dans l'avant-port ou encore détailler les arrivées et l'accostage des navires. Ainsi par gros temps, parmi la plupart des barques naviguant avec un ris, il en vit plusieurs entrer sous pleine voile ; un risque pour l'équipage à la moindre erreur à la barre. Parfois même l'auteur décrit plus précisément la manœuvre d'une barque :

« Arrivée devant la douane, elle abat sur bâbord avec une telle force que la fausse drague saute par-dessus les boises, si elle eut été moins solide le navire chavirait infailliblement »¹²⁹⁰.

Curieux et connaisseur du gréement par le biais de l'exercice de construction de modèles de bateaux, il suit de très près la construction navale des chantiers portais, pour exemple la mise de la barque chalutière de Dupond : « je la vois sortir du chantier de Paris, traverser celui de Lamarre, passer le pont [...] »¹²⁹¹. Grâce à ses mots, nous suivons le trajet d'une embarcation du chantier à ses premières navigations. L'embarcation mise à l'eau, nous découvrons que le gréement n'est pas forcément l'ouvrage de portais. « La barque de Dupond est toujours dans le même état ; elle n'a pas changé ni de place ni de quoi que ce soit depuis vendredi : décidément le gréeur de Courseulles n'est pas un homme »¹²⁹². La remarque laisse à penser qu'il n'y aurait pas toutes les compétences à Port. Connus et reconnus pour ses chantiers, on peut penser que les travaux d'assemblage des parties supérieures et le montage des mâtures des grandes barques chalutières seraient l'œuvre de spécialistes extérieurs au village. Trois jours plus tard C. Garnier constate que « La barque de Leherpeur est au manège, celle de Dupond est enfin mâtée et gréée presque entièrement, il ne lui manque que ses voiles »¹²⁹³. Il aura fallu dix jours pour terminer l'embarcation qui prit la mer aussitôt terminée. Epris du métier, Garnier rencontre, interroge, échange avec les marins. Il montre par exemple des modèles de barque qu'il a construits à Albert Cavey, patron-armateur « qui les trouve bien » et qui lui « donne un petit trois-mâts qu'il a fait, et qui est très gentil »¹²⁹⁴. Enfin, le narrateur se fait aussi l'écho des mauvais jours, relatant incidents et accidents en mer dont il entend parler.

« On dit qu'un trois-mâts a abordé Constant, et qu'il lui a brisé son appareil. Le bisquine de Tostain a été coupé en deux par un vapeur, deux hommes sont perdus. Pour Constant, c'est un Américain

¹²⁸⁹ *Journal de Charles Garnier* : 17 septembre 1872.

¹²⁹⁰ *Ibid.*

¹²⁹¹ *Ibid.*

¹²⁹² *Journal de Charles Garnier* : 25 septembre 1872.

¹²⁹³ *Journal de Charles Garnier* : 28 septembre 1872.

¹²⁹⁴ *Ibid.*

¹²⁹⁴ *Journal de Charles Garnier* : 11 novembre 1872.

qui à midi, l'a abordé, a coupé net sa corde à chalut, lui a enlevé ses haubans, et a filé sans plus s'en occuper. En voilà pour 1 000 francs environs »¹²⁹⁵.

Ces propos laissent à penser qu'il a parfois plus de considération pour les frais des barques que pour la perte des hommes. Effectivement, à travers ses récits, si l'homme rencontre les pêcheurs, l'essentiel de ses échanges s'effectuent surtout avec les patrons de barques et les patrons des corderies ou des chantiers dont il obtient des conseils pour ses propres études. Le garçon admiratif du marin si « juste » et si « droit », exècre le déviant. À l'occasion d'un baptême de barque, il note que « le Raoul Carabeux y est, et s'y saoule de brioches et de vin ; quel cochon que cet animal-là ! »¹²⁹⁶.

De fait, Garnier regarde la société des gens de mer à travers le prisme de sa propre condition. Son journal révèle son conservatisme, sa ferveur catholique et ses origines royalistes. Le 21 janvier 1873, il s'exprime ainsi : « Jour de deuil aujourd'hui pour les honnêtes gens ! La date qu'il rappelle est l'origine de tous les malheurs qui ont fondu sur notre pauvre France depuis 80 ans ! »¹²⁹⁷. Quelques mois plus tard à l'occasion de la démission d'Adolphe Thiers, l'auteur se félicite que « la majorité se ralliant à la droite, a nommé Mac-Mahon président »¹²⁹⁸. Pour lui, « un bon ministère s'est formé. Enfin le gouvernement va être administré par d'honnêtes gens, pourvu qu'ils y puissent rester ! »¹²⁹⁹. Et le 6 juillet de cette même année, le jeune monarchiste se déplacera à la gare pour voir passer le train du shah de Perse. Très ému à la vue du « grand homme », il décrit son apparition : « il se montre à la portière et salue gracieusement. Il a l'air très bon et très aimable. Il a l'air d'un Roi ! Cela fait plaisir de voir un monarque quelconque dans notre pauvre France !!! »¹³⁰⁰. Cette pauvre France, notre témoin semble s'en échapper lors de ses vacances à Port.

Témoin du temps de villégiature, son regard apporte un complément non négligeable à nos travaux à propos de la construction et des manœuvres des navires, du fonctionnement du port et de son trafic, et des échanges techniques avec les patrons de barques chalutières. Mais la valeur de ses cahiers, tout en peignant quotidiennement l'ambiance portuaire, n'aborde jamais l'aspect économique de l'activité. Garnier, futur érudit de la région, maire intérimaire de Bayeux et gendre du propriétaire du journal monarchiste *L'Indicateur*, s'instruit des choses nobles de la marine en laissant sous silence l'apport des pêches et la condition d'existence des matelots. Fidèle à la station de bains portaise, son écrit, écho des années 1871-1875, dévoile la transition entre le village de

¹²⁹⁵ *Journal de Charles Garnier* : 28 octobre 1872.

¹²⁹⁶ *Journal de Charles Garnier* : 6 octobre 1872.

¹²⁹⁷ *Journal de Charles Garnier* : 21 janvier 1873.

¹²⁹⁸ *Journal de Charles Garnier* : 25 mai 1873.

¹²⁹⁹ *Ibid.*

¹³⁰⁰ *Journal de Charles Garnier* : 6 juillet 1873.

pêcheur et le développement urbain dont profiteront les visiteurs et vacanciers du premier XX^e siècle.

3.2 *Les prémices d'un aménagement touristique*

Durant le premier XIX^e, la reprise de l'activité halieutique, le choix des pêches fraîches et la mise en place des premières infrastructures portuaires amènent à Port une croissance économique de l'ensemble du secteur maritime. Forte de son attractivité, la petite ville côtière dont la population est en hausse durant tout le siècle voit se multiplier les entreprises maritimes, en termes de navigation mais aussi les industries secondaires qui en découlent. L'augmentation de la fréquentation du port et celle de la cité engendrent le développement des petits commerces et des services dont les propriétaires et les employés sont issus de l'immigration régionale. À titre d'exemple, en 1872 sur sept personnes se déclarant aubergiste ou cafetier au recensement un seul est portais, l'aubergiste Jules Lamy¹³⁰¹. Il reste toujours le seul du cru au cours du recensement suivant. Parallèlement, à ces évolutions, les améliorations structurelles du port induisent celles de la ville. Parmi les plus importantes, l'éclairage de la ville dont l'équipement électrique de 1925 supplante l'acétylène.

La ville travaillera également au développement du transport. En 1899, le tramway emmène les voyageurs de Port à Bayeux¹³⁰², une aubaine favorisant l'augmentation de la fréquentation de loisirs.

La vogue des bains de mer amorcée dans le Calvados sous le Second Empire ne touche finalement que quelques stations entre l'Orne et la Seulles, proches de Caen comme Luc, Courseulles et Langrune¹³⁰³. Seule à l'ouest, Trouville est véritablement « lancée » par les parisiens selon l'analyse de Philippe Dupré¹³⁰⁴. À Port, il manque certains atouts, mais bien qu'handicapé par son absence de plage, l'endroit, selon les guides Joannes, est devenu un lieu d'excursion.

« Port n'est point une station balnéaire, mais c'est un excellent but de promenade. Les amateurs de poisson viennent déjeuner (dans ses hôtels toujours abondamment approvisionnés (excellentes crevettes). Les touristes doivent descendre au pont qui relie les deux bassins et longer de préférence le quai de gauche jusqu'à l'extrémité de la longue jetée qui s'avance dans, la mer. De là, la vue est splendide, à l'Ouest sur les côtes de Saint-Laurent et de Vierville et la Pointe de la Percée; à l'E.,

¹³⁰¹ Arch. dép. Calvados : recensement 1872.

¹³⁰² Arch. dép. Calvados : 656 EDT 40/6, *Tramway de Port à Bayeux, projet de création*, et, 656 EDT 4/2, Rapport du maire, 1884 1902.

¹³⁰³ DUPRÉ, P., *Histoire économique. La Côte du Calvados, 1830-1939, des activités traditionnelles au tourisme*, thèse de 3e cycle d'histoire, sous la dir. de Gabriel Désert, Université de Caen, 1980, p. 180.

¹³⁰⁴ Ibid.

on voit les côtes se dérouler jusqu'au-delà d'Asnelles. Revenu au quai, on montera au sommet de la falaise Ouest, au (20 min.) sémaphore, dont le panorama est très étendu et de toute beauté »¹³⁰⁵.

Dix ans plus tard, le Guide-Bleu affine sa description des lieux. « C'est aussi une petite station balnéaire familiale, assez rudimentaire. La plage est médiocre, avec une petite bande de sable, au fond de l'avant-port, ce qui a valu à Port-en-Bessin d'être un des rares ports normands de la côte qui ait conservé son aspect local »¹³⁰⁶. Le visiteur déposé par le train sur les quais, aura le choix pour son déjeuner entre différents hôtels : « Hôtels de la Marine, en face de la poissonnerie; du Lion d'Or sur le quai du port, du Nord, du Soleil-Levant dans la grand-rue. [...] On trouve au bourg des locations meublées et toutes les fournitures nécessaires; le poisson, les crevettes et les coquillages sont abondants. Les prix sont modérés »¹³⁰⁷. Et pour les baigneurs « Il n'y a pas de plage ni de cabines; on se baigne librement, de chaque côté de l'avant-port et dans l'avant-port, en se déshabillant chez soi, ou dans les anfractuosités de la falaise »¹³⁰⁸.



Doc 54 : L'heure du bain¹³⁰⁹

¹³⁰⁵ JOANNE, P., *Itinéraire générale de la France, Normandie*, coll. des Guides-Joanne, Paris, Hachette, 1901, p. 313.

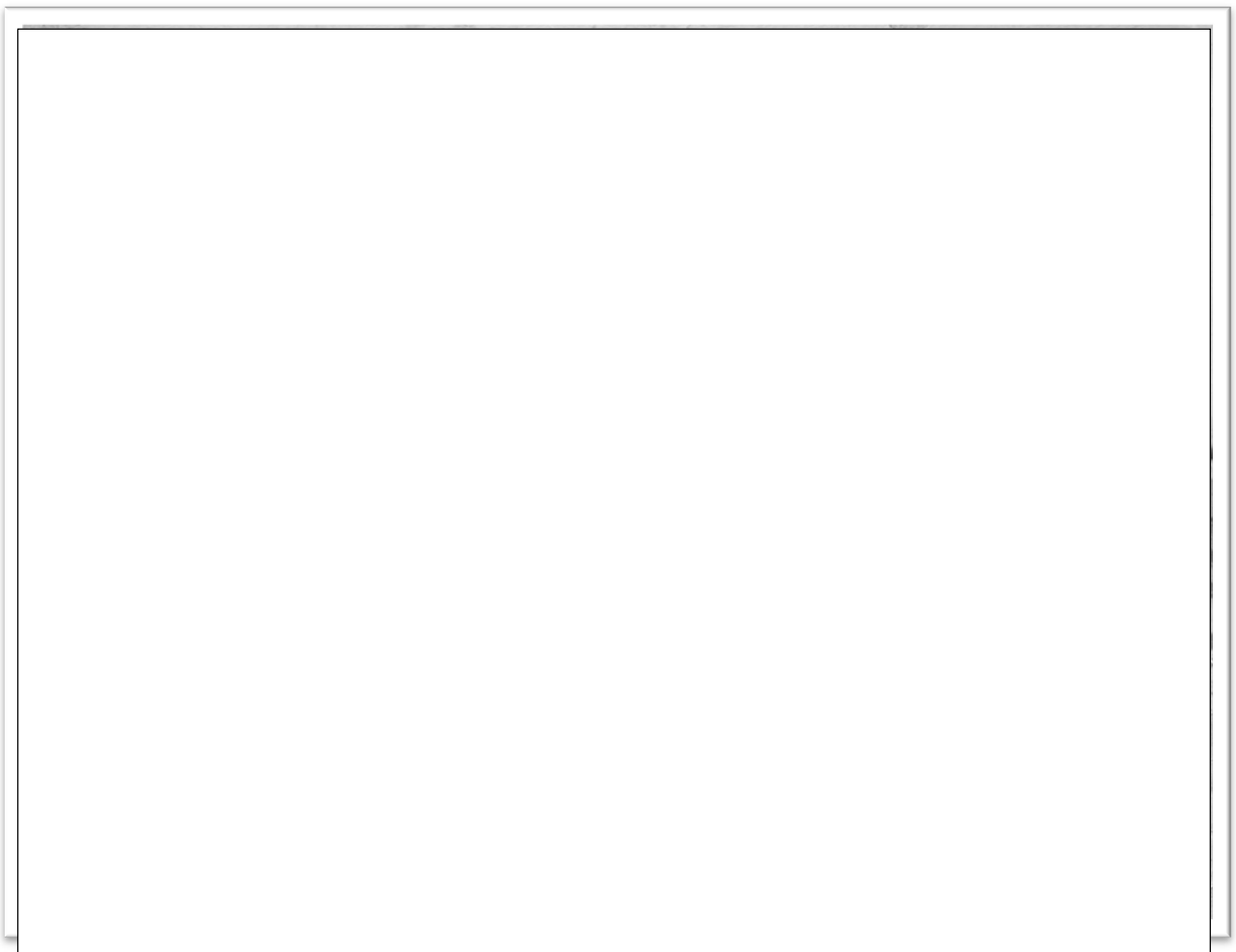
¹³⁰⁶ *Les guides bleus, Normandie*, Paris, Hachette, 1919, p. 383-384.

¹³⁰⁷ *Ibid.*

¹³⁰⁸ *Ibid.*

¹³⁰⁹ Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

En effet, loin de l'aura des grandes stations balnéaires, Port-en-Bessin bénéficiera cependant longtemps de son aspect typique de village de pêcheurs traditionnel, tout en proposant aux excursionnistes ou aux vacanciers en sus de son décorum quelques animations intimement liées aux activités professionnelles et religieuses. Le visiteur peut parcourir le chemin du douanier le long des falaises abruptes ou naviguer avec un marin local en promenade sur une chaloupe dans le port ou le long de l'estran. Les baigneurs profitent des marées descendantes pour promener leurs havenots en quête de quelques prises ou encore jouer au croquet le long du front de mer. Bien que sur la photographie ci-dessous il semble que nos vacanciers aient préféré jongler avec les boules en bois plutôt que de les croquer !



Doc 55 : Partie de croquet¹³¹⁰

¹³¹⁰ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin. Sylvie Roy, chargée d'étude documentaires au *Musée Galliera*, date cette photographie vers 1900, à partir des costumes fortement marqués de l'influence régionale : « La taille est bien étranglée et le volume des manches est diminué par rapport à la mode des années 1890. En revanche, contrairement aux modèles que l'on peut voir reproduits dans les périodiques de mode, les robes des femmes sont relativement sobres dans les tissus et les éventuels détails de coupe. Les chapeaux plats des femmes, les canotiers un peu hauts des hommes, ainsi que le costume de garçon convergent également vers la période 1900. L'influence régionale (?) se lit dans la robe à deux étages et la présence du tablier dans le sujet de gauche. Tous ces éléments que

Depuis la fin du XIX^e siècle, les quais s'animent aussi lors des régates des pêcheurs organisées par la société des régates locale, et à partir de 1936¹³¹¹ née en sus la société « La croisière sportive de Port-en-Bessin » dans le but de « favoriser le navigation sportive en France et la réalisation de croisières maritimes économiques parmi les adhérents.

Les jours de fêtes religieuses, les visiteurs participent ou admirent les processions à la vierge et depuis 1908 les bénédictions de la mer. Ces dernières dont la journée offre des temps tout aussi religieux que profanes, attirent de plus en plus de curieux devant le spectacle des navires décorés dans l'avant-port ou en mer.



Doc 56 : Procession des barques en mer¹³¹²

Il y aurait eu plus 5 000 spectateurs en 1924¹³¹³ et plus encore les années suivantes, selon l'abbé de Port relayant les presses locales et régionales.

nous vous livrons sont à considérer avec prudence, la datation des documents iconographiques à partir des modes portées étant toujours à manier précautionneusement ».

¹³¹¹ « Déclaration d'association, La croisière sportive de Port-en-Bessin », in *Journal officiel de la République française*, n° 200, 27 août 1936, Paris, imprimerie des journaux officiels, 1936. (Consulté le 06/04/2015) <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6550172m/f32.image.r=port%20en%20bessin?rk=42918;4>

¹³¹² Fonds de l'Ardi : Alexandre Dubosq.

À côté de la fréquentation des festivités, la ville accueille également une clientèle pour ses bains autrefois proposés par l'hôtel du Nord. Ils devinrent propriété de la Comtesse de Foy qui fit mettre en place une canalisation sous le quai Est du premier bassin afin d'alimenter plus facilement ses bains d'eau de mer chauds. Puis en 1930, l'établissement revisité et agrandi devint un préventorium¹³¹⁴ de la fondation Pillet-Will destiné aux malades de la tuberculose¹³¹⁵. L'engouement pour le bord de mer depuis le début du XIX^e, s'affirme donc à Port-en-Bessin à la fin du siècle. Ainsi, la ville comme le tourisme bénéficie des aménagements effectués pour le développement maritime. Cependant, bien loin de concurrencer les stations d'Arromanches ou de Grandcamp, le lieu profite essentiellement de la fréquentation de la clientèle familiale issue de la bourgeoisie de Bayeux et d'une clientèle de passage liée à l'activité de commerce maritime. En effet, limitée par sa configuration géographique et par une politique économique essentiellement tournée vers les activités maritimes commerciales et halieutiques, la ville côtière restera encore longtemps éloignée de tout développement touristique affirmé.

¹³¹³ *Le Pilote de Port-en-Bessin*, n° 40, 1924, p. 2.

¹³¹⁴ Drac Base Mérimée, préventorium de Port-en-Bessin, 1930.

¹³¹⁵ *L'Écho du Bessin*, 4 août 1931.

Conclusion

D'un siècle à l'autre la ville connaît de profonds changements sociaux et urbains. Le village se meut petit à petit en petite ville portuaire, quittant son aspect de bourgade de pêche tourné vers une activité halieutique locale souvent chaotique en raison des événements politiques. Les activités maritimes se développent, entraînant avec elles une croissance économique importante dont profite l'ensemble de la population des gens de mer. Dans ce contexte favorable, malgré des crises passagères intimement liées à la diminution ou l'absence de la ressource halieutique, les familles des marins de Port-en-Bessin restent plus aisées que celles de l'ensemble des syndicats du quartier de Caen. L'analyse des revenus des foyers de matelots montre non seulement le rôle économique majeur du marin mais également la position primordiale de sa femme. Garante à terre de la vie familiale, elle participe par le biais de ses activités professionnelles à l'amélioration d'un quotidien soumis aux aléas des pêches, et à l'augmentation du revenu annuel du ménage. Actrices de la proto-industrie bayeusaine, elles conservent pour la plupart d'entre elles une activité liée à la mer, entre la confection des filets ou la pêche sur l'estran alimentant le foyer en numéraire ou en subsistance. Et bien que l'étude montre parfois la fragilité économique extrême des familles de matelots en raison de l'incapacité physique ou la disparition du chef de famille, le faible taux d'indigence et les évaluations des revenus permettent de confirmer un certain bien-être matériel de cette population côtière en pleine croissance durant le dernier XIX^e. Parallèlement à l'aspect économique, les évolutions touchent également deux autres pans de la société littorale. D'une part, l'Église en difficulté en cette fin de siècle, trouve à Port-en-Bessin un terrain de déploiement auprès d'une population d'hommes peu enclins aux obligations religieuses et dont les familles des « sans-sépultures » apprécient l'intervention. Soutenue par l'aristocratie bayeusaine vouée aux œuvres de bienfaisance implantées depuis peu dans la petite ville, les autorités ecclésiastiques locales et l'évêché organisent donc en 1908 la première bénédiction de la mer. Les religieux eurent alors l'occasion de prendre en main les « pêcheurs » du lieu, lesquels à priori ne semblaient pas non plus réellement opposés à la présence d'une Église œuvrant pour leur bien être en échange de leur assiduité. Apparemment légalistes et surtout préoccupées par des problématiques du quotidien, les familles acceptent donc l'ingérence politico-religieuse de l'aristocratie et de l'Église pour qui le marin reste un enfant à éduquer. D'autre part, l'engouement pour le bord de mer depuis le début du XIX^e, s'affirme aussi dans une moindre mesure à Port-en-Bessin. Si dans un premier temps, les familles de la bourgeoisie de Bayeux choisissent la petite ville comme lieu de villégiature, le développement de l'infrastructure urbaine, des structures de transport, d'accueil, de restauration et d'hébergements attirent les visiteurs amateurs promenades littorales, de bains de mer et des charmes

des bourgades de pêcheurs traditionnelles vantées par les guides de voyages naissant. Ainsi, loin de son aspect reclus d'antan, la communauté des marins-pêcheurs se confronte progressivement avec un monde « horsain », à ses yeux seulement curieux du lieu, acheteurs potentiels occasionnels de poissons, mais encore bien loin du peuple de gens de mer auquel elle appartient. Progressivement donc, la croissance économique et les évolutions urbaines aidant, apparaît à Port-en-Bessin deux classes sociales de plus en plus distinctes dont les représentations de l'une à l'autre s'opposent radicalement bien qu'elles se réunissent autour de la maritimité.

CONCLUSION

Au cours du deuxième XIX^e siècle, le dynamisme maritime du port de Port-en-Bessin entraîne un développement jamais égalé jusque-là dans la cité. L'attraction du lieu a provoqué non seulement une croissance importante de la population, originaire des havres de pêcheurs voisins et de l'exode rural de la région, mais également l'extension de toutes les professions complémentaires au fonctionnement du port, à la navigation de commerce et celle de la pêche. Le bourg côtier du début du siècle est donc devenu une petite ville-port qui connaît ses premiers engouements de villégiatures.

Cependant, dès les premières années du XX^e siècle, confronté à la concurrence des grands ports de la Manche, dont les flottes de pêches déjà motorisées connaissent de francs succès, les pêcheurs portais doivent envisager à leur tour une bascule vers la modernité. Mais, après quelques tentatives peu concluantes de mécanisation de chalutiers à vapeur, les patrons-armateurs préféreront conserver leurs outils de travail traditionnels. Il faudra attendre l'entre-deux guerres, pour que la profession hauturière abandonne la poussée vélique au profit des moteurs à huile lourde. La flotte des chalutiers subit donc une profonde transformation. En quatre ans, tous les navires de pêche hauturière de Port-en-Bessin sont motorisés, et la quasi-totalité des chaloupes côtières le devient avant 1939. Cette mutation rapide permet à la communauté non seulement de conserver ses rendements mais surtout de rester concurrentielle malgré les périodes de crises auxquelles elle est confrontée.

En effet, à l'instar de l'ensemble des ports du quartier voire des côtes du Ponant, les marins connaissent des épisodes de pénurie du poisson ou de raréfaction de certaines espèces recherchées, comme le hareng ou le maquereau. C'est à la pluriactivité des techniques et des types de pêche que le port doit aussi sa réussite. Elle lui permet d'échapper au marasme que rencontrent les ports bretons durant les crises de la sardine. Depuis la fin du XIX^e siècle, les portais pallient, par exemple l'absence du hareng le long des côtes par le travail hauturier ou côtier à la recherche de tous autres types de poissons frais ou de crustacés. Et comme le soulignaient les commissaires du quartier, c'est alors grâce à la qualité de leurs embarcations mais surtout aux navigations lointaines de plusieurs jours que les pêcheurs de Port échappent à la stagnation et au recul des rendements qu'éprouvent alors les petits ports du Calvados. Cette capacité d'adaptation de la communauté se retrouve lors de la crise de 1929. La pêche hauturière connaît des difficultés car le poisson se raréfie et les chalutiers

doivent aller de plus en plus loin en mer. Et alors que l'inflation provoque une augmentation des coûts des carburants et de la plupart des équipements de pêche, les rendements hauturiers accusent une chute significative. Ces pertes sont amorties par la pluralité et la pluriactivité de la navigation côtière. En effet, cette pêche non loin du port, dont l'exploitation reste moins coûteuse, maintient globalement son activité. Et les produits comme la coquille Saint-Jacques, très récemment récoltée en nombre par les chalutiers de haute-mer armés avec des dragues en lieu et place des chaluts, renforcent la valeur d'une production locale en peine de ressources lointaines. Puis, à partir de 1935, l'économie halieutique progresse à nouveau ; les rendements et les valeurs des produits de la pêche côtière et de la pêche hauturière croissent régulièrement jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

Parallèlement au plan économique, les mutations techniques de l'entre-deux-guerres ont entraîné de profonds changements tant structurels que comportementaux dans la communauté des pêcheurs portais. Ainsi, l'accession aux équipements modernes se réalise grâce au développement de trois systèmes de financement : le principe du crédit, auquel vont adhérer les patrons-armateurs longtemps réticents, l'ouverture des financements des navires aux investisseurs extérieurs de la ville, et la création de sociétés d'export de poissons exploitant des navires de pêche dont elles sont propriétaires. Ces dernières, prémices de l'activité industrielle à Port-en-Bessin, représentent plus d'une dizaine de navires avant la crise de 1929, mais plusieurs d'entre elles n'y survivront pas. Avant la Seconde Guerre mondiale, 80% des navires du port appartiennent aux patrons-armateurs de la pêche artisanale semi-industrielle. Les financements, facilités par le crédit, et la participation d'investisseurs extérieurs à la profession, permettent donc aux portais de demeurer propriétaires de leur outil de travail et de conserver le système de la rémunération à la part.

En 1903, pour la défense de leurs intérêts et la pérennité de leur activité hauturière, les patrons-armateurs des barques chalutières se regroupent sous formes de syndicats professionnels. Un système également adopté plus tard par les simples matelots mais auxquels se joignent les patrons de barques. Ces derniers, investis dans les deux formes de syndicats professionnels, celle des « armateurs » et celle des « patrons et marins pêcheurs », contrôlent toutes les demandes et suppliques formulées en faveur du développement de leur profession. Il semble que les matelots, ouvriers du bord, n'aient jamais eu de velléité en faveur d'un syndicat de défense de leurs intérêts personnels. L'us demeure dans la communauté. La poignée de main fait office de contrat, et l'une et l'autre des parties peut rompre le pacte à tout moment. Enfin, parmi les préoccupations de la filière, reste la formation des marins, que la motorisation des années 1925 et les techniques de pêche qui l'accompagnent, induisent. Mais l'école créée à Port-en-Bessin ne fait pas florès, et seuls les

motoristes se forment réellement au métier. Les autres jeunes marins continuent d'apprendre sur le tas avec leurs aînés.

À Port-en-Bessin, bien que l'économie maritime et les rendements progressent dans leur ensemble depuis le milieu du XIX^e siècle, la condition du marin de la pêche artisanale à la part dépend totalement de la production du bateau sur lequel il est engagé. Aux périodes fastes succèdent parfois de grands marasmes halieutiques. Pire encore en cas d'accident, malgré le secours de l'Inscription maritime, accordant une pension aux invalides ou aux veuves, l'absence de revenus de la pêche plonge rapidement les familles de matelots dans la pauvreté. La femme du marin, gestionnaire de toute la maisonnée, est la plupart du temps contrainte à une activité professionnelle dans la dentelle où à l'exploitation des ressources de l'estran qu'elle conserve ou qu'elle peut vendre. Les enfants épousent relativement tôt les professions de fileuses pour les filles ou deviennent mousses pour les garçons. Embarqués à leur tour, ils ramènent dans leurs foyers leur demi-lot ; un gain complétant le revenu global de la maison.

Enfin, l'étude du comportement de la communauté des pêcheurs montre qu'à travers leur facilité d'adaptation et leur réactivité face aux difficultés du métier, ils conservent leurs us et coutumes. Si les mutations de la profession ont engendré des modifications dans l'organisation du métier, leur impact sur la mentalité de la communauté reste faible. À observer la structure mentale de la société des gens de mer du lieu, on comprend la dominance non seulement de l'identité maritime mais plus encore l'appartenance à la société portaise. Il semble que ces représentations s'affirment d'autant plus que le village s'ouvre vers l'extérieur et accueille de nouveaux habitants ou des vacanciers. En effet, le regard de ces derniers, issus de la bourgeoisie, adeptes des bains de mer et de passage dans le petit port, enferme le marin dans l'image stéréotypée du pauvre matelot voué à l'ignorance, l'ivrognerie et la violence. Une représentation mentale que l'on retrouve au sein de l'Église, qui par des biais interventionnistes, tel que le culte des morts ou l'enseignement, cherche à raviver une foi en désœuvrement chez les gens de mer à l'heure de sa séparation avec l'État. Cependant, si les us demeurent, la société a évolué ou tout du moins les divisions apparaissent-elle d'avantage depuis que le métier se structure. Le journal d'heures du jeune Charles Garnier, garçon si épris du monde maritime, montre combien est estimable l'homme droit que peut-être le patron de barque et vil le matelot qui s'enivre ! Son œuvre fait d'ailleurs foi de cette séparation des deux classes sociales de marins dont l'identité s'affirme au cours du XX^e siècle. Ainsi, face aux familles de matelots, s'oppose dans une certaine aisance celles des patrons-armateurs. Une classe de petits capitalistes née à la fin du XIX^e siècle, qui est à l'origine des investissements dans les évolutions techniques des

navires et la structuration de la profession, et donc de l'évolution des pêches portaises jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

TROISIÈME PARTIE

DE LA CONTRAINTE DES PÊCHES AUX PÊCHES SOUS LA CONTRAINTE 1939-1944

INTRODUCTION :

« L'impitoyable traité de Versailles, imposé par la France, laissait une Allemagne diminuée et humiliée, en proie aux désirs de vengeance caressés par certains et à l'imagination des nationalistes revanchards. Adolf Hitler fut l'un d'eux »¹³¹⁶. Soutenu par la droite conservatrice, il accède au pouvoir le 30 janvier 1933. Sous le titre de Führer, il défait la République de Weimar, et met en œuvre ses rêves d'hégémonie d'une Grande Allemagne : le Troisième Reich. Doté des pleins pouvoirs, le dictateur retire son pays de la Société des Nations et met à bas les clauses du traité de Versailles considérées comme une humiliation pour le peuple allemand. Pour assouvir sa politique de conquête de l'espace vital, il réarme le pays, rétablit le service militaire en 1935, et investit l'année suivante la Rhénanie, démilitarisée par les alliés depuis 1919. En face, les démocraties occidentales prônent l'apaisement, préférant la négociation à l'affrontement. Hitler, tirant partie de cette faiblesse, annexe l'Autriche en mars 1938, et démembré dès le début de l'année suivante la Tchécoslovaquie. Ses vues s'étendent alors sur la Pologne alliée à la France, et la ferme intention de récupérer le couloir de Dantzig et l'accès à la mer. La signature du pacte germano-soviétique lui garantit la paix le long de sa frontière Est. Et comme le souligne Jean Quellien, Hitler ne croit pas en un engagement militaire de la part de la France et du Royaume-Uni¹³¹⁷. Pourtant, les états alliés s'y préparent. En France la loi sur l'organisation générale de la nation en temps de guerre est votée le 11 juillet 1938. À la fin de l'été 1939, les événements se précipitent. « En ce qui concerne la pêche et les pêcheurs, les instructions secrètes sur l'organisation, la mobilisation et le fonctionnement des transports maritimes en temps de guerre sont présentées le 28 août 1939 »¹³¹⁸. Et, à Port-en-Bessin, les premiers marins sont déjà appelés à rejoindre leurs bases militaires d'affectation en cas de conflit. La guerre est imminente. Le 1^{er} septembre 1939, sans aucune déclaration préalable et sous le prétexte fallacieux d'une agression polonaise contre une station

¹³¹⁶ QUELLIEN, J., *La Seconde Guerre mondiale : 1939-1945*, Paris, Tallandier, 2015, p. 11.

¹³¹⁷ *Ibid.*, p. 25.

¹³¹⁸ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 15.

radio allemande proche de la frontière, les troupes du Reich pénètrent en Pologne. L'Angleterre et la France réagissent et déclarent la guerre à l'Allemagne. Par le jeu des alliances, l'Europe et le monde entrent dans la Seconde Guerre mondiale. Après neuf mois de drôle de guerre, la France ne résiste pas à la guerre éclair menée par Heinz Guderian. Le 22 juin 1940, Pétain rappelé au gouvernement¹³¹⁹ après le début de l'invasion allemande, signe l'armistice. La France dorénavant entre dans la période de l'Occupation.

Si la période du conflit est largement étudiée, il faut reconnaître que le fait maritime resta longtemps un oublié de l'étude des années noires. Cependant, depuis une quinzaine d'années, les recherches se multiplient le long des côtes françaises afin de comprendre et de connaître non seulement l'activité des marins-pêcheurs mais également l'impact de la présence allemande et des directives de Vichy sur l'économie halieutique. Il n'est plus question depuis les travaux de Dominique Confolent sur Granville¹³²⁰ et plus tard ceux de Jean-Christophe Fichou à propos de la Bretagne¹³²¹ d'ignorer l'existence de la pêche durant l'Occupation. Ils ont prouvé, tous les deux, combien l'activité pouvait être féconde, contrairement à ce que laissait entendre la mémoire collective. Cependant, si les ports de l'Atlantique¹³²² et de l'Ouest Cotentin¹³²³ connaissaient certaines libertés malgré le diktat allemand énoncé, il semble que les pêches des ports de la Manche¹³²⁴ et plus particulièrement celles des petits ports du Calvados¹³²⁵ rencontrèrent d'autres contraintes contre lesquels ils durent adapter tant leurs équipements, leurs techniques de pêche que l'organisation du métier. Cette dernière partie de la thèse, propose donc de suivre la communauté des marins-pêcheurs de Port-en-Bessin de la déclaration de la guerre jusqu'aux premiers jours de la Libération.

Un premier temps est consacré à l'activité durant la période de la drôle de guerre. Une époque finalement peu étudiée où la pêche subissait déjà quelques freins dus à l'état de guerre. La question se pose quant à l'impact de la mobilisation des hommes sur la composition des équipages, sur les

¹³¹⁹ 17 mai 1940.

¹³²⁰ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

¹³²¹ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009.

¹³²² FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, et, MOULINIER, H., *La pêche industrielle de la Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015.

¹³²³ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

¹³²⁴ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer (1870-1980)*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995.

¹³²⁵ METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, et, DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, Mémoire de Master 2 en Histoire, dir. Jean-Louis. Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015.

rendements de la pêche et le ravitaillement qui en découle pour les armées comme pour la population. Au mois de mai 1940, la pêche s'interrompt pour les chalutiers avec l'entrée des allemands sur le territoire. Appelés au secours des populations côtières, les navires portais participent activement à l'évacuation des civils entre Dunkerque et Le Havre. Mais le 20 juin, Port-en-Bessin est prise à son tour, et sous l'Occupation, l'exercice et les pratiques des pêches sont bouleversés.

L'observation de ces mutations contraintes marque le deuxième temps de réflexion de cette partie. Dorénavant l'encadrement réglementaire des pêches dépend des autorités allemandes et de la politique de Vichy. Les hommes vont bien en mer, mais les années noires sont synonymes de la réorganisation complète de l'activité en ces lieux. Des navires hauturiers réquisitionnés par les allemands, aux techniques de pêches adaptée à de simples chaloupes, jusqu'au marché du poisson, toute la filière doit se soumettre à la nouvelle donne imposée par l'occupant. Ces règlements réduisent drastiquement les sorties et les apports des pêches. Ce seront donc aussi des années noires pour le ravitaillement en produits de la mer, mais peut-être pas si noires que ça pour les pêcheurs qui bénéficient de droits ancestraux leur accordant une part de la pêche dont ils disposent librement. Outre les trafics organisés, cette part réservataire semble bien l'un des principaux enjeux du marché noir chez les gens de mer contre lequel les responsables du ravitaillement ne cessent de lutter.

La dernière réflexion de cette étude sur les années de guerre porte sur la vie, le quotidien, et l'attitude de la communauté des marins vivant dans la zone côtière très surveillée par les armées allemandes. Il s'agit là d'aborder une analyse du comportement des pêcheurs sous la domination allemande. Des contraintes imposées à la pêche aux réquisitions pour la construction du mur de l'Atlantique voire le STO, quels regards et quelles attitudes ces gens de mer, souvent reconnus insoumis par les autorités, adoptaient-ils ? Se démarquaient-ils tant de l'ensemble de la population normande ou française face au joug de l'occupant ? Ou, au contraire, par l'essence même de leur activité, n'y avait-il pas un certain consensus, laissant la part belle au marché gris du poisson et assurant ainsi aux allemands une certaine tranquillité dans le port ? Un assentiment qui permet parfois de douter de l'implacable surveillance exercée sur la flottille en mer ou à son retour à terre lors de la répartition du poisson. Enfin, après quatre années d'occupation, le 6 juin 1944 au matin, les portais voient l'Armada au large de leurs côtes. Le village libéré le lendemain devient un port pétrolier au service des armées alliées. Les pêcheurs requis pour les opérations de débarquement des carburants reprendront la mer au cours de l'été 1944. Là encore de nombreux écueils ralentissent l'activité. Alors que certains patrons tentent de retrouver leurs chalutiers déplacés dans un port ou un autre par les troupes d'occupation, d'autres prennent la mer malgré la présence de mines et les

accidents ne sont pas rares. Il faudra attendre encore quelques années pour que les risques en mer s'atténuent et que par le biais de la Reconstruction la flotte hauturière portaise redevienne le fleuron de jadis.

Chapitre 7 : Les pêcheurs dans la guerre ; de la Mobilisation à l'Occupation

Introduction :

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la France compte 71 341 inscrits maritimes travaillant sur les bords de tous les types de navires¹³²⁶. Le quartier de Caen, de son côté, totalise 1 141 marins œuvrant à la pêche et répartis sur les différents syndicats. Port-en-Bessin, avec 274 marins, est alors le deuxième syndicat du Calvados en nombre de matelots, derrière celui d'Honfleur, récemment rattaché au quartier¹³²⁷. Mais ses 83 bateaux de pêche représentent presque la moitié du tonnage du département, soit 1 543 tonneaux sur un total de 3 571 pour l'ensemble de la flotte du quartier¹³²⁸. Leader en matière de pêche fraîche, le syndicat connaît un certain dynamisme halieutique. En 1938, il affiche un résultat de 3 890 100 kg de poisson, soit 78,2 % de la pêche annuelle du quartier de Caen¹³²⁹. À la veille du conflit qui engage l'Europe dans une guerre totale, la préoccupation première des pêcheurs semble plus proche des questions de développement de leur activité que des débats politiques de la Troisième République confrontée à l'hégémonie de l'Allemagne. Les enjeux sont à l'agrandissement du port¹³³⁰. La chambre de commerce émet un avis favorable, en 1930, à la construction d'un troisième bassin à flot équipé d'un slip pour des bateaux de 300 tonneaux. Mais, elle ne financera pas les 8,5 millions de francs nécessaires à ce projet. On pense donc à agrandir le second bassin pour une flotte motorisée dont le tonnage ne cesse d'augmenter. Car outre les barques travaillant au filet dérivant pour le hareng, et la ligne pour la pêche du maquereau, le port accueille 35 chalutiers motorisés de haute mer qui travaillent pour la pêche fraîche.

¹³²⁶ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939. Les données choisies correspondent à l'année 1938, les statistiques de 1939 ayant été perdues puis reconstituées après-guerre sont approximatives, qui plus est, aucune donnée des personnels de marine n'y apparaît pour le quartier de Caen. Voir, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1939 à 1944*, Paris, Imprimerie Nationale, 1948, et, FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 18.

¹³²⁷ En 1938, le quartier compte 1 141 marins et comprend sept syndicats : Grandcamp totalise 205 marins, Port-en-Bessin 274, Courseulles 73, Ouistreham 169, Dives 35, Trouville 98 et Honfleur 287. Le nouveau découpage administratif est effectué à partir de 1924 (Décret du 18 avril et arrêté du 25 avril 1924 concernant la suppression du quartier de Honfleur et son rattachement au quartier de Caen). Voir *Journal officiel de la République française. Lois et décrets 1924*, p. 3785, et, MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939, p. 78-79.

¹³²⁸ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939, p. 78-79.

¹³²⁹ *Ibid.*

¹³³⁰ Arch. dép. Calvados : 1740W2, Réfection des estacades, 1921-1926. Restauration du pont du Goulet, 1929. Construction d'un troisième bassin, 1930. Note sur le port, 1932. Construction d'un brise-lames et d'un perré maçonné à l'entrée du premier bassin, 1932. Reconstruction d'un pont métallique du goulet d'entrée au premier bassin, 1932.

Mais à la fin du mois d'août 1939, les événements se précipitent, les premiers marins appelés sous les drapeaux quittent le bord de leurs navires de pêche et les quais du petit port. Le 3 septembre 1939, la France et l'Angleterre déclarent la guerre à l'Allemagne qui vient d'envahir la Pologne. Alors que les marins appelés rejoignent leurs affectations dans la Marine de guerre, la pêche portaise doit participer à l'effort général. Elle est l'un des atouts du ravitaillement dans le Calvados. Handicapée par la pénurie de marins et quelques réquisitions militaires de chalutiers, l'activité halieutique se maintient dans de nouvelles conditions, soutenue par l'État, soucieux des apports des pêches maritimes. Une nouvelle donne donc, pour la pêche côtière et hauturière portaise maîtresse de son organisation, de son temps, et qui n'avait pour limites géographiques que celles qu'elle s'octroyait. Une pêche dont le sort basculera encore dans une France déchue neuf mois plus tard.

Ce chapitre propose donc d'observer les principales phases de la pêche à Port-en-Bessin durant la *drôle de guerre*, une période encore mal connue et peu renseignée. Il s'agit ici, de comprendre comment dans ce petit port, à l'instar des ports bretons¹³³¹ ou encore des ports de grandes pêches industrialisées de Boulogne¹³³², Granville¹³³³ ou La Rochelle¹³³⁴, les gens de mer adaptent leur métier et leurs pratiques sous le contrôle du gouvernement et de l'organisation du ravitaillement général de la nation en temps de guerre. En effet, dans un premier temps, l'activité est certes perturbée mais elle se maintient au moins jusqu'au 10 mai 1940, date de l'entrée des troupes allemandes en France. Ce mois de mai marque d'ailleurs un tournant pour la pêche hauturière. En plein Blitzkrieg, les chalutiers et les équipages normands et bretons réquisitionnés par le gouvernement participent aux évacuations de civils et de militaires retranchés dans les ports du nord de la France¹³³⁵. Des opérations engagées à Port-en-Bessin et dont l'organisation, le rôle et le comportement encore méconnus des marins embarqués dans ces sauvetages, seront mis à jour dans le second temps de cette étude. Enfin, l'avancée inexorable de l'ennemi conduit à la signature de l'armistice le 22 juin 1940, et engage la France dans quatre années d'occupation. La dernière phase de ce chapitre met donc en lumière les premiers mois de ces années noires où le fleuron de la flotte de Port-en-Bessin connaîtra un anéantissement total sous le diktat de l'Allemagne, bouleversant le métier hauturier et ses équipages.

¹³³¹ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009.

¹³³² CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 579.

¹³³³ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003, p. 603.

¹³³⁴ MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p. 208

¹³³⁵ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 30.
METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 11.

1. Les pêcheurs dans la drôle de guerre

1.1 La mobilisation des gens de mer : pavillon rouge, pavillon jaune et flamme jaune¹³³⁶

En raison du contexte politique, dès la fin du mois d'août 1939, le gouvernement français décide de rappeler les premiers contingents de marins sous les drapeaux. Le 28 et 29 août, les réservistes Ferdinand Delain et Henri Hélie¹³³⁷, tous deux matelots à la pêche, feront partie des premiers marins portais à regagner les rangs militaires. Le 2 septembre 1939, lorsque tombe l'ordre de mobilisation générale, les pêcheurs inscrits maritimes définitifs, ayant entre 18 et 45 ans¹³³⁸, excepté ceux de l'armement morutier ou de grands bateaux de grande pêche, considérés comme indispensables à l'intérêt général de la nation¹³³⁹, se tiennent à disposition de l'État en attente de leur affectation dans la « Royale ». À Port-en-Bessin, la mobilisation concernerait un peu moins de 68% des inscrits maritimes¹³⁴⁰, auxquels il faudrait soustraire les exemptés et les ajournés. Dès le début du mois de septembre, les contingents de marins rejoignent leurs bases d'accueil. À Port-en-Bessin, la plupart des marins pêcheurs mobilisés se rendent au premier dépôt des équipages de Cherbourg¹³⁴¹, puis partent vers leur affectation sous le pavillon de la Marine nationale. Mais en raison de la professionnalisation de la marine de guerre¹³⁴², seuls quelques hommes naviguent sur des bâtiments militaires durant le conflit. Pour exemple, les marins pêcheurs déjà engagés au service de l'Etat avant le début des hostilités, comme A. Colleville sur le croiseur *Montcalm*, L. Blaie à bord du *Colbert* et A. Marion sur le *Strasbourg*, tous en « guerre contre l'Allemagne et ses alliés »¹³⁴³.

Dans leur majorité, les portais mobilisés pour la guerre seront essentiellement affectés dans les centres de la Marine à terre, le plus souvent à Cherbourg, au dépôt, dans le Fort du Homet¹³⁴⁴ et à la D.C.A.¹³⁴⁵, ou encore envoyés à Paris¹³⁴⁶, à Brest¹³⁴⁷, à Toulon et dans la Base Aéronavale de St

¹³³⁶ ENIM : Circulaire ministérielle du 23 avril 1925, communication de l'ordre de mobilisation générale aux bateaux de pêche. Les pêcheurs sont informés que tout signal fait par un sémaphore et comportant un pavillon rouge, un pavillon jaune et une flamme rouge, hissés sur une même drisse, quel que soit l'ordre des signes, veut dire Mobilisation pour l'armée de mer.

¹³³⁷ ENIM : ID3 4500 4599, ID4 4700 4898.

¹³³⁸ Loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre

¹³³⁹ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 26.

¹³⁴⁰ ENIM : Estimation réalisée à partir des chiffres de l'inscription en 1938. Soit pour 274 inscrits maritimes, 188 ont entre 18 et 50 ans. Au 31 décembre 1942, ces inscrits définitifs représentent 183 marins pour un total de 322 inscrits, ils représentent alors 57% de l'ensemble des marins de Port-en-Bessin.

¹³⁴¹ ENIM : ID3 4500 4599, ID4 4700 4898, ID5 4899 5097.

¹³⁴² FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009.

¹³⁴³ ENIM : ID5 4899 5097.

¹³⁴⁴ *Ibid.*, Conin octave, fort du Homet.

¹³⁴⁵ *Ibid.*, Delain, André, D.C.A. Cherbourg.

¹³⁴⁶ *Ibid.*, Cauvin Auguste, D.C.A. Marine Paris.

¹³⁴⁷ *Ibid.*, Thomine Raymond, dépôt de Brest.

Raphael¹³⁴⁸. Outre les hommes, la Marine réquisitionne également dans les ports des chalutiers en bois¹³⁴⁹ transformés en dragueurs de mines et voués à la surveillance des côtes¹³⁵⁰. C'est le cas du *Jeannine*¹³⁵¹ appartenant au patron de pêche Jules Vingtrois de Port-en-Bessin, réquisitionné avec son équipage le 27 septembre 1939 et mandaté depuis Cherbourg à la surveillance du port à Dunkerque, ou de *La Majo*¹³⁵², un chalutier de Caen devenu dragueur de mines¹³⁵³ surveillant la côte, sur lequel navigue le matelot portais A. Lepetit depuis le 15 décembre 1939¹³⁵⁴. À Port-en-Bessin les réquisitions de navires pour l'État au début de la drôle de guerre représentent selon nos sources tout au plus deux unités. En sus du *Jeannine*, le *St Élisabeth* sera réquisitionné avec son équipage le 6 janvier 1940¹³⁵⁵. Une ponction légère pour ce petit port, car les tonnages des navires y sont plus faibles qu'à La Rochelle ou à Boulogne, qui voient partir sous les drapeaux respectivement 30¹³⁵⁶ et 64¹³⁵⁷ chalutiers dès le mois de septembre 1939.

¹³⁴⁸ ENIM : ID5 4899 5097, Cauvin Pierre, 1er depot Cherbourg, 5eme depot Toulon, Ban St Raphael.

¹³⁴⁹ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, Université de Caen, 1996, p. 10.

¹³⁵⁰ Loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre

¹³⁵¹ Fonds François Renault, chalutier mis en service en 1925, armé en dragueur de mines auxiliaire AD 386

¹³⁵² SHD Brest : 5 Q 54-1887, Réquisitions antérieures au 6 juin 1944, 5Q655 *La Majo*. Chalutier caennais réquisitionné par la Marine nationale, armé en dragueur de mines auxiliaire, matricule AD 387.

¹³⁵³ METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 13.

¹³⁵⁴ ENIM : ID5 4899 5097.

¹³⁵⁵ ENIM : Désarmement, 1940.

¹³⁵⁶ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 582.

¹³⁵⁷ MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p. 308.



Doc 57 : Le Ste Élisabeth (C1478), à quai dans le premier bassin de Port-en-Bessin¹³⁵⁸

Requis et armé en navire auxiliaire, le *Ste Élisabeth*, laisse son mousse de 13 ans le jour même à Port-en-Bessin. En route vers la Manche Est, le patron Joseph Hélie débarque au passage Marcel Langlois, le deuxième mousse du bord, âgé de 15 ans, à Ouistreham. Puis quelques jours plus tard, arrivé à Calais, le matelot Jean Hélie est renvoyé dans son foyer¹³⁵⁹.

¹³⁵⁸ Fonds François Renault.

¹³⁵⁹ ENIM : Désarmement, 1940.

Nom Prénom	Nb de jours requis	Solde mensuelle	Solde brute acquise	Solde nette à payer	Observation
Helie Joseph	23	965	740	654,90	Mobilisé le 29/01/1940
Colleville Albert	23	920	705	623,93	Mobilisé le 29/01/1940
Helie Victor	24	855	684	605,34	Renvoyé dans ses foyers le 29/01/1940
Helie Jean	14	855	399	353,07	Renvoyé dans ses foyers le 19/01/1940
Langlois Marcel	4	385	51	45,09	Débarqué au passage à Ouistreham le 09/01/1940

Doc 58 : État des salaires acquis par l'équipage du dundee de pêche *Ste Élisabeth* à la date de la réquisition le 6/01/1940, au jour où chacun des membres de l'équipage a été renvoyé ou mobilisé à bord¹³⁶⁰.

Le *Ste Elisabeth* affecté in fine à Dunkerque restera sous réquisition militaire¹³⁶¹. Sur les trois membres de l'équipage restant, deux seront mobilisés et le dernier rentrera à Port-en-Bessin¹³⁶².

Bien qu'il y ait peu de chalutiers requis, le départ des hommes lèse l'économie locale des pêches. Même lorsqu'aucune réquisition n'est effective, comme dans le cas de Paimpol, les administrateurs de la marine signalent une chute importante des rendements en raison de la mobilisation des marins¹³⁶³. Les chalutiers, amputés de leurs forces vives, travaillent plus difficilement. À leur barre des équipages souvent incomplets ou composés essentiellement de jeunes novices ou de vieux matelots, à l'image du chalutier le *Jeune Antoine* ne comptant plus un seul matelot entre 20 et 39 ans¹³⁶⁴, peinent à exercer le métier dans leurs zones maritimes usuelles dorénavant fréquentées par la flotte ennemie, piégées par les alliés et réglementées. En effet, un communiqué français précise que « Des barrages de mines ont été mouillés par les forces navales franco-anglaise dans certaines zones de la Manche et de la mer du Nord »¹³⁶⁵. De son côté, l'Office Scientifique des Pêches Maritimes note par ailleurs que la problématique des contraintes dans les secteurs de pêche touche l'ensemble des ports et côtes de la Manche.

¹³⁶⁰ *Ibid.* Le mousse Jacques Gilbert de 13 ans n'est pas retenu dans le relevé ; débarqué le jour du départ, il ne fait pas route sur le bateau requis.

¹³⁶¹ Cité par la *Voix du nord* le 1^{er} juin 1960 comme présent dans la flotte de rapatriement de l'évacuation de Dunkerque. Il n'apparaît plus dans le désarmement de la pêche sur le registre de 1941.

¹³⁶² Le patron Joseph Hélié né le 7 mai 1905 à Port-en-Bessin est débarqué à Dunkerque le 28 janvier 1940 et mobilisé avec Albert Colleville matelot. Victor Hélié né le 7 juillet 1904 est renvoyé dans ses foyers sur la mer.

¹³⁶³ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 32.

¹³⁶⁴ ENIM : Désarmement, 1940.

¹³⁶⁵ *Le Courrier du Bessin et l'Indicateur de Bayeux réunis*, n°37, 14 au 21 septembre 1939.

En Octobre 1939, comme la période de la pêche du hareng approchait et que cette pêche se heurtait à de sérieuses difficultés par suite de la limitation des zones de pêche et des hésitations de certains armateurs à risquer leurs bateaux en haute mer.¹³⁶⁶

La Manche Nord-Est, espace de prédilection pour les pêches du hareng, sera délaissée par les pêcheurs de Port au profit des zones ouest voire de la Bretagne Nord¹³⁶⁷. Depuis la déclaration de guerre donc, si on peut considérer que la pêche portaise souffre, néanmoins elle demeure, participant à la demande du gouvernement et, à sa mesure, au ravitaillement de la population.

1.2 La pêche pour le ravitaillement

En septembre 1939, la France choisit de ne pas restreindre sa population en matière d'avitaillement. Les journaux locaux relayent par ailleurs à propos du blé, du sucre et du beurre que « La France est assurée de ne point manquer de ces denrées si nécessaires. Il y a déjà 18 millions d'excédents de quintaux de blé sur l'année dernière et la récolte actuelle suffit pour les besoins d'une année. [...] les betteraves à sucre sont grosses et riches. Donc rien à craindre de ce côté-là non plus. Il y aura encore du sucre en quantité nécessaire »¹³⁶⁸. La déclaration de guerre ayant entraîné une hausse des coûts, les autorités bayeusaines font savoir « qu'en raison des circonstances, la production laitière normande s'écoule difficilement », et il en résulte « qu'actuellement, magasins et frigorifiques regorgent notamment de beurres et fromages »¹³⁶⁹. L'heure semble donc loin de toute restriction, et plus encore l'État encourage vivement la production, entre autres pour l'alimentation des troupes. Soucieux de conserver une pêche active et des rendements pour le ravitaillement, il soutient l'activité car en Octobre 1939, « le Ministre de la Marine marchande prit d'énergiques dispositions pour qu'aucun navire ne restât au port au moment où le ravitaillement de l'Armée exigeait un effort supplémentaire »¹³⁷⁰.

Afin de renforcer les équipages, en sus des reports de départ en affectation et de la libération au mois d'octobre des pères de familles nombreuses et des classes 1909 et 1910¹³⁷¹, l'État renvoie à la pêche professionnelle les marins retraités¹³⁷². À Port, les équipages des chalutiers comptent donc un

¹³⁶⁶ OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES, *Revue des travaux de l'Office des pêches maritimes*, Paris, E. Blondel La Rougery, 1939-1943, p. 3.

¹³⁶⁷ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 35.

¹³⁶⁸ *Le Courrier du Bessin et l'Indicateur de Bayeux réunis*, n°37 du 14 au 21 septembre 1939.

¹³⁶⁹ Ibid.

¹³⁷⁰ OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES, *Revue des travaux de l'Office des pêches maritimes*, Paris, E. Blondel La Rougery, 1939-1943, p. 3.

¹³⁷¹ *Journal de Bayeux*, 20 octobre 1939. Les classes 1909 et 1910 vont être libérées. Elles sont suivies par annonce sur ce même journal datant du 31 octobre 1939 de la démobilisation des réservistes des classes 1910 étant pères de 4 et 5 enfants, des pères de 3 enfants jusqu'à la classe 1916 incluse, et des pères de 2 enfants jusqu'à la classe 1914 incluse.

¹³⁷² FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 33.

ou plusieurs matelots hors de service parfois âgés, naviguant usuellement et de préférence sur de petits canots plus faciles à la manœuvre lorsqu'ils souhaitent continuer « la mer ». C'est le cas de Victor Marie, né en 1877 ; à soixante-trois ans, il embarque comme matelot à la part du 11 janvier au 14 mai 1940 sur le *Ciel de France*. Sur cette période, le navire accueille alors un équipage complet de sept marins, dont deux hommes de plus de cinquante ans et deux mousses¹³⁷³. Enfin la situation politique de la drôle de guerre ne nécessitant plus autant d'hommes que supposé, et en vue de la préservation du fonctionnement de l'économie, le gouvernement place en affectation spéciale les mobilisés dans les centres vitaux de l'industrie, de l'administration et de l'approvisionnement, sous certaines conditions.

Il est rappelé que les bénéficiaires de mise en affectation spéciale ou d'appelé différé dans les usines ou Administration, sont tenus à l'expiration du laps de temps pour lequel ils ont été placés dans l'une ou l'autre de ces positions de rejoindre l'organe mobilisateur ou le dépôt indiqué sur leur fascicule de mobilisation.¹³⁷⁴

Dès lors, le Ministère de la Marine démobilise des hommes sous les drapeaux puis les requiert à la pêche. Comme une dizaine d'autres¹³⁷⁵, Octave Conin, mobilisé à Cherbourg depuis le 2 septembre 1939, est renvoyé en tant qu'affecté spécial à la pêche le premier avril 1940. Embarqué sur le dundee *Ste Odile* appartenant au patron armateur Auguste Poitevin, il naviguera pour le ravitaillement jusqu'au 19 juillet 1940, soit après l'installation de l'occupant dans la ville. En effet, si les premiers affectés spéciaux bénéficiaient d'une autorisation momentanée, des reports successifs pérennisent leur présence au sein de leur activité professionnelle¹³⁷⁶. Par manque de données, nous ne pouvons pas évaluer les chiffres de la pêche entre le dernier trimestre 1939 et le premier semestre 1940. Cependant un doute demeure quant au rendement des équipages de la pêche chalutière, entre autres raisons les mouvements dans les équipages. Si celui du *Ciel de France*, du *Jacqueline Michel* ou du dundee *Notre dame de la délivrance*, paraissent très stables entre janvier et mai 1940, conservant les mêmes matelots à bord au cours des cinq mois¹³⁷⁷, il en va tout autrement sur les autres embarquements.

L'étude des désarmements met en avant des mutations importantes dans l'équipage d'un même navire. Au cours de l'année 1939, l'*Ave Maria Gracia Plena* travaille avec un équipage de 13

¹³⁷³ ENIM : *Désarmement, 1940*.

¹³⁷⁴ *Ibid.*

¹³⁷⁵ HALLEY, G., *Port-en-Bessin et ses pêcheurs pendant la Seconde guerre mondiale*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quillien, Université de Caen, 1992, p. 2.

¹³⁷⁶ *Le Courrier du Bessin et l'Indicateur de Bayeux réunis*, n° 39, 28 septembre au 5 octobre 1939.

¹³⁷⁷ ENIM : *Désarmement, 1940*.

marins, dont sept en permanence sur le chalutier. De janvier à mai 1940, ce n'est pas moins de 18 marins travailleront en rotation sur le bateau sur cette période.

Nom	Prénom	janvier	février	mars	avril	mai	Fonction	Total jours embarqués de janvier à mai 1940.
Cardron	Leon	23	3		8	31	patron	65
Colleville	Louis	11					patron/mat	11
Foison	Auguste	13	28	30	30	30	patron/mat	131
Blaie	Albert			5	11		patron/mat	16
Lalande	Jeanine	31	6	31	14	31	matelot	113
André	Jules	29	28	31	30	10	matelot	128
Cauvin	Ferdinand	27	28	31	30	31	matelot	147
Feron	Rene	27	3	21	30	7	matelot	88
Colleville	Georges	3					matelot	3
Hélie	Henri				4	7	matelot	11
Baudoin	Armand	9					matelot	9
Cardron	Pierre			5			matelot	5
Cavey	Louis			15			matelot	15
Tabourel	Aimé				13		matelot	13
Lalande	Michel		28	31	24		novice	83
Schosseler	Raymond					24	novice	24
Lalande	Maurice					24	mousse	24
Queguiner	Albert	31	5				mousse	36

Doc 59 : Nombre de jours travaillés par matelots à bord de l'*Ave Maria Gracia Plena*, entre les mois de janvier et mai 1940¹³⁷⁸

Dans les faits, cette année-là l'équipage se compose de cinq hommes « fixes », présents chaque mois (surlignage bleu dans le tableau). Les treize autres membres viennent compléter le bord du chalutier, nécessitant en temps normal sept hommes pour la pêche. La présence de marins « flottants » semble combler le manque de bras, excepté au mois de février 1940 où seuls quatre hommes restent en permanence sur le navire.

Malgré la politique de soutien de l'Etat, certains chalutiers connaissent a priori des problèmes de recrutement et des rotations courtes et plus nombreuses dans les équipages, se répercutant sur les rendements de leur pêche. Le cas des marins « flottants » clarifie notre propos. Georges Colleville,

¹³⁷⁸ ENIM : *Désarmement, 1940*. Appelé plus communément l'Ave Maria.

mobilisé le 3 septembre 1939, est renvoyé à Port le 1^{er} décembre suivant. Le 28 décembre, il embarque à bord de l'*Ave Maria* quelques jours seulement, jusqu'au 3 janvier 1940. L'homme occupe ensuite un poste de matelot sur le *Georges Bernard* le reste de l'année. Son homologue Pierre Cardron ne restera également que cinq jours sur l'*Ave Maria* pour embarquer à plus long terme sur le *Jeanne Antoinette*. Les marins de court passage sur le chalutier ne restent pas sans emploi. Cela sous-entend que les bateaux en manque d'hommes bon gré mal gré finissent par acquérir les bras nécessaires aux activités de pêche à minima d'effectif. En effet, les 29 navires de pêche au large de Port-en-Bessin arment tous entre septembre 1939 et mai 1940.

À leur côté, la flotte des chaloupes conserve son activité à la côte après la mobilisation. Sur 48 chaloupes désarmées en 1940, 45 travaillent entre l'automne 1939 et avril ou mai 1940, et trois arment à partir de janvier jusqu'au printemps. À leur bord, 79 marins dont 54% sont hors de service, un ratio constant à la petite pêche, que les hommes épousent traditionnellement en leur fin de carrière. Au demeurant donc, le petit métier ne subit que peu de mutation en raison des événements, contrairement aux pêches chalutières. Enfin, si les navires sont soumis aux économies de carburant¹³⁷⁹, l'interdiction de vente de viande de boucherie le lundi et de bœuf le mardi annoncée par la presse dès le mois d'octobre 1939¹³⁸⁰ profite à la consommation du poisson¹³⁸¹. Ces mesures de restriction se renforceront les mois suivants, le décret de février 1940 interdit l'exposition de viande de boucherie durant trois jours consécutifs et celle de charcuterie deux jours consécutifs. Et depuis le 15 janvier « il est interdit dans tous les hôtels, cafés, restaurants, brasseries, etc., de servir au même repas et au même consommateur, plus d'un plat contenant de la viande quelle qu'en soit la nature. Ce plat ne devra pas comporter plus de 150 grammes de viande avec os, 100 grammes sans os. Des peines sont prévues en cas d'infractions »¹³⁸². Le poisson semble donc en augmentation sur toutes les tables, bien que nous puissions encore relativiser notre propos en observant l'augmentation du coût de cette denrée à partir des prix de gros, seules données dont nous disposons afin de tenter notre évaluation.

¹³⁷⁹ *Le Courrier du Bessin et l'Indicateur de Bayeux réunis*, n° 39, 28 septembre au 5 octobre 1939. Réglementation de la consommation de l'essence : chaque consommateur devra fournir une fiche de consommation qui exprimera les besoins de chacun, besoins ramenés au strict minimum.

¹³⁸⁰ *Le Courrier du Bessin et l'Indicateur de Bayeux réunis*, n° 42, 19 au 26 octobre 1939. Le décret du 13 octobre 1939 interdit la vente de viande de boucherie le lundi et de bœuf le mardi.

¹³⁸¹ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 33.

¹³⁸² *Le Courrier du Bessin et l'Indicateur de Bayeux réunis*, n° 42, 19 au 26 octobre 1939.

Prix de gros France : base 100 en 1913						
désignation	1938 moyenne	mai-39	févr-40	mars-40	avr-40	mai-40
Blé côte officielle	732	799	790	790	790	790
Pomme de terre	596	657	803	876	1040	1095
Pâtes alimentaires	775	820	823	823	823	823
Bœuf 1ère qualité	580	661	915	847	847	847
Porc 1ère qualité	691	757	904	919	958	958
Lait	690	630	839	839	802	802
Poissons de mer	582	587	1044	1083	1082	1082

Doc 60 : Prix de gros en France, en base 100, entre 1938 et le mois de mai 1940¹³⁸³

Les prix de gros ci-dessus, à défaut de préciser les tarifs du poisson, permettent ici d'observer son augmentation par rapport aux denrées courantes. La régulation des prix exigée par le gouvernement afin d'enrayer l'inflation au début du conflit¹³⁸⁴ ne contient pas les produits de la pêche. Indubitablement le cours des produits de la mer s'enflamme : entre le mois de mai 1939 et le mois de mars 1940, le prix de gros a plus que doublé. Nous y verrons ici le résultat d'une demande en hausse, et outre l'ensemble des augmentations de coûts touchant l'activité professionnelle halieutique, une offre qui reste fluctuante et la tarification soumise aux apports des navires spécialisés dans l'unique pêche fraîche. Il apparaît donc, au vu de ces données, que non seulement la pêche portaise alimente les marchés de l'automne 1939 au printemps 1940, mais en sus qu'elle semble s'adapter et s'accommoder des limites et des difficultés indues par l'état de guerre.

¹³⁸³ Bulletin statistique générale de la France, n° 40, juin 1940.

¹³⁸⁴ GRENARD F., « L'administration du contrôle économique en France, 1940-1950. », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°57, 2010, p. 132-158.

2. Les chalutiers dans la tourmente de la guerre

2.1 L'enfer de la poche de Dunkerque

L'entrée des troupes allemandes en France le 10 mai 1940 marque la fin de la « drôle de guerre ». Face à l'avancée implacable de l'ennemi, les troupes françaises et alliées reculent, et avec elles les civils entamant un long exode vers les régions encore à l'abri des bombardements. La Bataille de France se solde par un repli sur Dunkerque pour le corps expéditionnaire britannique et des unités françaises et belges. Alors que le 24 mai, l'avant-garde de Guderian est stoppée sur ordre à une quinzaine de kilomètres de la ville, l'État-major britannique met sur pied l'Opération Dynamo¹³⁸⁵ afin d'évacuer et de rapatrier ses troupes vers l'Angleterre. Conjointement aux navires militaires effectuant des allers-retours entre la plage de Dunkerque et Douvres depuis le 26 mai, sur ordre des forces françaises, les chalutiers du Calvados¹³⁸⁶ jusqu'alors encore au travail sont requis afin d'accélérer le processus du transport outre-Manche de l'ensemble des troupes alliées encerclées par la Wehrmacht.

Dans son récit l'ancien maire de Port-en-Bessin¹³⁸⁷ précise que :

« Le 30 mai 1940, les 17 chalutiers qui étaient au port [...] reçurent du Lieutenant Beau, qui commandait le port depuis quelques semaines, l'ordre impératif de se tenir prêts à partir à la proche marée pour une destination qui leur serait désignée dans une lettre à lire quand ils seraient en mer »¹³⁸⁸.

En effet, ce jour-là, tous les jeunes marins sont débarqués des navires de pêche au large, requis¹³⁸⁹ pour « Mission spéciale »¹³⁹⁰. Ainsi les deux mousses de *La Mouette*, Louis Hélie et Albert Quequiner ou encore le novice et le mousse du *Jolie Rose Effeillée*, Ernest Germain et Maurice Féron quittent-ils le bord sans connaître a priori ni la raison ni leur date de réembarquement¹³⁹¹. Sous commandement militaire, la flottille rejoint à l'aveugle, sans feux et sans route préétablie,

¹³⁸⁵ L'Opération Dynamo se déroule du 26 mai 1940 au 4 juin 1940, l'évacuation s'interrompt au bout de neuf jours lorsque les allemands s'emparent de la ville de Dunkerque.

¹³⁸⁶ METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 12.

¹³⁸⁷ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 109.

¹³⁸⁸ HALLEY, G., *Port-en-Bessin et ses pêcheurs pendant la Seconde guerre mondiale*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quillien, Université de Caen, 1992, p. 3. Il n'y a en fait que 16 bateaux, le *Souviens-Toi* aurait été requis mais en panne de moteur au moment du départ.

¹³⁸⁹ *Ibid.*, p. 3, *Jolie Rose Effeillée*, *Gabriel Georges*, *Jeanne Antoine*, *Stella Maris*, *Jeanne Léonne*, *Denise Roger*, *Saint Pierre IV*, *Jean Bart*, *Ciel de France*, *Antoinette Mchel*, *La Mouette*, *Espérance II*, *La Colombe*, *Jolie Mascotte*, *Ave Maria*, *Gérard Bernard*, *Souviens-Toi*.

¹³⁹⁰ ENIM : Désarmement, 1940.

¹³⁹¹ ENIM : Désarmement, 1940. Les navires commencent à rentrer au port de Port-en-Bessin à partir du 14 juin 1940.

l'enfer de Dunkerque, et y effectue ses premières rotations vers Douvres. Les chalutiers de Port-en-Bessin auraient effectué en moyenne deux trajets vers les côtes britanniques¹³⁹². Au cours des opérations d'évacuation, les navires portais interviennent également en mer auprès de rescapés d'embarcations détruites par les Stukas. Ainsi, le *Jeannine*, réquisitionné en tant que bateau de police du port de Dunkerque depuis le 29 septembre 1939, porte secours à quelques hommes du cargo *Portrieux* pilonné et coulé le 22 mai 1940¹³⁹³. Ce chalutier, incendié trois jours plus tard à Dunkerque, sombre, et Jules Vingtrois, son patron blessé, sera amputé d'une jambe¹³⁹⁴. Le 4 juin 1940, Dunkerque tombe et les chalutiers requis rentrent dans leur port d'attache chargés de civils, ajoutant au flot de l'exode par mer, déjà amorcé en mai par les navires de pêche des ports du nord fuyant Boulogne¹³⁹⁵, le Portel, Etaples¹³⁹⁶, St Valéry et de Granville¹³⁹⁷, des hommes, des femmes et des enfants aux nombreux réfugiés transitant par le petit port¹³⁹⁸.

La plupart de ces navires portais réquisitionnés ne firent qu'un bref séjour le long des quais¹³⁹⁹, et furent rapidement envoyés au secours de la population havraise en pleine évacuation d'urgence fuyant les bombardements et l'arrivée des allemands¹⁴⁰⁰.

¹³⁹² OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 109.

¹³⁹³ *Ibid.*, et, Arch. nat. : 20120318/4, année 1940 (janvier à juin). Navires perdus par faits de guerre ou naufrages lors du second conflit mondial. Cargo *Portrieux* bloqué et détruit à Dunkerque, dossier particulier d'un marin disparu lors d'une tentative d'évacuation, juin 1940.

¹³⁹⁴ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 109, et, *Association pour la Mémoire des Equipages de la Royale de 1939 à 1945 ou ALAMER*. Objet de l'association : « Créer entretenir un site internet destiné à pérenniser le souvenir des équipages affectés sur les bâtiments, unités commandos, unités aéronavales, etc... ayant lutté de 1939 à 1945 contre l'occupant nazi et ses alliés ». <https://alamer.fr>

¹³⁹⁵ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 593.

¹³⁹⁶ Témoignages T4, T7, T8. Selon les anciens marins des chalutiers de Boulogne et d'Etaples évacuent avec leurs familles vers Port-en-Bessin. Alors que la plupart d'entre eux continueront leur route vers la Bretagne, quelques familles de marins pêcheurs d'Etaples s'établiront durant toute l'occupation dans la ville.

¹³⁹⁷ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 109.

¹³⁹⁸ Si des marins d'Étaples s'établissent à Port-en-Bessin, la plupart de ces navires seront redirigés sur la Bretagne au moment de la militarisation des cinq départements normands (décret du 27 mai 1940). *L'Espérance, Notre Dame de Foy, Notre Dame de Lourdes, Notre Dame de la Consolation, Notre Dame des Miracles, Notre Dame du Perpétuel Secours, Notre Dame du Salut, Sainte Rita, Sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, Sainte Scolastique, Saint Josse, Saint Michel*. Voir, LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 15.

¹³⁹⁹ ENIM : Désarmement, 1940. Au vu des annotations portées sur les enregistrements de désarmements, les premiers navires requis pour les évacuations commencent à rentrer définitivement au port à partir du 14 juin 1940.

¹⁴⁰⁰ MALON, C., *Occupation, épuration, reconstruction. Le monde de l'entreprise au Havre (1940-1950)*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2012, p. 49.

2.2 Les dérives dans une ville dévastée

En route vers la ville du Havre, les Portais furent semble-t-il facilement guidés par la fumée dégagée par les dépôts pétroliers et raffineries en feu, détruits dans le cadre de l'Opération Tripoli afin qu'ils ne profitent pas aux troupes de la Wehrmacht¹⁴⁰¹.

À ce jour, nous ne possédons que de très rares éléments au sujet de l'évacuation des civils havrais à bord de la flotte portaise. Il semble cependant que certains pêcheurs aient dû rester suffisamment longtemps pour participer aux trafics, via leur transport par voie de mer, d'objets pillés dans les magasins abandonnés du Havre lors de l'exode en juin 1940¹⁴⁰². L'affaire fut mise à nu par le maire de Lisieux le 10 octobre 1940.

« Monsieur Le Préfet,

Je tiens à vous rendre compte que, grâce à la présence d'esprit de M. L'Hermite, épicier en gros à Lisieux, lequel est venu me signaler l'offre qui lui était faite de 1 300 kilogrammes de café à 100 francs le kilogramme, nous avons pu pincer les vendeurs.[...] Par la même circonstance, je vous signale que, sur divers points de la côte du Calvados, se font des ventes d'objets les plus variés (bicyclettes, fourrures, vêtements, denrées alimentaires, etc...) qui sont cédés très au-dessous de leur valeur. Ces marchandises proviendraient du pillage des magasins de la Ville du Havre qui, comme vous le savez est maintenant évacuée la nuit. Elles seraient transportées à bord des barques de pêche à Trouville, Port-en-Bessin et autres lieux »¹⁴⁰³.

Le préfet accusant réception de ce courrier invite le commissaire de Police de Caen à « enquêter d'urgence d'une façon très sérieuse sur ces faits », et le prie de lui rendre compte personnellement des résultats de son investigation¹⁴⁰⁴. La réponse du commissaire tombe cinq jours plus tard :

« Dans l'enquête que je viens d'effectuer, il résulte que les marchandises qui proviendraient du pillage des magasins de la ville du Havre, ont été transportées effectivement par des barques de pêches de Trouville et Port-en-Bessin, aux environs de la mi-juin 1940, au moment de l'évacuation du Havre.

Des officiers-mariniers qui se trouvaient à bord du « Maurice » et de « Notre Dame de la Délivrande » ont amené à Port-en-Bessin, le 14 juin 1940, des bicyclettes, linge, bijoux, orfèvreries, machines à coudre, etc... qui provenaient de vols commis dans des magasins du Havre »¹⁴⁰⁵.

¹⁴⁰¹ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 109.

¹⁴⁰² BARZMAN, J., JOLY, H., POLINO, M.-N. (dir.), *Transports dans la France en guerre : 1939-1945*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2007, p. 406, et, MALON, C., *Occupation, épuration, reconstruction. Le monde de l'entreprise au Havre (1940-1950)*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2012, p. 282.

¹⁴⁰³ Arch. dép. Calvados : 3W4, Santé publique, Justice, Marine, Pensions, 10 octobre 1940.

¹⁴⁰⁴ *Ibid.*, 12 octobre 1940.

¹⁴⁰⁵ *Ibid.*, 17 octobre 1940.

Selon le commissaire, au moment du déchargement des navires, « le maire et les gendarmes de Port-en-Bessin voulurent s'opposer au débarquement de ces marchandises mais l'officier-marinier Pucaironne a braqué une mitrailleuses dans leur direction »¹⁴⁰⁶. Il précise encore, que plusieurs détenteurs chercheraient à revendre les biens cachés depuis leur vol dans la région. L'affaire paraît éclaircie au mois de décembre¹⁴⁰⁷. Si nous ne savons pas ce qu'il advint des officiers marinières, dont Pucaironne, impliqués dans le trafic, le procureur de la République de Bayeux reçut « une procédure établie à l'encontre de divers individus qui avaient bénéficié du produit de ces vols »¹⁴⁰⁸. Elle concerne huit marins-pêcheurs de Port. Nous n'avons à ce jour pas trace de la suite donnée à ces procédures. Et lorsque la question fut posée directement aux témoins rencontrés au cours de nos enquêtes orales, elle créa dans un premier temps une certaine surprise. Avec le temps qui n'efface pas les actes de délinquance, on préféra éluder cette question embarrassante, laissant entendre une complaisance manifeste vis-à-vis des hommes mis en cause dans l'affaire.

Quoiqu'il en soit, sous couvert des évacuations, des marins de cinq bateaux de Port-en-Bessin se retrouvèrent mêlés à la facilité du pillage des maisons et des magasins d'une ville désertée par ses habitants et soumise aux pilonnages allemands. Le 13 juin, Le Havre tombe aux mains des allemands. Les chalutiers réquisitionnés regagnent leurs quais d'origine ou débarquent les derniers réfugiés français transbordés dans ce lieu par la mer¹⁴⁰⁹. Absents de la pêche durant plus de quinze jours, les patrons réarment leurs navires au chalut mais rien ne permet de préciser leur activité réelle dans ces régions de l'Ouest où avançait inexorablement l'ennemi si puissant.

3. Les premiers jours de l'Occupation

3.1 Le 20 juin 1940

Comme partout en France, l'arrivée des allemands fait peur. Les récits des atrocités allemandes des anciens combattants de la Grande guerre effraient une population qui se terre dans l'angoisse aux premiers pas de bottes dans le village. Le 20 juin 1940, les troupes allemandes entrent dans Port-en-

¹⁴⁰⁶ *Ibid.*

¹⁴⁰⁷ *Ibid.*, 21 décembre 1940.

¹⁴⁰⁸ *Ibid.* La procédure concerne :

Louis Marie , né le 18 octobre 1898 à Port-en-Bessin, patron de la barque *Notre Dame de la Délivrande*,

Jean Tabourel, né le 14 décembre 1898 à Port-en-Bessin, patron de la barque *Jean-Bart*,

Romain Durand, né le 11 février 1893 à Port-en-Bessin, patron de la barque *St Pierre*,

Armand Jeanne, né le 4 mars 1914 à Port-en-Bessin, patron de la barque *Maurice*,

Aimé Tabourel, né le 16 août 1896 à Port-en-Bessin, patron de la barque *Jolie Mascotte*,

Albert Langlois, né le 23 mai 1909 à Port-en-Bessin, ancien membre de l'équipage de la *Jolie Mascotte*,

Maurice Minieux, né le 13 avril 1905 à Vernon (Eure), chauffeur, demeurant à Caen, 28 quai Vendoeuvre,

Arthur Colleville, né le 6 mars 1881 à Port-en-Bessin, manœuvre.

¹⁴⁰⁹ ENIM : Désarmement, 1940.

Bessin. Les témoins se remémorent ses sentiments de grande crainte, et à l'occasion d'un entretien, un témoin se livre : « J'avais 10 ans, quand ils descendaient la rue, j'avais peur, je croyais que j'étais un trouillard »¹⁴¹⁰. Il se souvient avoir conservé longtemps cette honte discrète de l'inquiétude légitime d'un jeune enfant. Quant aux habitants, de manière générale, ils demeurent dans leurs maisons, évitant au moins durant les premières heures de l'occupation le contact avec l'ennemi. « Nous étions enfermés chez nous, on ne sortait pas »¹⁴¹¹. Puis comme beaucoup de Français, ils constatent « que les soldats allemands étaient corrects »¹⁴¹², selon le mot d'ordre implicite de Vichy. Les habitants reprennent sous cette nouvelle donne leurs occupations. De leur côté, les autorités occupantes prennent leur quartier. L'Ortskommandantur dépendant de la Feldkommandantur 723 de Caen est installée à l'abri Thomas Lemonnier puis dans la Cité St Sébastien¹⁴¹³. La troupe occupe le préventorium situé à l'entrée du port¹⁴¹⁴. Et la surveillance du port s'effectue depuis le poste de douane longeant la passe entre les bassins et l'avant-port¹⁴¹⁵. Alors que l'ennemi organise son autorité dans la cité portuaire, la confusion administrative maritime la plus complète accompagne le pays en pleine débâcle. Tant et si bien que le 5 juillet 1940 le sous-préfet de Bayeux communique au préfet du Calvados les inquiétudes du syndic de Port-en-Bessin :

« J'ai l'honneur de vous transmettre la note ci-jointe, du syndic des gens de mer de Port-en-Bessin, qui demande si les services de l'inscription maritime du quartier de Caen continuent à fonctionner, étant donné qu'ils ne reçoivent aucune instruction de cette administration »¹⁴¹⁶.

Dix jours plus tard, le Préfet fait « savoir que l'inscription maritime, qui s'était repliée momentanément, continue à fonctionner actuellement »¹⁴¹⁷. En effet, lors de l'évacuation du gouvernement en juin 1940 pour Bordeaux, le Ministère de la Marine se replia dans la ville de Nantes¹⁴¹⁸, puis Pau¹⁴¹⁹, et enfin Vichy. Il semble alors qu'il fût difficile pour les administrateurs locaux de communiquer directement avec leur hiérarchie. Parallèlement, dès la signature de l'armistice, l'occupant édicte ses premières mesures à l'encontre de la population civile. Les villes

¹⁴¹⁰ Témoignage de T4.

¹⁴¹¹ *Ibid.*

¹⁴¹² OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 111.

¹⁴¹³ *Ibid.*

¹⁴¹⁴ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 8.

¹⁴¹⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de Fribourg-en-Brigau : RM 45-IV/1269K , Hafenplan Port-en-Bessin.

¹⁴¹⁶ Arch. dép. Calvados : 3W4, Santé publique, Justice, Marine, Pensions, 15 juillet 1940.

¹⁴¹⁷ Arch. dép. Calvados : 3W4, Santé publique, Justice, Marine, Pensions, 16 juillet 1940.

¹⁴¹⁸ OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES, *Revue des travaux de l'Office des pêches maritimes*, Paris, E. Blondel La Rougery, 1939-1943, p 5.

¹⁴¹⁹ *Ibid.*

prises sont rapidement contraintes à adopter l'heure officielle allemande¹⁴²⁰, une simplification administrative pour le Reich et une forme de soumission pour la population des villes dominées. Le 24 juin, Port-en-Bessin abandonne l'heure « française ». Quatre jours plus tard, ordre est donné à la mairie de faire remettre aux autorités allemandes l'ensemble des armes que détiendraient les habitants de Port-en-Bessin¹⁴²¹. Enfin, « dès la tombée de la nuit, toutes les lumières de quelque nature qu'elles soient, doivent être obscurcies ». Il faut dorénavant se camoufler des bombardements et repérages des anciens alliés. L'état se resserre autour des libertés déjà restreintes de la population. À partir du 28 juillet le maire devra établir une liste des habitants et signaler toute arrivée ou départ de la commune à l'autorité allemande. Le même jour, l'occupant se tourne aussi vers les accès maritimes. Dorénavant, les Portais ne peuvent plus se rendre sur les jetées du port, et, à partir du 5 août 1940¹⁴²², le séjour sur la côte est interdit à toute personne étrangère ne possédant pas une autorisation spécifique. Les témoins interviewés à propos des premiers temps de l'occupation mentionnent ces directives allemandes, cependant leur mémoire de professionnels de la mer retient essentiellement les contraintes imposées au métier. En effet, de la terre à la mer, dès leur arrivée les autorités allemandes imposèrent un diktat endiguant toutes les activités présentant un risque pour la sécurité sur leur nouveau territoire.

3.2 Une pêche soi-disant interdite ?

Durant les premiers temps de l'Occupation, les anciens pêcheurs témoignent d'une interdiction totale de la pêche en mer, et confirmeraient par là même l'article 11 de l'armistice :

« Jusqu'à nouvel ordre, il sera interdit aux navires de commerce français de tout genre, y compris les bâtiments de cabotage et les bâtiments de ports se trouvant sous le contrôle français de sortir des ports. La reprise du trafic commercial sera subordonnée à l'autorisation préalable du Gouvernement allemand ou du Gouvernement italien respectivement »¹⁴²³.

Cependant des doutes subsistent quant à l'absence totale de l'activité halieutique au cours des mois de juillet et août 1940. En effet, si la mémoire des anciens Portais souligne l'interdiction des pêches, elle ne peut ni dater précisément le bornage de cette prohibition, ni en préciser aucun détail, et semble avec le temps s'être approprié un constat trop formel au sujet d'une intransigeance allemande sur les côtes, soutenue par l'absence de travaux de recherche locaux sur ces quelques mois. Dans son ouvrage, Jean-Christophe Fichou démontre que les pêches bretonnes participant au

¹⁴²⁰ POULLE, Y., « La France à l'heure allemande », *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. 157, 1999, p. 493-502.

¹⁴²¹ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 8.

¹⁴²² *Ibid.*

¹⁴²³ Article 11 de l'armistice franco-allemand, 22 juin 1940.

ravitaillement des occupants et des populations occupées ne connaissent quasiment aucun interdit dans leurs pratiques durant l'été 1940¹⁴²⁴. À Port-en-Bessin, les témoins ne se souviennent pas des pêches de cet été-là. L'enlèvement progressif des chalutiers au cours du mois d'août, l'obligation d'amarrer dorénavant les chaloupes dans le deuxième bassin au fond du port¹⁴²⁵, et les quatre années de restriction du métier qui suivirent à partir du mois de septembre, ont bien plus marqué la mémoire collective des pêcheurs que ces quelques semaines estivales où la pêche et plus particulièrement celle des chalutiers navigant au large ne connaissait encore que peu d'entraves.

L'étude des registres de désarmements met pourtant en lumière ces navigations effectives. Nonobstant les déclarations d'embarquements fictifs de marins au chômage, monnaie courante en ces temps de guerre, sous le couvert d'une autorité maritime complaisante à l'égard de la population des gens de mer¹⁴²⁶, les équipages de Port travaillent à la pêche. Cependant, nous resterons prudents quant à l'activité des chalutiers et leurs apports. Sur les vingt-neuf navires de pêche au large déclarés à la fin de l'année 1939, seize arment encore à la pêche entre le mois de juin et le mois d'août 1940¹⁴²⁷. Cette activité de pêche chalutière réduite de plus de 50% ne se lit qu'au travers des déclarations des armements et des marins à l'inscription maritime¹⁴²⁸, car à ce jour aucun résultat de rendements mensuels ne permet d'évaluer l'activité halieutique. Il n'est cependant pas difficile d'envisager une chute considérable des apports. Enfin, si les équipages pêchent en juillet, durant le mois suivant, les derniers grands navires, comme dans de nombreux petits ports de la Manche tels que Berck¹⁴²⁹, sont réquisitionnés par les forces allemandes¹⁴³⁰, privant le lieu de son activité hauturière.

À l'inverse, la flottille des chaloupes paraît très dynamique. Sur cinquante-huit chaloupes conduites par un à deux marins enregistrées fin 1940, seules deux ne possèdent pas de rôle de navigation à la petite pêche durant l'été. En tout donc, plus de soixante-dix bateaux de tout type détiennent un rôle

¹⁴²⁴ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 131-136.

¹⁴²⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : RM 45-IV/1269K, Hafenplan Port-en-Bessin. Le cantonnement de la flotte de Port-en-Bessin dans le deuxième bassin est confirmé par l'ensemble des témoins.

¹⁴²⁶ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 60. Les inscrits ne cumulant pas le nombre suffisant de journée en mer déclaraient leurs journées passées à terre comme embarquées afin de percevoir les allocations invalidité, maladie et maternité.

¹⁴²⁷ ENIM : Désarmement, 1940.

¹⁴²⁸ *Ibid.*, et ENIM : Registre des inscrits définitifs, ID3 4500 4599 à ID6 5100 5295, et Registre des Hors-Service HS1 119 158.

¹⁴²⁹ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001, p. 525.

¹⁴³⁰ ENIM : Désarmement 1940, et, Arch. Dép. Calados : 923W1101 à 1106 : Bateaux prises de guerre dédommagement réquisition.

d'armement après l'invasion allemande dans la petite ville¹⁴³¹. Ces embarcations ont donc continué à travailler au chalut, aux cordes ou encore aux pêches dormantes après la signature de l'armistice, en parfait accord avec l'autorité ennemie. L'activité perdure donc mais sous la surveillance allemande. Dans le port voisin de Grandcamp-les-Bains, la Kommandatur interdit aux bateaux de stationner dorénavant dans la rade, ils doivent entrer dans le port après la pêche¹⁴³². Celle-ci s'effectue maintenant en flottille et seulement pour les barques ayant obtenu un laissez passer¹⁴³³. Enfin, à Port-en-Bessin à l'instar des ports de l'Atlantique comme La Rochelle¹⁴³⁴, des ports de la Manche tels que Granville¹⁴³⁵ ou Grandcamp¹⁴³⁶, les autorités tendent un câble en acier et des filins à l'entrée du port pour en interdire l'accès en dehors des horaires d'ouverture. Si les témoins rencontrés à propos de cette période ne se souviennent plus des dates de restriction ou de prohibition de la pêche, ils citent la même organisation en ce qui concerne les sorties en mer. Conditions qui par ailleurs se durciront, les mois suivants, en raison des enjeux militaires présents dans la Manche.

¹⁴³¹ ENIM : Désarmement 1940

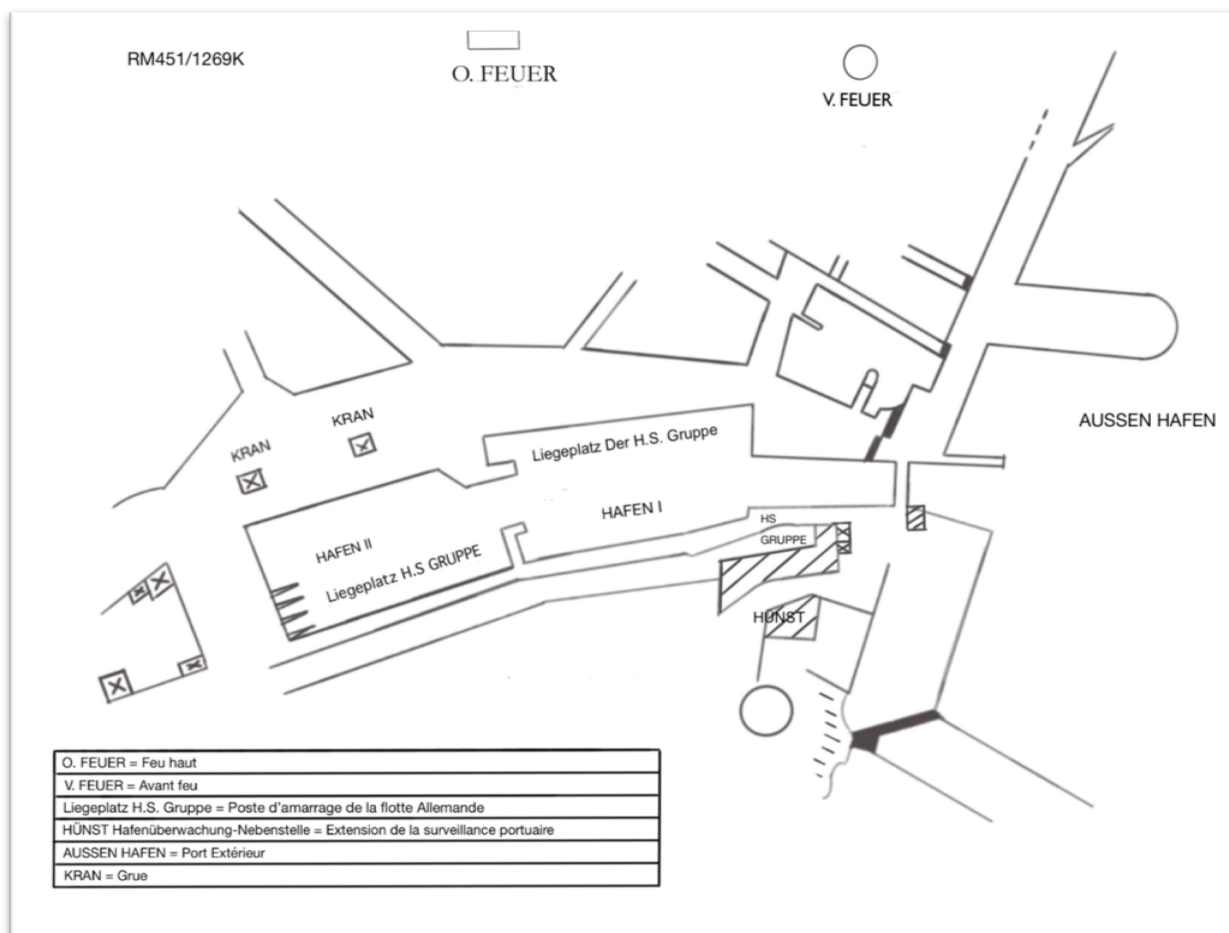
¹⁴³² METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 28.

¹⁴³³ *Journal de Bayeux*, 13 août 1940, et, Confolent, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003, p. 607.

¹⁴³⁴ MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p. 310.

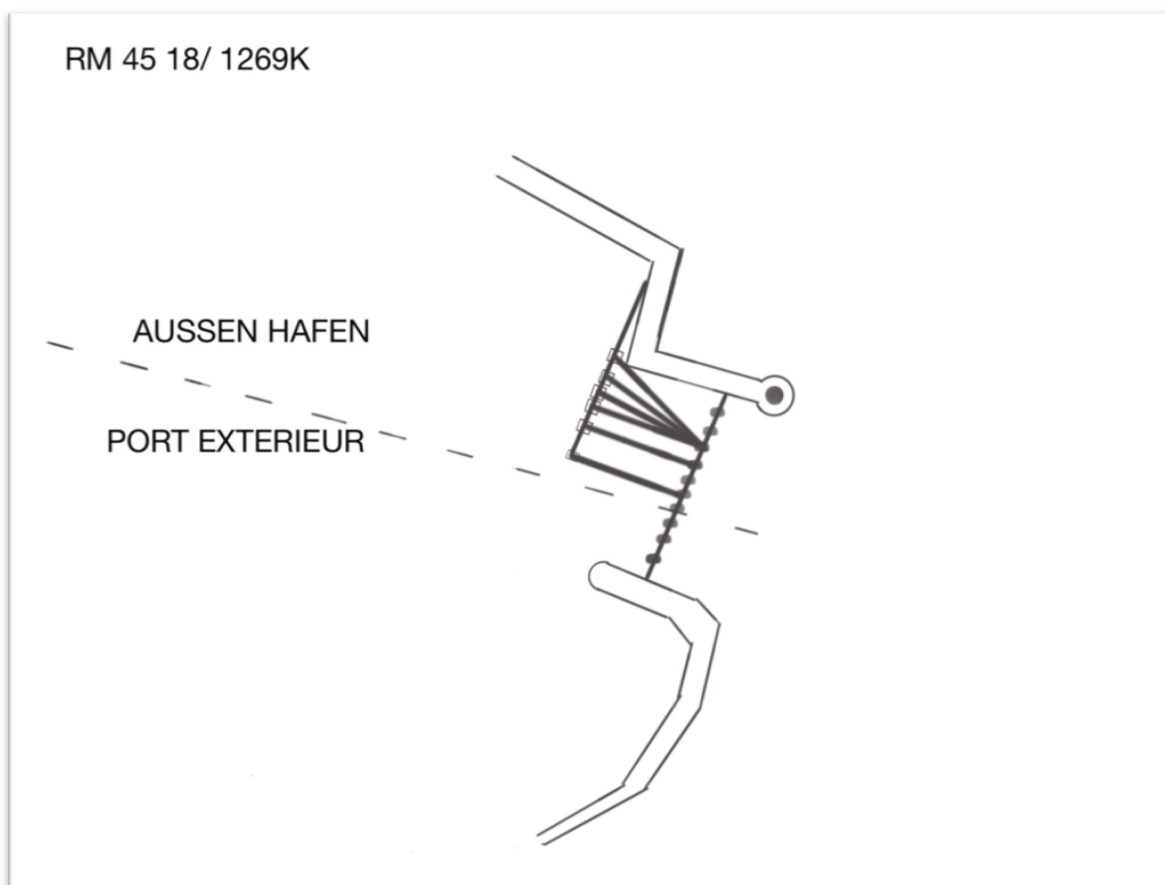
¹⁴³⁵ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003, p. 607.

¹⁴³⁶ METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 28.



Doc 61 : Reproduction du schéma des bassins intérieurs du port de Port-en-Bessin sous l'Occupation¹⁴³⁷

¹⁴³⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : RM 45-IV/1269K, Hafenplan Port-en-Bessin



Doc 62 : Reproduction du schéma du barrage de l'entrée de l'avant-port durant l'Occupation¹⁴³⁸

3.3 La réquisition des navires

Durant l'été 1940, la France mise à genoux, Hitler décide d'envahir la Grande-Bretagne. Le plan d'invasion « Opération Seelöwe » comprend un débarquement des forces militaires sur les plages anglaises prévu pour le 21 septembre 1940. Au cours du mois d'août, l'Allemagne intensifie sa guerre aérienne contre l'Angleterre afin de détruire sa flotte de chasse et assurer le bon déroulement de ses opérations futures de débarquement naval¹⁴³⁹. Parallèlement, les premières réquisitions d'embarcations de pêche française nécessaires au soutien logistique militaire de la Kriegsmarine s'opèrent dans les ports du quartier de Caen. Le 10 août 1940, l'Ortskommandatur de Port-en-Bessin fait savoir que « Sur l'ordre du commandant de l'armée allemande, il est absolument défendu à tous les bateaux, barques, bateaux à moteur etc. non appartenant au commandement militaire allemand de quitter le port »¹⁴⁴⁰. À partir de cette date, nous ne trouvons plus que quatre chalutiers armés à la pêche, officiellement jusqu'à la fin du mois d'août. Le *Jeanne Antoine*,

¹⁴³⁸ *Ibid.*

¹⁴³⁹ QUELLIEN, J., *La Seconde Guerre mondiale : 1939-1945*, Paris, Tallandier, 2015, p. 118.

¹⁴⁴⁰ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 8.

le *Jacqueline Michel*, le *Gérard Bernard* et le *Jean Antoinette* débarquent leurs derniers matelots entre le 24 et le 31 août¹⁴⁴¹. Les rôles d'armement des chalutiers du *Ciel de France*, du *Ste Odile*, et de *La portaise* portent la mention de « réquisition par autorité occupante », en date du 10 pour la *Portaise* et du 16 août pour les deux autres. Quant au reste de la flottille de pêche au large, les témoins relatent son enlèvement systématique par les allemands pour des destinations inconnues.

Par ailleurs, l'analyse des dossiers des dédommagements de guerre prouve que plus aucun chalutier n'échappe à la réquisition¹⁴⁴². Dans le port, il ne reste alors que les chaloupes armées jusqu'à la fin du mois d'août. L'étude de leurs désarmements montre que sur quarante-six chaloupes dont on connaît les dates de dépôts de rôles¹⁴⁴³, 37 chaloupes n'ont pas armé à la petite pêche entre la fin du mois d'août et le 17 septembre 1940, date à laquelle Hitler suspend l'opération Seelöwe. Ce même jour la pêche est de nouveau autorisée à Port-en-Bessin¹⁴⁴⁴. Comme à Honfleur¹⁴⁴⁵ et à Grandcamp¹⁴⁴⁶, la reprise de l'activité est précoce pour cette région de la Manche. En effet, les marins de Trouville devront attendre le 2 octobre¹⁴⁴⁷ pour reprendre la mer, ceux de Gravelines et de Boulogne ne connaîtront qu'une activité réduite au cours de l'automne¹⁴⁴⁸ et les marins de Dunkerque devront encore patienter¹⁴⁴⁹. En Bretagne, et dans la Manche ouest la situation est différente. La pêche ne connaît pas d'interruption¹⁴⁵⁰, et les langoustiers de Camaret et du Conquet continuent de naviguer sous le vent des côtes anglaises¹⁴⁵¹ à l'automne 1940. Une situation tout autre pour les ports de la Baie de Seine, due selon Jean-Christophe Fichou à une surveillance différente selon le secteur et plus particulièrement à partir de 1941:

¹⁴⁴¹ ENIM : Désarmement 1940.

¹⁴⁴² Arch. dép. Calvados : 923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition.

¹⁴⁴³ ENIM : Désarmement 1941. Annexe 38.

¹⁴⁴⁴ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 1220 : Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

¹⁴⁴⁵ DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015, p. 53.

¹⁴⁴⁶ *Ibid.*, et, METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 22-23.

¹⁴⁴⁷ DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015, p. 53.

¹⁴⁴⁸ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 601.

¹⁴⁴⁹ *Ibid.*, p. 601-602. Selon l'auteur, la reprise serait effective pour les chalutiers en décembre 1942, mais la pêche côtière à bord de quelques petites embarcations à Boulogne comme à Dunkerque rapporte du poisson dans les ports du nord, notamment en décembre 1940.

¹⁴⁵⁰ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 132-136.

¹⁴⁵¹ FICHO, C., « La pêche maritime en Bretagne pendant l'Occupation. Libertés ou interdictions d'activités ? », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 229, 2008, p. 132.

« De la limite entre le Finistère et les Côtes-du-Nord jusqu'à la Bidassoa, le littoral est sous la surveillance du groupe Marine Sud-Ouest alors que les Côtes-du-Nord et l'Ille-et-Vilaine dépendant du commandement maritime de la Manche qui est plus autoritaire et pointilleux »¹⁴⁵².

Sous surveillance donc, en septembre 1940, les portais retournent à la mer mais ils ne reverront pas la plupart de leurs chalutiers, souvent utilisés dans d'autres ports comme navires de transport de troupes, de cargaisons ou même comme bâtiments de surveillance. Un ancien marin racontait d'ailleurs de quelle manière les soldats de la Kriegsmarine abattaient le mât d'avant pour y installer à la place une mitrailleuse¹⁴⁵³. Le chalutier, le *Jeanne Antoine* de Port-en-Bessin sera ainsi « gréé » et affecté dans l'avant-port à la surveillance de l'accès aux bassins durant les premières années d'occupation. D'autres témoins disent avoir vu passer les anciens chalutiers au service des couleurs allemandes¹⁴⁵⁴. Mais dans le port, dès le mois de septembre, les seules chaloupes sont à même d'approvisionner la ville en poissons. Plus tard, quatre chalutiers réintègrent l'enceinte portaise : le *Ciel de France*, le *Jeanne Leone*, le *Stella Maris* et le *Eugene Antoinette* qui régulièrement, tout en chalutant, feront office de bateau de surveillance de la flottille de pêche, à bord desquels embarquent un à deux surveillants allemands¹⁴⁵⁵. Enfin, dans le cadre des règlements des prises de guerres et des réquisitions, quelques chalutiers furent rendus à leurs propriétaires. Ainsi un courrier de la Kriegsmarine partant de l'Hafenüberwachungsstelle du Havre envoyé à la Hafenüberwachungsnebenstelle de Port-en-Bessin précise que « Le bateau de pêche : « La Portaise » à la suite des conventions franco-allemandes sur le droit des prises a été rendu le 9.7.41. »¹⁴⁵⁶

Considéré dans un premier temps comme prise de guerre, il est restitué par l'autorité allemande au mois de juillet 1941. Celle-ci annule sa déclaration de butin de guerre le 15 septembre 1941, au profit du statut de la réquisition, prévoyant un dédommagement pour le propriétaire. Nous supposons que ce bateau fut stationné à Port-en-Bessin, puisque le 27 décembre la Kriegsmarine basée au Havre demande à celle de Port-en-Bessin les factures visées des réparations effectuées sur le navire requis. Mais il ne sera à notre connaissance pas utilisé pour la pêche ni la surveillance de l'activité halieutique durant les années noires¹⁴⁵⁷. Il se peut qu'il ait été requis de nouveau. En effet, tous les armateurs ne rentrent pas en possession de leur bien malgré leur dé-réquisition. *La Mouette*,

¹⁴⁵² *Ibid.*

¹⁴⁵³ Témoignage T6

¹⁴⁵⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

¹⁴⁵⁶ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 600 Akte 1942 Enthält : Schiffs-und Signalangelenheiten ; Dienstanweisungen : Signalisation et immatriculation des bateaux. Directives de service, 1942.

¹⁴⁵⁷ *Ibid.*

chalutier appartenant à Émile Hélie, est confisqué par l'armée allemande depuis le 18 juin 1940, selon les dires du patron armateur. L'armistice n'étant pas encore signé, il s'agirait donc d'un butin de guerre. Jean-Christophe Fichou relève par ailleurs pour la Bretagne que les bateaux de pêche sont tous considérés comme prises de guerre et rendus à leurs propriétaires afin de travailler à la pêche¹⁴⁵⁸. Selon le registre de désarmement le patron Hélie a regagné Port-en-Bessin le 15 juin après avoir ramené des civils du Havre¹⁴⁵⁹. La ville côtière n'est envahie que le 20 juin. Émile Hélie fut-il arraisonné en mer ? Ou arrêté dans un port situé entre Honfleur pris le 16 juin, et Ouistreham le 19 juin ? À ce jour, nos archives ne permettent pas d'éclaircir la prise du navire *La Mouette*. Considéré ensuite par l'occupant comme réquisitionné, et servant à Ouistreham, le navire est déclaré « libéré » le 24 août 1941. Pourtant le patron ne verra pas son bateau car on le pense en flottille au Havre depuis plus d'un mois¹⁴⁶⁰.

Enfin, lorsque la situation du navire requis est clarifiée, et c'est le cas pour le chalutier *L'Espérance II*, l'autorité allemande de Port-en-Bessin est « priée de transmettre à Bordeaux au KMD les documents nécessaires pour la compensation du propriétaire ». Quant au propriétaire il est avisé « du fait que la question de sa compensation sera clarifiée prochainement »¹⁴⁶¹. Les réquisitions prises en compte donnent lieu à des indemnités journalières. En juillet 1942, un courrier précise que le patron de la *Portaise* toucherait 770 deutsche mark en raison de la réquisition de son navire¹⁴⁶². Nous n'avons que peu de traces des dossiers de réquisitions allemandes des chalutiers, cependant en 1941 les archives militaires de Fribourg mentionnent onze bateaux placés sous leur autorité et dont les dossiers d'indemnisation seraient à l'étude¹⁴⁶³. Philippe Oblet, conseiller municipal de Port durant l'occupation, indique que le 15 mars 1941, le Préfet du Calvados, M. Graux, s'appuyant sur la convention d'armistice du 22 juin 1940, et l'instruction du 28 janvier 1941 relative aux paiements des réquisitions Franco-Allemandes, créa « en l'absence de Commission Spéciale d'évaluation des navires dans le département du Calvados une Commission Consultative en vue de fournir des avis à

¹⁴⁵⁸ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 132.

¹⁴⁵⁹ ENIM : Désarmement 1940.

¹⁴⁶⁰ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 1220 : Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

¹⁴⁶¹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 600 Akte 1942 Enthält : Schiffs- und Signalangelegenheiten ; Dienstabweisungen : Signalisation et immatriculation des bateaux. Directives de service, 1942.

¹⁴⁶² Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 1220 : Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

¹⁴⁶³ *Ibid.* Liste des bateaux et propriétaires concernés : Hélie Emile *La Mouette*, Langlois Jules *Marie thérèse* André, Tabourel *Auguste Jacqueline* Michel, Lebon Gaston *Germaine Louise*, Cavey Aristide *Bienheureuse Thérèse*, Vingtrois Raymond *Antoinette Michel*, Le Rains Jose *Simone Mera*, Deschamps Camille *Ciel de France*, Cavey Lucien *Souviens toi*, Cavey Lucien *Ave Maria Gratia Plena*, Cardron Pierre *Gérard Bernard*

l'Autorité préfectorale relativement à l'évaluation des indemnités susceptibles d'être allouées pour les réquisitions des navires et des bateaux effectuées dans le département du Calvados pour les autorités allemandes »¹⁴⁶⁴. À la suite de quoi l'ancien conseiller municipal signale que :

« Les demandes d'indemnités proposées en fonction du tonnage des bateaux et de la puissance des moteurs furent acceptées et réglés à peu près régulièrement par les Allemands, soit de Bordeaux, soit du Havre, suivant l'affectation des bateaux requis »¹⁴⁶⁵.

À notre connaissance, seul le *Jeanne-Antoine* ne sera jamais indemnisé en raison d'un sabotage effectué sur le moteur du navire au moment de sa réquisition¹⁴⁶⁶. Après la suspension de « l'opération Seelowe », les réquisitions des navires continuent mais de façon plus sporadique. Pour la manutention dans le port ou encore pour des exercices militaires, l'armée allemande utilise des embarcations plus modestes. Maurice Marie reçoit un de ces ordres de réquisition :

« Vu les prescriptions de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation pour le temps de guerre et du Règlement d'Administration publique du 28 novembre 1938

En vertu d'une délégation délivrée par M. le Préfet du Calvados

M. Maurice Marie demeurant à Port-en-Bessin est requis de fournir à l'autorité allemande, le 18 septembre 1940 à 12 heures, les prestations suivantes, savoir :

Un canot

Un Boot

À Port en Bessin le 18 sept 1940, Le Bureau. Mairie de Port en Bessin »¹⁴⁶⁷.

Ainsi donc selon ses besoins, après avoir enlevé les grands chalutiers, l'occupant réquisitionne tout type de matériel nécessaire au fonctionnement de ses opérations maritimes auprès de la population des gens de mer. Jules Leroux fut contraint d'abandonner momentanément sa Caïque, la *Santa Maria*¹⁴⁶⁸, et Maurice Marie dut déjà fournir un mois auparavant une baleinière accompagnée de six

¹⁴⁶⁴ OBLET, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p.112.

¹⁴⁶⁵ *Ibid.* p.113

¹⁴⁶⁶ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire demodule d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 12.

¹⁴⁶⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 1220 : Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

¹⁴⁶⁸ *Ibid.*

ancres¹⁴⁶⁹ en sus du canot cité ci-dessus. Cependant, nous relevons que la flottille des chaloupes reste relativement épargnée de ces « *emprunts* ». Quelquefois, elle servira en nombre au transport des armés d'un port à l'autre¹⁴⁷⁰. D'autres fois elle participera aux exercices militaires allemands comme l'atteste l'ordre de réquisition du 5 novembre 1940 précisant que « le 6 novembre après-midi à partir de 13 heures les bateaux suivants participeront à un exercice militaire ». Une liste de vingt noms de patrons portais et leurs embarcations s'ensuit¹⁴⁷¹. Tous s'exerceront avec l'occupant aux tâches d'embarquement et débarquement de troupes. Mais dans l'absolu, à l'image de toute la marine de pêche du Calvados¹⁴⁷², ces bateaux de six à huit mètres essentiellement voués au ravitaillement deviendront surtout l'unique support des pêches de ce port, dont l'occupant ne cherchera pas à contrarier l'activité si bénéfique pour ses propres troupes.

Conclusion

Après une phase d'attente durant les premières semaines de la guerre, mobilisés sur différents sites de la marine nationale, les marins sont invités à rejoindre les ports de pêche afin de compléter des équipages déshabillés alors de leur main d'œuvre. En effet, les directives de l'État exigent leur participation au ravitaillement français, et ce particulièrement lors de la saison du hareng, poisson prolifique migrant le long des côtes en automne. La flotte portaise connaît jusqu'au mois de mai 1940, une activité somme toute régulière. L'invasion de la Wehrmacht le 10 mai surprend un commandement qui ne peut engager que le repli de ses troupes. Le *Blitzkrieg*, provoque l'évacuation des villes des régions du nord de la France et conduit à l'encerclement de Dunkerque. Les pêcheurs de l'ouest de la Manche sont alors réquisitionnés afin de participer au transport des troupes et des civils fuyant les cités littorales. Les chalutiers de Port-en-Bessin, sous commandement militaire, interviennent essentiellement à Dunkerque et au Havre, d'où ils ramènent les populations en souffrance qui prolongeront leur déplacement vers les territoires bretons. Le 20 juin 1940, la ville portuaire tombe à son tour et passe sous la direction de l'armée allemande. La pêche, interdite quelques semaines, reprend son activité. Il est un fait : les armées comme les civils ont besoin du ravitaillement en poissons. Valentin Schneider souligne d'ailleurs que si la volonté des autorités allemandes est de ramener le pays au travail, il n'en reste pas moins que leur présence

¹⁴⁶⁹ *Ibid.*

¹⁴⁷⁰ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p.

¹⁴⁷¹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : RM 45 IV 1220 : Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941 : La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

¹⁴⁷² DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015, p. 57.

perturbe la vie économique¹⁴⁷³. Et dès l'été 1940, l'activité maritime est soumise à un certain nombre de contraintes. La première d'entre elles, et néanmoins celle qui marque encore la mémoire collective du lieu, est la réquisition et l'enlèvement pur et simple de la quasi-totalité des chalutiers, outils principaux de l'économie halieutique portaise. La disparition de ces navires engage les pêcheurs d'une part vers leur reconversion à bord des petites unités dont le nombre reste insuffisant pour satisfaire toute les demandes d'embarquement, et d'autre part vers l'abandon de la pêche au grand chalut. L'ensemble des exigences et des règlements imposés par les autorités allemandes amènent donc les marins pêcheurs de Port-en-Bessin à adapter tant leurs techniques que leurs méthodes de navigation afin de pérenniser leur activité.

¹⁴⁷³ SCHNEIDER, V., *Les rapports entre soldats de la Wehrmacht et la population civile de Basse-Normandie, 16 juin 1940-5 juin 1944*, mémoire de master d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 2005, p. 84.

Chapitre 8 : Les pêches sous l'Occupation : une nécessaire adaptation

Introduction :

Au cours des XIX^e et premier XX^e, la pêche portaise, malgré les aléas économiques et politiques antérieurs, a toujours pu s'adapter et défendre ses intérêts. Soumis parfois à des règlements drastiques entravant leur liberté en mer, les pêcheurs surent s'en accommoder, profitant souvent du peu de liberté dont ils disposaient pour augmenter leurs gains par des chemins illicites. Cependant, jamais la pêche et la flotte ne furent frappées aussi durement qu'à partir de l'été 1940. L'industrie halieutique, privée par les autorités allemandes de ses navires hauturiers, s'écroule, laissant sur le quai les membres des équipages sans emploi. Si certains hommes parviennent à embarquer à bord des chaloupes, seuls navires laissés à la pêche par l'ennemi, la plupart d'entre eux doivent trouver une solution pour gagner leur vie. Sous l'occupation le métier connaît une réorganisation radicale. Elle touche les navires et leur construction. Elle modifie les espaces et les zones de pêche. Elle bouscule les équipages et leur composition. La pêche se plie et s'adapte aux impositions allemandes tout en étant fortement sollicitée par les besoins du ravitaillement. Contrairement donc aux flottes bretonnes en mer au large durant plusieurs jours¹⁴⁷⁴, celle de La Rochelle autorisée à pousser jusqu'au 47° parallèle nord¹⁴⁷⁵, ou encore aux grandes pêches fécamptoises détournées vers la Mauritanie¹⁴⁷⁶, durant quatre ans, Port-en-Bessin à l'instar des ports de Granville¹⁴⁷⁷, Grandcamp¹⁴⁷⁸, Boulogne, Calais, Gravelines, et Dunkerque, est réduit à de petites pêches côtières dont les bateaux ne peuvent s'écarter à plus de quelques miles nautiques¹⁴⁷⁹.

L'étude suivante tend à montrer de quelle manière le groupe des marins pêcheurs de Port-en-Bessin remédie à cette nouvelle donne afin de pérenniser non seulement l'activité mais aussi d'assurer ses gains en poissons et en numéraire. Enfin, de son côté l'État tente d'intégrer les produits de la mer au

¹⁴⁷⁴ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 162-176.

¹⁴⁷⁵ MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p. 314.

¹⁴⁷⁶ MARAIS, C., « La Seconde Guerre mondiale et les stratégies de substitution de la grande pêche fécamptoise », *Annales de Normandie*, n°2, 2015, p. 83-102, RECHER, J., *Le Grand Métier, Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, 1977, et, FRIBOULET, É.-J., *Le dernier Amiral, souvenirs d'un capitaine de la grande pêche*, Fécamp, Association Fécamp Terre-Neuve, 1995.

¹⁴⁷⁷ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003, p. 603-688.

¹⁴⁷⁸ METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, et, DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, Mémoire de Master 2 en Histoire, dir. Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015.

¹⁴⁷⁹ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 605-608. Les bateaux peuvent cependant pour les ports du Nord et dans le cas des pêches aux harengs partir indifféremment des ports français ou belges avec l'accord des occupants à partir de 1941. Voir aussi, MOLLAT, M. (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 298.

ravitaillement général, mais rencontre des difficultés liées tant aux règlements de l'Inscription maritime qu'à la médiocrité des pêches portaises. De l'essence même du métier à la commercialisation des produits, tributaire des règlements imposés par l'occupant et par Vichy, la branche halieutique souffre. Les autorités locales font alors souvent face à l'insuffisance des apports de pêche, pauvres certes, mais souvent détournés au profit des marins et d'un marché noir qu'elles peinent à enrayer, ou peut-être qu'elles feignent de vouloir enrayer, s'assurant ainsi une certaine paix sociale dans ces communautés côtières particulièrement soumises à la présence allemande.

1. Des pêches sous la contrainte

1.1 Les directives allemandes

Le 17 septembre 1940, la pêche, entravée comme dans de nombreux ports français¹⁴⁸⁰ depuis la mi-août à Port-en-Bessin en raison de l'opération Seelowe et par la réquisition des chalutiers¹⁴⁸¹, est de nouveau autorisée dans certains sites du Calvados, dont Honfleur¹⁴⁸², mais très réglementée. Gez Lindau, le lieutenant-commandant du port, communique les directives dorénavant applicables à l'exercice de la profession en mer.

« La pêche sera autorisée à nouveau à la date d'aujourd'hui ; donc les bateaux intéressés doivent demander un permis spécial à la Kommandantur de Port en Bessin. Il sera exigé le rôle du bateau ainsi que la carte d'identité des personnes voulant se livrer à la pêche [...]

[...] À bord des bateaux peuvent se trouver seulement les personnes qui se sont fait inscrire au préalable sur le rôle des bateaux »¹⁴⁸³.

Tous les inscrits maritimes peuvent donc, sous réserve d'être enregistrés préalablement sur les rôles d'armement des chaloupes, embarquer sous condition de posséder un Ausweiss délivré par l'autorité allemande¹⁴⁸⁴. Les pêcheurs sont alors soumis à un principe de double inscription, d'une part sur les rôles de l'État français, d'autre part la Kommandantur allemande enregistre, par le biais des autorisations de sorties des navires et des membres d'équipage, chacune des navigations hebdomadaires effectuées, afin d'exercer son contrôle sur la flotte engagée en mer¹⁴⁸⁵. Selon nos enquêtes, les marins pouvaient être privés de pêche en mer sans que les témoins sachent toujours en donner les raisons. S'il demeure difficile de corrélérer les chiffres du nombre de bateaux autorisés à la pêche au quotidien et les événements militaires en cours, il n'en reste pas moins, comme le souligne Thierry Capillier pour le port de Boulogne¹⁴⁸⁶, que les autorités occupantes réagissent en fonction des dangers potentiels, pressentis ou avérés. La surveillance s'étend donc également à l'activité en

¹⁴⁸⁰ MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p. 310.

¹⁴⁸¹ ENIM : Désarmement 1941.

¹⁴⁸² DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, Mémoire de Master 2 en Histoire, dir. Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015, p. 53.

¹⁴⁸³ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÜST, 1941. La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941. Annexe 39.

¹⁴⁸⁴ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1222 Fischereierlaubnisscheine. 1941-1943 : Autorisation de pêche, 1941-1943.

¹⁴⁸⁵ *Ibid.*, et, Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

¹⁴⁸⁶ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer (1870-1980)*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 605.

mer. Ainsi « les bateaux et pêcheurs munis de leurs permis peuvent donc quitter les ports une heure après la levée du soleil et être rentrés au plus tard une avant le coucher du soleil. Aux jours de mauvais temps (brouillard, pluie) il est défendu de quitter le port sous aucun prétexte »¹⁴⁸⁷.

Cette intransigeance connaît des exceptions, pour des raisons de ravitaillement, et notamment en période de pêche du hareng, exploité frais ou salé¹⁴⁸⁸. Les sorties de nuit par temps clair permettent aux marins de « tendre les filets de hareng »¹⁴⁸⁹, dont les bancs prolifèrent à un mile de la côte durant quelques mois. Et selon un de nos témoins, les petits chalutiers, ont pu travailler parfois jusqu'à 12 ou 13 miles de la côte¹⁴⁹⁰ avant 1942. Hormis ces exceptions rares, la surveillance des navigants impose une visibilité de tout instant pour les autorités allemandes. « Les bateaux peuvent prendre la mer seulement en compagnie d'un bateau de surveillance. L'équipage du bateau sera composé des membres de la marine de guerre allemande ou du V.G.A.D. (Douane allemande) »¹⁴⁹¹. Les registres allemands des embarquements à la pêche signalent systématiquement deux soldats présents en mer sur le « bateau superviseur »¹⁴⁹², souvent le navire plus important de la flottille comme le *Stella Maris* ou le *Paul et Maurice*¹⁴⁹³. Enfin, tous les bâtiments de pêche « doivent porter en haut du mât, mais au-dessus du pavillon national français, le pavillon blanc¹⁴⁹⁴ sur lequel doit être bien lisible le n° du permis délivré préalablement par la Kommandantur comme indiqué ci-dessus : les lettres doivent avoir une grandeur de 60 cm et une largeur de 30 cm. L'avant du bateau doit porter le numéro matricule du rôle »¹⁴⁹⁵. Ainsi remarquable quel que soit l'état de la mer, il semble difficile pour une chaloupe déjà privée de T.S.F émetteurs ou récepteurs¹⁴⁹⁶ de se soustraire au regard des surveillants et du règlement auquel selon le communiqué de l'Ortskommandatur, « les

¹⁴⁸⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸⁸ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 605-608, et, Oblet, P., *L'histoire de Port-en-Bessin. Port de Bayeux de l'époque celtique à 1971. Les oppositions de la ville de Caen et l'aide de Bayeux*, Bayeux, la Renaissance du Bessin, 1978, p. 247-251.

¹⁴⁸⁹ Témoignage T7..

¹⁴⁹⁰ *Ibid.*

¹⁴⁹¹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941. La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941. Annexe 40.

¹⁴⁹² *Ibid.*

¹⁴⁹³ *Ibid.*, et, ENIM : Désarmement 1941.

¹⁴⁹⁴ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1611 Akte Verpflegung, Lehrpläne, Dienstvorschriften, Ausrüstung, Material, August 1940-Juli 1942 : Ravitaillement, programme d'étude, instructions de service, armement, matériel, août 1940-Juillet 1942, et, ENIM : Désarmement 1941. La feuille de désarmement du Notre Dame des Flots signale un accident au hissage de son pavillon blanc à la sortie du port le 10 octobre 1940, et, Schneider, V., *Les rapports entre soldats de la Wehrmacht et la population civile de Basse-Normandie, 16 juin 1940-5 juin 1944*, mémoire de master d'histoire, sous la dir de Jean Quellien, Université de Caen, 2005, p. 88.

¹⁴⁹⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1611 Akte Verpflegung, Lehrpläne, Dienstvorschriften, Ausrüstung, Material, August 1940-Juli 1942 : Ravitaillement, programme d'étude, instructions de service, armement, matériel, août 1940-Juillet 1942.

¹⁴⁹⁶ *Ibid.*

bateaux doivent se soumettre exactement et rigoureusement ». Faute de quoi, toute infraction sera sévèrement réprimée par quelques semaines d'emprisonnement avec contravention et confiscation du bateau et jusqu' à quinze ans de prison¹⁴⁹⁷. Peines qui comme le souligne Valentin Schneider se commuent essentiellement à la suspension du permis de pêche, comme ce fut le cas en décembre 1940 lorsque les patrons de cinq chaloupes ayant travaillé en dehors des limites prescrites furent interdit de pêche durant huit jours¹⁴⁹⁸.

Les consignes générales ainsi données sont renforcées dans la circulaire envoyée au gouvernement français à propos de la pêche côtière et datant du 5 novembre 1940. La pêche, déjà autorisée de la pointe ouest de Bretagne jusqu'au Cap de la Hague, s'étend officiellement dorénavant jusqu'à l'embouchure de la Somme et « pour la garantir, il est stipulé qu'un commando d'escorte est donné à chaque bateau de pêcheur dans le cas où une surveillance fiable n'est pas réalisée par un bateau d'escorte »¹⁴⁹⁹. À Port, les gardes allemands continuent d'embarquer sur un des navires de la flottille en mer. Cependant l'occasion de la diffusion de cette circulaire permet de constater que certains ports comme Grandcamp ou Port-en-Bessin ont bénéficié localement de souplesse de la part de l'Occupant. L'activité des Portais est autorisée un mois et demi avant les directives officielles étendant la pêche jusqu'à la Manche Est et ouvrant la pêche aux ports du Nord comme Boulogne et Dunkerque¹⁵⁰⁰. Les registres de désarmements prouvent dans ce sens l'armement de plusieurs chaloupes dès les jours qui suivirent l'autorisation de sortie en mer à Port-en-Bessin du 17 septembre 1940¹⁵⁰¹. Depuis cette date sous surveillance étroite, les marins exercent leur activité maritime bien que celle-ci demeure uniquement côtière.

¹⁴⁹⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941. La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941. 17 septembre 1940, Orstkommandatur de Port-en-Bessin.

¹⁴⁹⁸ SCHNEIDER, V., *Les rapports entre soldats de la Wehrmacht et la population civile de Basse-Normandie, 16 juin 1940-5 juin 1944*, mémoire de master d'histoire, sous la dir de Jean Quellien, Université de Caen, 2005, p. 88, et, Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941. La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941. 17 septembre 1940, Orstkommandatur de Port-en-Bessin. 28 décembre 1940, rapport hebdomadaire de la Hunst de Port-en-Bessin.

¹⁴⁹⁹ Arch. nat. : AJ40 1362, Transport fluvial et maritime, pêche, bâtiments. Correspondance chronologique, juillet 1940-décembre 1944. Circulaire du 05/11/1940, traduite par Danièle Sancy, Maître de conférences en histoire du Moyen Âge, Université du Havre.

¹⁵⁰⁰ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 605-608.

¹⁵⁰¹ ENIM : Désarmement 1941.

1.2 Une pêche sous de nouvelles contraintes réglementaires

Si les cas d'activité halieutique de haute mer en Atlantique¹⁵⁰² ou encore dans les ports de grandes pêches comme Fécamp¹⁵⁰³ échappent à la limitation de la pêche dans la bande des trois milles imposée par les règlements allemands, et ce pour des raisons de rendements nécessaires au ravitaillement, à contrario il en va tout autrement pour les pêches portaises. Le contexte géographique joue en défaveur des pêcheurs de la côte du Calvados. Trop proches de l'Angleterre et des enjeux militaires dans la Manche, soumises entre autres aux raids alliés testant la résistance des défenses allemandes depuis septembre 1941 pour un débarquement probable¹⁵⁰⁴, les activités maritimes restent donc sous contrôle et cantonnées à proximité du littoral. En soi, et au vu des règlements de l'exercice de la pêche mis en place par l'Occupant, la flotte des chaloupes portaises reste à vue des sentinelles postées sur les falaises. De plus, les gens de mer ne disposent plus que de chaloupes de 6 à 8 mètres, restreintes à 20 litres de carburant et 2 litres d'huile par mois¹⁵⁰⁵. Lorsque l'on sait que le moteur marin d'une chaloupe exige une grosse quantité d'huile, soit 6 à 7 litres par heure, les équipages, dès que le temps le permet, favorisent l'utilisation de leurs voiles¹⁵⁰⁶.

Les témoignages relatent des pêches à un, deux, parfois trois milles mais guère plus. Les rapports détaillés de cas de blessures en activité en mer précisant la position des navires au moment des faits nous éclairent à propos les lieux de pêche des navires portais. Sachant que les embarcations restent groupées non loin du bateau superviseur, nous les trouvons avec le *Petit Georges* d'André Delain traînant ses filets à un mille au large de Port-en-Bessin l'après-midi du 9 décembre 1940¹⁵⁰⁷, ou encore à deux milles de la côte au large de Colleville-sur-Mer. Un mois plus tard, entre 9 heures et 14 heures, la chaloupe *Bon Repos* d'Henri Hélie y relève ses dragues à coquilles¹⁵⁰⁸. Après la marée, le retour au port implique encore des contrôles. Les surveillants de pêche allemands inspectent les équipages et fouillent les chaloupes à la recherche de matériel illicite mais aussi de

¹⁵⁰² FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 162-176, et, MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014, p. 314.

¹⁵⁰³ MARAIS, C., « La Seconde Guerre mondiale et les stratégies de substitution de la grande pêche fécampoise », *Annales de Normandie*, n°2, 2015, p. 83-102.

¹⁵⁰⁴ BRAC DE LA PERRIERE C., « L'opération Chopper, 27-30 septembre 1941, Luc-sur-Mer/Saint-Vaast-la-Hougue », in Fournier G., Quellien J., Simonnet S., Heintz A., Brac De La Perriere C., *Les raids des commandos alliés en Normandie 1940-1944*, Rennes, Éditions Ouest France, 2010, p. 52-60.

¹⁵⁰⁵ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 10.

¹⁵⁰⁶ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 20 février 1942, Max Rivière à Monsieur le secrétaire d'État, secrétariat d'État au ravitaillement, Direction de la répartition et de la consommation à Paris. Compte rendu d'enquête effectué par le Contrôle mobile Bourles sur le « poisson » dans le département du Calvados et plus particulièrement dans les ports de Grandcamp et de Port-en-Bessin.

¹⁵⁰⁷ ENIM : Désarmement 1941.

¹⁵⁰⁸ *Ibid.*

poissons cachés par les marins désireux de conserver quelques prises de plus pour leur propre compte.

Date	Nombre de bateaux	Horaire de sortie	Horaire de rentrée	Pêche en kilogrammes	Bateau superviseur	Soldats allemands embarqués	Bateaux contrôlés
01/11/1942							
02/11/1942	14	14	16,5	124	PAUL ET MAURICE 858	2	849-935-837
03/11/1942	21	8	17	414	PAUL ET MAURICE 858	2	522-811
04/11/1942	66	8,5	17	1643	NOTRE DAME DE LA CONSOLATION 917	2	880-861-947
05/11/1942	36	8,5	17	1362	JEANNE LEONE 834	2	926-806-604
06/11/1942							
07/11/1942	10	8,5	12	65	ANDRE AUGUSTIN 862	2	862-906
08/11/1942						2	
09/11/1942	26	8,75	13,5	196	PAUL ET MAURICE 858	2	884-944
10/11/1942	54	9,5	14,5	670	EOLE I 604	2	865-851
11/11/1942							
12/11/1942	18	11,5	15	132	PAUL ET MAURICE 858	2	905-825
13/11/1942						2	
14/11/1942						2	

Doc 63 : Entrées et sorties des navires de pêche superviseurs du 1^{er} au 14 novembre 1942¹⁵⁰⁹

L'autorité maritime allemande contrôle à chaque sortie deux à trois bateaux. À titre d'exemple, durant la journée du 5 novembre 1942, 36 embarcations pêchent en mer entre 8 h 30 et 17 heures sous la surveillance de deux soldats allemands embarqués à bord du *Jeanne Léonne*¹⁵¹⁰. De retour au port et la flotte amarrée exclusivement dans le deuxième bassin, l'occupant fouille trois chaloupes, l'*Eole I 604* du patron M. de Saint Denis, la *Jeannette 806* d'Albert Cavey et la *Guiguite 926* de Jacques Vicquelin¹⁵¹¹. Cette opération est renouvelée régulièrement ; cependant, l'absence de données sur le temps long empêche une analyse plus fine, particulièrement à propos de l'aspect aléatoire ou ciblé des contrôles effectués sur les barques de pêche. Les témoins, de leur côté, manquent de précision quant aux fouilles effectuées dans leurs bateaux. Ils n'en soulignent que le principe et décrivent les gestes de perquisition plus ou moins précis selon les jours. Néanmoins, ils restent marqués par le poids de ces contraintes impliquant une véritable réorganisation de leur activité au quotidien.

¹⁵⁰⁹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : RM 45 IV 1582, Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

¹⁵¹⁰ *Ibid.*

¹⁵¹¹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941. La liste des bateaux et des équipages, 1941. Les bulletins d'expédition. La liste des autorisations de pêche et la liste maritime des bateaux qui rentrent et qui sortent. La liste des personnels 1941.

2. L'inévitable réorganisation du métier

2.1 Les inscrits en désœuvrement

La disparition par réquisition ou destruction entre les mois de mai et d'août 1940 des 29 chalutiers de Port-en-Bessin¹⁵¹² laisse dans le désœuvrement leurs équipages. Deux cents matelots et patrons de pêche privés d'embarcation, soit presque les deux tiers des marins du syndicat¹⁵¹³, se retrouvent au chômage. L'activité de ravitaillement n'est assurée que par une centaine de marins armant les chaloupes laissées dans le port par les autorités allemandes. Comme l'équipage de Joseph Camenen à La Rochelle dont le chalutier fut réquisitionné, les matelots au chômage choisissent alors de partir travailler dans d'autres secteurs d'activité liés au port¹⁵¹⁴ ou dans les fermes des alentours¹⁵¹⁵, en espérant retrouver bientôt le chemin vers la mer. Mais le plus grand nombre reste en attente d'un embarquement et des avantages de leur métier. Considérés comme travailleurs de force¹⁵¹⁶, ils jouissent non seulement de leurs revenus mais également de leur part réservataire de poisson que l'Amirauté protectrice des marins depuis le début du conflit a tenu à conserver. La pêche leur garantit donc une part sur leur table de repas ou, tout du moins, dont ils peuvent disposer librement¹⁵¹⁷. Avec les marins portais, il faut compter les équipages d'Étaples, établis dans la ville depuis l'exode, ajoutant des bras vides à une main d'œuvre déjà en panne de travail.

¹⁵¹² ENIM : Désarmement 1940.

¹⁵¹³ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939. Le nombre de marins à la fin de l'année 1938 s'élève à 274 hommes.

¹⁵¹⁴ CAMENEN, J., *Regards sur une vie de marin-pêcheur*, Paris, Éditions du Pen Duick, 1979, p. 111.

¹⁵¹⁵ Arch. Dép. Calvados : 4W2, Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943. Les listes nominatives des inscrits donnent leur lieu de travail requis ou non, dont celui des hommes travaillant à la ferme.

¹⁵¹⁶ Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 29/2, Guerre 39-45 attestations d'employeurs, 1940-1941.

¹⁵¹⁷ *Bulletin officiel de la Marine marchande*, décret du 19 avril 1941. Part réservataire de 50 kilogramme de poisson par jour et par barques de moins de trois tonnes dont dispose librement le pêcheur, instituée par Colbert, avantage conservé par le gouvernement de Vichy.

Date	IP	ID	HS	Total
18/09/1942	53	178	96	327
31/12/1942	44	183	95	322
20/08/1943	44	181	101	326
15/03/1944	35	181	149	325

Doc 64 : Relevé du nombre d'inscrits, provisoires, définitifs et hors-service¹⁵¹⁸

Les relevés réguliers de l'Inscription maritime de Caen permettent de constater une augmentation d'une trentaine d'hommes depuis 1940. Le nombre de marins se stabilise ensuite durant toute l'Occupation, proche des 330 inscrits sur Port-en-Bessin¹⁵¹⁹. Bien qu'indemnisés pour leur chômage¹⁵²⁰, les pêcheurs à quai cherchent un départ pour la mer. Embarqués à la pêche, les hommes protégés par Vichy¹⁵²¹ savent qu'ils éviteront de travailler dans un premier temps directement pour l'Occupant et, surtout, lors des réquisitions de main d'œuvre, d'être envoyés dans d'autres localités voire en Allemagne¹⁵²². Cependant, les petites embarcations présentes dans le port demeurent insuffisantes pour un si grand nombre de marins. Dès 1941, les pêcheurs des petits ports de la Manche, comme à Grandcamp et à Berck¹⁵²³, privés de navire, chercheront donc à acquérir une chaloupe, seule embarcation autorisée par l'autorité allemande. « *On naviguait à la chaloupe ! Y avait plus que ça !* » Soulignait un témoin lors d'un entretien¹⁵²⁴. Il s'en suivra un essor méconnu de la construction des chantiers navals portais dorénavant voués à l'armement de petites embarcations côtières.

2.2 La conversion du métier hauturier au métier côtier

En 1941, les premières commandes de grandes chaloupes tombent dans les deux chantiers en activité à Port-en-Bessin. En effet, il n'est plus question de se contenter des embarcations côtières de 6 mètres patronnées souvent par des matelots hors de service, naviguant quand le temps le permet. Durant l'Occupation, les constructeurs s'affairent sur des modèles plus longs et plus résistants.

¹⁵¹⁸ ENIM : Désarmement, 1940 à 1944.

¹⁵¹⁹ Ibid.

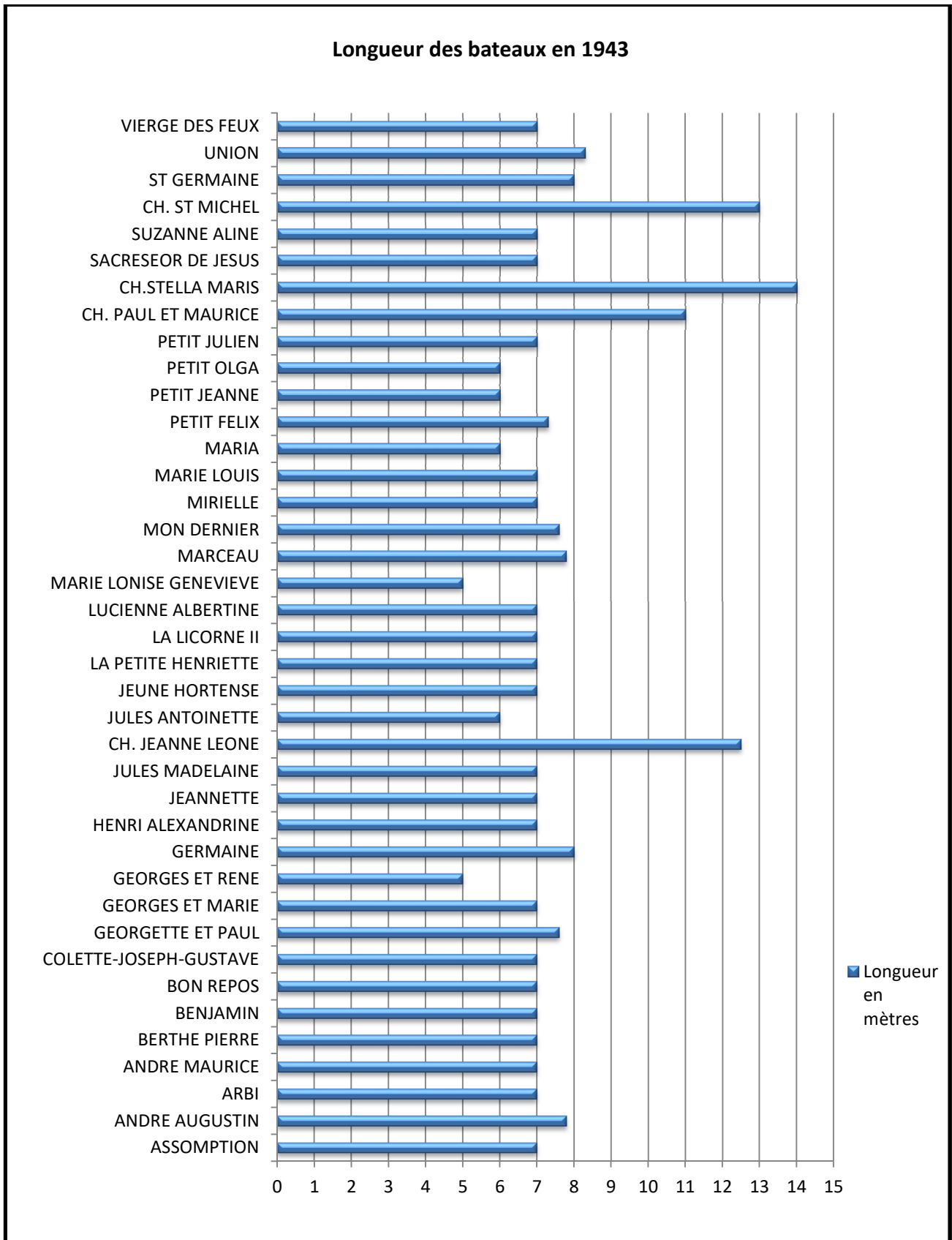
¹⁵²⁰ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 61.

¹⁵²¹ Ibid., p. 285.

¹⁵²² Ibid.

¹⁵²³ BOYER, G., *La marine berchoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001, p. 525.

¹⁵²⁴ Témoignage T6.



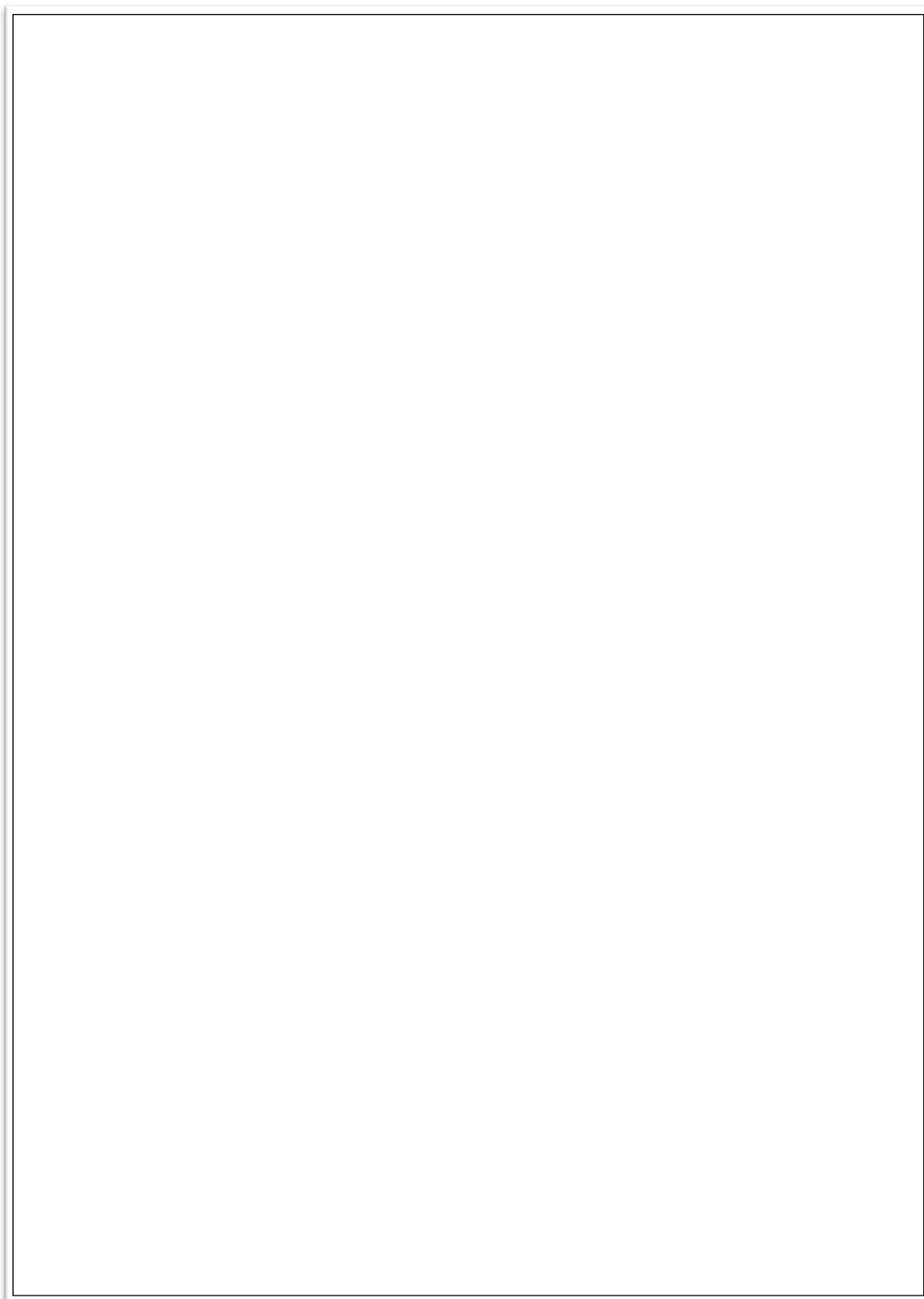
Graphique 33 : Longueur des navires de Port-en-Bessin en 1943¹⁵²⁵

¹⁵²⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1222, Fischereierlaubnisscheine 1941-1943 : Autorisation de pêche, 1941-1943.

D'après la liste des navires de Port-en-Bessin établie par la surveillance allemande du port¹⁵²⁶, mis à part les quatre petits chalutiers conservés sur le site, la longueur moyenne des chaloupes se situe à 6,95 m. Les constructions récentes depuis 1941 dépassent cette moyenne. C'est le cas de *l'Union* d'Arthur Rousseville, le seul navire conservé encore à ce jour, témoin sur les côtes normandes de ce passé des années noires. Navigant jusqu'alors sur *Ma petite Gabrielle*¹⁵²⁷ de 1,7 tonneau, le patron-armateur lui préfère un bateau plus fort et fait construire sa nouvelle chaloupe dans les chantiers Allard. Mise à l'eau en septembre 1942, elle mesure 8,30 mètres de long sur 3 mètres de large. Prévus pour marcher à la voile en raison de la limitation de carburant, elle permet tous les types de pêche dont le chalut côtier.

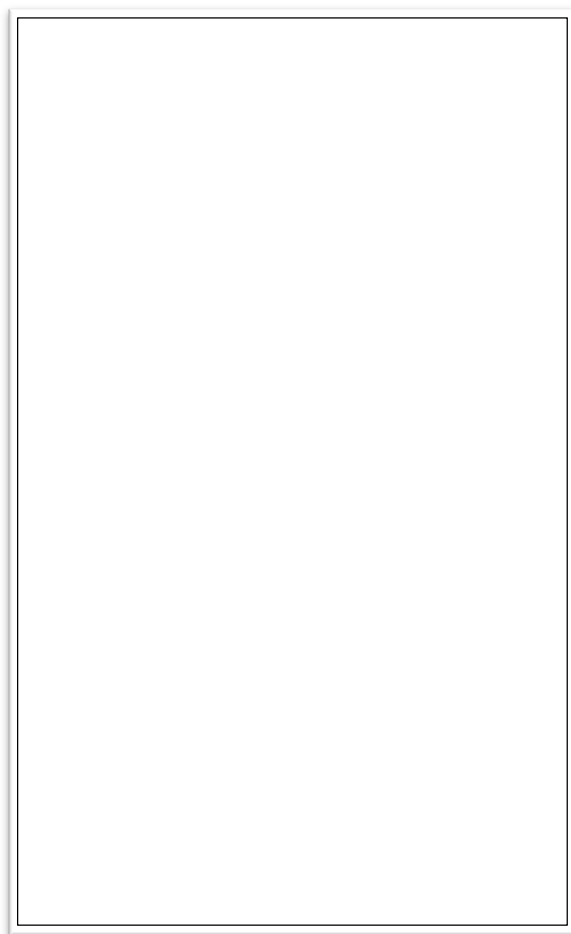
¹⁵²⁶ *Ibid.*

¹⁵²⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 600 Akte 1942, Enthält : Schiffs-und Signalangelenheiten ; Dienstanweisungen : Signalisation et immatriculation des bateaux. Directives de service, 1942.



Doc 65 : Plan de voilure de l'*Union*¹⁵²⁸

¹⁵²⁸ Plan de voilure réalisé par l'association Éducanaute qui a restauré, dans les années 1990, la chaloupe de travail l'*Union*. Selon son ancien président Jean Marie BEHIER, « *Le chantier Allard avait construit cette chaloupe de près de 9m à partir de gabarits d'un modèle de 6m50!!!* ». <http://www.ravent.net/mayero-blog>



Doc 66 : La chaloupe l'*Union* sous voile en mer¹⁵²⁹

À bord, trois, ou parfois quatre, hommes assurent les manœuvres. Le patron y embarque ses deux fils, Camille et Joseph Rousseville, qui témoignent encore de nos jours des prouesses de leur père à la pêche sous l'Occupation. Les registres allemands relèvent une première sortie du bateau le 16 septembre 1942 avec un équipage de quatre marins, une quinzaine de jours plus tard seuls trois embarquent. Puis, en novembre, de nouveau quatre hommes ont l'autorisation de partir en mer sur l'*Union*¹⁵³⁰. À côté de cette chaloupe, de nombreuses autres naissent des chantiers portais. Le gouvernement souhaite :

« que la pêche soit exercée avec un maximum d'intensité [...] pour cela il encourage la construction navale en accordant aux pêcheurs des prêts leur permettant de payer le cautionnement exigé par les autorités d'occupation en raison des risques encourus, et le non remboursement auquel les caisses régionales du Crédit Maritime Mutuel, sont exposées »¹⁵³¹.

¹⁵²⁹ Photographie de l'*Association Éducanaute*.

¹⁵³⁰ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1222, Fischereierlaubnisscheine 1941-1943 : Autorisation de pêche, 1941-1943, et, ENIM, Désarmement 1942 à 1944.

¹⁵³¹ CONFOLANT, D., *La vie maritime dans la région granvillaise durant la Seconde Guerre Mondiale*, Cormelles-le-Royal, Éditions du Lys, 1995, p. 52.

Et si nous ne pouvons pas quantifier les chaloupes en raison de l'absence de données précises quant à la construction navale portaise, en 1943, les autorités recensent dans le port 121 chaloupes, dont 56 existantes en 1940 et 65 supplémentaires apparues depuis 1941. Au total, la pêche locale comprendra durant l'Occupation jusqu'à 125 petits bâtiments armés par plus de 300 marins pour l'activité halieutique.



Doc 67 : Chaloupes dans le deuxième bassin de Port-en-Bessin, juin 1944¹⁵³²

La plupart des équipages des grands chalutiers retrouvent donc un emploi à bord, transférant et adaptant les techniques de pêches sur cette nouvelle flotte. *L'Union* pratique tous les types de pêche selon la saison¹⁵³³. Toutes les chaloupes tendent leurs filets pour le hareng en automne et hiver. Les bateaux comme les *Trois frères* adaptent des chaluts plus courts et pratiquent leur art, à un demi-mile de la côte¹⁵³⁴ ce qui, en temps de paix, s'avère rigoureusement interdit. Les législations de protection de la ressource ne font plus foi durant l'Occupation, et les marins bénéficient des

¹⁵³² Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

¹⁵³³ Témoignage T8.

¹⁵³⁴ ENIM : Désarmement 1941.

largesses de l'État en la matière. Ainsi les dragues à dents qui devaient être interdites en septembre 1939 pour la pêche de la coquille Saint Jacques seront utilisées durant toute la période du conflit¹⁵³⁵. On frappe donc des dragues à coquilles sur les petits navires pour gratter les fonds proches de Port-en-Bessin¹⁵³⁶. Les témoins disent aussi pratiquer la pêche aux cordes et les arts dormants. Posés la veille, les filets sont relevés le lendemain. Mais bien que nous notions une certaine dynamique de l'activité halieutique, il ne faudrait pas se tromper. Les marins s'adaptent à une situation difficile et à un travail côtier contrôlé bien loin des zones de pêches prolifiques de la Manche. De plus, leur activité reste suspendue chaque jour au bon vouloir des autorités allemandes. La pêche demeure, certes, mais les rendements souffrent grandement de toutes ces limitations.

2.3 Les sorties en mer

Les premiers mois de l'Occupation semblent favorables à l'activité halieutique. Selon les témoins rencontrés à ce sujet, les autorités allemandes limitaient relativement peu les sorties en mer. Un relevé des tonnages de poissons précise que, entre le 10 novembre et le 26 novembre 1941, la flotte portaise de cent bateaux effectue 14 jours de marée pour une répartition de 307,2 kg de poissons par embarcation¹⁵³⁷. Pour les besoins du ravitaillement, et de manière exceptionnelle, les hommes naviguent de nuit comme en témoigne un marin à la retraite :

« Pendant la guerre, c'était ma première année de navigation¹⁵³⁸, en 41. On était sorti, la première fois, la seule et unique fois ou on a eu le droit de sortir la nuit, pour tendre les filets de hareng. On se laissait dériver »¹⁵³⁹.

D'après les récits d'autres témoins, il y eut très peu de pêche de nuit en raison de son aspect accidentogène. En effet, le port, privé de tout éclairage, rendait son approche particulièrement dangereuse. Alors que le 3 novembre 1941 les bateaux de Port pêchent sans anicroches de trois heures à neuf heures du matin¹⁵⁴⁰, la nuit suivante marquera la mémoire des marins portais. Lors de son unique navigation nocturne du 4 novembre 1941, un témoin, jeune mousse à l'époque, et son équipage, sortis depuis deux heures, rentrent à Port-en-Bessin en urgence vers quatre heures du matin :

¹⁵³⁵ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 61.

¹⁵³⁶ ENIM : Désarmement 1941. Voir entre autres le désarmement de la chaloupe *Bon Repos* armée de dragues pour la coquille en janvier 1941.

¹⁵³⁷ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités.

¹⁵³⁸ T7 navigue en tant que mousse sur l'embarcation de son père en 1941.

¹⁵³⁹ Témoignage de T7.

¹⁵⁴⁰ ENIM : Désarmement 1941. Voir procès-verbal de l'accident du *Madiana* sorti en mer de 3 h à 9 h.

« Tout d'un coup, il s'est monté une furie de Norois, en l'espace de ... pfff... à peine une demi-heure, là, la mer était démontée. Alors on a eu un mal fou à nous dépêtrer. »¹⁵⁴¹

Avec eux toute la flottille pénètre avec difficulté dans l'avant-port. Ils seront tous témoins de l'accident mortel de la *Madiana* de Romain Durand en panne de moteur devant les passes du port.

« Y avait M. Rousseville qui avait ses gars avec lui mais qui naviguaient d'un grand canot de 4 mètres¹⁵⁴², et qu'ils se trouvaient à moitié désarmés avec la tempête.

Alors, il a accosté et donné un bout, et juste comme il (Durand) rentrait dans les passes, l'amarre a cassé. Le père s'est retourné en s'énervant pour voir. Il a tiré l'amarre, la chaloupe a fait un demi-tour... elle est venue se planter juste dans la digue.

Alors, heu..., il était pris à court.

Donc, heu..., le père Durand, son fils et Jean-Louis son cousin ... et Jean-Louis savait nager. Il a réussi à peine à s'en tirer. Mais les deux autres ils ont coulé. On les a retrouvés à la basse mer, le lendemain matin [...]¹⁵⁴³.

Jean-Louis Durand, encore témoin de l'Occupation à ce jour et doyen de la ville¹⁵⁴⁴, raconte encore aujourd'hui avec une certaine pénibilité de quelle manière il essaya de nager jusqu'à atteindre un bras salvateur. Le lendemain de l'accident il rédige son rapport détaillé de blessure¹⁵⁴⁵ :

« Après que la *Madiana* fut disparue, je suis resté de quinze à vingt minutes dans l'eau. Je fus sauvé par l'équipage de l'*Assomption*, souffrant à la tête et dans tous les membres, j'ai fait appeler le médecin pour me faire soigner »¹⁵⁴⁶.

Ce rapport, précise encore que les témoins de l'équipage sont « tous noyés », les sauveteurs Auguste Cavey et Louis Marie confirmeront la version de Jean-Louis Durand. Le jeune matelot vient de perdre son oncle et son cousin dans l'accident.

En journée et par temps clair et souvent sous condition de météo clémente permettant la surveillance de la flottille, l'activité continue mais connaît ses premiers arrêts et interdits dès 1942. Un ancien marin, abordant le sujet lors d'un entretien, signale un arrêt net de la pêche durant quelques jours après « l'Opération Jubilee » de débarquement allié sur les plages de Dieppe le 19

¹⁵⁴¹ Témoignage de T7.

¹⁵⁴² Petite chaloupe qu'il possédait avant de faire construire l'*Union* en 1942.

¹⁵⁴³ Témoignage de T7.

¹⁵⁴⁴ Doyen de Port-en-Bessin en juin 2017.

¹⁵⁴⁵ ENIM : Désarmement 1941.

¹⁵⁴⁶ ENIM : Désarmement 1941. Voir procès-verbal de l'accident du *Madiana* sorti en mer de 3 h à 9 h. Annexe 41.

août¹⁵⁴⁷. Enfin, les raids des commandos alliés sur la Normandie impactent très certainement directement les autorisations de sorties des pêcheurs¹⁵⁴⁸. Cependant, l'absence de données précises et d'ordres datés de la surveillance du port ne permet pas de corréler les jours d'intervention des commandos sur les plages de la côte et les interdits qui s'ensuivent. De leur côté, les témoins se souviennent ne pas avoir travaillé en mer certains jours malgré des conditions météorologiques favorables, sans savoir pourquoi. Mais ils confirment que, dans son ensemble, la pêche demeure malgré tout. Un témoin souligne d'ailleurs qu'ils « étaient tranquilles pour la pêche jusqu'en 43 ». Pour lui :

« Au fur et à mesure que les Américains avançaient, ils [les Allemands] sentaient leur fin approcher, ça commençait à être plus heu... on arrivait à sortir. Ils nous permettaient. On est sortis jusqu'en 44 »¹⁵⁴⁹.

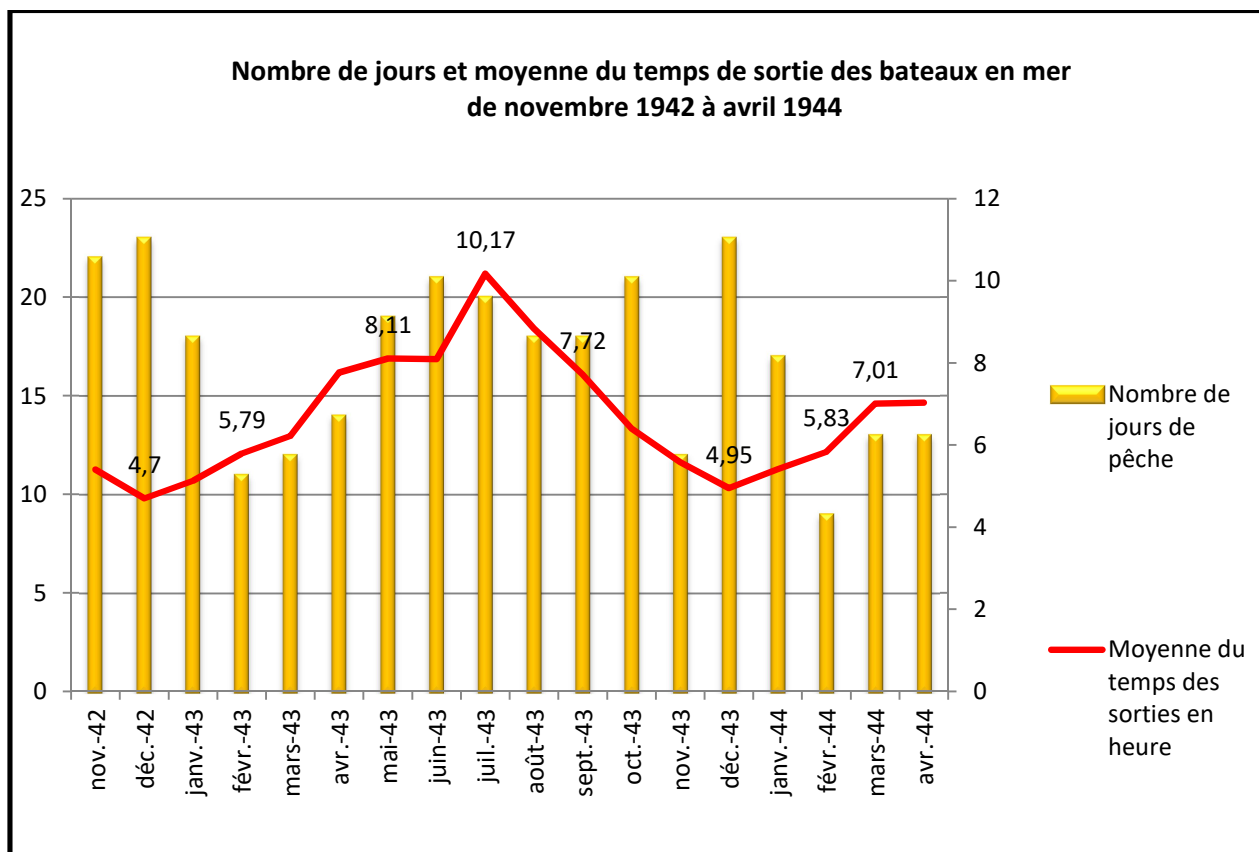
Dans ses propos, il rejoint les avis de tous les anciens marins. Cependant, si la pêche continue jusqu'à la veille du débarquement, les sources de la surveillance du port depuis novembre 1942¹⁵⁵⁰ permettent une étude fine des sorties en mer à propos des faibles rendements de la pêche portaise.

¹⁵⁴⁷ Témoignage de T6.

¹⁵⁴⁸ Fournier, G., Quellien, J., Simonnet, S., Heintz, A., Brac De La Perriere, C., *Les raids des commandos alliés en Normandie 1940-1944*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2010. Plusieurs raids se déroulent sur la côte ouest de la Manche autour de la Baie de Seine, lieu de pêche des portais. On retiendra les plus proche de Port-en-Bessin, soit l'opération CURLEY qui a lieu les 11 et 12 janvier 1942, sur Saint-Laurent-sur-Mer, (p. 71-76), et l'opération AQUATINT, un désastre pour les alliés, le 12 et 13 septembre 1942 à Saint-Honorine-des-Pertes et Saint-Laurent-sur-Mer, (p. 122-136).

¹⁵⁴⁹ Témoignage de T7.

¹⁵⁵⁰ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.



Graphique 34 : Jours et moyennes des sorties en mer pour la pêche 1942-1944¹⁵⁵¹

L'enregistrement systématique des entrées et sorties du port par l'autorité allemande permet d'effectuer un comptage précis du nombre de jours de pêche en mer effectués par la flotte portaise. Fortement liées à la météorologie, aux événements militaires et à la présence saisonnière des espèces prolifiques le long des côtes, la pêche côtière en chaloupe conserve globalement son aspect périodique. Soit un nombre de sorties en mer important durant la saison du hareng entre les mois d'octobre et de janvier¹⁵⁵², et les mois d'été plus cléments pour le travail à bord des petites embarcations sous voile. En effet, durant ces deux périodes, la flottille sort entre quinze à plus de vingt jours par mois, voire vingt-trois jours pour les mois de décembre 1942 et 1943¹⁵⁵³.

Durant les périodes hivernales, les bateaux restent plus souvent à quai. À cela plusieurs raisons ; les conditions météorologiques et plus encore la reprise d'une activité traditionnelle de pêche de poissons frais loin de la rentabilité des époques de présence des espèces pélagiques, durant lesquelles les autorités allemandes favorisent la pêche à des fins de ravitaillement.

¹⁵⁵¹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

¹⁵⁵² *Ibid.*, Excepté le mois de novembre 1943 où les bateaux ne sortent que 12 jours en mer.

¹⁵⁵³ *Ibid.*

Enfin, l'analyse des horaires de sorties notées dans les registres de la surveillance du port reflète très distinctement l'imposition définitive des pêches diurnes. Entre novembre 1942 et avril 1944, aucune pêche ne se déroule avant cinq heures du matin l'été, et nous relevons au plus tard trois sorties se terminant à vingt-une heures, les 17 et 31 juillet et le 16 août 1943. Dans les faits, quelle que soit l'époque de l'année, la flottille navigue entre l'aube et le crépuscule. De plus, le temps alloué à la pêche suit une courbe saisonnière intrinsèquement liée à la longueur des jours. Ainsi entre les mois d'hiver et les mois d'été, le temps de pêche passe progressivement d'une moyenne de 4,7 heures en décembre 1942 à 10,17 heures en juillet 1943 pour retomber à 4,95 heures en décembre de la même année. Si ces moyennes offrent une vue globale du temps de travail en mer, elles cachent cependant des restrictions parfois importantes. En effet, les conditions hivernales devaient fortement déranger les possibilités de surveillance de la flotte de pêche au point de limiter les temps en mer à ses minima.

Année	Mois	Jours	Nombre de bateaux	Heure de sortie	heure de retour	Temps de pêche
1942	11	2	14	14	16,5	2,5
1942	11	7	10	8,5	12	3,5
1942	11	12	18	11,5	15	3,5
1942	11	16	29	13,5	17	3,5
1942	11	20	43	8,5	11,5	3
1942	11	22	20	9	12,5	3,5
1942	11	29	67	10,5	14	3,5
1942	12	2	24	13	16,5	3,5
1942	12	5	11	8	10,5	2,5
1942	12	6	45	9	12	3
1942	12	7	53	9	12,5	3,5
1942	12	15	37	12,75	16,5	3,75
1942	12	19	3	8,75	12	3,25
1942	12	21	7	9	12,5	3,5
1943	1	4	2	9	11	2
1943	1	5	11	9,5	12	2,5
1943	1	19	7	8,5	12	3,5
1943	5	6	11	11,5	15	3,5
1943	10	24	29	7,5	11	3,5
1943	10	27	1	11	13	2
1943	10	28	19	11	13	2
1943	11	1	3	9	11,5	2,5
1943	12	4	51	12,5	16	3,5
1943	12	5	77	14	16	2
1943	12	8	54	8	11	3
1943	12	16	5	14	16	2
1943	12	20	9	13	16	3
1944	1	6	10	8,75	11,5	2,75
1944	1	7	37	8,5	12	3,5
1944	1	18	2	12,5	16	3,5

Doc 68 : Tableau des sorties en mer inférieures à 4 heures¹⁵⁵⁴

Durant les hivers 1942 et 1943, les équipages pratiquent leur art souvent en moins de quatre à cinq heures. Soit en moins de temps qu'une marée classique de cinq à six heures pour une chaloupe sortant travailler à la pleine mer. Les chiffres relevés avancent des temps de pêche très faibles et

¹⁵⁵⁴ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg*-en-Brigau : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

plus particulièrement durant l'hiver 1943 où les mois d'octobre et de décembre présentent respectivement deux journées de pêche de deux heures seulement. A contrario, l'été plus ensoleillé et surtout le climat plus clément assurant une bonne visibilité, les périodes de pêche s'allongent et dépassent régulièrement les dix heures de travail côtier avec parfois des journées de plus de douze heures en mer entre les mois de juin et d'août.

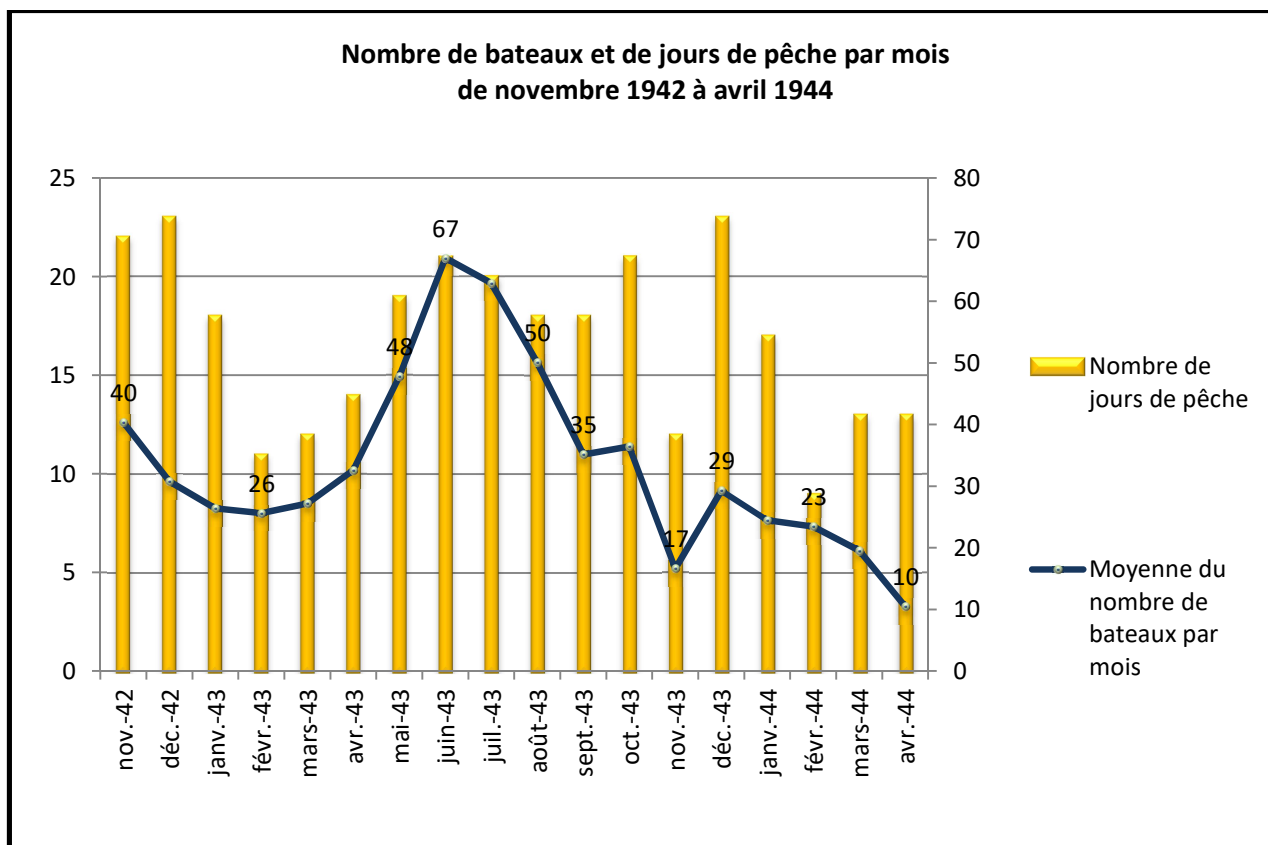
Année	Mois	Jours	Nombre de bateaux	Heure départ	Heure retour	Temps de pêche
1943	6	24	72	5,5	18	12,5
1943	7	7	77	5	15	10
1943	7	8	80	5,5	16	10,5
1943	7	10	77	5,5	16	10,5
1943	7	12	77	6	17	11
1943	7	13	70	6	18	12
1943	7	14	76	6	18	12
1943	7	15	65	6,5	19,5	13
1943	7	27	80	6,5	18	11,5
1943	7	28	72	6,5	19,5	13
1943	8	10	90	6,5	19	12,5
1943	8	11	82	6,5	19	12,5
1943	8	12	65	6,5	19	12,5
1943	8	13	48	6,5	19,5	13
1943	8	24	78	6,75	18	11,25

Doc 69 : Tableau des sorties en mer égales ou supérieures à 10 heures¹⁵⁵⁵

Les rendements des pêches de Port-en-Bessin sont également restreints par le nombre de navires participant aux pêches quotidiennes. Nous ne reviendrons pas sur l'aspect météorologique, frein naturel retenant au port les embarcations les plus frêles par jour de temps fort. Par ailleurs le plus grand nombre de bateaux sort au cours de l'été. Entre les mois de mai et août 1943, les moyennes

¹⁵⁵⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg*-en-Brigau : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

mensuelles du nombre de bateaux en pêche par jour affichent plus de 45 embarcations en mer, avec un pic d'une moyenne quotidienne de 67 embarcations pour le mois de juin, dont six jours avec plus de 80 navires.



Graphique 35 : Nombre de bateaux et de jours de pêche par mois 1942-1944¹⁵⁵⁶

Ces chiffres chutent lors des mois d'hiver 1942-1943 puis celui de 1943-1944. Si nous pouvons comprendre ici encore les incidences de l'intérêt des pêches pélagiques du hareng pour la période automnale maintenant une moyenne de 30 à 40 bateaux par jour en mer, et a contrario les difficultés climatiques pour la période hivernale entraînant une diminution importante des unités au travail au cours du mois de janvier au mois de mars, l'organisation cyclique des pêches est rompue une première fois en novembre 1943, puis définitivement à partir de mars 1944. Les raisons majeures de ces freins à la pêche sont d'ordre militaire. En effet, en vue d'un futur débarquement sur les côtes normandes, les alliés bombardent les points stratégiques du territoire dont les ports. À la fin du mois d'octobre 1943¹⁵⁵⁷ et durant le mois de novembre, l'aviation attaque Cherbourg et sa banlieue¹⁵⁵⁸,

¹⁵⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁵⁷ *Journal de Bayeux*, vendredi 5 novembre 1943.

¹⁵⁵⁸ *Ibid.*

puis intensifie ses tirs, ciblant entre autres le bunker en construction destiné aux lancements des V2. Bien qu'aucune source directe n'atteste le lien entre ces bombardements peut-être trop lointains et l'activité halieutique portaise, entre le 1^{er} et le 21 novembre, les pêcheurs n'effectueront que six sorties en mer avec parfois seulement 3 à 6 bateaux¹⁵⁵⁹. La pêche ne reprendra son cours qu'à la fin du mois. Mais à partir de mars 1944, de moins en moins de barques de pêche prennent la mer. En moyenne vingt barques par jour sortent ce premier mois puis seulement dix en avril, contre 33 en moyenne un an auparavant. Outre les menaces potentielles de débarquements pressenties par l'Allemagne, exacerbant les surveillances des littoraux, l'absence des navires à la pêche s'explique par les réquisitions de plus en plus nombreuses des marins sur les constructions des bunkers autour de Port-en-Bessin.

Depuis le premier trimestre 1943, la Kommandatur de Caen réclamait tous les bras des pêcheurs¹⁵⁶⁰, qu'elle obtint avec mal en raison des réticences et lenteurs des autorités locales françaises¹⁵⁶¹. Ces hommes participèrent plusieurs mois à la mise en œuvre des ouvrages du mur de l'Atlantique tout en professant à la pêche. Au mois d'avril 1944, sur treize jours de pêche, la flottille nettement diminuée ne compte que trois journées avec plus de dix chaloupes en mer. Le reste du temps, le ravitaillement devra compter sur trois à neuf unités ramenant au maximum 180 kg de poissons. L'heure semble plus à la défense qu'au ravitaillement, à l'image de l'équipage de *l'Union*, encore au travail sur la falaise le 5 juin à la veille du débarquement¹⁵⁶². Le 6 juin au matin, un des matelots devait monter au bunker, or la pleine mer de mi-matinée aurait permis en temps normal d'aller pêcher. Le caractère d'urgence de la finition des bâtiments du mur de l'Atlantique eurent donc raison d'une pêche déjà en difficulté, et dont les apports ne cessèrent de diminuer entre 1942 et la fin du conflit.

¹⁵⁵⁹ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944. Trois bateaux pour les dates du 1^{er} et 24 novembre, six bateaux le 6 et 12 novembre 1943.

¹⁵⁶⁰ Arch. Dép. du Calvados : 4W2, Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943. Annexe 42.

¹⁵⁶¹ *Ibid.*

¹⁵⁶² Témoignage de T8.

3. Les apports des pêches côtières

3.1 Une nouvelle organisation pour la vente des pêches

Le 23 septembre 1940, le rationnement est imposé sur tout le territoire français. Afin d'organiser et régler le ravitaillement en poisson, le Gouvernement de Vichy met en place le Bureau National du Poisson. Sous l'égide du Secrétariat d'État au Ravitaillement, le BNP se charge du circuit de la commercialisation des produits de la mer, de la débarque à leur vente par le biais de la répartition¹⁵⁶³. À l'occasion de la révision de l'organisation du ravitaillement légiférée le 23 octobre 1941, en raison des difficultés entre autres liées au contrôle du marché noir, l'État supprime l'appellation du bureau pour celui de Comité Central de la Répartition du Poisson¹⁵⁶⁴. Les travaux de J.-C. Fichou montrent à cet égard que la filière halieutique n'y trouva aucun changement si ce n'est le nom. À l'échelle du Calvados, l'Intendant Directeur Départemental du Ravitaillement Général du Calvados veille à la distribution de la ressource halieutique à travers les Comités de réception et de répartition du poisson créés selon les directives nationales.

« Note sur l'organisation en Province des Comités de Réception et de répartition

Par sa circulaire n°122 le B.N.P. selon les directives du Ministère du Ravitaillement a supprimé les expéditions directes à la clientèle, tant en Province qu'à Paris, à dater du 3 novembre 1941.

Les expéditions de poisson ne peuvent dorénavant se faire qu'à des comités locaux ou régionaux dits de réception et de répartition et il est de ce fait, nécessaire que dans chaque ville, ou groupement de villes susceptibles de recevoir du poisson, il soit organisé un tel Comité.

Le comité doit assurer la livraison ou la réexpédition du poisson reçu, dans l'intérieur de son secteur au prorata bien entendu de l'importance des populations respectives des communes intéressées »¹⁵⁶⁵.

Jusqu'en 1942, sous la surveillance d'un répartiteur local, les pêches portaises, exceptée la part réservataire de 50 kg revenant au pêcheur¹⁵⁶⁶, partiront sur Caen en suivant cette répartition¹⁵⁶⁷ :

10% armée d'occupation

4% détaillants et ambulants des centres urbains du département

¹⁵⁶³ GRECARD, F., « Les implications politiques du ravitaillement en France sous l'Occupation. », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°94, 2007, p. 199-215.

¹⁵⁶⁴ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 101.

¹⁵⁶⁵ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités.

¹⁵⁶⁶ Bulletin officiel de la Marine marchande, décret du 19 avril 1941. Part réservataire de 50 kilogrammes de poisson par jour et par barque de moins de trois tonneaux dont dispose librement le pêcheur, instituée par Colbert, avantage conservé par le gouvernement de Vichy.

¹⁵⁶⁷ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 10 juillet 1942, Rapport du contrôleur mobile Bourles Jean à Monsieur l'Intendant Directeur Départemental du Ravitaillement Général du Calvados.

10% consommation locale

76% Caen¹⁵⁶⁸

En effet, à l'image de son homologue de Grandcamp, Port-en-Bessin doit livrer la quasi-totalité de ses produits dans la capitale départementale au détriment de la ville de Bayeux. Excédé par ce principe, le maire de Bayeux souligne que « jusqu'ici le poisson qui provenait de Port-en-Bessin, rendait d'immense services à la population bayeusaine », et, exprime ces doléances au Directeur national du Bureau du Poisson.

« La ville de Bayeux n'est pas ravitaillée en poisson notamment débarqué à Port-en-Bessin, qui était la station de pêche alimentant en temps normal les habitants de la ville, les nombreuses institutions d'enseignement et les hôpitaux et hospices. Je me permets de vous demander s'il ne serait pas possible d'attribuer sur le poisson débarqué à Port-en-Bessin, un pourcentage pour la ville de Bayeux [...] »¹⁵⁶⁹.

Des échanges prolifiques montrent que la municipalité, plus que de recevoir du poisson de la répartition de Caen, choisit de créer son propre comité de répartition en réunissant le nombre de communes de l'arrondissement permettant d'atteindre le seuil minimal de 50 000 rationnaires¹⁵⁷⁰ imposé par le gouvernement pour l'organisation de cette entité. De plus, à la fin de l'année 1941, les mareyeurs recevront les produits des bateaux qui leurs sont attribués nominativement au titre de la répartition¹⁵⁷¹.

À partir du mois de juin 1942, les pêcheurs de Port-en-Bessin livreront 30% des produits à Bayeux¹⁵⁷² sur la part prévue pour la région. Les chiffres des centres de répartition confirment pour l'année 1943 ces pourcentages ; Caen reçoit 7 496 kg de poisson de Port-en-Bessin et le centre de Bayeux 3 714 kg¹⁵⁷³. Parallèlement à l'organisation du circuit de la répartition l'État impose l'abandon des ventes traditionnelles et fixe les prix du poisson afin d'enrayer l'envolée des cours

¹⁵⁶⁸ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003, p. 643. Dominique Confolent trouve pour Granville les mêmes directives appliquées dans le port.

¹⁵⁶⁹ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 9 décembre 1941, Le Maire de Bayeux à Monsieur le directeur national du Bureau du poisson.

¹⁵⁷⁰ *Ibid.* 24 décembre 1941, Le sous-préfet de l'Arrondissement à Monsieur le Maire de Bayeux.

¹⁵⁷¹ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. Dossier Contrôle Mobile du Ravitaillement. Caen, le 31 décembre 1941. Liste des mareyeurs et expéditeurs aux bateaux qui leur sont attribués à titre de répartition.

¹⁵⁷² Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 29 juin 1942, établissement d'un Comité de réception et répartition du poisson à Bayeux.

¹⁵⁷³ *Ibid.*, Courrier non daté de A. Delain, Directeur de la Coopérative des Pêcheurs de Port-en-Bessin à Monsieur le Sous-Préfet de Bayeux

des produits de la mer¹⁵⁷⁴. L'arrêté précise également que « l'unité de vente correspondant au prix obligatoirement affiché sera le kilogramme ». Un ancien pêcheur raconte que les femmes habituées à la vente à l'encan et aux mesures comme le seau payé en écu, tune, pistole et livres durent s'adapter aux kilogrammes et aux francs. Selon le témoin, elles continuaient cependant de reporter sur leur carnet les anciennes unités en sus du franc : dix seaux de poissons coûtaient 17 livres soit 17,50 francs.

De retour au port, la flotte doit donc remettre au centre de répartition portais toute sa pêche pour la pesée et la vente. Si la part réservataire échappe un temps à la pesée générale, son utilisation, bien que limitée à la consommation familiale, alimente le marché noir. Afin de lutter contre ce trafic de poisson, le BNP exige depuis octobre 1941¹⁵⁷⁵ sa remise à la répartition afin d'en contrôler le poids, puis autorise sa vente aux seuls comités départementaux de réception et de répartition à « l'exclusion de tout autre organisme ou particulier, ou pour chaque pêcheur, en l'endroit désigné dans chaque port par arrêté municipal »¹⁵⁷⁶. Cependant, malgré la mise en place de cette organisation, le poisson de Port-en-Bessin échappe au ravitaillement. Dans un premier temps, les pêcheurs refusent de se plier aux exigences du BNP et ne soumettent aucune pêche au Comité malgré l'installation d'un lieu de répartition fixe dans la cité¹⁵⁷⁷. En 1941, il semble que la ville de Caen n'ait reçu que peu de produits provenant du Bessin. Un agent du ravitaillement note par exemple que le 22 novembre 1941, cent barils de harengs furent pêchés, mais après la débarque nocturne et le passage des mareyeurs, aucun poisson ne lui restait pour l'envoi au salage à Fécamp¹⁵⁷⁸.

Les rapports du contrôleur répartiteur Khelfaoui de Port-en-Bessin sont fermes à ce sujet. Le 12 février 1942, il déclare la situation « anarchique », il ne reçoit rien alors qu'il a demandé que tout le poisson soit attribué à Caen, exceptée la part réservataire¹⁵⁷⁹. Il ne peut le prouver et ce n'est pas faute de réclamer des contrôles plus stricts depuis le mois de novembre¹⁵⁸⁰. En face, pêcheurs et mareyeurs se montrent indisciplinés. Les uns désapprouvent les taxes trop faibles imposées par le gouvernement, préférant vendre au prix fort aux autres qui s'assurent par ce biais des marges

¹⁵⁷⁴ *Ibid.*, Préfecture du Calvados : Loi du 21 octobre 1940 modifiant, complétant et codifiant la législation sur les prix. Arrêté interministériel du 12 décembre 1940 fixant les prix maxima de vente de certaines espèces de poisson.

¹⁵⁷⁵ *Ibid.*, 7 octobre 1941, Communication du Bureau National du Poisson.

¹⁵⁷⁶ *Ibid.*, Arrêté préfectoral du 10 juillet 1942.

¹⁵⁷⁷ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 7 août 1941 arrêté municipal : la vente de poissons et de coquillages aura lieu uniquement à la poissonnerie.

¹⁵⁷⁸ *Ibid.*, 22 novembre 1941, André François du secrétariat du ravitaillement à Port-en-Bessin à Monsieur le président du syndicat des sauteurs à Fécamp.

¹⁵⁷⁹ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 12 février 1942, le répartiteur Khelfaoui au préfet de Calvados.

¹⁵⁸⁰ *Ibid.*, Compte rendu Monsieur Khelfaoui contrôleur du BNP. 20 novembre 1941.

juteuses. Mais avant tout, les marins se plaignent de pêches insuffisantes. Le contrôleur mobile, Jean Bourle, envoyé à Port décrit la situation depuis 1940. « Le tonnage important en 1938 est tombé en 1940 en raison des mesures prises par l'occupant »¹⁵⁸¹. Il ne reste à la navigation que « 90 barques d'environ trois tonneaux, 2 caiques de vingt-cinq tonneaux et quatre demi-barques allant de 15 à 22 tonneaux »¹⁵⁸². Le peu de carburant « ne permet aux pêcheurs qu'une moyenne de trois à cinq marées par mois » bien que quelques barques naviguent à la voile quand le temps le permet¹⁵⁸³. Dans les faits, si Vichy compte sur le ravitaillement en poisson, la faiblesse des rendements, de la taxe sur le poisson et l'absence d'une répression adéquate favorisent grandement le développement du marché parallèle illicite.

3.2 Les rendements limités de la pêche en chaloupe

Les témoignages des anciens marins s'accordent autour de pêches peu fructueuses. Ils se souviennent des débarques de seulement 20 à 40 kg de poisson par jour de pêche, excepté à la saison du hareng lorsque « les bancs donnaient bien ». Afin d'évaluer ces apports halieutiques nous tentons de les quantifier et par ce biais de comprendre les enjeux des marchés parallèles à la répartition. Cependant, si nous disposons des chiffres émanant des autorités françaises et occupantes, et plus précisément de données quotidiennes allemandes entre novembre 1942 et avril 1944, les écarts dont ils font montre nous conduisent à les observer comme des tendances et non pour leur exactitude. Le Répartiteur de Port-en-Bessin, M. Khelfaoui, signale d'ailleurs que la pêche est d'abord contrôlée par la douane allemande dès l'arrivée des bateaux et il trouve des écarts entre les déclarations de l'occupant et la pesée effectuée par le ravitaillement¹⁵⁸⁴. De son côté, M. Taussac, maire de Port-en-Bessin, se plaint au préfet des abus de prélèvements allemands sur les pêches portaises. Un ordre en provenance des autorités occupantes stipule que M. Henri Thuault, Commissionnaire en marée doit :

« s'approvisionner pour le ravitaillement de nos unités dans les ports du Département du Calvados, jusqu'à concurrence de 8000 kg. de poisson par semaine.

¹⁵⁸¹ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 10 juillet 1942, Rapport du contrôleur mobile Jean Bourle à Monsieur l'Intendant Directeur départemental du Ravitaillement de pêche locale à Port-en-Bessin.

¹⁵⁸² *Ibid.*

¹⁵⁸³ *Ibid.*

¹⁵⁸⁴ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. Rapport mission du 8 au 21 novembre 1941. Selon le répartiteur Khelfaoui : « Dans ce port, il est à craindre que la pêche étant notée par la douane allemande à l'arrivée des bateaux, les chiffres exacts soient connus de l'armée d'occupation, et comme par ailleurs les 10% ne sont prélevés que sur les chiffres amenés à la répartition, il y aura certainement un assez gros décalage, il nous appartient à nous, BNP, de dégager notre responsabilité, car seul, l'Inscription maritime a qualité pour amener les pêcheurs à la répartition ».

Il effectuera ce prélèvement avant tout autre français et aura priorité sur les autres acheteurs civils français [...] »¹⁵⁸⁵.

Selon le Maire, au vu des conditions de pêche gênées par les réglementations allemandes, « la quantité de poisson qu'elles rapportent est insignifiante, il en résulte que la presque totalité de la pêche est absorbée par l'acheteur des Autorités allemandes, et il ne reste plus rien pour le ravitaillement civil [...] le répartiteur désigné dans chaque port n'a plus sa raison d'être »¹⁵⁸⁶. À ce jour, aucun chiffre ne permet d'évaluer techniquement les apports de la pêche portaise depuis l'arrivée de l'occupant jusqu'à la fin de l'année 1941, selon un rapport du B.N.P.

« Répartition : jusqu'à fin novembre, il n'y a jamais eu de répartition véritable observée dans les deux ports normands d'une manière générale, pas plus les pêcheurs que les mareyeurs n'ont tenu compte des règlements [...]

[...] Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que Mr. Khelfaoui n'a laissé avant son départ pour un port de la zone non occupée aucun chiffre et aucune comptabilité faisant ressortir son activité (correspondance B.N.P. n°452)

Bien plus, le B.N.P. ne possède dans son service de statistique aucun chiffre capable de donner une idée même approximative des campagnes des harengs et maquereaux pour les deux ports normands [...] »¹⁵⁸⁷.

En effet, les seules données dont nous disposons émanent de sources allemandes retrouvées dans un dossier d'enquête datant du début de l'année 1942 à propos du trafic sur le poisson à Port-en-Bessin. Le document de la Marine allemande sur le tonnage du poisson du 10 au 26 novembre 1941 donne un total de 30 726 kg de poissons à l'arrivée des barques. Le plus faible apport date du 17 novembre pour 200 kg et, le plus fort, deux jours plus tard, 4 878 kg¹⁵⁸⁸. Pour le répartiteur Khelfaoui, qui à cette époque n'effectue quasiment aucune entrée, les chiffres apparaissent nettement supérieurs. Dans l'impossibilité de réaliser une pesée précise, il ne peut qu'estimer les tonnages débarqués, comme ce fut le cas le soir du 22 novembre 1941 où, selon son récit, le poisson fut abondant.

« Même trafic que les jours précédents [...] Les soirées ont été très sombres, les bateaux revenaient au port vers 9h du soir, aucun éclairage ; des centaines de personnes sur les quais. Contrôle

¹⁵⁸⁵ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 31 janvier 1941, Maire de Port-en-Bessin au Préfet du Calvados.

¹⁵⁸⁶ *Ibid.*

¹⁵⁸⁷ *Ibid.*, 20 février 1942, Max Rivière à Monsieur le secrétaire d'État, secrétariat d'État au ravitaillement, Direction de la répartition et de la consommation à Paris. Compte rendu d'enquête effectué par le Contrôle mobile Bourles sur le « poisson » dans le département du Calvados et plus particulièrement dans les ports de Grandcamp et de Port-en-Bessin.

¹⁵⁸⁸ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 26 novembre 1941 : Relevé de la Marine allemande du tonnage du poisson et hareng du 10 au 26 novembre 1941, jour où Messieurs Bedel-Lemaitre ont été arrêtés par le Bureau National du Poisson et leurs cartes professionnelles enlevées pour un mois.

absolument impossible. Tout le poisson acheté d'avance filait dans les cours et chez les mareyeurs ou les pêcheurs étaient certains d'être réglés à un taux supérieur à la taxation. [...] »¹⁵⁸⁹.

Pour les jours précédents, M. Kelfaoui estime le nombre et le tonnage des pêches bien supérieurs au relevé des allemands.

Dates	Pesée occupant en kg	Estimation ravitaillement en nombre de hareng	Estimation ravitaillement en kg
19/11/1941	4 878	120 000	12 000
20/11/1941	4 097	100 000	10 000
21/11/1941	2 476	80 000	8 000

Doc 70 : Relevés des pêches allemands et estimations du répartiteur du BNP du 19 au 21 novembre 1941¹⁵⁹⁰

Les chiffres estimés par le répartiteur sont même deux à trois fois plus élevés que ceux de l'occupant qui officie dès l'arrivée des barques. M. Khelfaoui alerte les autorités à propos de l'absence quasi-totale du poisson dans le circuit du ravitaillement. En effet, à la fin du mois de novembre 1941, il dit avoir affiché 18 fois la réglementation de la répartition sans qu'aucun pêcheur ni mareyeur ne daignent se plier aux exigences du ravitaillement¹⁵⁹¹. Pourtant, en pleine saison du hareng, le poisson « donne ». Le procès-verbal dressé contre Auguste Hélie patron du *Jeanne Leonne*, un des rares grands bateaux du port (12 m), conforte les affirmations du répartiteur. Sommé de s'expliquer sur « l'emploi et la destination de ses pêches du 10 novembre au 7 décembre 1941 », le pêcheur répond avoir vendu son poisson « aux saleurs de Fécamp, à la population de Port-en-Bessin, à des mareyeurs de Port-en-Bessin et de Bayeux ». Il s'en explique :

« J'ai vendu aux saleurs de Fécamp qui venaient chercher mon poisson sans passer par la répartition. Les Fécampoises à qui je devais la possibilité de pêcher apportaient leurs barils, dès mon retour de la pêche, et exigeaient que je leur donne avant tout autre vente, un certain nombre de barils. J'ai remis à

¹⁵⁸⁹ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. Compte rendu de Mr. Khelfaoui, contrôleur du B.N.P. sur les arrivages en poisson du 18 novembre au soir au 22 novembre.

¹⁵⁹⁰ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 26 novembre 1941 : Relevé de la Marine allemande du tonnage du poisson et hareng du 10 au 26 novembre 1941, jour où Messieurs Bedel-Lemaitre ont été arrêtés par le Bureau National du Poisson et leurs cartes professionnelles enlevées pour un mois. Voir aussi, Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. Compte rendu de Mr. Khelfaoui, contrôleur du B.N.P. sur les arrivages en poisson du 18 novembre au soir au 22 novembre 1941.

¹⁵⁹¹ Arch. Dép. Calvados : Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 20 novembre 1941, Compte rendu Monsieur Khelfaoui contrôleur du BNP.

ce groupement, dans les conditions indiquées ci-dessus : vingt- neuf barils de hareng pour la campagne de 1941.

Je vendais également mon poisson à la population qui venait en chercher à mon bateau. Il allait sept harengs au kg. Je n'ai jamais porté de poisson à la répartition avant le 7 décembre 1941 »¹⁵⁹².

En sus des saleurs de Fécamp, l'homme reconnaît également avoir vendu 7 500 harengs à cinq mareyeurs durant la saison et 200 kg de ce poisson directement aux allemands¹⁵⁹³. L'essentiel de la pêche du contrevenant part donc essentiellement entre les mains des mareyeurs avec l'accord implicite de la surveillance allemande qui profite tout autant de l'abondance du hareng.

La répression enfin opérée au premier trimestre 1942 contre les mareyeurs eut pour effet de conduire momentanément les pêcheurs vers la répartition. Le compte rendu du 4 juin 1942 de la réunion sur le ravitaillement en poisson de la ville de Caen par le port de Port-en-Bessin stipule que « plus de la moitié des bateaux de pêche rentrant au port négligeaient de passer à la répartition »¹⁵⁹⁴, les autres se soumettent donc à la réglementation. Dorénavant, les indisciplinés seront signalés à l'administrateur maritime qui assure « que dans ces conditions il prendra des sanctions, notamment la suppression momentanée de carburant »¹⁵⁹⁵.

Un mois plus tard, le Ravitaillement Général relève un arrivage à Caen pour le mois de 17 624 kg de poissons en provenance de Port-en-Bessin, en sus des 10 936 de Grandcamp et des tonnages respectifs de Lorient et Douarnenez de 5 173 et 9 393 kg¹⁵⁹⁶. Les apports demeurant globalement faibles, au grand dam des marins-pêcheurs, les autorités se questionnent sur l'importance de la part réservataire. Cette part que les hommes se refusent à vendre au ravitaillement, étant donnée la faiblesse des taxes qu'il leur accorde. Le Préfet du Calvados met alors en place une nouvelle entité de collecte auprès des pêcheurs afin d'enrayer le marché noir :

Pour mettre un terme à cette situation j'ai, avec les Services du Ravitaillement Général, procédé à Port-en-Bessin à la création d'une Coopérative des Pêcheurs, où les marins peuvent apporter les cinquante kilos qui leur sont réservés ; cette coopérative fonctionne depuis le 17 juillet dans les meilleures conditions et la

¹⁵⁹² Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 29 décembre 1941, Procès-verbal du service du contrôle mobile à l'encontre d'Auguste Hélie.

¹⁵⁹³ *Ibid.*

¹⁵⁹⁴ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 4 juin 1942, Compte rendu de la réunion du 4 juin 1942, ravitaillement en poisson de la ville de Caen par le port de Port-en-Bessin.

¹⁵⁹⁵ *Ibid.*

¹⁵⁹⁶ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 30 Juillet 1942, Département du Calvados. Ravitaillement général.

totalité du poisson ainsi récupéré est remis au Ravitaillement Général. Ce succès nous incline d'ailleurs à créer la même institution à Grandcamp et à Ouistreham [...] ¹⁵⁹⁷

En échange, « une marge bénéficiaire uniforme de 2 fr 50 par kg de poisson remis aux comités départementaux est accordée au pêcheur en plus de la taxe au débarquement en vigueur » ¹⁵⁹⁸. L'initiative fut partiellement de bon aloi. Le directeur du marché couvert et de la poissonnerie de Caen constate à la fin de l'année qu'il a reçu plus de poissons au deuxième semestre 1942 qu'au dernier semestre 1941, soit 338 717kg au lieu de 127 577 kg ¹⁵⁹⁹.

¹⁵⁹⁷ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 3 août 1942, le Préfet du Calvados à l'Intendant des Affaires Économiques à Rouen.

¹⁵⁹⁸ *Ibid.*, Arrêté préfectoral du 10 juillet 1942 Art 3

¹⁵⁹⁹ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 15 janvier 1943, Rapport du Directeur de la Poissonnerie et du Marché-Couvert à Monsieur le Maire de la Ville de Caen, sur le fonctionnement de la Poissonnerie et du Marché-Couvert au cours de l'année 1942.

Date	Coopérative des pêcheurs en kg	Groupement des mareyeurs en kg
juil-42	29200	23700
août-42	7000	3200
sept-42	5400	2600
oct-42	6600	1800
nov-42	1600	3800
déc-42	800	100
janv-43	2100	300
févr-43	0	200
mars-43	0	-
avr-43	0	-
mai-43	1415	387
juin-43	1730	1779
juil-43	2578	1800
août-43	2331	-
sept-43	794	-
oct-43	722	-

Doc 71 : Relevé des apports en kg de la coopérative et du groupement de mareyeurs de juillet 1942 à octobre 1943¹⁶⁰⁰

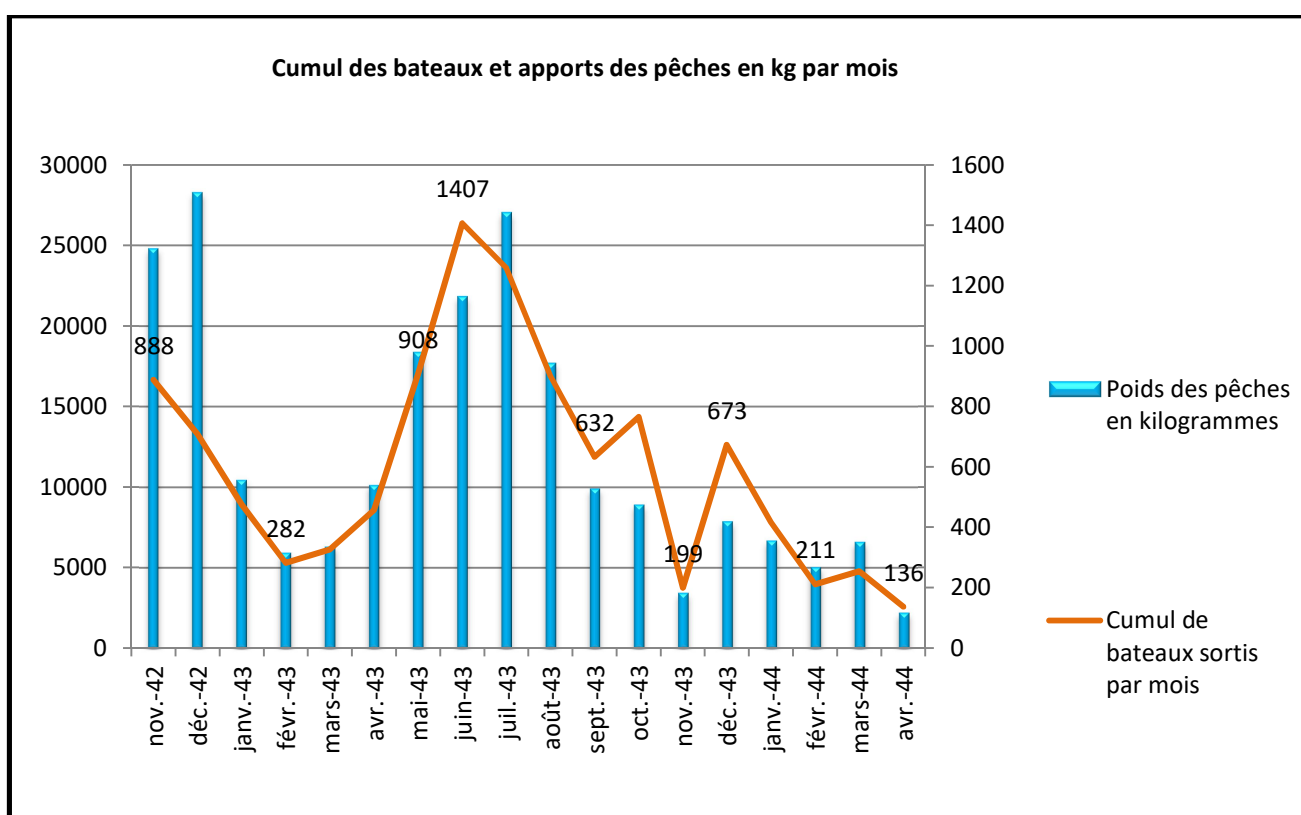
Car en sus des apports fournis par le groupement des mareyeurs, le ravitaillement percevait une partie du poisson réservataire commercialisé par la coopérative des pêcheurs. Et bien que les autorités remettent en cause l'exactitude des montants déclarés tardivement pour les huit premiers mois par la coopérative¹⁶⁰¹, la contribution tout à fait récente des pêcheurs participe à l'avitaillement en produits de la mer des villes de Caen et Bayeux¹⁶⁰². Cependant deux aspects éclairent la problématique de la part réservée au pêcheur. D'une part, au vu des relevés, les versements de la Coopérative sont nettement supérieurs aux apports du groupement des mareyeurs, sauf aux mois de novembre 1942, février et juin 1943. En effet, la pauvreté des apports des produits de la mer et le

¹⁶⁰⁰ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 27 mars 1943, le Ravitaillement Général à Monsieur le préfet du Calvados, renseignements sur les apports de la pêche de juillet 1942 à février 1943. Les données suivantes sont fournies par le même service au mois n+1.

¹⁶⁰¹ *Ibid.*, Le directeur du Ravitaillement général précise que : « Il convient de n'accorder qu'une confiance très limitée à ces renseignements transmis irrégulièrement et imparfaitement ».

¹⁶⁰² *Ibid.*

principe de la part réservataire conduit au paradoxe de la supériorité du volume conservé par le pêcheur et la faiblesse du restant orienté vers le ravitaillement par le biais des mareyeurs. D'autre part, si les apports du mois de juillet 1942 peuvent paraître conséquents, ils décroissent rapidement entre les mois d'août et de décembre. L'année suivante, la coopérative ne transmet aucun poisson entre février et avril 1943. Durant le printemps et l'été les pêcheurs fourniront entre 1,4 tonnes et 2,5 tonnes de poissons mais, dès le début de l'automne les autorités du ravitaillement signaleront l'absence récurrente de marchandises. Corrélés avec les relevés des tonnages de poissons de la douane allemande du port¹⁶⁰³, la compréhension de ces constats s'affine.



Graphique 36 : Relevés allemands des apports de pêche et des navires de novembre 1942 à avril 1944¹⁶⁰⁴

Alors que l'automne 1942 affiche des résultats mensuels égaux ou supérieurs à 25 000 kg de poissons débarqués, grâce à l'abondance saisonnière du hareng, un recul très net s'opère en hiver. Peu de chaloupes sortent à cette époque et le rendement le plus faible tombe à 5 962 kg en février

¹⁶⁰³ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944. Les relevés allemands sont effectués à partir des déclarations orales des pêcheurs au moment du passage de l'entrée du port. Selon le témoin T7, les marins minimisaient leur pêche. Des écarts ont pu être constatés avec les quelques relevés émanant de rapports du représentant du BNP, présentant des chiffres supérieurs qui n'enlèvent rien à la tendance générale étudiée ici.

¹⁶⁰⁴ *Ibid.*

1943. Les marins choisissent alors de conserver leur part plutôt que de la verser à la coopérative qui, à son tour ne peut donc rien donner au ravitaillement. De leur côté les mareyeurs rencontrent la même situation, la pénurie des pêches entraînant celle du ravitaillement. La situation se redresse à partir du mois d'avril jusqu'au mois de juillet, où les Portais sortent de l'eau 27 066 kg de poissons, mais la coopérative ne percevra que 2 578 kg de ces apports et les mareyeurs 1 800. Encore une fois, les hommes préféreront ne pas verser leurs dus au ravitaillement. Un problème plus grave se greffe aux rendements halieutiques. Dès le mois de septembre 1943, de moins en moins de chaloupes prennent la mer. Outre le mois de novembre, à propos duquel nous supposons des interdictions de pêche dus aux bombardements sur Cherbourg, A. Delain, Directeur de la coopérative de Port-en-Bessin, note une certaine désertion du métier. Écrivant au sous-préfet, il tente d'expliquer les raisons de l'absence des bateaux en mer en sus des restrictions et des aspects météorologiques¹⁶⁰⁵.

« Il découle de tout ceci que le métier de pêcheur ne peut assurer le minimum à celui qui le pratique, et actuellement les 4/5 des pêcheurs de Port-en-Bessin sont dans l'obligation de travailler soit comme terrassier aux entreprises diverses, soit comme bûcheron, ceci représente un gros danger pour l'avenir de la pêche et il faudrait essayer d'enrayer même cette exode vers d'autres métiers en s'intéressant au sort de nos marins, la solution est très difficile, toutefois une augmentation du prix du poisson au débarquement permettrait aux pêcheurs pendant les pêches saisonnières d'obtenir un gain plus rémunérateur, les incitant à sortir à la voile plus fréquemment et tentant de même d'obtenir un rendement supérieur d'où le ravitaillement général s'en ressentirait »¹⁶⁰⁶.

La chute des rendements de la saison du hareng entre 1942 et 1943 est fulgurante. Les apports cumulés des mois de novembre à janvier plongent de 63 572 kg la première année à 18 068 kg l'année suivante. Une perte de plus de 71% des tonnages d'une saison de hareng à l'autre rend nuls les apports au ravitaillement. La ville de Caen n'a plus de poissons. Le phénomène est largement décrié par la presse qui s'emploie à haranguer sous divers titres les responsables d'un tel manque et s'interroge : « Où-va le poisson ? »¹⁶⁰⁷, « Les édiles caennaises protestent contre le défectueux ravitaillement en poissons »¹⁶⁰⁸, « Du poisson S.V.P. »¹⁶⁰⁹, « Toujours des miettes »¹⁶¹⁰, « La question du poisson. À Pâques ou à la Trinité ! »¹⁶¹¹.

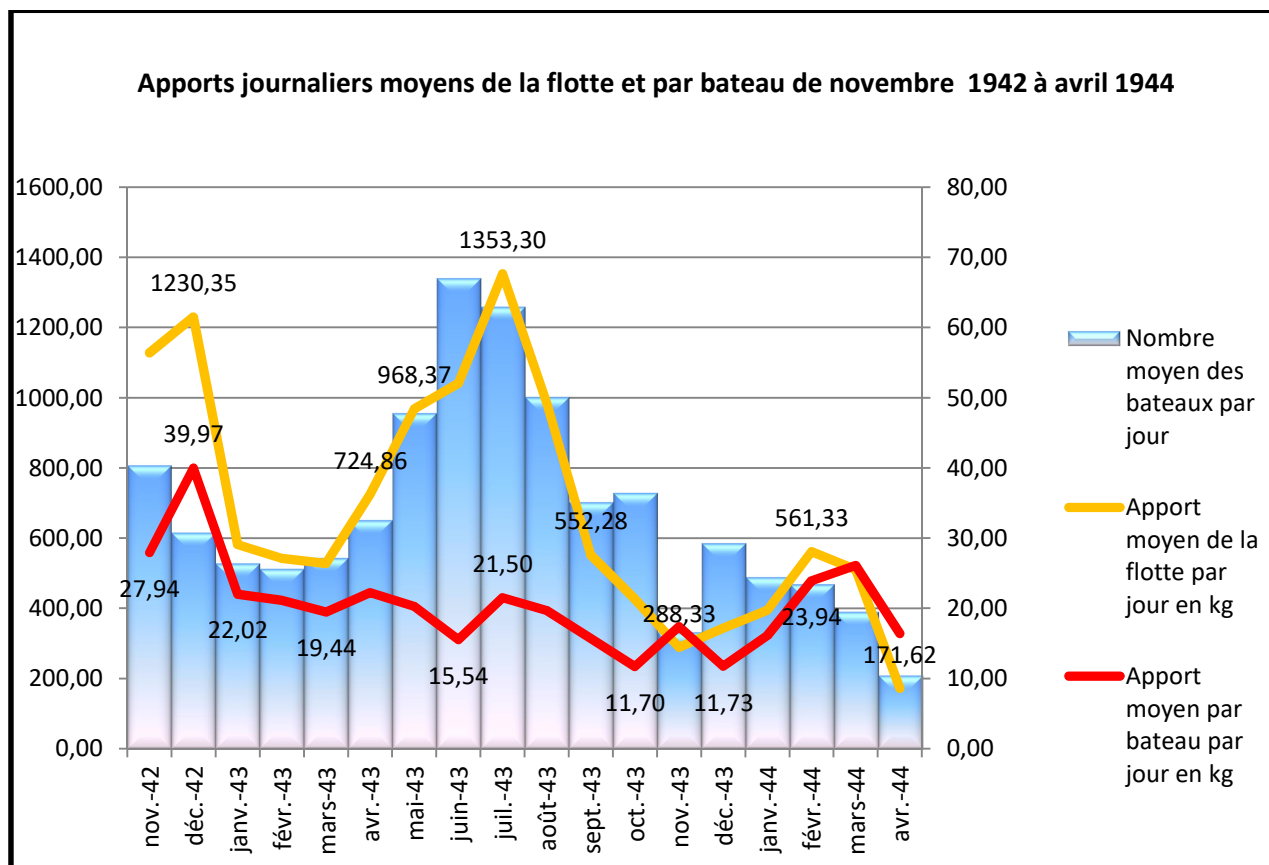
¹⁶⁰⁵ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 29 juin 1942, établissement d'un Comité de réception et répartition du poisson à Bayeux. 3 mars 1944, A. Delain au Sous-Préfet du Calvados, Rapport de Delain, Directeur de la coopérative des pêcheurs de Port-en-Bessin. Selon A. Delain : [...] l'hiver le poisson fuit les côtes pour rechercher les grands fonds, or nous sommes limités à 3 milles pour des raisons militaires, le carburant ne permet que la moyenne d'une sortie de 6 heures par semaine faut-il ajouter encore les jours de mauvais temps fréquents pendant l'hiver et notamment pendant l'hiver 1943-1944.

¹⁶⁰⁶ *Ibid.*, 3 mars 1944, A. Delain au Sous-Préfet du Calvados, Rapport de Delain, Directeur de la coopérative des pêcheurs de Port-en-Bessin.

¹⁶⁰⁷ Arch. Dép. Calvados : *Ouest Éclair*, 25 octobre 1943.

¹⁶⁰⁸ Arch. Dép. Calvados : *Le Petit Parisien*, 17 novembre 1943.

Au printemps 1944, on eut pu espérer un retour « à la normale ». Mais en mars, le port cumule 254 bateaux en mer contre 326 l'année précédente. La chute se confirme encore au cours du mois d'avril 1944 où 136 chaloupes travaillent et ramènent un peu plus de deux tonnes de poisson, contre 456 navires, qui en avril 1943 en débarquaient un peu plus de dix. Réduite et diminuée à ces chiffres, la flottille des chaloupes portaises semble bien incapable de fournir quelque marché que ce soit, l'essentiel des prises assurant à peine et souvent partiellement la part réservataire de chaque bateau.



Graphique 37 : Moyenne des apports journaliers entre novembre 1942 et avril 1944¹⁶¹²

Les moyennes journalières des apports des pêches de la flotte puis par bateau permettent d'évaluer les gains réservés aux équipages au cours de chaque sortie en mer. Plus la flottille est nombreuse et plus le rendement global est important, certes. Mais les résultats obtenus montrent clairement que les moyennes des apports ramenées par bateau sont inférieures au montant de 50 kg de la part réservataire. En effet, en décembre 1942, le poids moyen par jour de pêche et par navire est à 39,97 kg. Il s'agit du meilleur apport sur la période entre le mois de novembre 1942 et le mois d'avril 1944. En effet, la pêche moyenne quotidienne d'une barque se situe autour d'une vingtaine de kg, pour s'affaïsser en octobre et décembre 1943 à un peu moins de 12 kg. Seules les huit journées

¹⁶⁰⁹ *Ibid.*, *Journal de Normandie*, 30 novembre 1943.

¹⁶¹⁰ *Ibid.*, 11-12 décembre 1943.

¹⁶¹¹ *Ibid.*, *Journal de Normandie*, 15 décembre 1943.

¹⁶¹² Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

indiquées dans le tableau ci-dessous, donnent des moyennes d'apports par barque supérieures ou égale aux 50 kg de la part réservataire.

Date	Nombre de bateaux	Apport de la flottille en kg	Apport moyen par bateau en kg
18/11/1942	27	1630	60,4
25/11/1942	58	3020	52,1
26/11/1942	40	2065	51,6
28/12/1942	30	15375	512,5
23/01/1943	6	737	122,8
05/02/1944	13	1455	111,9
06/03/1944	40	2035	50,9
24/04/1944	3	150	50,0

Doc 72 : Jours de moyennes d'apports par barque supérieures ou égales aux 50 kg de la part réservataire

La pêche est d'ailleurs particulièrement abondante le 28 décembre 1942, où 30 barques ramènent à Port-en-Bessin 15 375 kg de poissons, donnant une moyenne de 512,5 kg par navire ayant travaillé ce jour-là. À cette date, et à l'instar du 23 janvier 1943 et du 5 février 1944, les équipages atteignent le quota de leur part réservataire et peuvent largement reverser le surplus au ravitaillement. Mais ces journées demeurent tout à fait exceptionnelles, et les conditions de pêche imposées aux gens de mer ne leur permettent que rarement d'obtenir des gains optimum. In fine, l'observation de l'apport moyen par bateau, sur la période étudiée, partagé par un équipage de trois marins, donne par sortie en mer entre 4 à 15 kg de poissons par homme, dont il dispose librement, et que la répartition ne peut réclamer.

Pourtant, bien que les rendements des pêches portaises soient faibles, les instances du ravitaillement ne se trompent pas en jugeant que le droit d'une part réservée aux marins favorise l'existence du marché noir du poisson alimenté d'abord par les pêcheurs. Il y a bien du poisson qui circule en dehors des circuits officiels de la répartition. Un mal que les services du ravitaillement tenteront coûte que coûte d'enrayer malgré la disparition du poisson au cours du printemps 1944. L'époque est aux interdictions de pêche sur ordre express des autorités allemandes pour des raisons inconnues des gens de mer¹⁶¹³, et à la réquisition de plus en plus systématique des marins envoyés à la construction des défenses allemandes au cours du printemps 1944.

¹⁶¹³ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. Concernant la pêche côtière : À porter à la connaissance des pêcheurs. 2 mai 1944, le sous-préfet à Monsieur l'administrateur de l'Inscription maritime : « Par ordre supérieur toute capture de poisson est interdite dans le territoire côtier de Port-en-Bessin dès maintenant ».

3.3 *Marché noir du poisson : l'utopique répression*

Durant les deux premières années du conflit, le ravitaillement ne reçoit quasiment aucune pêche de Port-en-Bessin. Le poisson alimente essentiellement le marché noir de la région et au-delà, sans que les autorités n'interviennent efficacement. Tous les produits de la mer dépassant les montants des 50 kg de la part réservataire sont donc derechef achetés par les mareyeurs à des prix supérieurs au marché légal. Puis, les intermédiaires distribuent le poisson frais ou salé dans l'arrière-pays, ou l'envoient par colis en train en direction de Paris. De leur côté, les pêcheurs bénéficient de la manne de la part réservataire qu'ils n'hésitent pas à monnayer à prix fort, trouvant toujours acheteur pour cette denrée absente des marchés officiels et des étals des poissonneries. Ainsi, « le hareng taxé à 7 francs le kilo au débarquement, se vend à Bayeux, c'est-à-dire à 10 kilomètres du port, au prix de 35 francs »¹⁶¹⁴. Le cours du poisson, deux fois plus élevé qu'avant-guerre¹⁶¹⁵ dans le Calvados, voit son montant s'envoler littéralement. Les mareyeurs ne respectent pas le principe de la taxe, pas plus que les pêcheurs, qui profitent de visites en campagne pour écouler leur stock auprès de la population rurale. Aux plaintes formulées par le ravitaillement, le répartiteur signifie son impuissance devant ce trafic de poisson. D'une part, les mareyeurs opèrent la nuit grâce à leur autorisation de circulation, alors qu'il leur est interdit de sortir après le couvre-feu, et d'autre part, aucune sanction n'est infligée aux participants de ce marché noir. De plus, aucune des directives imposées n'est respectée et, selon le répartiteur, « les fraudes les plus fréquentes sont commises de la barque à la répartition »¹⁶¹⁶. En effet, à l'entrée du port, les chaloupes annoncent à la douane allemande le chiffre approximatif de leur pêche, puis les embarcations s'amarrent dans le deuxième bassin. Loin des directives exigeant une transmission immédiate des prises sur le lieu désigné par la commune pour la répartition, mareyeurs et clients particuliers achètent directement sur le quai les produits aux prix énoncés par les pêcheurs. Cependant, face à la pénurie de poisson décriée par le ravitaillement et à l'extension du trafic du poisson de Port-en-Bessin, à l'occasion de la visite d'un agent de la répartition de Rouen, M. Khelfaoui provoque une réunion en présence du Maire et de tous les mareyeurs-expéditeurs du lieu. À la suite de cette réunion prévoyant la soumission générale à la répartition, l'homme constate que « la plupart des mareyeurs s'y sont soumis et se sont refusé à acheter au-dessus de la taxe. Deux autres en ont profité pour acheter au prix fort, la totalité des

¹⁶¹⁴ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 20 novembre 1941, Compte rendu Monsieur Khelfaoui contrôleur du BNP.

¹⁶¹⁵ SCHNEIDER, V., *Les rapports entre soldats de la Wehrmacht et la population civile de Basse-Normandie, 16 juin 1940-5 juin 1944*, mémoire de master d'histoire, sous la dir de Jean Quellien, Université de Caen, 2005, p. 89.

¹⁶¹⁶ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 9 juin 1943, Le délégué département de la section du poisson à M. le Préfet du Calvados.

pêches »¹⁶¹⁷. Excédé, le représentant du B.N.P. réclame « une sanction très sévère à l'encontre de ces contrevenants qui non seulement se moquent de la répartition, mais excitent la population contre le B.N.P., et ses représentants »¹⁶¹⁸. Dès lors les deux fraudeurs, mareyeurs associés « J.B. Lemaitre et D. Bedel », fortement soupçonnés de mener un trafic important, seront particulièrement surveillés. Dans le cadre de leur association commerciale, les autorités relèvent une première infraction à laquelle elles remédient rapidement : les hommes détenaient deux cartes professionnelles nominatives de mareyeurs au lieu d'une au nom de leur entité commerciale. Ils profitèrent donc plusieurs mois de deux fois plus de possibilités commerciales avant d'être limités à une seule autorisation pour leur association. Puis, bien que prévenus plusieurs fois¹⁶¹⁹, et verbalisés pour « hausse illicite » à l'achat et la vente, ils furent encore privés de leur carte de mareyeur pour « obstacle au ravitaillement » du 18 décembre 1941 au 18 janvier 1942¹⁶²⁰. Ceci ne les empêcha pas de persévérer dans leurs délits. Enfin, une enquête de trois mois est menée par le contrôleur mobile Max Rivière, à travers leur comptabilité, les déclarations de leurs fournisseurs et de leurs clients avouant leur participation dans ce trafic.¹⁶²¹ Le rayon d'action des fraudeurs s'étendait sur tout l'arrière-pays, faits confirmés par M. Huck, mareyeur détaillant de St Lô ou encore M. Lecomte, de Caumont-l'Eventé. Les hommes officiaient également dans les villes d'Avranches, de Sées, et pour leurs salaisons à Fécamp ou encore à Paris¹⁶²². Les prévenus avouent ne pas avoir toujours tenu leur comptabilité ou l'avoir corrigée¹⁶²³. En mai 1941, ils ne déclarent aucune transaction dans leurs comptes, mais finissent par reconnaître pour les dates des 2, 5, 17, et 19 mai, l'achat de 103,4 kg de poissons pour la somme de 1 307,4 francs¹⁶²⁴. Leur comptabilité montre encore des écarts parfois importants entre les entrées et les sorties des marchandises. Ainsi, pour la date du 21 juin 1941, Bedel et Lemaitre auraient acheté 18 kg de maquereaux en dehors de la répartition officielle pour

¹⁶¹⁷ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 20 novembre 1941, Compte rendu Monsieur Khelfaoui contrôleur du BNP.

¹⁶¹⁸ *Ibid.*

¹⁶¹⁹ Annexe 43.

¹⁶²⁰ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 17 décembre 1941, Le président du BNP, Jacques Altazin, sanctions Bedel et Lemaitre.

¹⁶²¹ *Ibid.*, 19 mars 1942, Rapport d'enquête de Max Rivière, Controeur mobile, sur le trafic clandestin de poisson dans les ports de Port-en-Bessin et de Grandcamp conformément aux instructions de Monsieur le Ministre, Secrétaire d'État au Ravitaillement.

¹⁶²² *Ibid.*, 12 mars 1942, Secrétariat d'État au ravitaillement, Direction de la distribution et de la consommation, contrôle mobile, Procès Verbal, trafic clandestin de poisson à Port-en-Bessin, M. Bedel et Lemaitre Mareyeurs-expéditeurs à Port-en-Bessin.

¹⁶²³ *Ibid.*, 29 décembre 1941, Secrétariat d'État au Ravitaillement, Direction de la répartition et de la consommation. Service du contrôle mobile. Vente et achat en dehors de la répartition fausse comptabilité. Procès-Verbal.

¹⁶²⁴ Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités. 29 décembre 1941, Secrétariat d'État au Ravitaillement, Direction de la répartition et de la consommation. Service du contrôle mobile. Vente et achat en dehors de la répartition fausse comptabilité. Procès-Verbal.

180 francs, et revendu le jour même 180 kg de maquereaux pour la somme de 2 610 francs¹⁶²⁵. De plus :

« Les déclarations des pêcheurs font ressortir des achats effectués directement au débarquement. M. Bedel procédait soit directement à ces achats, soit par personne interposée. Des habitants de Port-en-Bessin s'adressaient aux pêcheurs en leur faisant valoir leurs besoins familiaux et obtenaient ainsi des quantités minimales mais qui par leur grand nombre, permettaient à M. Bedel de réaliser de gros achats dissimulés et parlant des ventes importantes [...] »¹⁶²⁶.

Le trafic de la société s'étendait aussi aux salaisons sans en posséder la patente. Le 21 octobre 1941, 5 065 kg de sardines furent transformés et vendus par la société. Les mareyeurs reconnaissent aussi n'avoir fait aucun envoi sur Paris, contrairement au règlement qui prévoit 60% des produits pour la capitale et 40% en province. En conséquence de quoi, sur les déclarations du répartiteur M. Khelfaoui, du délégué des saumons de Fécamp, M. François, des aveux du détaillant de St Lô, M. Huck, et des pêcheurs payés en argent, alcool et cigarettes, Bedel et Lemaitre sont internés le 30 mars 1942 pour quatre mois au camp de Gaillon¹⁶²⁷. En raison de la méconnaissance des gains réels engendrés par leur trafic et du soutien de trois mareyeurs de la région, leur peine sera finalement commuée en trois mois d'emprisonnement¹⁶²⁸. Les pêcheurs M. Hélie et M. Tabourel, quant à eux, échappent à toute condamnation, car, selon le répartiteur, leur délit ne touche que quelques kg de poisson et « si ces derniers ont été coupables, c'est uniquement parce que la taxation de 7 francs par kilogramme de hareng du début de la saison ne rémunérait pas suffisamment leur travail »¹⁶²⁹. Il juge aussi que le trafic ne touche que quelques kilogrammes de poisson par marin. Les sanctions infligées aux mareyeurs devraient calmer les ardeurs des tricheurs, au moins un temps ! Afin d'enrayer la fuite des pêches du hareng vers le marché noir, une augmentation de sa taxe est accordée aux pêcheurs. Le répartiteur souligne qu' « à partir de cette date le poisson, en totalité, a été remis à la répartition qui a eu lieu alors effectivement¹⁶³⁰ ». Si le hareng rejoint les étals officiels en raison de sa profusion, les pêches du poisson frais, bien moins riches, demeurent difficilement contrôlables. Nous l'avons observé précédemment, la pauvreté des rendements n'alimente bien souvent que la part réservataire des pêcheurs, objet de toutes les attentions des responsables du ravitaillement. Un arrêté du 22 août 1942 sur le contrôle des produits des pêches maritimes prévoit que la vente directe de la part réservataire, après être passée à la pesée officielle, doit s'effectuer en

¹⁶²⁵ *Ibid.*

¹⁶²⁶ *Ibid.*

¹⁶²⁷ *Ibid.*, 30 mars 1942, Préfecture du Calvados, le Préfet Henri Graux.

¹⁶²⁸ *Ibid.*, 19 juin 1942, le sous-préfet à Monsieur le Maire de Port-en-Bessin.

¹⁶²⁹ *Ibid.*

¹⁶³⁰ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 20 décembre 1941, Rapport du répartiteur Kelfaoui, répartition du poisson.

un lieu prescrit par le maire¹⁶³¹. Or, malgré les rappels incessants, le Préfet du Calvados constate encore que « la plupart du temps cette vente a lieu de façon clandestine et naturellement à des prix peu en rapport avec les taxations en vigueur »¹⁶³². Et bien que les femmes de pêcheurs, marchandes de poissons patentées, aillent à Bayeux vendre les prises des parts réservataires tout à fait officiellement, les autorités cherchent à intercepter celles qui empruntent les autocars, chargées discrètement de poissons en directions des villages reculés¹⁶³³. Le commissaire de police de Bayeux note que, en dehors des deux femmes autorisées, les autres marchandes continuent de trafiquer le poisson qu'elles vendent à domicile chez d'anciens clients avec qui elle font aussi le troc « beurre contre poisson »¹⁶³⁴.

Les mesures ont beau se succéder comme l'interdiction de transporter en colis à main plus de 5 kg de poisson¹⁶³⁵, la pesée effectuée en présence de l'occupant à la répartition¹⁶³⁶ et le contrôle par perquisition des chaloupes¹⁶³⁷, ou encore le principe de « la souscription d'engagements volontaires de livraison pour une certaine partie des 50 kg de poissons »¹⁶³⁸ dont les pêcheurs ont la libre disposition, l'alimentation du marché noir et la pratique de tarifications engageantes persistent. Enfin, quand ce poisson part au ravitaillement, la représentante des détaillants de poissons de Caen se plaint que le marché officiel [...] ne reçoit en général que du poisson de catégorie inférieure, non absorbé par le marché noir [...] ¹⁶³⁹ ». D'autres fois, les pêcheurs n'hésitent pas à prélever du poisson pour leur consommation personnelle avant de l'envoyer à la répartition¹⁶⁴⁰. Un extra en sus de leur part toujours bienvenu sur la table du foyer.

Les correspondances entre les autorités du ravitaillement et les autorités préfectorales attestent d'une volonté de durcissement envers les trafics du poisson d'autant plus que l'occupant réclame des explications quant à la pénurie de la ressource pour ses propres troupes¹⁶⁴¹. Convoqué à la Feldkommandatur, le délégué de la section poisson faisant remarquer la raréfaction du produit

¹⁶³¹ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 9 juin 1943, le délégué départemental de la section poisson à Monsieur le Préfet du Calvados.

¹⁶³² *Ibid.*, 21 février 1944, le Préfet du Calvados au Sous-Préfet de Bayeux.

¹⁶³³ *Ibid.*, 22 octobre 1943 le Commissaire de Police à Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Bayeux.

¹⁶³⁴ *Ibid.*

¹⁶³⁵ Arch. Dép. Calvados : M13278 : Poisson, ravitaillement. 16 juillet 1943, le délégué départemental de la section poisson à Monsieur le Préfet du Calvados. Arrêté ministériel du 20 mai 1943 sur la circulation du poisson de mer frais et des coquillages (interdiction de transporter en colis à main plus de 5 kg de poisson).

¹⁶³⁶ Arch. Dép. Calvados : 726W16798, Comité de répartition du poisson, coopérative, 1941-1944. 9 juin 1943, le délégué départemental de la section poisson à Monsieur le Préfet du Calvados.

¹⁶³⁷ *Ibid.*

¹⁶³⁸ *Ibid.*, 3 juin 1943, Le Sous-Préfet de Bayeux à Monsieur le préfet du Calvados.

¹⁶³⁹ Arch. Dép. Calvados : M13277, Poisson, ravitaillement. 12 octobre 1943, Mme Adam, déléguée par la préfecture pour représenter les détaillants en poissons.

¹⁶⁴⁰ *Ibid.*, 26 juin 1942, l'administrateur en chef de l'Inscription Maritime, Jeannin, à Monsieur le Préfet du Calvados.

¹⁶⁴¹ *Ibid.*, 12 janvier 1944, le Délégué Départemental de la Section du poisson à M. le Préfet du Calvados. Convocation à la Feldkommandatur.

pour la population en raison de la nullité des pêches durant l'automne précédent, fut sommé d'instaurer une surveillance à l'arrivée des barques dans chaque port. Un mois plus tard, en février 1944, M. Jeannin, administrateur de l'inscription maritime, reconnaît la « faiblesse des moyens d'exécution » dont il dispose pour « assurer une surveillance plus stricte des arrivages de poisson aux lieux de débarquement et réprimer au maximum le marché clandestin de poisson dans les ports »¹⁶⁴². Durant l'hiver et le printemps 1944, le peu de poisson pêché fournit un marché clandestin émanant essentiellement des parts réservataires des matelots portais, contre lequel les autorités demeurent impuissantes faute de moyens ou peut-être d'intérêt pour des quantités somme-toute assez faibles.

Conclusion :

Sous l'Occupation, à l'instar des pêches françaises, celles du Calvados demeurent particulièrement restreintes. Le diktat allemand bouscule les us du métier, imposant définitivement une activité côtière à bord de petite chaloupes à voile. Cette obligation amène les marins privés de leurs chalutiers à se réorienter vers le petit métier afin d'échapper aux réquisitions allemandes. Leur conversion et leur besoin de navires est à l'origine du boum de la construction navale locale. Jamais autant de chaloupes ne furent construites que durant les années 1942 et 1943 à Port-en-Bessin. Malgré cette adaptation du métier, le répartiteur du ravitaillement se confronte à une productivité globalement médiocre. Si hors saison du hareng l'autorité allemande s'assouplit en ouvrant les amplitudes de travail en mer, la pêche fraîche de toutes les saisons reste soumise au règlement initial. Elle demeure souvent entravée par des interdictions totales ou partielles de sorties pour l'ensemble ou une partie de la flotte. Enfin, les règlements imposés au métier influent directement sur l'apport des prises, se chiffrant à quelques kilogrammes par bateaux. Pour le ravitaillement, outre le prélèvement de poissons effectué par les autorités allemandes, il faut encore soustraire le lot de 50 kg qui revient aux pêcheurs. Confrontées à la règle de la part réservataire absorbant parfois la quasi-totalité du résultat de la marée, les autorités départementales du ravitaillement tentent d'impliquer les gens de mer à l'effort national. Les pêcheurs reversent alors leurs pêches à leur coopérative chargée de la redistribution. Par ce biais on pense résoudre tant les problématiques de la pénurie de poisson sur les marchés citadins que l'écoulement des parts appartenant aux marins vers le marché noir. Ce marché noir que les autorités parviennent difficilement à juguler lorsqu'il s'agit du réseau impliquant une pluralité d'acteurs dont des Portais, mais sans jamais vraiment pouvoir mettre en péril les pêcheurs et la vente de leur part réservataire. Une part de 50 kg par sortie en mer,

¹⁶⁴² *Ibid.*, 23 février 1944, l'Administrateur en Chef de 2^e classe de l'Inscription maritime Jeannin à Monsieur le Préfet du Calvados.

répartie entre 2 à 3 hommes d'équipage, donnant à minima 16 kg de poissons pour un marin. Il est indéniable que cette pêche fait vivre les familles des gens de mer. Mais bien plus, elle leur permet d'effectuer du troc dans les fermes et mieux encore de vendre le poisson aux mareyeurs. De leur côté ces intermédiaires profitent largement de ce poisson vendu sous cape, qu'ils distillent dans les marchés de l'arrière-pays, s'assurant ainsi d'importants bénéfices.

Somme toute, les mesures de sécurité imposées par l'Occupant n'ont pas empêché une reconversion et une adaptation des métiers de la pêche à Port-en-Bessin. Cette mutation a permis aux gens de mer une pratique relativement régulière de leur activité, mais marquée par la faiblesse des rendements. Si le ravitaillement s'en est trouvé lésé, la filière « noire » de la pêche a su tirer avantage et profit de la situation par le biais entre autres de la part réservataire ; une réglementation inadéquate en temps de guerre et de rationnement. En effet, quel que soit le rendement des bateaux, les pêcheurs ont toujours conservé dans sa totalité ou partiellement leur lot, dont ils ont disposé selon leur avantage. Ce lot étant considéré comme un détournement de quelques kilogrammes de poissons, les autorités se sont assurées une certaine paix sociale en ne remettant jamais en cause ce droit institué par Colbert.

Chapitre 9 : De l'Occupation à la Libération, maux et mots des pêcheurs

Introduction :

La pêche sous l'Occupation le long des côtes de la Manche demeure une période méconnue. Les conditions de vie sous le joug allemand dans cette bande côtière interdite et très surveillée restent encore à retracer. Et, bien que depuis quelques années plusieurs travaux s'y intéressent¹⁶⁴³, il semble qu'il faille à terme proposer une synthèse générale offrant une vue globale des différents ports français et des populations maritimes durant les années noires. En attente de tels travaux, il nous semble primordial, à notre tour, dans le cadre de cette étude micro-historique, de nous arrêter sur le cas de la population des pêcheurs soumis jour après jour à l'omniprésence des militaires allemands, aux contraintes et aux exigences de l'occupant dans cet espace de quelques kilomètres que représente le territoire de Port-en-Bessin. Deux mémoires réalisés dans le cadre d'un cours de licence abordent spécifiquement la période dans ce port¹⁶⁴⁴. Ces écrits se fondent essentiellement sur le témoignage d'anciens pêcheurs, témoins oculaires des années noires, afin de saisir le déroulement de ces quatre années. Si notre thèse bénéficie jusqu'alors d'un apport pluriel d'archives, elle se borne surtout à l'analyse de fonds militaires et administratifs entre 1940 et 1944. Ces sources n'offrent que trop rarement un regard sur la population portaise, excepté lorsque ses membres s'inscrivent en faux aux yeux de la loi. Pour envisager une histoire du quotidien, nous devons, comme nos prédécesseurs, nous emparer d'un autre type de sources. À cette fin nous avons constitué un corpus de récits, aussi minime soit-il en raison du petit nombre de témoins encore valides, de leurs âges et de leur santé¹⁶⁴⁵. À ceux-ci, s'ajoutent les témoignages des filles et des fils issus de familles de pêcheurs qui, malgré leur jeune âge au moment de l'Occupation, contribuent à la compréhension générale d'une époque sous l'emprise du III^e Reich. Cependant, les souvenirs ayant aujourd'hui plus de 70 ans « s'abîment » avec le temps. À moins d'évènements particuliers, la mémoire du quotidien des années noires est souvent livrée par les témoins comme un tout sans cadre précis, sans bornage, accompagnée d'un « pendant l'occupation, il est arrivé ceci ou cela... ».

¹⁶⁴³ CONFOLENT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003. CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer (1870-1980)*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995. BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001. DUVIGNAC, G., *Les pêcheurs du Calvados durant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de master 2 d'histoire, sous la dir. de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen Basse-Normandie, 2015. METTE, I., *Grandcamp-les-Bains pendant la 2^{de} Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996.

¹⁶⁴⁴ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, et, HALLEY, G., *Port-en-Bessin et ses pêcheurs pendant la Seconde guerre mondiale*, mémoire de module d'Histoire, Université de Caen, 1992.

Parfois une date marque l'esprit, elle est souvent synonyme d'un choc, d'une peur intense, d'un évènement individuel souvent tragique ou d'un moment de joie intense. Il n'empêche qu'à revenir sur ce passé, et d'un entretien à l'autre, la somme des mémoires individuelles offre une mémoire commune de ces temps difficiles. Enfin, croisés avec les deux mémoires universitaires déjà cités, avec les différents travaux thématiques abordant de manière plus large l'Occupation dans le Calvados¹⁶⁴⁶, les décisions de l'administration de Vichy et celles de l'occupant, nous parvenons à établir le déroulement de quatre années vécues par nos témoins. Quatre années de vie dans un port du Calvados au service d'une administration française servant l'Allemagne, durant lesquelles les hommes et les femmes se soumettent avec plus ou moins de résignation au diktat allemand. De la pêche durant la guerre à la pêche après la Libération, les témoins content ce temps entre résistance et acceptation. Ils disent parfois la peur, soulignent les difficultés et les soumissions. De la réquisition au S.T.O., de la « collaboration économique » aux actes officiels de bravoure ou à l'insoumission plus discrète, c'est toute une population qui applaudit le jour *J*, puis se mettra à l'œuvre de la Reconstruction.

1. Un quotidien entre soumission, résignation et résistance

1.1 La réquisition des marins

Protégés par l'État, les marins-pêcheurs éviteront les réquisitions hors de leurs activités principales durant la première partie de l'occupation. À la disposition du ravitaillement, les gens de mer se savaient exempts de toute autre demande de main d'œuvre émise par l'Occupant¹⁶⁴⁷. Mais en 1942, au tournant de la guerre, les autorités allemandes, soupçonnant un probable débarquement le long des côtes de la Manche, s'engagent dans le renforcement et la construction des ouvrages de défense

¹⁶⁴⁶ « L'équipe « Seconde Guerre mondiale » du CRHQ mène ses travaux dans deux directions principales. La première concerne l'étude des politiques répressives mises en œuvre sous l'Occupation par les autorités françaises et allemandes ainsi que des processus d'épuration engagés après la Libération. L'objectif est de rendre compte du fonctionnement de ces politiques par le « bas », à l'échelle des pratiques institutionnelles et des acteurs ordinaires. La seconde porte sur la mémoire de cette période. L'équipe se propose notamment de constituer une base de données recensant l'ensemble des témoignages publiés en français au cours du conflit et jusqu'à nos jours sur la France et les Français pendant la Seconde Guerre mondiale. Cette base de données ([EGO 1939-1945 : Écrits de Guerre et d'Occupation](#)) offrira à terme l'opportunité d'un large champ d'études pluridisciplinaires sur les constructions mémorielles et les représentations de l'évènement. »

<http://www.unicaen.fr/mrsh/crhq>

¹⁶⁴⁷ Arch. Dép. Calvados : 4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943. 20 janvier 1943, Chef de quartier de Caen Jeannin à Monsieur le directeur de l'Inscription Maritime de Rouen. Réquisition éventuelle de marins-pêcheurs pour le compte des autorités occupantes. Voir, FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 161 et 284-285. Voir aussi, Arch. Dép. Calvados : 656 EDT 29/2 : Guerre 39-45 attestations d'employeurs, 1940-1941. Demandes, lettres et attestations pour l'obtention de la catégorie T, pour les travailleurs de force. Bulletin de la chambre de commerce 1940 : Catégorie de travailleur : R- Commerce de transport-navigation : Travailleurs de 1ère catégorie : Matelots et servants des bateaux de pêche : La carte T1.

sur le littoral. Dès lors, les chantiers de l'organisation Todt réclameront de nombreux bras pour l'édification du Mur de l'Atlantique. Parallèlement, les autorités allemandes durcissent leurs exigences en matière de main d'œuvre pour les besoins de l'industrie du Grand Reich. Si Laval crut pouvoir répondre à l'Occupant via la propagande de la Relève fondée sur la base du volontariat, il dut renforcer sa politique collaborationniste afin de fournir à ses maîtres le nombre d'ouvriers demandé¹⁶⁴⁸. En promulguant la loi du 4 septembre 1942, relative à l'utilisation et à l'orientation de la main d'œuvre, Vichy introduit une obligation de travail pour les hommes entre 18 et 50 ans¹⁶⁴⁹. Cette directive, visant particulièrement les chômeurs, permet d'orienter les pêcheurs de Port-en-Bessin en manque d'embarquement vers les entreprises et les chantiers voués au renforcement des défenses côtières. Au cours de l'automne 1942, selon le syndic sur la base du volontariat ou de la réquisition¹⁶⁵⁰, « il y a environ 60 marins sans travail employés par les autorités allemandes pour exécuter des travaux sur la côte »¹⁶⁵¹. Devenus pour la plupart d'entre eux manœuvres, ils sont répartis sur les sites en manque d'ouvriers. Pour exemple, l'entreprise RAFF les recrute pour œuvrer sur les casemates et autres postes de tirs de Riva Bella¹⁶⁵² ou sur les chantiers de fortification de Saint-Brieuc¹⁶⁵³. D'autres travaillent dans la maçonnerie pour le compte de l'entreprise SEMBA à Paris¹⁶⁵⁴, ou se portent volontaires pour la construction et l'aménagement de l'aéroport de Bernay, dans l'Eure. C'est le cas d'un des témoins rencontré à Port-en-Bessin, qui ratifie cet engagement d'un « fallait bien qu'on mange » ; l'homme s'y disait mieux payé face à une pêche trop contrainte et peu rémunératrice¹⁶⁵⁵.

En janvier 1943, le décompte du syndic donne 78 marins travaillant pour le compte des autorités allemandes, soit un peu plus de la moitié¹⁶⁵⁶ des pêcheurs portais de 18 à 50 ans¹⁶⁵⁷. Cependant, le

¹⁶⁴⁸ ZIELINSKI, B., « L'exploitation de la main-d'œuvre française par l'Allemagne et la politique de collaboration (1940-1944) », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 47-57.

¹⁶⁴⁹ GARNIER, B., QUELLIEN, J., PASSERA, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 55.

¹⁶⁵⁰ *Ibid.* p. 316. Pour reprendre les mots de Françoise Passera ; « les départs volontaires ne faisant pas l'objet d'un comptage spécifique », il est impossible de connaître la part des volontaires ou des requis parmi ces 60 pêcheurs.

¹⁶⁵¹ Arch. Dép. Calvados : 4W5, Réquisition de main d'œuvre, enquête préfectorale sur les effectifs possibles, réponses des communes, 1942. 2 octobre 1942, Arrondissement de Bayeux, Canton de Ryes Commune de Port-en-Bessin à Monsieur le Préfet.

¹⁶⁵² Arch. Dép. Calvados : 4W13/1, Lermithé, Victor, né le 18 novembre 1921 à Port-en-Bessin, inscrit maritime à Caen, n° 5084, devenu manœuvre pour l'entreprise RAFF à Riva Bella (Ouistreham).

¹⁶⁵³ *Ibid.*, Marion, Clément, né le 20 octobre 1920 à Port-en-Bessin, inscrit maritime définitif à Caen, n° 5031, manœuvre pour l'entreprise RAFF à Saint-Brieuc, Côtes du Nord.

¹⁶⁵⁴ *Ibid.*, Salent, Alphonse, né le 10 novembre 1920 à Port-en-Bessin, inscrit maritime à Caen n° 5038, manœuvre pour l'entreprise SEMBA, Paris IXe, Seine.

¹⁶⁵⁵ Témoignage T6.

¹⁶⁵⁶ ENIM : Registre des inscrits 1944. Au 31 décembre 1942, on compte 183 inscrits définitifs ayant entre 18 et 50 ans.

¹⁶⁵⁷ Arch. Dép. Calvados : 4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943. 27 janvier 1943, liste des marins de 18 à 50 ans transmise au quartier de Caen le 27 janvier 1943.

principe du volontariat français ou de l'obligation de travail dans les entreprises allemandes en France ou en Allemagne s'avérera insuffisant tant sur le plan national que régional. À Caen, la Kommandantur signifie aux autorités françaises ses besoins urgents de main d'œuvre supplémentaire pour les travaux de défense côtière. Il n'est alors plus question d'épargner les marins en activité, bien au contraire.

Ainsi le 20 janvier, l'administrateur de l'Inscription Maritime de Caen, M. Jeannin, se voit convoqué par le chef du Bureau du Travail de la Feldkommandatur de Caen afin « d'obtenir des renseignements sur les effectifs des pêcheurs [...] dans le but de procéder à leur réquisition »¹⁶⁵⁸. Selon le responsable de l'Inscription il s'agissait :

« [...] d'une réquisition partielle devant porter sur deux ou trois jours par semaine pendant lesquels les marins auraient été employés à des travaux de terrassement léger rémunérés pour le compte des unités allemandes stationnées dans les ports du Calvados et leur voisinage immédiat »¹⁶⁵⁹.

Au cours de l'entrevue, l'homme fit valoir, en sus du principe de l'exonération de toute réquisition de ces pêcheurs en dehors des activités maritimes¹⁶⁶⁰, l'intérêt de leur labour pour le ravitaillement de l'occupant, mais il se vit dans l'obligation de fournir des listes nominatives par commune, afin de proposer 500 pêcheurs ayant entre 18 et 50 ans. Trois jours plus tard, l'éventualité d'une réquisition se transforme en confirmation transmise par le préfet au quartier de Caen :

« Les autorités allemandes me demandent de leurs faire remettre dans les cinq jours une liste de 500 pêcheurs susceptibles d'être employés à des travaux aux environs de leur domicile pendant le temps qu'ils n'affectent pas à la pêche »¹⁶⁶¹.

Les correspondances françaises et allemandes mettent en lumière un certain retard dans l'exécution de cette liste : bien que le syndic de Port ait envoyé à son supérieur son relevé le 27 janvier¹⁶⁶², les autorités occupantes devront patienter encore quelques semaines avant d'obtenir leur inventaire complet¹⁶⁶³. L'organisation des réquisitions des pêcheurs sera exigée comme suit « durant les heures ou ils ne pratiquent pas la pêche » les hommes seront occupés :

¹⁶⁵⁸ Arch. Dép. Calvados : 4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943. 20 janvier 1943, Chef de 2e classe de l'Inscription Maritime, Jeannin, et Chef du quartier de Caen à Monsieur le Directeur de l'Inscription maritime de Rouen. Objet : Réquisition éventuelle de marins pêcheurs pour le compte des autorités d'occupation.

¹⁶⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁶⁰ *Ibid.*, Circulaire des autorités d'occupation n° 1883 G.M.2. 26 octobre 1942 relative à la réquisition des marins pour des travaux étrangers à leur profession.

¹⁶⁶¹ *Ibid.*, 23 janvier 1943, Chef de quartier de Caen Jeannin à Monsieur le directeur de l'Inscription Maritime de Rouen, et, Ordre de la Préfecture du Calvados à Monsieur l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

¹⁶⁶² *Ibid.*, Liste des 232 marins entre 18 et 50 ans Port-en-Bessin.

¹⁶⁶³ *Ibid.*, 17 février 1943, Feldkommendature 723 de Caen. « Obligation pour les pêcheurs de travailler aux travaux de défense contre la mer. Je vous rappelle par la présente que vous avez été prié le 23 janvier 1943 de présenter une liste nominale de 500 pêcheurs ».

« à des travaux de terrassement dans leur commune dans un périmètre de 3 km autour de cette commune. Les pêcheurs devront se présenter chaque matin à 8 heures à la mairie de leur commune qui fait connaître à la Standortkommandatur compétente le nombre des ouvriers disponibles. La STOK fait connaître où les pêcheurs doivent être employés. S'il y a des controverses au sujet du temps et du lieu de travail la S.O.K. décide en dernier ressort. Les travaux doivent débuter le 8 février 1943 au plus tard. Si les ouvriers sont déjà employés par l'O.T. ils doivent rester à leur emploi. Le taux des salaires est fixé par les conditions de travail à l'OT et au service de l'armée dans la zone côtière édictées le 2 septembre 1942. Les ouvriers assurent eux-mêmes leur ravitaillement [...] »¹⁶⁶⁴.

À Port-en-Bessin, depuis l'été 1942, les marins ouvriers, volontaires dans un premier temps puis réquisitionnés, réalisent différents types de travaux dans la commune et son périmètre. Outre la halle à poisson et les premières maisons du quartier du Polet, abattues pour des raisons de visibilité sur la mer, les hommes participent à l'élévation du mur séparant le bourg de sa plage et empêchant toute intrusion de véhicule éventuellement débarqué par les alliés. Les témoins rencontrés se souviennent plus particulièrement des travaux de maçonnerie et de terrassement des blockhaus sur les hauteurs des falaises auxquels ils furent astreints lors des basses mers et ce jusqu'à la veille du débarquement¹⁶⁶⁵. Ces mêmes témoins décrivent les trous creusés dans la falaise pour y placer des soldats et certains rappellent les travaux effectués sur la batterie de Longues.

À l'échelle de la petite ville, il n'existe aucun chiffre quant à la participation des marins aux travaux de l'Atlantikwall. Cependant, le sous-préfet de Bayeux dans un rapport du 26 avril 1944, souligne l'importance des réquisitions hebdomadaires d'ouvriers notamment à Bayeux (230), Isigny (100), Grandcamp (80) et Port-en-Bessin (50)¹⁶⁶⁶. Et, il semble qu'à deux titres les pêcheurs ont largement participé à l'édification des défenses côtières.

D'une part, contrairement aux départements bretons comme le Morbihan, les normands se montrent moins réticents à la réquisition. Ainsi, dans le Calvados, sur 4 170 requis en plusieurs tranches entre le mois d'octobre 1942 et avril 1943, 4 143 auraient rejoint leur affectation¹⁶⁶⁷. D'autres part, les marins requis participaient, au moins jusqu'en 1943, aux travaux des chantiers en dehors des heures de sorties en mer. Ces sorties, conditionnées par l'attribution d'un *ausweiss* pour la journée, obligeaient les gens de mer à se présenter tous les matins à la Hunst pour obtenir leur autorisation de pêche quotidienne. Ils demeuraient donc disponibles pour effectuer d'autres tâches selon les desiderata des autorités occupantes. De plus, les chaloupes de petits tonnages, construites avant-guerre, ne pouvaient affronter les rigueurs climatiques des mois d'hiver. Leurs équipages restaient

¹⁶⁶⁴ *Ibid.*, 3 mars 1943, Feldkommandatur 723 de Caen au Préfet du Calvados.

¹⁶⁶⁵ Témoignage de T8.

¹⁶⁶⁶ Quellien, J., *Les réfractaires au travail obligatoire dans le Calvados pendant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. Jean Quellien, Université de Caen, 2002, p. 35.

¹⁶⁶⁷ GARNIER, B., QUELLIEN, J., PASSERA, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 195.

donc souvent à terre les jours de gros temps ; une main d'œuvre supplémentaire pour le travail des chantiers côtiers. Ne pratiquant plus la pêche, les hommes peuvent donc participer à l'édification des ouvrages militaires allemands dans le secteur de leur port. Un phénomène qui s'accroît d'autant plus que les chantiers nécessitent des bras en Normandie comme en Bretagne¹⁶⁶⁸. Entre les mois de janvier et avril 1944, la chute régulière des départs en mer ne laisse en moyenne pour le dernier mois qu'une trentaine de marins par jour à la pêche.

Enfin, en sus de ces réquisitions, les pêcheurs furent contraints à la surveillance des voies ferrées aux alentours de Bayeux. Si, en juillet 1942, la préfecture cherchait uniquement des volontaires ayant entre 20 et 60 ans de nationalité française et résidant à moins de 5 kilomètres de la voie ferrée, offrant en échange de nombreux avantages comme des congés payés, des allocations familiales ou encore des bons supplémentaires de ravitaillement, par manque de candidats, les autorités durent adopter le principe de la réquisition. Longtemps absents de cette imposition, les marins vinrent en renfort au cours de l'année 1943 le long des rails pour y effectuer les surveillances de nuit¹⁶⁶⁹. Les hommes se livraient alors parfois à trois activités distinctes : la pêche, le travail sur les chantiers et les surveillances nocturnes des voies ferrées. Il semble en effet que l'organisation des périodes de réquisition, loin des deux à trois jours hebdomadaires¹⁶⁷⁰ préconisés par l'autorité allemande afin de laisser les marins libres d'aller en mer, ne fut pas longtemps respectée (si elle le fut un jour !).

L'accélération de la construction des défenses côtières voulue par Hitler en prévision d'un débarquement attendu sur la façade ouest de la Manche implique des besoins croissants de main d'œuvre, et ce particulièrement au cours des mois précédant le débarquement¹⁶⁷¹. Cet état de fait participe fortement à la décadence de la pêche au cours du printemps 1944. Les hommes de la mer travaillaient plus sur terre et dans le béton qu'au large¹⁶⁷². Preuve en est, la veille du jour « J », un témoin, ancien marin, maniait encore la pelle tranchante en haut des falaises portaises ; l'occupant interdisait depuis quelques semaines la plupart des sorties en mer¹⁶⁷³. Mais outre les réquisitions, Vichy répond encore favorablement aux attentes allemandes, réclamant de plus en plus de main

¹⁶⁶⁸ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 287.

¹⁶⁶⁹ Témoignages de T6, T7 et T8.

¹⁶⁷⁰ Arch. Dép. Calvados : 4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943. 20 janvier 1943, Chef de quartier de Caen Jeannin à Monsieur le directeur de l'Inscription Maritime de Rouen.

¹⁶⁷¹ BOUGEARD, C., « Les chantiers allemands du Mur de l'Atlantique » », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 196.

¹⁶⁷² BOUGEARD, C., « Les chantiers allemands du Mur de l'Atlantique » », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 199-204.

¹⁶⁷³ Témoignage de T8.

d'œuvre. Le gouvernement français met alors en place le service du travail, envoyant vers l'Allemagne la jeunesse française dont certains marins de la cité portaise.

1.2 Des départs au S.T.O.

En janvier 1943, Fritz Sauckel, le « négrier de l'Europe », exige de la France un nouvel apport de 250 000 ouvriers¹⁶⁷⁴. Par le décret du 16 février 1943, Pierre Laval instaure le Service du Travail Obligatoire pour les classes 1920 à 1922¹⁶⁷⁵, dont les réfractaires encouraient jusqu'à cinq ans d'emprisonnement. Dès lors les autorités effectuent le recensement systématique de tous les jeunes hommes, dont les inscrits maritimes, qui ne représentaient que 0,3% des requis envoyés en Allemagne avant le mois de mars 1943¹⁶⁷⁶. La plupart des bulletins de recensement des marins portais retrouvés date du 28 février 1943¹⁶⁷⁷. Ils comprennent, outre l'état civil, le lieu d'exercice de la profession en cours, et la mention de vœux d'orientation de travail. L'étude de ces fiches montre qu'aucun marin ne souhaite travailler en Allemagne et que tous espèrent rester dans leur profession s'ils exercent comme marin, ou retrouver le métier de la pêche lorsqu'ils œuvrent déjà comme ouvrier pour l'occupant. Cependant, et malgré leur vœux, les matelots n'échapperont pas au service pour l'occupant. Le croisement de plusieurs sources¹⁶⁷⁸ permet d'établir la liste des marins des trois classes recensées et de suivre leurs parcours de requis. Sur 33 hommes nés entre 1920 et 1922 recensés le 23 janvier 1943, onze travaillent déjà pour les entreprises allemandes sur le territoire français. Ils conserveront leur affectation, et seuls Albert Hélie et Raymond Tabourel partiront à Königsberg, en Prusse Orientale¹⁶⁷⁹.

¹⁶⁷⁴ ZIELINSKI, B., « L'exploitation de la main d'œuvre française par l'Allemagne et la politique de collaboration (1940-1944), in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 57.

¹⁶⁷⁵ GARNIER, B., QUELLIEN, J., PASSERA, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 10.

¹⁶⁷⁶ Les ouvriers constituaient 80,6% des requis envoyés en Allemagne. QUELLIEN, J., « Les travailleurs forcés en Allemagne », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 80.

¹⁶⁷⁷ Arch. Dép. Calvados : 4W13 1 à 2, liste nominative des requis et bulletins de recensement 1942-1944. 11 bulletins de recensements concernent les pêcheurs de Port-en-Bessin.

¹⁶⁷⁸ PASSERA, F., *Travailler pour l'Allemagne, La main-d'œuvre calvadosienne au service de l'Occupant, 1940-1945*, mémoire de DEA d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 2000. Voir aussi la base de données de Françoise Passera qui recense les hommes du STO dans le Calvados, les registres de l'Inscription maritime de l'ENIM à Paimpol dont les folios personnels contiennent la mention du STO et la liste des marins pêcheurs de Port-en-Bessin comprenant leur date de naissance rédigée par le syndicat des marins dans Arch. Dép. Calvados : 4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943.

¹⁶⁷⁹ Arch. Dép. Calvados : 4W2 : Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943, et, base de données de Françoise Passera.

Nom	Prénom	Année de naissance	Situation familiale / Nombre d'enfants	Liste nominative : observation au 23/01/1943	Départ au STO en 1943 (Mai à juillet)
POITEVIN	Georges	1920	célib	embarqué	Konigsberg
BERNIER	Arsène	1920	célib	embarqué	STO /Déporté Buchenwald
THOMINE	Raymond	1920	célib	journalier	
COTTENTIN	Gustave	1920	célib	prisonnier stalag X O	
VINGTROIS	Emile	1920	célib	embarqué	Speicherdorf
HELIE	Alphonse	1920	célib	embarqué	Grandenzer-Weg
POITEVIN	Louis	1920	0	embarqué	Allemagne
VINGTROIS	Charles	1920	célib	embarqué	Supposé Allemagne
FERON	René	1920	2	embarqué	Destination inconnue
TABOUREL	Aimé	1920	1	travaille pr Aut All	
LECUYER	Jean	1920	1	embarqué	Konigsberg
MARION	Clément	1920	0	travaille pr Aut All	
SALENT	Alphonse	1920	1	travaille pr Aut All	
MARIE	Georges	1920	célib	travaille pr Aut All	
FOURNIER	Julien	1920	?	?	
TABOUREL	Auguste	1921	célib	?	
CAUVIN	Auguste	1921	célib	travaille pr Aut All	
LHERMITTE	Victor	1921	célib	travaille pr Aut All	
TABOUREL	Georges	1922	célib	embarqué	Destination inconnue
TABOUREL	Marcel	1922	célib	embarqué	Destination inconnue
BIHEL	Roland	1922	0	embarqué	Destination inconnue
MARIE	Jean	1922	célib	embarqué	Supposé Allemagne
VINGTROIS	Michel	1922	célib	embarqué	Kessim Bronen
MARIE	Maurice	1922	célib	embarqué	Konigsberg
TABOUREL	Louis	1922	célib	travaille pr Aut All	
MARIE	Paul	1922	célib	embarqué	Supposé Allemagne
VICQUELIN	Louis	1922	célib	travaille pr Aut All	
HELIE	Albert	1922	célib	travaille pr Aut All	Konigsberg
CONIN	Georges	1922	célib	travaille pr Aut All	Raff
TABOUREL	Raymond	1922	célib	travaille pr Aut All	Konigsberg
LE PETIT	Charles	1922	célib	ds la ferme	
DURAND	Jean louis	1922	célib	embarqué	Speicherdorf
JEAN	Maurice	1922	célib	embarqué	Konigsberg

Doc 73 : État nominatif des marins pêcheurs du syndicat de Port-en-Bessin¹⁶⁸⁰

Le recensement montre que dix-sept jeunes embarquent encore à la pêche côtière à bord des chaloupes. Cependant ce relevé manque de précision, car si effectivement ces hommes sont inscrits,

¹⁶⁸⁰ *Ibid.*, Le tableau est reporté tel que nous l'avons trouvé. Destination inconnue (retour en 1944 à Port-en-Bessin). Supposé Allemagne (retour en 1945 à Port-en-Bessin).

certaines ne pêchent plus, comme Jean-Louis Durand, qui en témoigne. Il a arrêté l'activité depuis la disparition accidentelle de la chaloupe de son oncle. Quoiqu'il en soit, le statut d'inscrit ne protège plus les marins et il devient de plus en plus difficile de s'opposer à la réquisition¹⁶⁸¹.

À partir du mois de mai, les jeunes marins non employés par les forces occupantes seront tous envoyés au STO¹⁶⁸². Douze d'entre eux partent travailler en Allemagne et ne rentreront à Port-en-Bessin que plusieurs semaines après la capitulation de l'Allemagne nazie¹⁶⁸³. Un doute subsiste à propos du départ au S.T.O. d'Arsène Paul Bernier : bien que la mention de son service figure sur le registre de l'inscription maritime, le garçon fut arrêté pour fait de résistance et envoyé en novembre 1943 à Buchenwald¹⁶⁸⁴. Trois hommes sont supposés affectés en Allemagne et quatre autres requis apparaissent sous la mention « destination inconnue » au 23 janvier 1943. Il semble qu'ils soient restés en France, soit en s'engageant volontairement sur les chantiers Todt pour échapper au STO en Allemagne¹⁶⁸⁵, soit requis STO et affectés sur les chantiers locaux, puisque peu après le débarquement, ils sont enregistrés comme navigants dans le département. René Féron, Georges et Marcel Tabourel embarquent sur une unité de la Marine de l'État entre les mois de juin et de juillet, et Roland Bihel travaille sur le *Georges et René* au mois d'août 1944¹⁶⁸⁶. De leur côté les hommes du STO connaîtront des vies d'ouvriers plus ou moins difficiles selon leurs affectations. Ainsi le souligne un ancien matelot qui, ne pêchant plus et refusant de travailler sur les chantiers Todt, est déporté en Bavière comme livreur de bière entre le 24 mai 1943 et juillet 1945¹⁶⁸⁷. Loin de la Prusse Orientale où furent envoyés certains de ses homologues, il raconte sa « chance » de jeune au service de l'Allemagne. Il dit ne pas y avoir souffert, au contraire sa vie de livreur habitant dans une ferme était même plutôt sereine¹⁶⁸⁸.

À partir de l'été 1943, la pêche portaise se voit amputée de la grande majorité de ses matelots des classes 20 à 22. Les autorités sont favorables au maintien en poste des jeunes engagés auprès de l'occupant dans le cadre de l'organisation Todt, dont la construction des défenses côtières devient

¹⁶⁸¹ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 286.

¹⁶⁸² Requis après mars 1943, les marins participent au dernier départ important vers l'Allemagne, soit le mois de juin 1943. Voir, QUELLIEN, J., « Les travailleurs en Allemagne : essai d'approche statistique », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 72.

¹⁶⁸³ ENIM : Registres des inscrits maritimes définitifs.

¹⁶⁸⁴ *Ibid.* Arsène Paul Bernier appartenait au réseau Alliance.

¹⁶⁸⁵ BOUGEARD, C., « Les chantiers allemands du Mur de l'Atlantique » », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 194.

¹⁶⁸⁶ ENIM : Registres des inscrits maritimes définitifs.

¹⁶⁸⁷ ENIM : Registres des inscrits maritimes définitifs. Sa fiche précise la date de retour à Port-en-Bessin 26 juillet 1945.

¹⁶⁸⁸ Témoignage de T1.

une priorité. Affectés sur place, ils peuvent encore travailler à la pêche. À l'encontre, pour répondre à la seconde action de Sauckel, les autorités françaises imposent l'obéissance face au STO¹⁶⁸⁹ et n'hésitent pas à déshabiller partiellement les équipages déjà restreints de la flotte portaise. À Port-en-Bessin, un peu plus de 81% des pêcheurs de la classe d'âge 1920-1922 travaille soit en Allemagne soit en France pour l'Occupant. Un taux qui tranche avec les milieux ouvrier et agricole particulièrement réfractaires (un réfractaire sur deux est ouvrier)¹⁶⁹⁰. Deux raisons à cela. D'une part il est particulièrement difficile de se cacher dans les villes¹⁶⁹¹ et plus particulièrement dans ce petit port retranché au fond d'une vailleuse de la zone côtière et donc très surveillé. D'autres parts, les marins ont plutôt cherché à s'engager dans les entreprises locales pour la construction du mur de l'Atlantique afin d'éviter le départ en Allemagne et à défaut se sont soumis aux convocations pour le STO.

¹⁶⁸⁹ ZIELINSKI, B., « L'exploitation de la main d'œuvre française par l'Allemagne et la politique de collaboration (1940-1944), in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 57.

¹⁶⁹⁰ BOIVIN, M., « Les réfractaires au travail obligatoire : essai d'approche globale et statistique », in Garnier, B., Quellien, J., Passera, F. (dir.), *La main-d'œuvre française exploitée par le III^e Reich*, Actes du colloque international, Caen, 13-15 décembre 2001, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2003, p. 501.

¹⁶⁹¹ QUELLIEN, J., *Les réfractaires au travail obligatoire dans le Calvados pendant la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la dir. Jean Quellien, Université de Caen, 2002, p. 97.

1.3 La communauté des marins face à l'occupant

Enfermée dans la bande côtière interdite, la petite ville de Port-en-Bessin supporte la forte présence de l'occupant. Outre la permanence des personnels militaires de terre et de mer, selon nos témoins, l'endroit reçoit des troupes de passage, hébergées dans des logements communs et des dépendances réquisitionnées par l'occupant¹⁶⁹². À travers l'exercice de leur profession, les marins côtoient quotidiennement les hommes de la Kriegsmarine à la douane du port, et ceux de l'administration délivrant entre autres les permis de pêche. La surveillance accrue s'étend de la terre à la mer, un poids lourd à porter pour ces gens du littoral nettement plus encadrés que les populations intérieures du territoire français occupé. Les enquêtes orales menées auprès des témoins oculaires de l'Occupation éclairent le quotidien pesant de ce bourg côtier. Deux types de témoignages se détachent de notre travail d'étude sollicitant les mémoires individuelles : d'une part, les récits des personnes encore enfants (entre neuf et quinze ans) faisant ressortir une certaine innocence, dont ils prennent conscience au moment de l'entretien, et, d'autre part, les récits de témoins plus âgés ; des hommes et des femmes plus conscients du sens de l'occupation durant la période noire. Nonobstant l'œuvre du temps, lissant, déformant et parfois transformant le souvenir, les mémoires d'enfants restent imprégnées et marquées des faits personnels « exceptionnels », à défaut d'un quotidien ordinaire souvent oublié, livré par les récits des adultes d'antan.

Loin des tracas de leurs aînés, les enfants de l'Occupation racontent l'omniprésence des soldats allemands au travers de leurs jeux bravant les interdits. Alors que l'accès au bord de mer était strictement interdit, un témoin de la guerre rencontré à Port-en-Bessin, décrit la façon dont il y accédait avec ses amis¹⁶⁹³. Toute la petite troupe rampait, passait sous les barbelés pour aller jouer le long de l'eau. Selon notre homme, les sentinelles, loin d'être dupes, auraient coupé les fils les plus bas afin que les enfants puissent passer sans mal. Mieux encore, les enfants se rendaient parfois suffisamment près de la plage pour y voir les exercices de lance-flammes. Ensuite ils descendaient sur le lieu d'entraînement pour toucher les résidus laissés par les traînées de feu sur la plage. Un marin à la retraite, alors âgé de neuf ans, est certain aujourd'hui qu'une bienveillance paternelle couvrait leurs bêtises. Malgré les consignes familiales vis-à-vis de l'occupant, il raconte encore de quelle manière il se présentait avec son bol métallique à la porte des bâtiments allemands de Port-en-Bessin. À la vue de l'enfant s'abîmant dans une tristesse tout à fait feinte, les soldats lui fournissaient une part de soupe et du pain. À 83 ans, l'homme trouve ses gestes particulièrement osés en rappelant les traits d'une jeunesse totalement inconsciente du danger.

¹⁶⁹² Arch. Dép. Calvados : Délibérations municipales. Séance du jeudi 15 octobre 1942.

¹⁶⁹³ Témoignage de T4.

À l'instar d'un autre ancien matelot¹⁶⁹⁴, déclaré trop chétif par l'administration maritime française pour travailler à la pêche et qui, malgré l'interdiction officielle, fut embarqué et caché par son père à l'avant du bateau : Ce jour-là, contrôlé par un surveillant allemand du port, fort surpris de trouver le jeune mousse clandestin, le père dut emmener son fils aux autorités administratives occupantes. Notre témoin se souvient du bonheur ressenti lorsque l'administrateur de l'Ortskommandatur établit son Ausweis l'autorisant à pratiquer le métier, au grand dam du syndic maritime français furieux de se voir supplanté par l'occupant dans ses prérogatives légalistes.

Les souvenirs des témoins plus âgés lors de l'Occupation font montre d'une certaine bienveillance allemande dans le contexte de la pêche. Selon le récit d'un vieux marin, à bord de son embarcation, un patron ne manqua pas d'humour en réveillant les deux soldats de surveillance couchés en raison d'un fort mal de mer¹⁶⁹⁵. Il raconte : « Alors y a le père Marie là, lui c'est un farceur, un coup, il descend, il les voit couchés, il attrape un fusil, il leur fait : ha si je voulais ! ». Aux cris d'effrois des militaires allemands, il rétorque « espèce d'abrutis, j'va pas tuer, lève-toi plutôt, c'est pour bouffer »¹⁶⁹⁶. Les hommes ne lui en tinrent jamais rigueur. En mer, ces militaires certainement ennuyés par une surveillance monotone, « donnaient la main à ramasser le poisson » ou encore « faisaient cuire de la matelote ».

Mais ces quelques témoignages favorables à l'ennemi s'avèrent bien pauvres face aux difficultés rencontrées par la population des gens de mer. Aux privations et aux réglementations de pêche drastiques ressenties comme des diktats s'ajoutent des sarcasmes allant parfois jusqu'aux violences. Les contrôles de papiers et des navires deviennent une véritable angoisse pour les marins définitivement suspendus au bon vouloir de l'occupant pour aller en mer. Des patrons de chaloupes ayant un permis de sortie se trouvaient assignés au port, d'autres n'obtenaient pas d'autorisation de pêche durant plusieurs jours sans en connaître les raisons. « Ca dépendait de l'humeur de l'officier d'artillerie », selon un vieux marin¹⁶⁹⁷. Gagner son quotidien à la pêche devient un pari de chaque matin, à qui partira ou restera amarré aux quais. En mer, c'est encore l'occupant qui décidait des lieux de pêche bien que parfois celui-ci sembla pusillanime ! « Un allemand embarquait avec nous, mais il était malade, il nous disait de faire attention et, on le laissait dormir dans le bateau »¹⁶⁹⁸. Alors que d'autres fois « ils venaient en mer avec un bateau réquisitionné pour nous surveiller »¹⁶⁹⁹.

¹⁶⁹⁴ Témoignage de T7.

¹⁶⁹⁵ T7 pense que Les surveillants n'étaient pas des matelots, mais appartenaient à la Wehrmacht.

¹⁶⁹⁶ Témoignage de T7.

¹⁶⁹⁷ *Ibid.*

¹⁶⁹⁸ Témoignage de T8.

¹⁶⁹⁹ Témoignage de T8.

Il s'agissait en général du *Stella Maris* ou du *Paul et Maurice*, montés par un équipage portais et de deux soldats de la Kriegsmarine¹⁷⁰⁰.

Les témoins relatent également le penchant parfois sarcastique des surveillants du port. Plus que l'obtention de l'Ausweis de sortie, il y avait encore un obstacle à franchir : les passes du port menant à l'avant-port puis à la mer. Le départ de la flottille s'annonçait par l'affichage d'un tableau d'autorisation, qui, s'il était retourné, interdisait tout départ du port. Les pêcheurs se souviennent que parfois les Allemands jouaient avec ce tableau. Ils envoyaient le départ, la flottille larguait les amarres, s'élançait dans le port, approchait de la passe et les Allemands retournaient le tableau, annulant la sortie. Les équipages effectuant alors la manœuvre inverse, repartaient amarrer leurs bateaux. Puis, les militaires allemands autorisaient de nouveau le passage vers la mer. « Une fois ils nous ont renvoyés trois fois au fond du port », témoigne un ancien¹⁷⁰¹. Ordre et contre-ordre des autorités supérieures ? Rappel à l'ordre ? Puniton ? Ou, comme l'entendent les anciens marins, un simple malin plaisir à promener la flottille gaspillant ainsi son carburant jusqu'à lui supprimer la pêche du jour par jeu sadique ?

Face au joug de l'occupation, les gens de mer, souvent insoumis, réagissent dans la mesure et les limites d'une population sous extrême contrôle. L'histoire montre que les pêcheurs dotés d'un certain « esprit de corps » savent s'unir contre l'importun. À ce titre il semble que, mise à part une accusation officielle pour fait de collaboration¹⁷⁰², il n'y ait jamais eu qu'une collaboration économique, entendue plus souvent comme un profit personnel et individualiste¹⁷⁰³. Un statu quo économique entre les gens de mer et les autorités allemandes semble établi. Les premiers trouvant par là non seulement leur subsistance mais aussi le moyen de faire des bénéfices, et les seconds, assurant à la fois le ravitaillement de leurs troupes et leur sérénité dans la commune. Malgré cet aspect économique, la communauté des gens de mer conserve une certaine aversion contre l'ennemi. Dès 1941, les autorités préfectorales françaises¹⁷⁰⁴ comme allemandes¹⁷⁰⁵ reconnaissent

¹⁷⁰⁰ Les soldats allemands Kern, Fissler, et Glocke sont régulièrement inscrits comme surveillants de la flotte des chaloupes. Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brisgau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944. Voir aussi, LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 10.

¹⁷⁰¹ Témoignage de T6.

¹⁷⁰² CHASSIN, J., « La délation sous l'Occupation dans le Calvados », *Annales de Normandie*, vol. 54, n°1, 2004. p. 77-103.

¹⁷⁰³ QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001, p. 46.

¹⁷⁰⁴ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 13

¹⁷⁰⁵ QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001, p. 343.

que la population bas-normande montre de plus en plus d'animosité envers l'Occupant. Pour Jean Quellien, « la poursuite des hostilités contre l'Angleterre fit des régions françaises qui lui faisaient face une zone stratégique, soumise à une occupation incontestablement plus lourde et infiniment plus difficile à supporter, créant ainsi une situation particulière propre à accélérer et amplifier à la fois les signes et les démonstrations d'hostilité »¹⁷⁰⁶. Aussi, dans cette petite ville côtière particulièrement surveillée, la résistance effective se traduit par un engagement dans les réseaux de renseignements. Quelques marins rejoignent donc les rangs d'un groupe du réseau Alliance dirigé par Paul Bernier et Georges Thomine¹⁷⁰⁷. En mer, ces hommes repèrent la côte et l'avancement de la construction des défenses de guerre allemandes. Léon Cardron et ses frères, matelots de la *Licorne*, et Henri de Saint Denis sur les chaloupes *Éole I et II*, photographient les ouvrages militaires et les transmettent au renseignement anglais¹⁷⁰⁸. Les pêcheurs résistants fournissent des cartes et relevés précis de la ligne côtière et son occupation sur lesquels les stratèges appuieront la préparation du « jour J ». Cependant, dès l'automne 1943, les premiers hommes du groupe tombent, arrêtés et envoyés en déportation¹⁷⁰⁹. Six mois plus tard, Georges Thomine, la tête du groupe de résistants de Port-en-Bessin, emprisonné sur dénonciation, sera fusillé le 6 juin 1944 à la prison de Caen¹⁷¹⁰.

À côté de ces hommes et femmes engagés activement contre l'occupant, agissent sans bruit des anonymes qui, au quotidien, par le biais de faits anodins, révèlent eux aussi leur rejet de l'occupant. Au travers d'actes et de gestes souvent spontanés, les pêcheurs défient, malgré les risques de représailles, leurs oppresseurs. Les témoignages nombreux à ce sujet fourmillent de ces fiertés de petites rébellions contre le « boche »¹⁷¹¹. « Pour ne pas avoir à saluer les officiers allemands, les pêcheurs vont alors nue-tête dans les rues, contrairement à leur habitude : ils n'ont pas, de ce fait, à

¹⁷⁰⁶ QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001, p. 108.

¹⁷⁰⁷ SHD Vincennes : Sous-série GR 16 P, Dossier administratifs de résistants. GR 16 P 570230 Thomine, Georges Jean Baptiste 25.06.1906 Port-en-Bessin, homologué FFC (Forces françaises combattantes), homologué DIR (Déportés et internés résistants). GR 16 P 52458 Bernier, Arsène Paul Louis 06.01.1920 Port-en-Bessin-Huppain Calvados France homologué FFC (Forces françaises combattantes), homologué DIR (Déportés et internés résistants).

¹⁷⁰⁸ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 13, et, SHD Vincennes : Sous-série GR 16 P, Dossier administratifs de résistants. GR 16 P 106416 Cardron, Léon 06.09.1909 Port-en-Bessin-Huppain Calvados France homologué FFI (Forces françaises de l'intérieure), GR 16 P 106415 Cardron, Edouard Michel Emile 09.04.1916 Port-en-Bessin-Huppain Calvados France homologué FFC. GR 16 P 106416 Cardron, Léon 06.09.1909 Port-en-Bessin-Huppain Calvados France homologué FFI (Forces françaises de l'intérieure). GR 16 P 106417 Cardron, Pierre Michel Joseph 09.07.1904 Port-en-Bessin-Huppain Calvados France homologué FFC.

¹⁷⁰⁹ QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001, p. 402-406.

¹⁷¹⁰ *Ibid.*, p. 406.

¹⁷¹¹ Témoignage de T6.

se découvrir »¹⁷¹². Un certain esprit de résistance¹⁷¹³ transparaît encore quand lors d'un transport de troupe allemande effectué par une vingtaine de chaloupes, les marins refusent de débarquer les soldats sur la plage prétextant des risques d'accrochage pour leurs hélices de moteur. Les militaires allemands furent contraints de regagner la rive dans 1,2 mètre d'eau¹⁷¹⁴. Une victoire pour les équipages portais de voir l'ennemi, si bien paré, tout mouillé ! De son côté, un pêcheur devint rapidement spécialiste du jet original du lot de poisson dû aux Allemands¹⁷¹⁵. À défaut de l'envoyer sur le quai comme prévu, son lancer trop puissant emmenait quelques poissons sur le toit de la cabane des douanes. Les militaires, fatigués de grimper à l'échelle pour aller les récupérer sous les rires camouflés des marins, finirent par prendre leur part en barque, dans le port, à la rencontre de chacune des chaloupes au retour de la mer¹⁷¹⁶. Un autre fut convoqué par l'autorité locale pour avoir baptisé sa chaloupe Edouard VIII du nom du frère du roi d'Angleterre. L'homme se défendit de toute provocation, son dernier-né, huitième du nom, se nommait Édouard¹⁷¹⁷ !

Cette résistance « passive » se développe lors de l'apparition du travail forcé. Requis, les marins traînent volontairement à la tâche sur les chantiers. « On travaillait pas vite ! », souligne un témoin ne maniant sa pelle à creuser que lorsque le surveillant le guettait plus particulièrement à l'œuvre¹⁷¹⁸. Ce qui lui valut plusieurs remontrances orales. Durant les gardes nocturnes de la voie ferrée imposées par l'autorité occupante, les anciens marins requis dormaient au lieu de veiller. Accusés pour leur absence le long des rails, les témoins répondirent qu'ils faisaient leurs « besoins ». Mais, comme s'en amuse aujourd'hui un marin à la retraite, « une fois on m'a pas cru ça m'a coûté 3 jours de travail sans être payé »¹⁷¹⁹. Un autre précise qu'il « fallait faire attention surtout aux Pétaïns »¹⁷²⁰, les miliciens chargés de contrôler la surveillance des voies, et, selon les dires des anciens requis, plus virulents et dangereux que les soldats de la Wehrmacht. Aux faits et gestes même les plus anodins de contestation ou d'insoumission, ces hommes à la solde du Reich n'hésitaient pas à amender ou arrêter l'insolent. Malgré les risques, les pêcheurs narguent leurs oppresseurs. Les jeunes requis sur les chantiers des bunkers côtiers saluent en signant à la main du

¹⁷¹² LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 13.

¹⁷¹³ BOIVIN, M., QUELLIEN, J., « La résistance en Basse-Normandie : définition et sociologie », in Bougeard, C., Sainclivier, J. (dir.), *La résistance et les Français*, Rennes, PUR, 1995, p. 163-173.

¹⁷¹⁴ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 10.

¹⁷¹⁵ Ibid., p. 12, et témoignage de T8.

¹⁷¹⁶ Témoignage de T8.

¹⁷¹⁷ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 12.

¹⁷¹⁸ Témoignage de T8.

¹⁷¹⁹ Ibid.

¹⁷²⁰ Témoignage de T6.

V de victoire le passage des avions de repérage alliés au-dessus de leur tête. Les altercations avec leurs gardiens, furieux de la situation, ne les empêcheront jamais de recommencer plus ou moins discrètement. Les exemples de ces actes de résistance anonymes montrent combien une population de marins, si étroitement surveillée, affichait son opposition à l'occupant. Parmi eux, un témoin, ancien requis, adepte de la résistance au travail et menacé de mort par un surveillant le 5 juin au soir, espérait vivement par ce geste un probable débarquement¹⁷²¹.

2 Les récits de la libération

2.1 Les témoins du jour « J »

Réunis à Piccadilly Circus¹⁷²², les navires de la flotte du débarquement progressent dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 vers les côtes françaises. Précédée par les raids aériens des bombardiers, le 6 juin 1944, tôt le matin, l'armada alliée s'approche des côtes de la Manche. M. Henry Lize habitant de Port-en-Bessin note :

« Nuit du 5 au 6 juin : 2 heures du matin : premiers bombardements par avion. 4h30 second bombardement, nous partons nous réfugier sous l'escalier de pierre. Prières incessante... Le danger se précise [...] »¹⁷²³.

Dans son témoignage, un marin du croiseur français le *Georges Lègues* engagé dans le combat fait écho au récit du portais :

« 6 juin : Nous mouillons entre Grandcamp et Port-en-Bessin à 5h10. Ouvrons le feu à 5h40. A 6h30 l'heure H a sonné et les premières troupes débarquent.

Toute la journée la lutte est chaude et serrée. [...] »¹⁷²⁴.

De son côté, un ancien marin de Port, réveillé ce matin-là par son père pour aller travailler sur le chantier du bunker où il est requis, découvre par sa fenêtre l'armada alliée au large du port. Heureux à l'idée de ne plus travailler sur le chantier du bunker, il annonce à son père qu'il n'y retournera plus et pour cause. À l'instar de tous les témoins du jour « J », il raconte que ce 6 juin au matin : « Le ciel était rouge et la mer couverte de bateaux ! »¹⁷²⁵.

Dans l'euphorie du récit de ces heures, quelques témoins s'amuse encore au souvenir de la vue des « saucisses volantes », les ballons captifs anti-attaque aérienne, suspendus à quelques dizaines de mètres au-dessus des navires. Certains d'entre eux, avec beaucoup de retenue, expriment leur

¹⁷²¹ Témoignage de T8.

¹⁷²² Nom de code lieu de rassemblement de la flotte alliée.

¹⁷²³ Témoignage de M. Henry Lize, Mémorial de Caen.

¹⁷²⁴ *Journal d'un marin du Georges Leygues de 1942 à 1944*, Mémorial de Caen.

¹⁷²⁵ Témoignage de T8.

joie mais aussi leur crainte face aux bombardements incessants dont ils sont victimes. Ce jour-là, il n'y aura pas de débarquement militaire sur la plage de Port. Site de jonction entre les zones de débarquement de Gold Beach et d'Omaha Beach, l'endroit, doté de structures portuaires, doit demeurer intact afin que l'on puisse y effectuer de futures livraisons maritimes de matériels et de carburant¹⁷²⁶.



Doc 74 : Vue aérienne de l'avant-port de Port-en-Bessin¹⁷²⁷

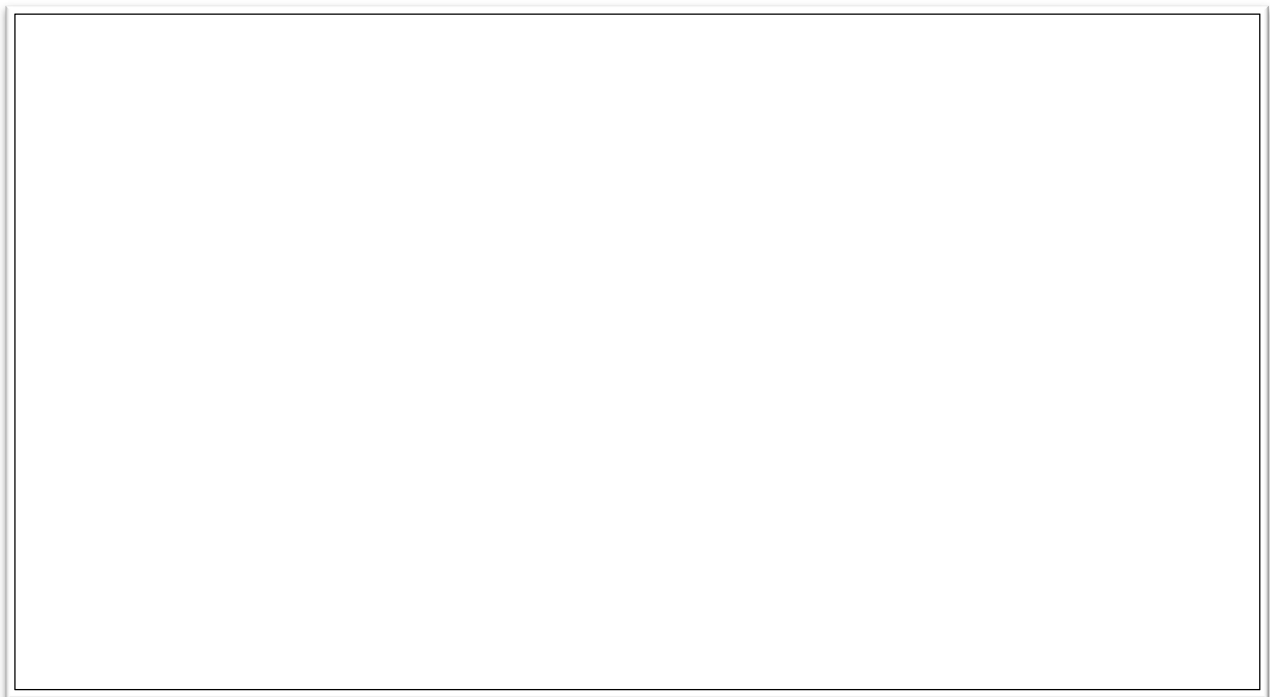
Pour libérer la petite ville côtière, les troupes anglaises et américaines agiront par voie terrestre. John Forfar, soldat britannique du 47th Royal Commando, décrit dans son ouvrage la bataille menée à Port-en-Bessin¹⁷²⁸. L'homme débarque sous les ordres du Colonel Philipp à l'Est d'Arromanches

¹⁷²⁶ FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009, p. 11.

¹⁷²⁷ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin. Cette photographie prise par l'US Air Force lors du débarquement montre la présence de deux barges allemandes amarrées au môle Est, lesquelles étaient absentes quelques jours avant le jour « J ». Voir, FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009, p. 58-59.

¹⁷²⁸ FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009.

avec pour mission de libérer Port-en-Bessin. Il relate une progression nocturne particulièrement difficile mais relativement rapide jusqu'à l'orée de la cité portuaire. À la fin de la journée du 7 juin 1944, les Anglais occupent l'Est de la ville¹⁷²⁹. Ancrés à l'ouest de Port-en-Bessin les Américains atteignent les plages françaises et progressent eux aussi vers le port. Les soldats durent affronter la « redoutable division du 352^e Régiment d'infanterie allemand », défendant la côte ouest de Port jusqu'à la pointe du Hoc¹⁷³⁰. À leur tour, ils franchissent les portes de la ville. Dans la nuit du 7 au 8 juin, la cité est libérée¹⁷³¹ par les armées de deux nations. Henri Lize rapporte les scènes finales de la bataille de Port. « Les soldats allemands sont regroupés devant la boucherie Delain »¹⁷³². Les Portais encore présents dans le bourg assistent à la reddition des « boches », précisant qu'« On les voit, les bras levés et tenus en joue sur la falaise où seule subsiste la tour Vauban [...] »¹⁷³³.



Doc 75 : La marche d'approche du 47 RM Commando¹⁷³⁴

Les habitants enfuis et cachés le plus loin possible de la ville racontent eux-aussi les bombardements, les morts, les blessés. Un ancien marin et sa future épouse passeront la nuit du 7 au

¹⁷²⁹ DUTOUR, F., *La libération du Calvados 6 juin-31 décembre 1944*, Caen, Conseil général du Calvados, Direction des archives, 1994.

¹⁷³⁰ FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009, p. 17.

¹⁷³¹ DUTOUR, F., *La libération du Calvados 6 juin-31 décembre 1944*, Caen, Conseil général du Calvados, Direction des archives, 1994.

¹⁷³² Témoignage de M. Henry Lize, Mémorial de Caen.

¹⁷³³ *Ibid.*

¹⁷³⁴ FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009, p. 35.

8 juin sous les bombes dans un fossé avant de revenir au village¹⁷³⁵. Un témoin se souvient des cadavres et plus particulièrement de celui d'un soldat allemand mort sur une barge coulée dans l'avant-port¹⁷³⁶. Encore jeune, à l'image de ses aînés, l'enfant d'alors était heureux dans l'horreur qu'il reconnaît aujourd'hui. Au loin « la bataille fait toujours rage », rappelle le journal du marin du Georges Leygues :

« 8 juin : nous tirons sans cesse avec succès sur divers objectifs qui permettent l'avance assez rapide maintenant des Américains »¹⁷³⁷.

Les alliés entrent dans les terres, laissant derrière eux des populations en liesse. Dans ses souvenirs de guerre, Marcel Legendre, marin du *Montcalm*, relate l'accueil des visiteurs portais sur le navire ancré au large de la cité.

« 10 juin 1944: les habitants de Port-en-Bessin viennent en bateaux de pêche nous rendre visite. 4 ans qu'ils n'avaient pas vu de pompons rouges. Retrouvailles formidables. Les gens repartent avec des cigarettes, du savon et du mazout pour leurs bateaux. Les dames et les demoiselles nous apportent des fleurs »¹⁷³⁸.

Le lendemain, c'est au tour du *Georges Leygues* d'être abordé par la population :

« 11 juin Aujourd'hui tout le village est là. Les cuirassés américains continuent le bombardement¹⁷³⁹ ».

À terre, une nouvelle vie s'organise. La ville, divisée en deux, comprend un secteur anglais à l'est, faisant face au secteur américain¹⁷⁴⁰. Rapidement, les hommes du génie s'affairent à détruire le mur de défense barrant l'accès piéton et routier entre l'avant-port et la ville. Le long des quais, les navires les plus légers, des cargos et landings craft, accostent et déchargent tout le matériel nécessaire aux troupes. Véhicules, armes, mais surtout le carburant indispensable à l'avancée des véhicules alliés sont amenés depuis l'Angleterre jusqu'à Port-en-Bessin, véritable port pétrolier des premières heures de la Libération.

¹⁷³⁵ Témoignages de T8 et T9.

¹⁷³⁶ Témoignage de T4. Annexe 44.

¹⁷³⁷ *Journal d'un marin du Georges Leygues de 1942 à 1944*, Mémorial de Caen.

¹⁷³⁸ *Ibid.*

¹⁷³⁹ *Ibid.*

¹⁷⁴⁰ FORFAR, J., *De Gold à Omaha. La bataille pour Port-en-Bessin, 6-8 juin 1944*, Port-en-Bessin, Les gens du phare, 2009, p. 78.

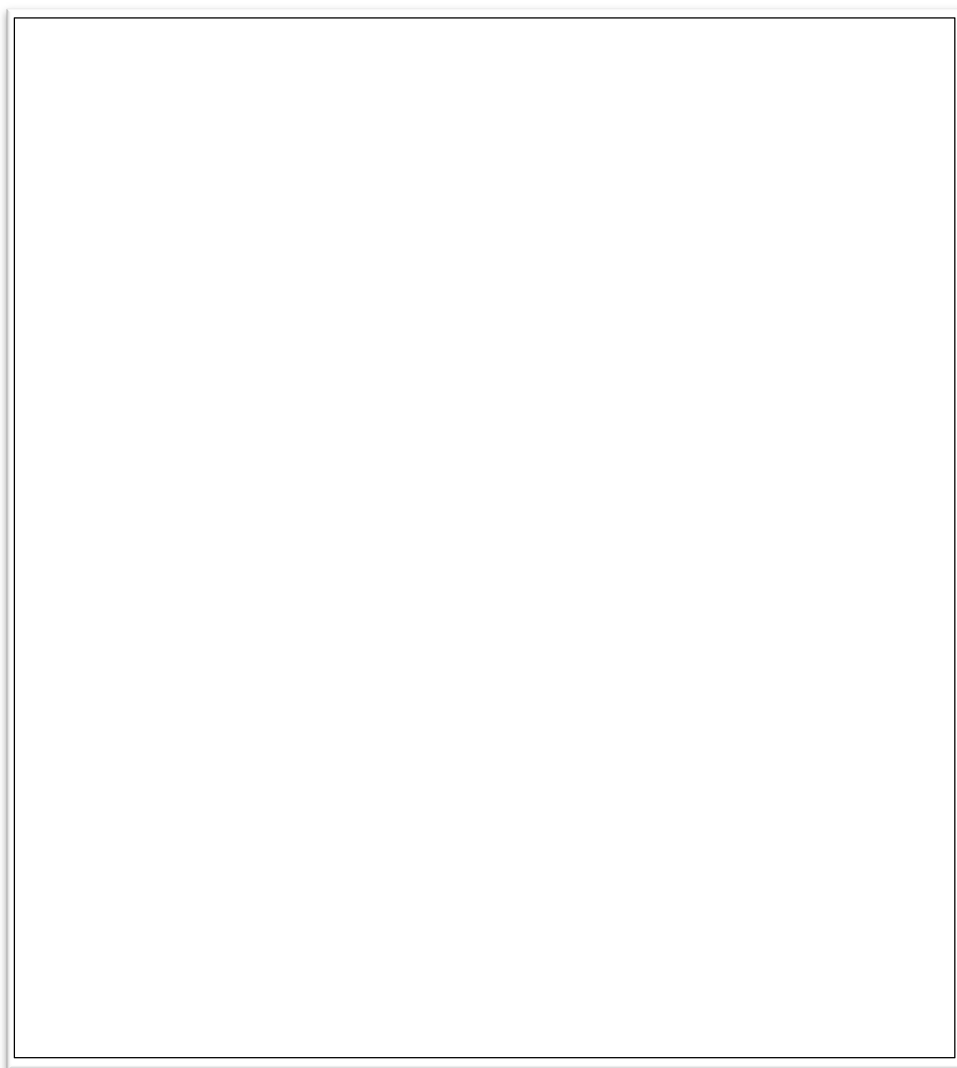
2.2 Des pêcheurs requis pour le port pétrolier et les armées alliées

Dès le 9 juin 1944, Port-en-Bessin devient un point stratégique vital pour le déroulement des opérations de débarquement. Sous la direction du Capitaine Harris des « Royal engineers », les armées alliées, aidées spontanément puis sous réquisition par les habitants, organisent le déchargement de l'avitaillement des troupes¹⁷⁴¹. En attente de la mise en place de l'opération P.L.U.T.O., le pipe-line devant relier l'île de Wight à Cherbourg, le petit port est aménagé en véritable terminal pétrolier. L'iconographie¹⁷⁴², ainsi que quelques documents filmés¹⁷⁴³, permettent de décrire l'ensemble des aménagements réalisés pour cette « station essence » éphémère. Durant les premiers jours de la libération, un va-et-vient de navires, chargés de barils, accostent dans le port, où soldats et marins portais s'affairent au déchargement et transport du liquide précieux vers des champs devenus entrepôts à ciel ouvert à l'extérieur de la ville. Puis, des pipe-lines reliant des coffres d'accueil de tankers pétroliers en mer aux réservoirs construits à terre, entrent en fonction. Des conduites traversant la ville amènent ensuite le carburant à l'extérieur de la cité afin de ravitailler l'ensemble des engins motorisés progressant dans les terres. Les témoins décrivent une ville parcourue par « des tuyaux » qu'il fallait parfois enjamber et où il était absolument interdit de fumer, et pour cause !

¹⁷⁴¹ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p. 15-16, et, Témoignages T6.

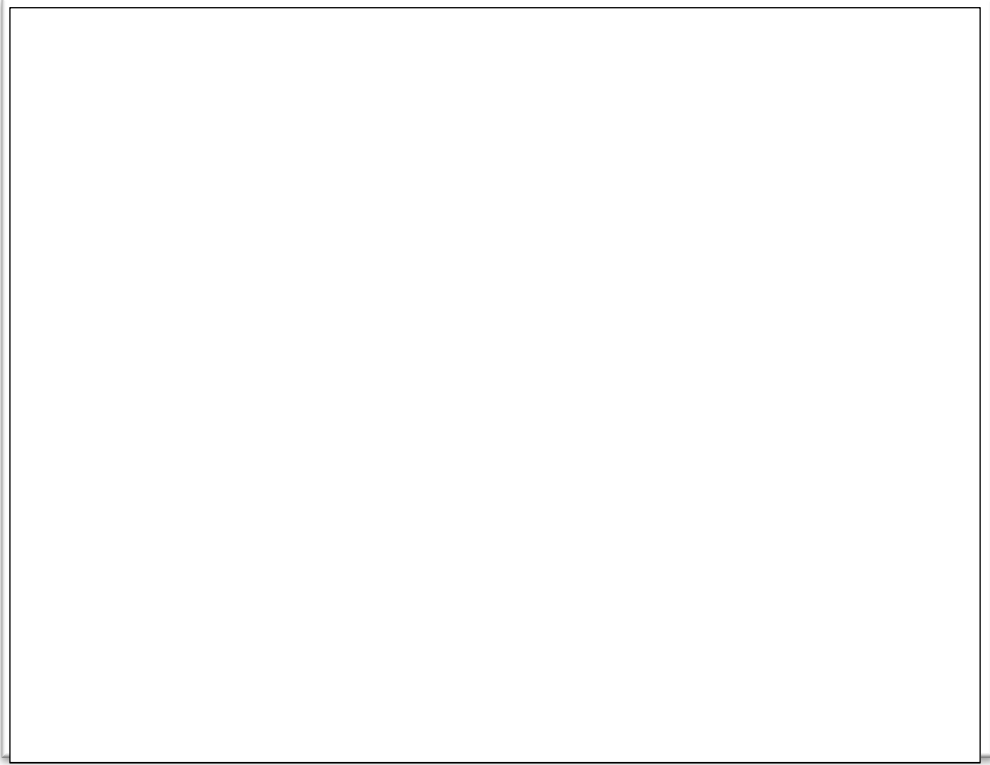
¹⁷⁴² Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

¹⁷⁴³ *Ibid.*



Doc 76 : Déchargement des navires alliés et aménagement des pipelines sur le môle Est¹⁷⁴⁴

¹⁷⁴⁴ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.



Doc 77 : Passage des pipelines sous la Tour Vauban et à travers le mur de défense allemand¹⁷⁴⁵



Doc 78 : Destruction par les hommes du mur de défense allemand dans le port¹⁷⁴⁶

¹⁷⁴⁵ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

¹⁷⁴⁶ *Ibid.*

Si, dans un premier temps, la population prête spontanément main-forte aux alliés, le besoin de main d'œuvre conduit les autorités anglaises à procéder à la réquisition de personnels, dont les marins. À ce sujet, les témoins, anciens pêcheurs, rappellent que quelques jours avant la Libération ils étaient déjà requis par les Allemands¹⁷⁴⁷. Ces mêmes hommes, dans un premier temps, détruisirent donc ce qu'ils avaient bâti pour l'occupant. Mais, outre ces fonctions manœuvrières, les inscrits sont affectés essentiellement dans le cadre de leurs fonctions maritimes. Ainsi, plusieurs embarcations portaises travaillent au transport des pilotes pour les navires pétroliers ou d'unités importantes de transport nécessitant une aide d'approche. C'est le cas d'un de nos témoins :

« À la libération j'ai été mobilisé par les anglais. Vous savez ils m'avaient mobilisé, j'étais patron [...] Avec les anglais, c'est moi qui allait porter les pilotes à bord des cargos vous savez et puis qui les ramenait à terre et qui allait les reconduire »¹⁷⁴⁸.

Une douzaine de chaloupes transportant des soldats anglais participe au déblaiement des épaves en mer¹⁷⁴⁹, particulièrement après la tempête qui détruisit le port d'Omaha, dont les caissons Phoenix dérivèrent dangereusement. Sur les registres de l'inscription, tous ces hommes sont déclarés sous l'appellation « rôle spécial », à partir du début du mois de juillet 1944 et pour quelques semaines ou quelques mois. Des inscrits, comme A. Tabourel et A. Foliard, travaillent pour les alliés dès le mois de juillet jusqu'au 30 octobre pour le premier, et jusqu'en décembre pour le second¹⁷⁵⁰. D'autres marins chargés de la surveillance de bâtiments de la Royal Navy se voient affectés dans les ports de stationnement des navires, comme le souligne un ancien marin.

« J'ai été mobilisé à Caen j'ai été six sept mois à Caen, mobilisé dans le bassin Saint-Pierre [...] J'étais sur une barge sur le bassin Saint-Pierre à Caen. Je me chargeais les boîtes de corned-beef, des caisses. Le temps que j'y ai été, personne n'ont venu chercher. On était au bout de Saint-Pierre »¹⁷⁵¹.

L'homme aura passé six mois avec deux marins de Grandcamp, à bord du navire, à surveiller les caisses de ravitaillement dont à priori personne ne se souciait. La tentation fut facile et, sans remords, le témoin, s'assurant que sa voix serait bien enregistrée confia :

« On était trois copains, deux grands copains et puis moi. Vous savez pour avoir deux trois sous, tout ça, et bien on allait vendre des boîtes de corned-beef dans une boulangerie. [...] Le boulanger au contraire, il revendait ça à des clients qui venaient chercher du pain et puis nous ça nous faisait des rabiots pour aller boire un coup.

¹⁷⁴⁷ Témoignage de T6.

¹⁷⁴⁸ *Ibid.*

¹⁷⁴⁹ LE JEMTEL, G., *Activité et vie maritimes à Port-en-Bessin, 1939-1945*, mémoire de module d'histoire, sous la dir. de Jean Quellien, Université de Caen, 1996, p.16.

¹⁷⁵⁰ ENIM : Registre des inscrits définitifs.

¹⁷⁵¹ Témoignage de T6.

[...] La barge était pleine [...] On a vendu peut-être trois quatre ? caisses, cinq six caisses quoi, c'est tout, y en avait au moins..., y en avait cent cinquante...deux cents caisses !

[...] Alors nous, je vous dis [...] nous on en vendait à la boulangerie pas loin, on allait apporter dix à quinze boîte et puis eux, la boulangère, elle revendait ça à des clients, et oui !¹⁷⁵²

Tous trois rejoindront leurs foyers sans jamais vraiment comprendre l'intérêt de leur réquisition. Mais, au moins, ils auront surveillé la barge anglaise et auront été entretenus par l'armée de réquisition comme l'ensemble des pêcheurs au service des alliés.

Au contraire, les marins non-requis souhaitent retourner en pêche. Selon les récits des témoins, les premiers d'entre eux navigueraient peu après le débarquement. Bénéficiant pourtant du flot de carburant des militaires, les chaloupes s'aventurent timidement sur une mer encore en « guerre » dont les dangers marqueront durant plusieurs décennies l'histoire de la cité portuaire. À la fin du mois d'août 1944, Port-en-Bessin retombe dans l'oubli. Cherbourg, libéré depuis le 26 juin, reçoit dorénavant l'essentiel des flottes d'avitaillements dont le carburant¹⁷⁵³. L'opération P.L.U.T.O. met un terme à ce que fut le petit port pétrolier.

3. Pêcher après la guerre

3.1 Des pêches prolifiques mais dangereuses

Les destructions occasionnées par les bombardements et le débarquement touchent essentiellement la façade maritime de Port-en-Bessin, dont le sanatorium, et les constructions voisines de l'entrée du port¹⁷⁵⁴. La flottille amarrée dans le deuxième bassin a souffert mais certain petits bâtiments demeurent quasiment intacts, prêts à reprendre la mer¹⁷⁵⁵. Outre les navires réquisitionnés pour les besoins militaires alliés, dès le mois de juillet, quelques pêcheurs s'aventurent en mer. La mémoire des témoins reste floue à propos de cette période trop brève dans le temps pour qu'ils se souviennent des conditions de navigation au cours de l'été 1944. Les équipages, loin de retrouver la liberté des pêches, restent sous l'autorité des règlements alliés. Jean-Christophe Fichou rappelle à ce sujet une limite de distance quasiment équivalente aux règlements allemands, et l'interdiction du travail en mer de nuit¹⁷⁵⁶. Les lacunes de la documentation ne permettent pas de confirmer l'application de ces interdictions à Port-en-Bessin. Les témoins se souviennent d'avoir navigué à la

¹⁷⁵² Témoignage de T6.

¹⁷⁵³ Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

¹⁷⁵⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵⁵ Arch. Dép. Calvados : 923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition. 19 (ill.) 1946, M. de Saint Denis, armateur, à Monsieur le Délégué départemental de la Reconstruction. Objet : rachat des droits de reconstruction de la chaloupe *la Louise* appartenant à Auguste Pierre Moisy de Port-en-Bessin, totalement sinistrée le 6 juin 1944.

¹⁷⁵⁶ FICHOU, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 308.

pêche, encore à bord des chaloupes. Leurs rendements restent donc faibles en raison de leurs équipements, alors que la navigation se fait au moteur, et non plus à la voile, grâce au combustible fourni par les alliés. Pourtant, la mer laissée en jachère est prolifique¹⁷⁵⁷ mais, dans les premiers temps de la reprise de l'activité, seuls quelques équipages en profitent. En effet, bien qu'au 15 mars 1944, 325 marins soient inscrits officiellement dans le syndicat de Port-en-Bessin¹⁷⁵⁸, seule la moitié des hommes est encore en activité dans la pêche, l'autre moitié étant requise ou embauchée dans d'autres activités¹⁷⁵⁹. D'après les registres de l'inscription, outre les bateaux qui n'ont pas désarmé avant les événements, les premiers réarmements datent du mois de juillet 1944¹⁷⁶⁰. Cependant, des marins dont on ne peut à ce jour chiffrer le nombre restent sous les ordres du commandement militaire. Sous l'appellation d'enregistrement « *rôle spécial* » apparaissant dans le déroulé manuscrit de leur carrière professionnelle, ces hommes requis au service de l'État occupent des fonctions maritimes militaires entre les mois de juillet et septembre, et parfois même jusqu'à la fin de l'année 1944. Les certificats de services retrouvés confirment par exemple qu'Adrien Delain et Aimé Tabourel furent au service de la Marine Nationale du 19 juillet au 1^{er} novembre 1944¹⁷⁶¹. Durant cette même période, Albert Langlois et Victor Hue occupaient des postes de lamaneurs à Port-en-Bessin, et Auguste Vingtrois comme Auguste Tabourel, capitaine de son état, officiaient en tant que chefs d'équipe durant les manœuvres portuaires des navires alliés¹⁷⁶². Tous ces hommes ne retrouveront le bord de leurs chaloupes qu'à la fin de leur service, soit lorsque le port reprendra sa configuration d'origine de port de pêche. Nous estimons donc des possibilités de pêche en flottille plus nombreuses à partir de l'automne mais guère avant. Une époque à laquelle les pêcheurs purent se livrer à la pêche aux harengs si nombreux à la saison¹⁷⁶³. Un paramètre participant très certainement à la construction de la mémoire commune des pêches miraculeuses d'après-guerre, même si nous ne nions pas leur réalité¹⁷⁶⁴. Quoiqu'il en soit, au lendemain de la guerre, l'heure est

¹⁷⁵⁷ MOLLAT, M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 297.

¹⁷⁵⁸ ENIM : décompte des inscrits en 1944.

¹⁷⁵⁹ Le nombre d'inscrits en 1944 correspond à l'enregistrement de tous les marins déclarés à Port-en-Bessin auquel il faudrait soustraire ceux qui ne travaillent plus à la pêche dont les S.T.O., les requis déplacés, les prisonniers, et les marins engagés dans d'autres métiers pour la période de l'Occupation. La statistique de la Marine Marchande donne en 1945 178 marins en activité. Ce chiffre évolue entre autres avec le retour des « déplacés » et le départ des marins originaires d'Étapes au cours de l'année. En 1946, 243 marins exercent la profession puis 251 en 1947. Ils étaient 274 en 1938 puis plus de 300 durant l'occupation, l'inscription à la pêche permettant d'échapper dans un premier temps à toute réquisition.

¹⁷⁶⁰ ENIM : registres des inscrits définitifs.

¹⁷⁶¹ Ibid.

¹⁷⁶² Ibid.

¹⁷⁶³ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 307.

¹⁷⁶⁴ MEURIOT, E., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, Politique et réalité*, Brest, IFREMER, 1986, p. 29.

encore aux restrictions et contre la pénurie de viande, le ravitaillement en poissons prend toute son importance¹⁷⁶⁵.

Cependant, partir en mer n'est pas sans risque. Les multiples épaves sous-marines éparpillées sur la zone de travail représentent un véritable danger pour les navires mais aussi pour les engins de pêche qui s'y accrochent au risque d'être définitivement perdus. Pire encore, à l'instar de ce qui se passe sur les côtes bretonnes, les mines flottantes disséminées par les armées allemandes détruisent les chaloupes au large de Port-en-Bessin et tuent les équipages¹⁷⁶⁶. Les marins ont peu de chance de survie. La *Petite Yvette* en pêche aux abords de Trouville-sur-Mer, déclarée perdue le 26 décembre 1944, a probablement sauté sur une mine¹⁷⁶⁷ comme le *Jean-Bart* du patron Tabourel, coulé corps et biens le 30 mai 1945¹⁷⁶⁸. Après ce dernier accident, le conseil municipal décidera « d'ouvrir un crédit pour les secours qui seront alloués aux familles des 12 victimes¹⁷⁶⁹ » des deux navires. Mais les accidents ne sont donc pas rares et continuent, l'équipage du *Jolie Rose Effeillée* fut recueilli sur un bateau pilote de Rouen sain et sauf, alors que son navire explosa sur une mine le 4 juillet 1945¹⁷⁷⁰.

Malgré ces risques, le ravitaillement encore légiféré est assuré tant bien que mal par la flottille des chaloupes. En juillet 1945, « les marins portais ont pêché au péril de leur vie et livré pour le seul mois de juillet plus de 60 000 kg de poissons » à destination du marché officiel¹⁷⁷¹. Cependant, la répartition, et plus particulièrement le transport des pêches vers les sites de distribution, laissent à désirer. En réponse à la préfecture de Caen, le maire signale que « la commune étant sinistrée ne dispose d'aucun local pour la répartition du poisson¹⁷⁷² ». De plus, et malgré les demandes de réparation, un an après le débarquement, les bassins ne sont toujours pas éclairés, la route de Port-en-Bessin reste difficilement praticable et les services de communication, dont l'autocar, demeurent inexistant. Les pêches difficilement transportables dans ces conditions risquent ne jamais parvenir à destination. Le maire intervient encore une fois auprès de la préfecture :

¹⁷⁶⁵ FICHO, C., *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, 1939-1945*, Rennes, PUR, 2009, p. 308.

¹⁷⁶⁶ *Ibid.*, p. 307.

¹⁷⁶⁷ Arch. Dép. Calvados : R 3662 : Bâtiments de commerce, 1869-1907. Matricule des bâtiments postérieure à la date de la côte.

¹⁷⁶⁸ *Ibid.*

¹⁷⁶⁹ Arch. Dép. Calvados : Conseil municipale. Séance du 1^{er} juin 1945.

¹⁷⁷⁰ Arch. Dép. Calvados : R 3662 : Bâtiments de commerce, 1869-1907. Matricule des bâtiments postérieure à la date de la côte. 4 juillet 1945, télégramme de l'Inscription maritime de Caen, et, Arch. Dép. Calvados : 923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition. 923W1102, dossier 1124.

¹⁷⁷¹ Arch. Dép. Calvados : Conseil municipal. Séance du 13 août 1945.

¹⁷⁷² *Ibid.*, Séance 1^{er} juin 1945.

« Au nom de ses administrés, le conseil unanime demande à M. le Préfet du Calvados d'examiner lui-même les demandes d'une population laborieuse, très éprouvée et qui a le sentiment d'être injustement oubliée »¹⁷⁷³.

Un mois plus tard, le conseil municipal obtient satisfaction. « L'éclairage provisoire des bassins a été rétabli, d'une façon sommaire faute de matériel », nécessitant un allumeur rémunéré par la commune. Le service d'autobus fonctionne du village à la capitale du Bessin. Enfin, les services compétents interviennent sur la réfection de la route et des installations téléphoniques¹⁷⁷⁴.

Au cours de l'automne 1945, et bien que le circuit commercial des pêches soit rétabli, il semble que le rendement local joue de malchance. Selon les relevés de l'Institut des pêches maritimes, les populations de harengs n'arrivèrent pas avant la mi-novembre sur les côtes de la Manche¹⁷⁷⁵. L'apparition tardive de cette espèce pélagique manqua très certainement à la pêche locale déjà médiocre. Les chiffres annuels relevés pour l'année 1945 donnent un rendement de pêche fraîche à peine supérieur à ceux de 1943. Soit, un apport annuel de 187 165 kilogrammes¹⁷⁷⁶ contre 148 205 kilogrammes en 1943¹⁷⁷⁷, alors qu'aucune limite ni contrainte ne pèse plus sur le métier. Deux paramètres explicatifs entrent en ligne de compte. Le premier est lié au « développement d'un marché parallèle pour les espèces fines débarquées dans les petits ports mal contrôlés »¹⁷⁷⁸, répondant à une forte demande en poisson alors qu'il y a pénurie. Donc tout le poisson pêché n'est pas déclaré à la débarque et les prises se vendent au marché noir. Le second trouve sa cause dans l'absence des chalutiers et de la pêche hauturière du poisson frais contraignant encore les équipages à la pêche côtière à bord de leurs chaloupes. Il faudra attendre le retour d'un armement hauturier et des équipements de travail côtiers plus récents afin de retrouver des rendements équivalents aux apports d'avant-guerre.

¹⁷⁷³ *Ibid.*, Séance du 13 août 1945.

¹⁷⁷⁴ *Ibid.*, Séance 19 septembre 1945.

¹⁷⁷⁵ ANCELLIN, J., « Hareng. Statistiques biologiques et considération sur les populations de harengs de la Manche orientale et du sud de la Mer du Nord (matériel prélevé en 1945-46) », *Revue des Travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, t.14, n°1-4, 1948, p. 27-32. Open access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00038/14963>

¹⁷⁷⁶ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Années 1945, 1946, 1947*, Paris, Imprimerie Nationale, 1949.

¹⁷⁷⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1582 Fischerei – Fangergebnisse, 14/10/1942-26/04/1944 : Résultats des prises de pêche, 14 octobre 1942-26 avril 1944.

¹⁷⁷⁸ MEURIOT, E., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983*, Politique et réalité, Brest, IFREMER, 1986, p. 25.

3.2 Du retour improbable des chalutiers à la reconstitution de la flotte hauturière

À la fin des hostilités, armateurs et patrons-armateurs des chalutiers requis par l'armée allemande espèrent retrouver leurs biens afin de reprendre leur activité hauturière. Après enquête, quelques détenteurs récupèrent leurs navires, mais le plus souvent sinistrés. Le chalutier à moteur le *Maurice* d'Albert Cavey, construit en 1927, réquisitionné le 10 juin 1940 par la Marine française puis le 7 août 1940 par l'Autorité Allemande, fut retrouvé dans le port de Jersey¹⁷⁷⁹. Ramené dans le port de Cherbourg par les autorités alliées à la libération, il dut subir d'importantes réparations, son moteur ayant été saboté par l'occupant. Le chalutier ne reprendra la mer qu'au mois de mai 1946. C'est également le cas du *Jean-Bart* :

« Le navire ayant été réquisitionné par les Allemands le 16 août 1940 a été abandonné par ceux-ci sur la grève dans l'avant-port du Havre au débarquement des alliés, le « Jean-Bart » a dû de ce fait subir des réparations importantes [...].

Le navire après réparations a repris la mer en mars 1945 [...] »¹⁷⁸⁰.

Dans les faits, la plupart des armateurs perdent leurs navires. Arthur Rousseville propriétaire du *Gabrielle Georges* réquisitionné le 12 août 1940, apprit que son bateau stationné dans le bassin de Caen avait été coulé lors des bombardements de la ville en juin 1944. Le rapport précise sa destruction totale, accompagnée de celle du canot annexe et de tout le matériel d'armement¹⁷⁸¹. Le *Souviens-toi* d'Albert Cavey connaît le même sort dans l'avant-port de Dieppe. Le navire est déclaré perdu lors des bombardements de la ville¹⁷⁸². Enfin, certaines enquêtes échouent. La recherche du *Jolie Mascotte* reste vaine. Il n'apparaît dans aucun port. Ce dundee, construit en 1926 et équipé d'un nouveau moteur depuis 1939, réquisitionné depuis le 7 août 1940 et « n'ayant pas été retrouvé doit être considéré comme perdu »¹⁷⁸³. Les propriétaires se tournent alors vers l'État. La loi du 28 octobre 1946, sur les dommages de guerre, leur permet d'établir un dossier complet sur leurs pertes, afin d'envisager soit le remboursement des réparations effectuées soit le remplacement du navire. Mais comme le souligne Thierry Capillier, les patrons propriétaires rencontrent dans un premier temps des difficultés pour obtenir un dédommagement de guerre, car il faut encore prouver que le navire fut devenu possession allemande et non requis par la France au moment de sa détérioration¹⁷⁸⁴.

¹⁷⁷⁹ Arch. Dép. Calvados : 923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition. 923W1102, dossier 1153.

¹⁷⁸⁰ *Ibid.*, 923W1103, dossier 1218.

¹⁷⁸¹ *Ibid.*, 923W1105, dossier 2858.

¹⁷⁸² *Ibid.*, 923W1103, dossier 1165.

¹⁷⁸³ *Ibid.*, 923W1101, dossier 1119.

¹⁷⁸⁴ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer, 1870-1980*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995, p. 599.

Après avoir envoyé une déclaration de sinistre au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, les dossiers munis d'un rapport d'expertise de dommage professionnel sont transmis à la commission départementale des Dommages de guerre par le sinistré. Les propriétaires obtiennent alors un remboursement ou la prise en charge des travaux effectués sur le bord. Ainsi, le *Maurice*, chalutier transformé en navire de guerre remorqué de Jersey à Cherbourg, connaissant de graves avaries tant sur sa coque que dans ses circuits électriques et son moteur, fut-il remis en état¹⁷⁸⁵. Malgré les travaux accordés par la commission et effectués pour sa remise en service et sa reprise d'activité à la pêche en 1946, son moteur dut être remplacé intégralement l'année suivante en raison de multiples avaries postérieures à ses réparations. L'achat et la mise en place du nouvel engin fut pris également en charge au titre de dommage de guerre¹⁷⁸⁶. Les indemnités couvrent également le matériel de pêche détruit hors du chalutier. Le 6 juin 1944, l'incendie de la maison de Georges Thomine à Port-en-Bessin détruit le matériel du chalutier *Jolie Rose Effeillée*. Le dommage du navire hauturier, estimé à 9 210 francs pour 1939 équivaut à 54 000 francs en 1945 reversés à l'épouse et veuve de G. Thomine pour la reconstitution de l'équipement de l'embarcation¹⁷⁸⁷. Quant aux chalutiers détruits ou considérés comme perdus, leurs propriétaires se voient allouer le montant du rachat d'un navire équivalent tenant compte des valeurs d'avant et d'après-guerre¹⁷⁸⁸ de la vétusté de leur ancienne embarcation. Le 4 mars 1946, les armateurs Albert Cavey, A.A. Tabourel et Blanche Legay, détenant pour le premier 2/5^e et les suivant 1/5^e du *Jolie Mascotte*, reçoivent l'autorisation « de reconstitution immédiate d'un navire de pêche »¹⁷⁸⁹. Le calcul de l'indemnité accordée à partir de la valeur de l'embarcation en 1939 moins le taux de vétusté permet aux propriétaires de disposer d'une enveloppe de 8 277 249 francs pour reconstruire un chalutier équivalant au navire détruit¹⁷⁹⁰. Au cours des premières années d'après-guerre, l'ensemble des armateurs spoliés de leurs navires hauturiers bénéficieront des aides de dommage de guerre afin d'acquérir de nouveaux chalutiers.

¹⁷⁸⁵ Arch. Dép. Calvados : 923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition. 923W1102, dossier 1153. Rapport du Bureau Veritas

¹⁷⁸⁶ *Ibid.* 29 juin 1950, Commission départementale des dommages de guerres.

¹⁷⁸⁷ *Ibid.*, dossier 1124.

¹⁷⁸⁸ *Ibid.*, dossier 1124 et 6.270.

¹⁷⁸⁹ Arch. Dép. Calvados : 923W1101 à 1106 : Bateaux, prises de guerre, dédommagement, réquisition. 923W1101, dossier 1119. Décision du Ministère des travaux publics et des transports. Direction des affaires économiques et du matériel naval.

¹⁷⁹⁰ *Ibid.* Rapport d'expertise d'un dommage professionnel : « Jolie Mascotte » : valeur en 1939, 830 960 francs. Valeur en 1945, 10 346 562 francs moins sa vétusté de 20 %. Indemnité accordée 8 277 249 francs.

Année	Nombre de bateaux motorisés	0 à 5 tonneaux	6 à 10 tonneaux	11 à 25 tonneaux	26 à 50 tonneaux	50 à 100 tonneaux	Tonnage total en tonneaux
1937	82	50		3	28	1	1 650
1938	81	50		4	26	1	1 537
1945	82	72	5	3	2		440
1946	91	70	8	4	7	2	827
1947	94	53	13	9	14	5	1 943

Doc 79 : Évolution des tonnages de la flotte de Port-en-Bessin entre 1937 et 1947¹⁷⁹¹

La flotte portaise, forte d'une trentaine de chalutiers lors de la déclaration de guerre, ne retrouvera ses premiers hauturiers qu'en 1945. Les constructions mises en œuvre dès 1946 permettent aux marins de reconquérir le large. En 1946, on compte quatre petits chalutiers et neuf navires de plus de 26 tonneaux. Une nouvelle mutation de la flotte Portaise est à observer. En effet, contrairement à la période de l'entre-deux guerres, les tonnages des navires ne se ventilent plus entre « petits bateaux » et grands chalutiers. Des bateaux de tailles intermédiaires apparaissent dans le port. Ils remplaceront définitivement le travail des chaloupes vouées à l'activité côtière.

Le nombre de bateaux construits, en progression jusqu'en 1947, augmente le tonnage global et profite aux rendements des pêches locales. En 1948, les marins portais ramènent à quai 1 837 658 kilogrammes de poissons frais pour une valeur de 112 000 910 francs¹⁷⁹². Un an plus tard, la production passe à 5 345 396 kilogrammes et, malgré une chute importante des rendements relevée en 1950, la pêche portaise débarque cette année-là 4 254 855 kilogrammes¹⁷⁹³ de poissons. Port-en-Bessin compte alors dans ses bassins 18 chalutiers de 26 à 50 tonneaux et 8 supérieurs à 50 tonneaux contre 28 navires de 26 à 50 tonneaux en 1938. La reconstruction progressive de chalutiers « modernes » aura donc permis à la flotte portaise de retrouver cinq années après la guerre des rendements équivalents voire supérieurs aux chiffres de 1938¹⁷⁹⁴. Ces chiffres correspondent à la tendance nationale. En effet, en France, si le nombre de navires de moins de 10

¹⁷⁹¹ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes : Année 1937*, Paris, Imprimerie Nationale, 1938, *Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939, *Années 1945, 1946, 1947*, Paris, Imprimerie Nationale, 1949. Annexe 45.

¹⁷⁹² MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SOUS-SECRETARIAT D'ÉTAT À LA MARINE MARCHANDE, DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Années 1948*, Paris, Imprimerie Nationale, 1950.

¹⁷⁹³ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS. SECRETARIAT GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE, DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1950*, Paris, Imprimerie Nationale, 1953.

¹⁷⁹⁴ MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. DIRECTION DES PÊCHES MARITIMES, DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ. BUREAU DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DES INSTITUTIONS DE MUTUALITÉ INTÉRESSANT LA PÊCHE, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939. En 1938, les apports de la pêche à Port-en-Bessin se chiffrent à 4 240 100 kilogrammes. Annexe 46.

tonneaux chute après-guerre en raison de la baisse du nombre de patrons armateurs, la pêche artisanale au large est de 20% supérieure à celle d'avant-guerre en 1949¹⁷⁹⁵.

CONCLUSION

Grâce à leurs mots, les pêcheurs de Port-en-Bessin et les témoins oculaires de ces quatre années d'Occupation nous livrent un vécu spécifique à la commune littorale. En constante proximité avec les soldats allemands, hommes et femmes vivent à chaque instant sous le regard et la surveillance ennemis. Les marins ne retiennent que trop bien les sarcasmes occasionnés lors des sorties en mer ou encore la mainmise in-extremis de leurs embarcations pour des opérations militaires.

La période la plus difficile à vivre semble être l'époque des réquisitions impliquant pour beaucoup l'abandon partiel de la mer au profit du travail pour l'Occupant. Longtemps protégés par leur statut d'inscrits, les marins se soumettront aux exigences allemandes dès l'automne 1942. Les hommes sans embarquement s'engagent volontairement sur les chantiers de l'Atlantique, espérant ainsi échapper au départ comme ouvrier en Allemagne, puis sur réquisition. En janvier 1943, l'obligation de travail s'étend aux pêcheurs en activité. Les autorités françaises et allemandes s'entendent pour les affecter sur les ouvrages de la défense côtière dans leur commune afin qu'ils puissent continuer à exercer la pêche aux heures des marées. Mais, dès l'instauration du Service du Travail Obligatoire, les plus jeunes appartenant aux classes de 1920 à 1922 sont recensés par la préfecture. Il devient impossible d'échapper à la réquisition. En 1943, 81% des jeunes marins travaillent volontairement ou non pour le Reich, en France comme en Allemagne.

Parallèlement, si nous ne trouvons que peu de réfractaires aux réquisitions, des résistances passives individuelles et collectives s'affirment aux côtés des réseaux organisés. Dans l'ensemble, la promiscuité avec l'Occupant paraît acceptée, ou tout du moins tolérée, mais si les Portais s'y plient au profit de leur activité halieutique et des gains qu'ils en tirent, les gens de mer restent hostiles à la présence allemande. Et comme le souligne Jean Quellien, malgré l'étroitesse de la surveillance, un esprit de résistance habite la communauté. Une péri-résistance¹⁷⁹⁶ qui se trouve dans les témoignages de petites insoumissions, de tracasseries provoquées à l'encontre des allemands, ou encore, plus simplement, de l'ignorance volontaire des soldats de la Wehrmacht et de la Kriegsmarine : « on ne leur parlait pas ! ». Dans cette foule d'anonymes, quelques marins choisissent le chemin de la résistance active au service du renseignement. Ils photographieront,

¹⁷⁹⁵ MEURIOT, E., *La flotte de pêche française de 1945 à 1983*, Politique et réalité, Brest, IFREMER, 1986, p. 33.

¹⁷⁹⁶ BOIVIN, M., QUELLIEN, J. (dir.), « La résistance en Basse-Normandie : définition et sociologie », in Bougeard, C., Sainclivier, J., *La résistance et les Français*, Rennes, PUR, 1995, p. 168.

entre autres, depuis leurs barques, l'évolution de la construction des ouvrages de défenses côtières. Georges Thomine en paiera le prix. Arrêté sur dénonciation, il est fusillé le 6 juin 1944 avec plus de 70 autres détenus de la prison de Caen¹⁷⁹⁷.

Dans leur ensemble les témoins se souviennent donc d'un accommodement contraint et forcé avec l'occupant et dont le débarquement potentiel devait les délivrer. Le jour « J », à la vue de l'Armada et des bombardements qui l'accompagnent, les Portais espèrent. Le 47th Royal Commando doit prendre la place par l'intérieur des terres afin de conserver intactes les infrastructures portuaires ; les seules dans la zone capables d'accueillir rapidement les premiers déchargements de carburant nécessaires à l'avancée des troupes motorisées. Deux jours plus tard, les habitants goûtent aux joies de la libération. Requis par les Allemands, les pêcheurs passent sous les ordres des alliés. Affectés pour le déchargement des navires du débarquement, le pilotage à l'entrée du port, ou la surveillance de bâtiments, ils ne reprendront réellement leur activité halieutique qu'au début de l'automne suivant, à bord de leurs chaloupes. Le petit port pétrolier retombe alors dans son anonymat. Le pétrole redirigé vers Cherbourg n'y est quasiment plus acheminé.

La pêche reprend donc doucement son activité et, si la flottille encore maigre connaît des pêches « miraculeuses » dans une mer laissée en jachère quatre années, ce n'est qu'à la hauteur de la capacité de rendements des petits navires côtiers. À partir de 1945, les aides à la reconstruction des premiers chalutiers dotent le port d'une flotte plus importante, rivalisant à terme avec les rendements et les tonnages des pêches de 1938. Plus qu'une simple recomposition de la flotte, cette époque marque également une nouvelle mutation dans le métier artisanal. À la flotte binaire d'avant-guerre, « petits et gros bateaux », succède une flotte dont la répartition des tonnages montre une diversité du type d'embarcation et l'apparition de navires semi-hauturiers de tailles intermédiaires. La pêche fraîche portaise connaît là un nouvel élan qui lui sera profitable durant les trois décennies d'après-guerre.

¹⁷⁹⁷ QUELLIEN, J., *Opinions et comportements politiques dans le Calvados sous l'occupation allemande (1940-1944)*, Caen, PUC, 2001, p. 406.

CONCLUSION

La mobilisation des premiers marins pêcheurs à la fin du mois d'août 1939 s'effectue dans un contexte de développement économique particulièrement favorable à Port-en-Bessin. Dès la déclaration de la guerre, les départs plus massifs des marins vers leurs lieux d'affectation militaires constituent un réel frein pour l'activité halieutique en manque de bras dans les équipages des chalutiers. Pour pallier aux besoins du ravitaillement des troupes, nombre d'entre eux sont renvoyés dans leurs foyers sous condition de reprendre la mer à bord de leurs embarcations de travail. Ils restent cependant affectés dans leurs fonctions militaires au cas où les événements nécessiteraient leur présence.

Dans une France dont le gouvernement estime que le rationnement est pour le moment inutile, la pêche continue d'alimenter les différents marchés sans aucune contrainte. Malgré les mutations voire la diminution du nombre de marins dans les équipages, la pêche côtière et hauturière se maintiennent. Les mois de la « drôle de guerre » affectent peu, in fine, l'activité halieutique, dont les équipages réorganisés permettent de conserver des rendements corrects. Il n'est jamais fait mention d'une chute significative des apports de poissons due aux événements militaires durant cette période. Seules les zones de pêches varient en raison de la présence de barrages de mines installés par les forces franco-anglaises dans le Nord-Est de la Manche. L'activité se recentre alors autour de la zone Ouest et au-delà du Cotentin.

L'entrée en France des troupes allemandes précipite les événements. Le Blitzkrieg repousse les forces françaises et anglaises, et le corps expéditionnaire anglais doit évacuer par le port de Dunkerque. Ordre est donné aux patrons des chalutiers du Calvados et des ports de l'Ouest de se tenir prêts à intervenir sous l'égide de l'armée française pour participer au sauvetage des troupes de la ville assiégée. Particulièrement actifs durant les opérations, les marins pêcheurs évacuent et rapatrient les soldats et des civils de l'enfer de Dunkerque en Angleterre et dans le Calvados. De la même façon, les chalutiers interviennent dans toutes les villes côtières jusqu'au Havre. La plupart des réfugiés rapatriés à Port-en-Bessin évacueront ensuite vers la Bretagne, et quelques familles de pêcheurs d'Étaples choisiront d'élire domicile dans la commune durant les quatre années d'occupation. Au cours de ces sauvetages quelques pêcheurs se rendent complices des pillages réalisés dans les magasins du Havre abandonnés par leurs propriétaires en fuite, ramenant à Port-en-

Bessin les produits des vols qu'ils pensent écouler sur le marché noir. Un délit constaté par le maire dès le débarquement des marchandises et dont les auteurs sont poursuivis.

Au cours de la Guerre éclair, la pêche hauturière est donc suspendue. Le 20 juin 1940, Port-en-Bessin est occupé. Toutes les activités halieutiques sont interdites durant les quelques semaines de l'installation des troupes allemandes dans le petit port. Mais essentielle pour le ravitaillement, la pêche reprend son cours dès le mois de juillet. Elle est par ailleurs peu contrainte jusqu'au mois d'août au cours duquel les allemands réquisitionnent la quasi-totalité des chalutiers et interdisent les sorties des navires n'appartenant pas à leur commandement.

Le 17 septembre Hitler suspend l'Opération Seelöwe, et les équipages du syndicat reprennent le chemin de la mer. Il faut ravitailler la population et les troupes d'occupation. Cependant, il ne reste dans les bassins que 4 petits chalutiers et les chaloupes de 5 tonneaux tout au plus. Ces dernières se manœuvrent avec 2 à 3 hommes au maximum. Les gens de mer contraints de modifier intégralement leur us de travail, doivent adapter leur métier aux nouvelles conditions imposées par la disparition des grands navires hauturiers. La restriction de carburant implique la plupart du temps un retour au travail sous voile, et l'utilisation des engins de pêche côtière, dont les cordes, les filets dormants, et les petits chaluts. Cette mutation technique s'accompagne d'une augmentation du chômage pour les pêcheurs privés d'embarquement. Et le développement exceptionnel de la construction navale amortira momentanément ce phénomène. En effet, plus de 110 chaloupes occupent le bassin intérieur à la fin de l'année 1942.

La reprise des activités halieutiques s'accompagne de mesures de sécurité drastiques ordonnées par l'Occupant. Il n'est plus question de s'éloigner de la côte et de naviguer sans surveillance. Et si la limitation de la pêche dans la bande des 3 milles reste plus théorique en Bretagne ou sur la façade ouest du Cotentin, elle demeure plus scrupuleusement respectée dans les ports du Calvados. Et bien qu'exceptionnellement, notamment lors de la saison du hareng, les allemands suspendent les interdictions pour les besoins du ravitaillement, la pêche se pratique essentiellement en journée, sous bonne visibilité et sous bonne garde.

Ces contraintes réglementaires et la réduction de la flotte provoquent une chute des rendements de la pêche portaise. Cependant, les premières restrictions de viande au cours de l'automne 1940 profitent à la consommation du poisson, dont le prix s'est enflammé dès le début du conflit. Mais la faiblesse croissante des apports devient préoccupante pour les représentants du Bureau National du Poisson. En effet, le ravitaillement en produits de la mer est d'autant plus insignifiant que le poisson ramené par les chaloupes satisfait en premier lieu la part de 10% prélevée par l'Occupant et la part

réservataire de 50 kg des membres de l'équipage d'un bateau. Ce lot du pêcheur devient l'enjeu principal dès 1942, pour les autorités régionales du ravitaillement qui désirent son reversement à la répartition. Mais dans ce cas les marins perdraient l'avantage des prix pratiqués au marché noir pour ce poisson dont ils disposent librement. La solution vient d'une initiative locale. La création d'une coopérative de pêcheurs propose aux équipages volontaires la dépose de tout ou partie de la part réservataire pour laquelle ils seront mieux rémunérés que s'ils la vendaient directement au service du ravitaillement. Ce système fonctionne quelques mois au cours desquels les marchés officiels de la région reçoivent du poisson en provenance de Port-en-Bessin. Cependant, à partir de l'automne 1943, les marins désertent le métier et ses contraintes au profit des chantiers pour l'Occupant, plus rémunérateurs. Et les pêcheurs en fonction optent pour la conservation de leur part réservataire, ne la reversant quasiment plus à la coopérative. Le troc contre des produits de la ferme ou la vente directe restent plus rémunérateurs.

Ces produits de la mer détournés des marchés officiels alimentent un marché noir prolifique. Plus que le pêcheur qui tire des bénéfices de quelques kilogrammes de poissons, les mareyeurs délinquants, par la somme des achats réalisés auprès de chaque bateau en dehors de la répartition officielle, réalisent des gains importants. Le prix du hareng est multiplié par cinq entre la vente au bateau et le marché de Bayeux situé à 12 km de Port-en-Bessin ! Si les pêcheurs tirent donc profit de leur part réservataire, ils alimentent de véritables réseaux à la tête desquels les mareyeurs s'enrichissent. Ainsi toute la filière du poisson, du quai à l'étal, participe au développement d'un marché parallèle contre lequel les autorités françaises ont du mal à lutter et qui ne semblent pas préoccuper les autorités allemandes, satisfaites de leur 10% de prises prélevées dès l'arrivée des bateaux dans le port avant la répartition.

Mais si la communauté des gens de mer jouit d'une certaine aisance alimentaire, elle souffre de la promiscuité avec l'Occupant. En effet, ancré dans la zone côtière interdite, le port reste sous la forte vigilance de la surveillance des allemands. Le comportement de la population, plutôt hostile à leur rencontre, se manifeste par un esprit de résistance signifié par des manifestations collectives et individuelles relativement discrètes mais bien présentes. Outre la feinte de l'ignorance des occupants, les pêcheurs multiplient de petits actes d'insoumission, d'autant plus que l'occupant met en œuvre ses réquisitions de main d'œuvre pour ses chantiers de défense. Mais alors que quelques pêcheurs s'engagent activement dans la résistance et essentiellement pour le renseignement, les marins sans embarquement se portent dans un premier temps volontaires pour travailler entre autres sur les chantiers du mur de l'Atlantique, échappant par ce biais au départ vers les usines en Allemagne. Les pêcheurs en activité, longtemps protégés dans leur métier par les autorités

françaises, sont requis dès le début de l'année 1943, sur demande de l'Occupant, et affectés aux travaux de défense dans la commune en dehors des heures de pêche afin de continuer à alimenter le ravitaillement en poisson. Et s'il est aujourd'hui difficile de discerner les volontaires des requis, au printemps 1944 quasiment tous les marins portais travaillent en Allemagne, pour les STO, ou en France, pour les autres, dans les entreprises allemandes, à l'édification de la défense militaire.

Durant le débarquement du 6 juin 1944, le petit port est préservé des bombardements. Le 47th Royal Commando anglais doit le délivrer par l'intérieur des terres afin de conserver en état les infrastructures d'accueil des navires et surtout du carburant nécessaire à l'avancée des troupes en Normandie. Port-en-Bessin sera donc un petit port pétrolier jusqu'à la libération du port plus important de Cherbourg. Dès le 8 juin, les pêcheurs requis par les armées libératrices s'affairent au déchargement des navires militaires ou occupent des fonctions au service des marines alliées. Si quelques bateaux portais travaillent à la pêche au cours de l'été, la reprise de l'activité n'est effective dans son ensemble qu'à l'automne. Mais malgré les recherches effectuées par les marins, il faudra encore travailler à bord des petites chaloupes ; les chalutiers requis par les allemands sont détruits ou perdus. Seule la reconstruction de la flotte hauturière permettra aux gens de mer du lieu de retrouver les rendements d'antan. La disparition des anciens chalutiers donne un nouvel élan à la pêche portaise. Une nouvelle mutation technique s'est engagée. Il n'est plus de grands et de petits bateaux mais des navires de différents tonnages assurant le travail côtier, semi-hauturier et hauturier, prolongeant le succès des pêches portaises durant les trois prochaines décennies.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette étude consacrée à la vie et au métier de la communauté des marins pêcheurs de Port-en-Bessin entre 1792 et 1945 investit une histoire encore aujourd'hui en « chantier »¹⁷⁹⁸. En effet, à l'intérêt tout à fait récent que suscitent les petits ports du littoral¹⁷⁹⁹, il manque encore des travaux approfondis à propos de leurs sociétés de gens de mer, caractérisées entre autres par la spécialisation de leur activité¹⁸⁰⁰ et plus particulièrement au cours du XIX^e et du premier XX^e siècle. Ainsi, à travers l'histoire de la communauté portaise, un pan de l'histoire des pêches se dévoile. Et, dans le continuum des travaux menés à propos des grandes pêches lointaines et des pêches industrielles, vient se glisser cette analyse de l'évolution des pêches fraîches artisanales côtières et semi-hauturières dans un petit port normand. Une recherche dont le principal objectif est de comprendre comment Port-en-Bessin, ce petit havre côtier de la fin du XVIII^e siècle, vivant d'une activité halieutique de subsistance, pérennise, transforme et adapte son métier pour devenir le premier port du quartier à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

Pour répondre à ce questionnement, l'Inscription maritime, complétée par les archives civiles et les récits des témoins oculaires, permet une approche tant quantitative que qualitative. En effet, malgré les limites des premières, lacunaires entre la moitié du XIX^e siècle et l'entre-deux guerres, l'utilisation des données civiles trouvées dans plusieurs fonds de conservation tant publics que privés et dans les récits des gens de mer, ont fourni les matériaux indispensables à la compréhension de l'évolution de la communauté et des articulations entre les différentes mutations économiques et sociétales qu'elle connut durant un peu plus de 150 ans. Dans la trame des travaux de Georges Oustric¹⁸⁰¹, Gilbert Buti¹⁸⁰², Thierry Sauzeau¹⁸⁰³, Grégory Boyer¹⁸⁰⁴, Thierry Capillier¹⁸⁰⁵,

¹⁷⁹⁸ LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », *La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 159-174.

¹⁷⁹⁹ BUTI, G., LE BOUËDEC, G., *Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècle)*, Revue Rives Méditerranéennes, n° 35, 2010.

¹⁸⁰⁰ LENHOF, J.-L., « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine ; une histoire en chantier », *La recherche internationale en histoire maritime, essai d'évaluation, Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 168.

¹⁸⁰¹ OUSTRIC, G., *Le port de Boulogne-sur-Mer au XIX^e siècle : 1815-1914*, sous la dir. d'Alain Lottin et Stéphane Curveiller, La Sentinelle, Éd. Le téméraire, 1995.

¹⁸⁰² BUTI, G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVI^e s.-début XIX^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, E.H.E.S.S., 2000.

Dominique Confolent¹⁸⁰⁶, et de Henri Moulinier¹⁸⁰⁷, les marins pêcheurs sont observés tant dans leur activité que dans leurs rapports avec l'autre ; gens de mer, autorités civiles, maritimes et militaires, ou encore avec les « horsains », tous venus d'un ailleurs, hors des limites de la petite commune. Car, à l'instar des sociétés maritimes plus importantes, que ce soit à Dunkerque, Boulogne, Calais ou encore Le Havre, le marin de la petite communauté de Port-en-Bessin ne vit pas dans un isolat. Bien au contraire, les interactions, plus que vives parfois avec ce monde extérieur au village, participent largement à son évolution.

Au terme de ma recherche, une évidence s'impose. Durant un siècle et demi, Port-en-Bessin a non seulement connu une croissance forte de son activité halieutique, mais plus encore, la communauté des gens de mer a su s'imposer en tant que leader des pêches maritimes du quartier de Caen. La synthèse de ce travail permet de dégager les données majeures propres à l'évolution de cette communauté vouée à la pêche artisanale du poisson frais, et en filigrane le rôle moteur des petits patrons armateurs à l'origine des mutations principales engagées à Port-en-Bessin.

Mais rappelons d'abord que Port-en-Bessin profite d'atouts géographiques non négligeables qui en font un site naturel particulièrement favorable aux activités de pêche. Le petit bourg est situé dans une échancrure des falaises du Bessin qui protège la plage de galets et les navires qui y sont hissés. De plus, le petit havre s'ouvre sur « la boucle de Port », une fosse en eau profonde dans le sol marneux, offrant un accueil relativement sécurisé à l'ancre pour les navires de gros tonnages aux abords de la berge. Il est indéniable que ces atouts ont favorisé le développement de la pêche et du bornage au cours des siècles, contrairement aux paroisses voisines plus exposées aux affres du temps et de la mer. Et si la perte du « Port des Évêques » au début du XVII^e siècle mit un frein à l'activité de commerce, les grandes pêches lointaines du hareng connurent un essor jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, ce que Pierre Gouhier a largement démontré. L'historien attribue ensuite la stagnation voire la chute de l'activité lointaine aux guerres qui soustraient les marins du petit port.

¹⁸⁰³ SAUZEAU, T., *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e – milieu XIX^e), les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.

¹⁸⁰⁴ BOYER, G., *La marine berckoise de Louis XIV à 1945 ; inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou vie et mort d'un port de pêche*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Patrick Villers, Université Côte d'Opale, 2001.

¹⁸⁰⁵ CAPILLIER, T., *Pêches et pêcheurs à Boulogne-sur-Mer (1870-1980)*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la dir. d'Emmanuel Chadeau, Université de Lille 3, 1995..

¹⁸⁰⁶ CONFOLANT, D., *Granville et le monde de la mer, 1919-1945*, thèse de doctorat d'histoire sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-Sorbonne, 2003.

¹⁸⁰⁷ MOULINIER, H., *Essor et déclin de la pêche industrielle à La Rochelle, (1871-1994)*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2014.

Durant les guerres de Révolution et d'Empire, la communauté des gens de mer ne vit que d'une pêche de subsistance. En raison des événements, les portais sont contraints d'abandonner définitivement leurs pêches rémunératrices du hareng sur le Dogger Bank. De grands navires pontés et quillés, reconnus pour leur résistance à la dureté de la mer et prévus pour une vingtaine d'hommes d'équipage, se trouvent là, dorénavant pour une pêche devenue plus côtière que lointaine et vouée uniquement au poisson frais. Si les gens de mer de ce havre se détournent déjà des grandes pêches et des salaisons, l'instabilité des années de guerres et les contraintes de sécurité imposées par l'État au métier firent du poisson frais l'unique pêche pratiquée dans ce lieu.

À partir de 1820, la pêche connaît un nouvel essor. La paix et la stabilité seront les facteurs premiers du développement de l'activité halieutique. L'État rend la liberté totale au métier. Les portais s'affirment alors dans la pêche fraîche côtière à bord des chaloupes et de la pêche lointaine grâce à leurs forts navires pontés et quillés. Cependant l'activité locale en pleine progression rencontre rapidement une de ses principales limites : l'absence de toute infrastructure portuaire entravant le développement d'une flotte halieutique et du petit commerce maritime du Bessin.

Le premier point fort qui se dégage de ce travail de recherche est la construction des infrastructures portuaires dont dépendra l'avenir des activités maritimes du petit havre. En effet, la mobilisation de la communauté des gens de mer et des patrons de grandes barques, soutenue par les intérêts marchands des industries bayeusaines ainsi que la nécessité d'un port de refuge sur cette côte, finissent par convaincre les autorités de toute l'utilité d'un port pour son industrie. La construction de la première structure débute en 1846, et malgré les lenteurs de son exécution due à des difficultés techniques engageant des difficultés financières, la pêche bénéficie là du tremplin fondamental pour son extension. Les demandes de la communauté maritime iront d'ailleurs plus loin. La croissance des activités de pêche et de commerce permet l'établissement de deux bassins intérieurs supplémentaires ; le dernier d'entre eux étant ouvert à la navigation en 1886, accueille des navires de tirant d'eau plus important qui bénéficient dorénavant des quais de débarquement. On relève ici une construction somme toute précoce et rapide, puisque en moins de dix ans deux bassins accueillent tout le trafic maritime local. Véritable pierre angulaire de l'essor des activités halieutiques, ce port, le premier de cette importance dans la partie Ouest du quartier, abrite dorénavant l'ensemble de la flotte des grandes barques chalutières portaises.

Le deuxième axe à mettre en avant est la capacité d'adaptation et d'innovation technique dont font preuve les marins pêcheurs de ce petit port. Et, effectivement, grâce à la construction portuaire, les patrons armateurs peuvent se doter de navires plus importants dont des dundees achetés dans les

ports tels que Dieppe. Puis les chantiers locaux, dans la tradition et les formes des grandes barques, répondent aux commandes des pêcheurs. Globalement, la flotte voit alors ses tonnages comme ses dimensions augmenter régulièrement. Les embarcations chalutières passent donc d'une longueur moyenne de 10 m pour 14 tonneaux en 1840 à plus de 15 m pour plus de 30 tonneaux à la fin du XIX^e siècle.

Les avancées techniques se portent également sur les engins de pêche. Les marins portais figurent parmi les précurseurs de l'utilisation du chalut dans le quartier. Ce filet, longtemps objet de nombreuses controverses, se généralise rapidement dans le port, et se voit réglementé en 1853. L'amélioration apportée à leur chalut, dont l'utilisation de patins en fer, l'allongement de la vergue et le halage au moulinet à manivelle, permet aux marins d'élargir l'ouverture de sa bouche et facilite sa conduite comme sa manoeuvre. De plus, les dimensions du filet augmentent d'autant plus que les navires deviennent importants. Les marins abandonnent également les lourds filets lacés en mailles de chanvre pour le chalut conçu mécaniquement avec des mailles en coton, devenu moins coûteux. Enfin, en raison de ces allongements successifs du filet devenu plus lourd, les hommes adaptent d'abord des treuils mécaniques à vapeur pour faciliter son virage. Ces derniers seront remplacés plus tard par les mêmes engins motorisés.

À la fin du XIX^e siècle, la construction portuaire et les mutations techniques adoptées par la communauté des pêcheurs de Port-en-Bessin propulse le petit port en tête du quartier maritime de Caen. Si depuis 1860, les commissaires maritimes annonçaient la nette progression des pêches portaises, à l'inverse, les quatre autres syndicats connaissent une stagnation voire une régression de leurs rendements. En effet, la communauté a échappé au marasme ambiant et s'est soustraite à toute forme de concurrence pour deux raisons essentielles. D'une part, dotée de puissantes barques chalutières, régulièrement perfectionnées, elle pratique des pêches hauturières et exploite des zones de pêche plus lointaines que les ports voisins. Et d'autre part, à l'instar des ports de Lorient, Arcachon, La Rochelle ou Boulogne, elle s'est spécialisée très tôt dans la pêche chalutière du poisson frais dont la demande augmente au cours du XIX^e siècle. Par ces biais, Port-en-Bessin connaît une prospérité sans précédent, en palliant ainsi non seulement à la raréfaction périodique de certaines espèces de poissons comme le hareng le long des côtes, mais aussi au ralentissement de la demande en poisson salé encore produit par l'ensemble des petits ports du quartier de Caen.

Devenue leader des ports du quartier maritime, la communauté des pêcheurs se confronte cependant, dès les premières années du XX^e siècle, sur les mêmes zones de travail, à la concurrence des chalutiers à vapeur de plus de 40 tonneaux des grands ports, dont celui de Dieppe. En effet, les

essais de mécanisation sur les barques chalutières locales restent rares car soumis aux difficultés techniques de l'adaptation des chaudières à charbon sur des embarcations de taille somme toute trop modestes. Et la révolution de la motorisation, déjà entamée dans les ports de pêche fraîche industrielle comme Boulogne, Dieppe, Lorient ou encore La Rochelle, ne touche pas ou très peu les stations de la petite pêche fraîche. En France, le petit métier conserve son maniement traditionnel jusqu'à la Première Guerre mondiale, puis s'engage grâce au moteur à essence, plus facile à installer sur les bords des navires d'une quinzaine de mètres, vers une mutation profonde de ses armements.

Port-en-Bessin se distingue ici par la rapidité avec laquelle les patrons pêcheurs effectuent leur transition vers la motorisation. Contrairement aux petites communautés de pêcheurs de Berck, d'Étaples, ou encore aux petits ports bretons et à ceux du Calvados, dont les flottilles ne sont motorisées que partiellement avant le Seconde Guerre mondiale, en quatre années, toutes les barques chalutières sont équipées d'un moteur de propulsion, et la quasi-totalité des chaloupes côtières est motorisée en 1939. S'ensuit encore pour les navires les plus importants une augmentation des dimensions. La flotte chalutière voit son tonnage global augmenter, et les navires les plus grands se stabilisent autour d'une vingtaine de mètres pour plus de 40 tonneaux. Un atout indéniable pour ce petit port à partir de 1926, puisque les bateaux peuvent dorénavant devancer tous leurs homologues à la voile, résister à la concurrence des pêches industrielles, et exploiter plus longtemps des zones lointaines dont celle du Torbouai, sous les côtes anglaises. Un avantage pour la pêche fraîche, qui bénéficie également d'une machine à glace récemment installée à Port-en-Bessin, permettant de conserver plus d'une semaine à bord le poisson pêché avant d'effectuer la débarque dans un port de la Manche ou dans le port d'attache.

Parallèlement, les pêcheurs de Port ont su diversifier leurs types de pêches et surtout n'ont pas hésité à se lancer dans l'exploitation de nouveaux produits. En effet, en 1927, alors que le tonnage global des pêches fraîches chute à Port-en-Bessin, un premier patron de chalutier se lance dans la pêche à la coquille Saint-Jacques. L'année suivante les patrons pêcheurs constatant que le rendement de la pêche à la coquille est supérieur au chalut à perche, équipent à leur tour leurs navires de dragues. Il s'agit d'une véritable innovation dans le choix de l'exploitation d'un produit. Un virage qui permet à la communauté de minimiser ses pertes en poissons frais. Cette pêche fera d'ailleurs école dans la région puisque à leur tour les marins de Grandcamp iront faire la saison à la recherche de cet « or blanc ».

Face à la crise de 1930, c'est encore la pluriactivité des pêches côtières et hauturières qui permet au petit port de pérenniser son activité. Par la pratique de l'activité côtière au détriment des pêches hauturières lointaines, les marins ont pu diminuer les coûts de fonctionnement, et entre autres ceux du carburant. Et si les résultats des pêches obtenus dans ce travail démontrent effectivement une chute des rendements, la hausse de la valeur des différentes espèces de poissons a permis à la flottille de se maintenir durant ces années difficiles avant de connaître une reprise non négligeable.

Enfin, cette capacité d'adaptation se retrouve encore durant la période de l'Occupation. Puisque à l'enlèvement des chalutiers la communauté a su répondre par l'accroissement de la construction de chaloupes, une mutation profonde de la pêche et de ses techniques a dû s'opérer afin que les gens de mer puissent continuer leur activité. Certes, il ne s'agit pas là d'innovation dans le sens strict pour la pêche, mais plutôt de la reprise d'anciennes techniques permettant de pallier à la restriction de l'essence et de l'huile de moteur, à celle des zones de pêches, à l'imposition d'un travail strictement côtier. À défaut de grand chalut, de dragues pour la coquille, furent utilisés des petits chaluts, des filets dormants et les cordes garantissant souvent la part du pêcheur et permettant de fournir partiellement le ravitaillement en produits de la mer.

Le troisième axe qui se dégage de l'étude montre le rôle primordial des petits patrons pêcheurs, moteurs non seulement des mutations techniques mais aussi de l'évolution sociale de la communauté qui en découle.

Port-en-Bessin est avant tout un village côtier, dont le petit bourg abrite presque la totalité de la population. Il appartient à ces rares villages de gens de mer tel que le définit Alain Cabantous, où presque tous les habitants vivent des ressources et de l'industrie exclusivement maritimes, car leur environnement est peu propice à d'autres activités¹⁸⁰⁸. À l'aube du XX^e siècle, les inscrits maritimes à la pêche représentent plus de 37% de la population masculine de plus de 12 ans du village, et ne pratiquent pas d'autres activités que le travail embarqué. Seules leurs épouses en compagnie de leurs filles travaillent pour les industries de tissage et de dentelles de Bayeux, avant qu'elles ne périclitent, à côté des activités de l'estran. Privées ensuite du travail du fil, elles se consacreront essentiellement à la cueillette des moules et autres petites pêches à pied permettant de compléter le revenu familial. Ces caractéristiques du labeur féminin n'évolueront que très peu jusqu'à la période de l'Occupation où elles commenceront à participer à la débarque. Une fonction qui fera loi à Port-en-Bessin après la guerre : les femmes se spécialiseront dans le tri du poisson au retour des navires

¹⁸⁰⁸ CABANTOUS, A., *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, Collection « Historique », 1995, p. 114.

de pêche, une mutation que l'on ne retrouve pas dans les autres syndicats du quartier. Enfin, en véritable gestionnaire du foyer du marin, la femme se charge en son absence de l'éducation des enfants, de l'entretien des ascendants, et doit encore faire souvent face à l'infirmité ou la disparition de son époux. En effet, aux difficultés et à la pénibilité du métier de la pêche soumis aux caprices du temps et de la mer, il faut encore ajouter les blessures régulières à bord, dues entre autres au maniement des engins de pêche comme le chalut, ou la chute d'un matelot à la mer dont la recherche est souvent vaine. Ici, comme dans tous les ports de pêche, la solitude fait partie intégrante de la condition de la femme, qui en fait aussi sa force. Et si globalement, la communauté bénéficie, selon les autorités maritimes de Caen, d'un certain bien-être, il ne faut pas dénigrer les périodes de crises halieutiques périodiques ou économiques comme en 1930, qui pèsent lourdement sur le quotidien de famille ne vivant quasiment que de la présence de la ressource et de sa valeur à la vente.

Cependant, l'étude montre que ces crises ont *in fine* peu affecté la pérennisation de l'activité de la communauté. Si les mutations techniques ont engendré des évolutions dans la petite société portaise, la communauté présente et conserve en majeure partie, tout en les adaptant, les fondements d'une organisation sociale du travail qui fait ses preuves durant toute la période étudiée : celle de la pêche artisanale. L'observation de l'organisation des équipages et du travail à bord des grandes barques chalutières est particulièrement significative de ce phénomène.

À l'instar des petites communautés de pêche fraîches telles que Berck, Étaples ou St Vaast-la Hougue et Barfleur, les marins pêcheurs de Port-en-Bessin sont propriétaires de leur outil de travail. L'embarcation appartient à un ou plusieurs patrons qui en possèdent chacun une part et en prennent le commandement en mer à tour de rôle. En mer, sept à huit hommes, dont le capitaine et au moins un apprenti, mousse ou novice, manœuvrent le bateau. Cette composition n'évolue guère jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Seuls certains hommes du bord se spécialisent, le comme motoriste, essentiel au fonctionnement des chalutiers à moteur, ou le glaceur pour la mise en conservation du poisson à bord durant l'entre-deux guerres.

Cependant, l'originalité de l'organisation des équipages portais durant la première moitié du XIX^e siècle réside dans le principe du double équipage. En effet, alors que le bateau travaille en mer, l'équivalent en nombre d'hommes reste à terre à la réparation et l'entretien des engins de pêche, ou encore occupé aux pêches côtières à bord des chaloupes. Ainsi les matelots partent-ils à tour de rôle en pêche. Ce système, propre à Port-en-Bessin, dont on suppose que l'origine vient de l'emploi d'équipages nombreux sur des navires prévus pour la pêche du hareng et de l'exiguïté du havre,

limitant à quinze cabestans la possibilité d'accueil des grandes barques alors que la pêche se développe, permet une certaine forme de solidarité dans la répartition du travail et assure surtout aux grandes embarcations un équipage complet de matelots à chaque départ en mer. Un fonctionnement auquel les autorités maritimes mettront d'ailleurs fin au milieu du XIX^e siècle en raison du flou qu'il provoque dans les déclarations d'armements des navires. Les marins restés à terre et pratiquant les petites pêches côtières n'étant jamais déclarés à la pêche dans le cadre de cette autre activité.

À l'encontre la forme de propriété des navires reste relativement stable. Le métier de la pêche artisanale reste et demeure tout au long de la période étudiée. Soit une pêche où le navire appartient totalement ou partiellement au patron, et la rémunération se fait à la part. Et, contrairement aux grands ports comme Boulogne, Lorient ou La Rochelle, Port-en-Bessin n'entrera jamais dans le monde des pêches fraîches industrielles et le salariat des matelots. Les quelques tentatives d'industrialisation émanant de sociétés d'armement ont d'ailleurs avorté durant la crise de 1930.

Pourtant dès la fin du XIX^e siècle, le petit port s'inscrit dans la mouvance capitaliste du métier telle qu'on la rencontre déjà dans les grands ports de pêche fraîche enrichis par la croissance de l'activité et son industrialisation par de grands armateurs. À Port-en-Bessin, les signes d'une semi industrialisation se perçoivent par la multiplicité de la propriété de navires de certains petits-patrons armateurs, par le biais du crédit maritime mais surtout par l'ouverture du capital de leurs entreprises aux apports extérieurs du monde de la navigation et de la pêche. Il s'agit d'armateurs locaux dans un premier temps et de quelques armateurs parisiens prêts à placer leur argent dans des parts de petits chalutiers.

Dès lors, deux classes distinctes se détachent nettement dans le monde de la pêche chalutière hauturière ; celle des matelots, simples ouvriers du bord, et celle des petits patrons armateurs. Ces hommes, petits capitalistes locaux, impliqués dans les deux syndicats professionnels, soit la *Chambre Syndicale des armateurs de Port-en-Bessin*, et le *Syndicat des patrons et marins pêcheurs de Port-en-Bessin*, ont la mainmise sur la défense des intérêts de la pêche artisanale et œuvrent pour son développement. Aucun groupement représentant les simples matelots n'est fondé dans la place. Ce qui laisse présupposer que le système s'impose ou sied même au plus grand nombre, puisque on ne note pas de réactions particulières, ou de grèves comme dans les ports de pêche industrielle dues aux abus patronaux. Et effectivement, définitivement partisans de la pêche artisanale, du principe de la rémunération à la part impliquant chacun dans l'effort de travail, les petits patrons-armateurs de Port pérennisent non seulement les emplois, mais aussi suffisamment de gains par rapport aux ports

du quartier voire parfois aux grands ports, pour que les familles des matelots vivent dans des conditions acceptables.

En véritables entrepreneurs, ils sont aussi à la base de la structuration de la filière du bateau à l'assiette. En effet, depuis la Restauration, l'expansion des pêches ouvre la voie d'une diffusion plus large du poisson. L'écorage et le mareyage assure la distribution du poisson hors de la petite cité. Le premier passe un accord avec le patron et lui assure l'écoulement de sa marchandise. Sous le Second Empire, le développement des transports favorise donc l'élargissement de la zone de chalandise vers l'arrière-pays, atteignant insensiblement les marchés éloignés à une centaine de kilomètres de la côte. En 1872, le port se dote d'une halle à poisson et le cadre sanitaire de la vente s'affine. Enfin, au cours du premier XX^e siècle, l'utilisation généralisée de la glace amène les marées fraîches régulièrement jusqu'à Paris.

Un quatrième pan met en lumière une différence temporelle entre les mutations techniques et sociale et l'évolution culturelle de la petite communauté.

L'extension des pêches et la croissance économique qu'elle engendre ont un impact direct sur le développement et l'aménagement du petit bourg. L'existence des premières structures portuaires attire les marins et les navires des stations de pêche voisines dépendant du syndicat de Port-en-Bessin, auxquels s'ajoute une immigration émanant de l'exode rural du Calvados en quête d'emplois. En un siècle, la population locale a plus que doublé et celle des marins à la pêche a triplé. Parallèlement, le progrès des activités maritimes au XIX^e a entraîné avec lui le développement des industries secondaires, de la construction navale à tous les métiers liés à la filière du poisson, ainsi que celui du secteur des services et des commerces. Les évolutions physiques du port ont conduit progressivement à l'aménagement du village qui devient une petite « ville port », dont la composante première reste le port. À cela s'ajoute une activité touristique timide mais naissante, figurée entre autres par un établissement d'accueil occupant le front de mer et l'entrée du port. En 1942, les destructions de l'armée allemande ont d'ailleurs amplifié la restructuration urbaine. La disparition du quartier du Polet, véritable îlot urbain occupé par les gens de mer, séparé du cœur du bourg par les bassins du port, oblige les familles à se disperser dans la ville.

Ces mutations urbaines n'ont pourtant en rien modifié le comportement et la mentalité des gens de mer de Port-en-Bessin et il est intéressant de mettre en avant ces constantes culturelles. Et, effectivement certaines données déterminent socialement les communautés des gens de mer. D'une part, le statut d'inscrit, ses obligations mais aussi ses avantages, confère aux gens de mer un

fonctionnement propre qui les éloigne de toute autre communauté professionnelle. D'autre part la communauté, longtemps endogame et homogame, a préservé par ces biais sa culture maritime et ses us. La transmission des outils de travail et des savoir-faire d'une génération à l'autre qui en découle a d'ailleurs été l'un des premiers freins au développement de l'école de mousses. Enfin, la situation géographique de Port-en-Bessin est aussi un vecteur à prendre en compte. En effet, jusqu'au second Empire, la communauté vit relativement à l'écart des sociétés voisines côtières et de l'arrière-pays. Si les échanges maritimes sont féconds grâce au petit commerce maritime, les échanges terrestres se limitent à la seule route qui mène à Bayeux. Les commissaires du quartier maritime de Caen reconnaissent d'ailleurs que l'éloignement de ce syndicat engendre des problèmes de communication, à la source, entre autres, de la défaillance de leur autorité. Un certain « laisser-faire » a souvent été de mise vis-à-vis des pêcheurs de ce syndicat. Aussi, relève-t-on dans cette communauté tout au long de l'étude une tendance à l'autonomie et l'indépendance, voire parfois même à la défiance chez les marins du lieu. Ce comportement s'observe particulièrement dans le rejet de toute forme d'ingérence dans les activités halieutiques. Les gens de mer s'approprient non seulement la mer et l'estran mais aussi toutes leurs ressources et la façon dont ils les exploitent. À tel point que souvent la fraude, qu'ils ne considèrent pas toujours comme telle, fait partie intégrante du métier et de ses gains, quelle que soit la situation économique du petit port et quelle que soit la période.

La communauté vit donc un « entre soi », qu'elle cultive premièrement sans en avoir conscience. Puis cet état est renforcé par le regard extérieur de plus en plus prégnant à l'aube du XX^e siècle, dans ce port de pêche en pleine croissance devenant aussi une station du bord de mer qui attire les migrations économiques et celles des adeptes des bains de mer. Si les échanges entre gens de mer et « horsains » se multiplient, ils accentuent la différence entre la communauté des pêcheurs et les habitants non navigants de Port-en-Bessin.

Et effectivement, le travail en mer, un terrain mouvant, inquiétant, parfois terrifiant et dans lequel se perdent les corps lors des tempêtes, renforce les peurs des terriens, aiguise leur curiosité, excite leur imagination, mais surtout font des gens de mer une caste à part que l'on honore pour sa bravoure et que l'on rejette pour sa déchéance. Alain Cabantous note d'ailleurs que « la mer engendre ainsi une société et une culture propre souvent mal perçue des villes de l'intérieur, peut-être envieuse »¹⁸⁰⁹. Cette représentation est clairement exprimée par Charles Garnier. Jeune bourgeois de Bayeux en vacance à Port, féru de marine, il rejette tout autant le marin portais pour ses bassesses et ses

¹⁸⁰⁹ CABANTOUS, A., *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, Collection « Historique », 1995, p. 22.

saouleries qu'il l'envie pour l'image qu'il s'en fait. N'a-t' il pas toujours rêvé d'entrer dans la Marine, où les hommes sont courageux, braves devant les caprices du temps, habiles à manier les navires et grands des connaissances des choses de la mer. C'est encore à l'Église que la communauté doit un marqueur de sa spécificité. L'abbé de Port doit conduire les marins dont la foi s'égaré dans un droit chemin. En 1908, il instaure la première bénédiction de la mer. Un temps sacré pour repousser les dangers futurs de la navigation et pour honorer ceux qui n'ont pour sépultures que le fond des océans, auxquels se joignent tous les marins pêcheurs, alors qu'ils désertaient les bancs de l'église. La reconnaissance des particularités de leur monde a permis de les réintégrer au moins le temps d'une journée dans le giron des croyants.

La mentalité des gens de mer de Port-en-Bessin s'est donc forgée avec l'ensemble de ces traits. La recherche du gain et la liberté d'action ont développé un certain esprit d'initiative et d'entreprise, à l'origine des adaptations et des innovations opérées par les patrons pêcheurs du petit village. Tout en restant propriétaires de leurs navires, ils ont conservé la rémunération à la part ; un stimulus pour chacun des membres d'équipage. Ils restent maîtres de leur zone de pêche, du choix des prises, des temps de pêche, des évolutions des engins etc... Et pour répondre à Thierry Moulinier, il semble bien que la souplesse octroyée par cette forme de petites entreprises soit l'alternative la plus adaptée à la petite pêche chalutière. Le rôle moteur des patrons soutenus par l'ensemble de la communauté a donc fait de Port-en-Bessin un petit port qui se démarque non seulement des syndicats voisins, mais aussi des petits ports tels que Berck, dont l'activité artisanale de pêche fraîche s'est essoufflée faute de n'avoir pu rebondir.

Ce rôle des patrons armateurs est encore de mise de nos jours dans ce petit port du Calvados devenu premier port de pêche de Normandie en 2016, et occupe la dixième place du classement des 35 criées françaises. Quelques années auparavant, à l'occasion de mon embarquement sur le chalutier *le Vauban*, j'apprenais par Bruno Thomine-Morat, le patron, qu'il était question d'adopter les sennes danoises aux mailles plus fines que le chalut utilisé alors. La question de la consommation de carburant devenait primordiale en raison de sa hausse soudaine en 2008, et les parts des marins diminuaient au profit de celle de l'armement. Seul un pêcheur breton s'était lancé avant lui dans l'aventure. En jeu également pour ce patron-armateur, la qualité des produits, leur traçabilité, le management de l'entreprise, la pêche sélective tenant compte des périodes de demande, le marketing lié à la consommation du poisson l'été sur le barbecue, tout autant de champs qu'il doit maîtriser pour assurer l'avenir de sa société. Dimitri Rogoff, patron du *Sauvage*, petit navire côtier dont certains des produits partaient directement au restaurant de la Tour d'Argent à Paris, s'est battu de son côté pour obtenir les labels rouges de la coquille Saint-Jacques de la Baie de Seine, afin

d'assurer la protection et la promotion du produit phare du petit port. L'homme est depuis le 17 mars 2017, président du Comité Régional des Pêches Maritimes de la Grande Normandie.

Enfin, les marins ont toujours participé à la vie politique de leur commune littorale. Tout au long de l'étude, parmi les conseillers municipaux, se trouvent des patrons pêcheurs investis dans la défense de leur communauté et du métier. Et si aujourd'hui la ville s'est lancée dans le développement touristique à travers son centre culturel, les visites techniques portuaires, le développement de fêtes tournées vers la mer, la bénédiction de la mer, le Goût du Large en l'honneur de la coquille Saint-Jacques, qui attire plus de 50 000 visiteurs, ou encore les forums des métiers de la mer pour susciter des vocations maritimes, il n'en reste pas moins que Port-en-Bessin est avant tout un port de pêche. Depuis plus de quarante années, aucun projet de port de plaisance n'a vu le jour. Les velléités de création sont rapidement contrées par les intérêts halieutiques. Pourtant depuis quelques années les pêcheurs portais sont entrés dans les régates du Défi des Ports de Pêches, à bord de *Grand Surprise*, des voiliers monocoques de 9,54 m, qu'ils ont accueillis dans leurs propres bassins en 2015. Preuve encore de la force et de la persistance culturelle des gens de mer, affirmant par là même la primauté du marin professionnel face au plaisancier, qui reste à leurs yeux un piètre connaisseur des choses de la mer et un destructeur de filets au large.

L'histoire du métier et de la communauté des gens de mer de Port-en-Bessin mériterait d'être prolongée jusqu'au XXI^e siècle. Une observation de certaines périodes, notamment l'apogée des pêches sur les chalutiers classiques dans les années 1960, les mutations techniques dont la pêche arrière et les crises de la pêche dans les années 1980-1990, la désertion du métier qui s'ensuit et la disparition progressive des unités de pêche de Port-en-Bessin, puis la reprise à l'orée des années 2000, mettraient en lumière l'évolution de la pêche d'après-guerre et les limites et les réussites de la petite entreprise artisanale française confrontée à de nouvelles données, dont les directives européennes et la mondialisation du marché du poisson.

Il faudrait encore faire évoluer une histoire comparative des pêches artisanales françaises depuis le XIX^e siècle dans les petits ports de pêche de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée, afin d'observer les stratégies des acteurs de la pêche et le comportement des communautés des gens de mer conduisant au déclin ou à la pérennisation du métier au XXI^e siècle. Cette étude anthropologique pourrait d'ailleurs tout à fait s'étendre aux régions voisines ou lointaines. L'approche réalisée à M'Bour, au Sénégal, en 2010, a permis de mettre en lumière des similitudes dans les pratiques communautaires et la coopération entre pêcheurs visant à défendre le métier, les

freins au développement de la filière halieutiques n'étant pas les mêmes, notamment en matière de surpêche et de préservation des espèces.

Annexe 1 : Situation de Port-en-Bessin



Source : <https://www.google.fr/maps/place/14520+Port-en-Bessin-Huppain>

Annexe 2 : Vues aériennes de Port-en-Bessin



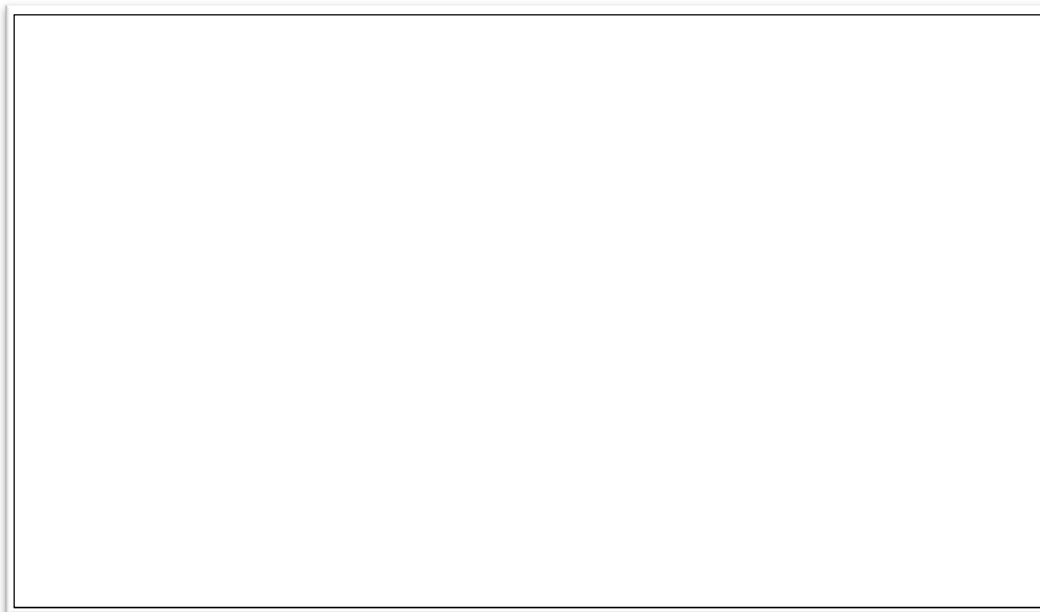
Source : Google Earth

Annexe 3 : Vue du premier bassin de Port-en-Bessin



Source : Fond M.P. Labonne, exposition photographique, Port-en-Bessin, août 2008

Annexe 4 : Cartes marines de la Baie de Seine à l'entrée du port



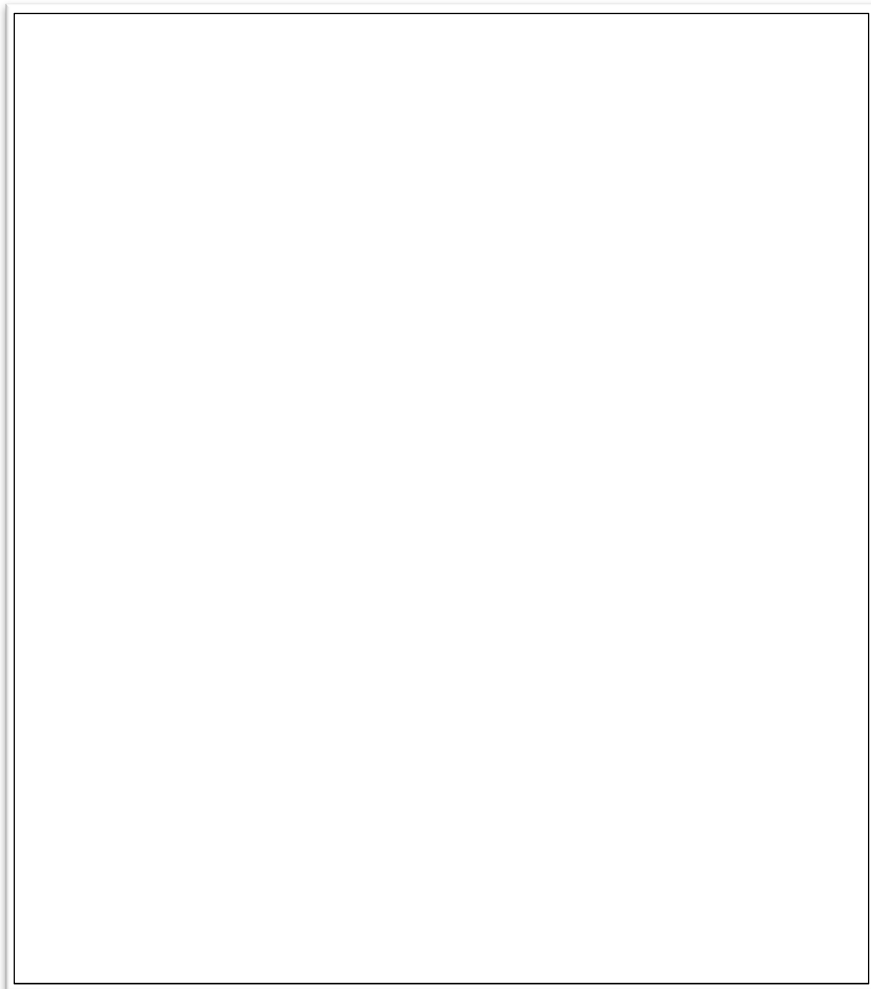
Source : SHOM

Zone des 6 milles de Port-en-Bessin



Source : Carte marine (WGS 84)

Port de Port-en-Bessin (avec quelques places visiteurs à l'entrée du premier bassin, aucune structure d'accueil spécifique n'est réservée à la voile de plaisance)



Source : Bloc Marine, Atlantique, Manche, Mer du Nord

Annexe 5 : Chaloupes de pêche *Jolie Brise* et *Saint-Jacques* (1945)



Source : Association *Jolie Brise*, Port-en-Bessin

Ces chaloupes, construites juste après la guerre, ont été rénovées par les membres de l'association à partir des témoignages des anciens marins. À ce jour, trois chaloupes traditionnelles naviguent à partir de Port-en-Bessin.

Annexe 6 : Le chalutier hauturier, le *Vauban*, en mer

Le *Vauban*, le chalutier pêche arrière le plus important de Port-en-Bessin

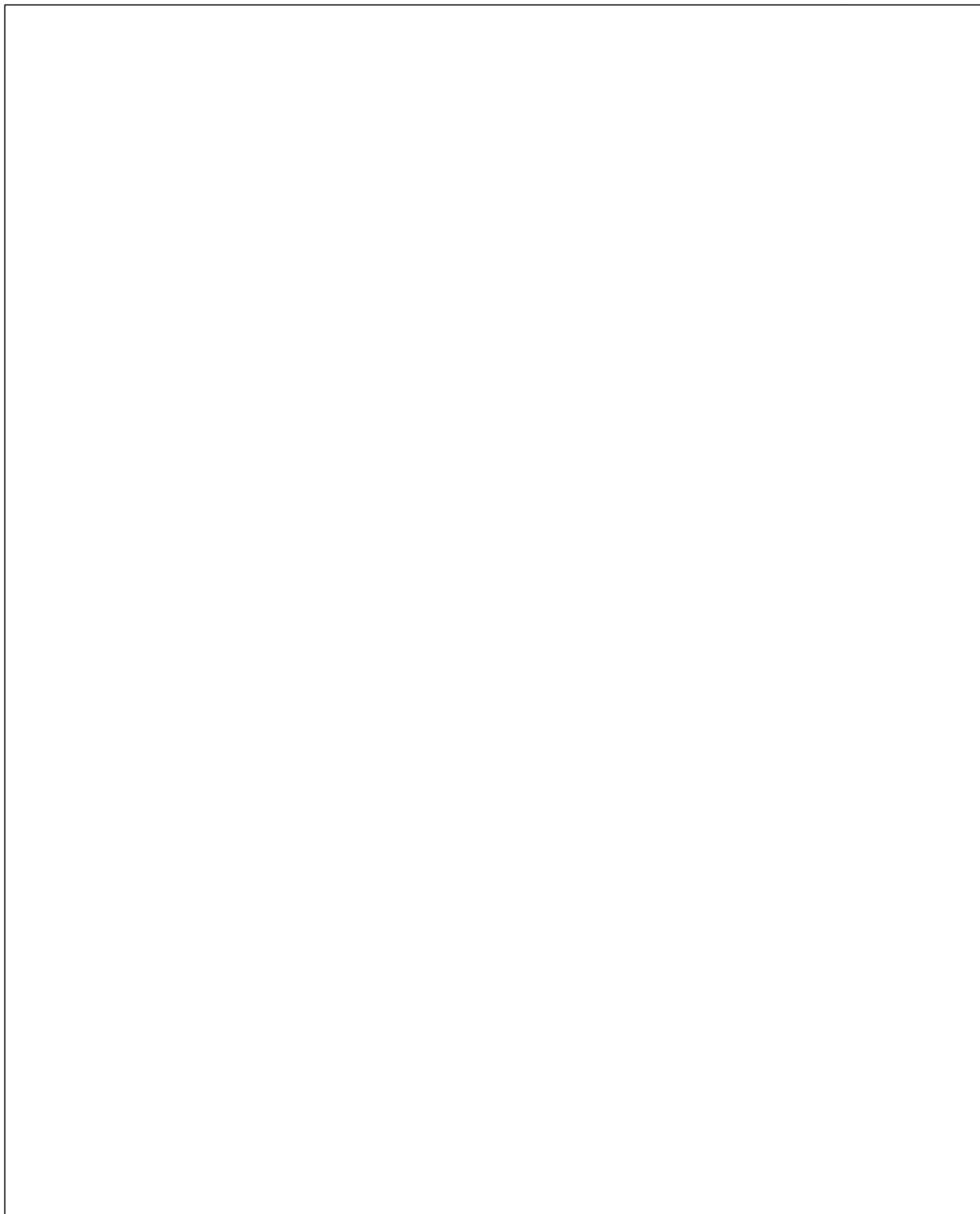


Virage de chalut et ouverture de la poche à bord du chalutier le *Vauban*



Source : Fond M.P. Labonne, exposition photographique, Port-en-Bessin, août 2008

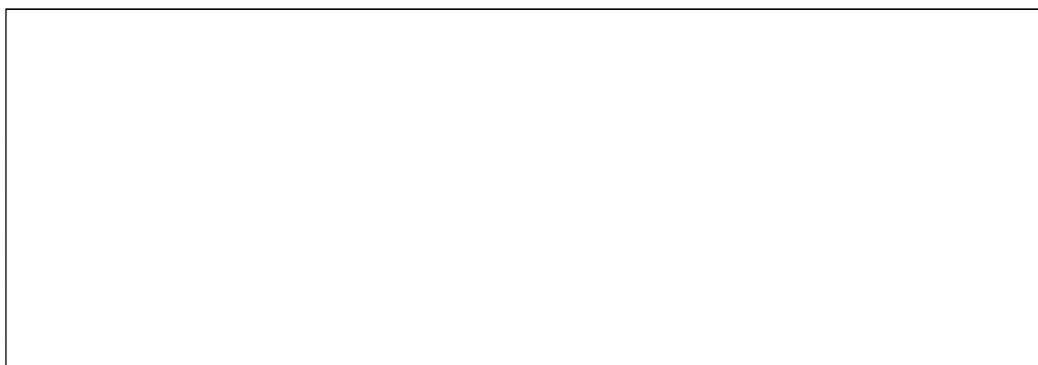
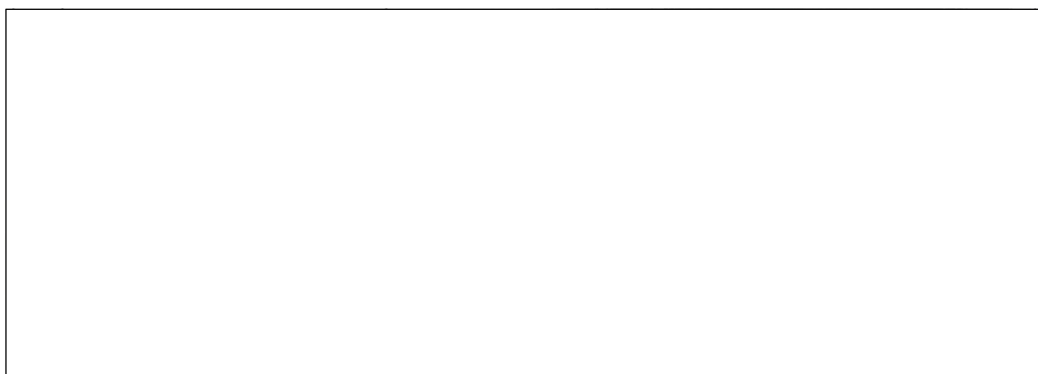
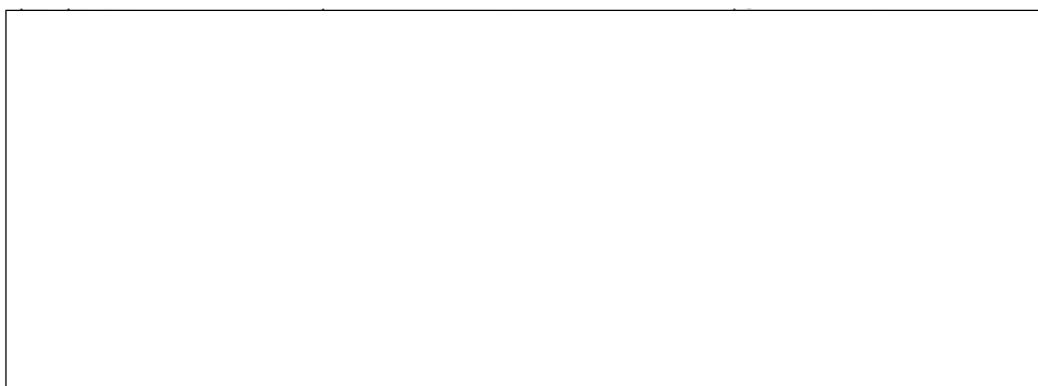
Annexe 7 : Liste exhaustive des œuvres de Seurat sur Port-en-Bessin





Source : Fond du Centre culturel de Port-en-Bessin

Annexe 8 : Fond partiel des œuvres de Signac sur Port-en-Bessin



Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin

Annexe 9 : Tableau partiel de concordance des archives maritimes de Caen

Le service des archives départementales de Caen a procédé au cours des deux dernières années à un reclassement progressif des archives maritimes sous l'intitulé *7R*, ainsi qu'à la numérisation de l'ensemble des registres de matricules. La thèse ayant été réalisée simultanément à la création de ce nouveau classement, il ne fut pas possible d'effectuer de modification des références données dans ce travail. De plus, certaines anciennes cotes utilisées dans cette thèse comprenaient quatre à cinq registres qui ont été ensuite séparés et ventilés sous des cotes distinctes.

Deux extraits des tableaux placés ci-dessous, communiqués par le service de numérisation des archives, indiquent entre autres la correspondance entre l'ancien et le nouveau classement de certaines côtes des registres du désarmement du quartier de Caen et celle des registres de correspondance du quartier maritime.

Quartier de Caen

R/3007	-	7R/826
R/3008	-	7R/827
R/3014	-	7R/828
R/3013	-	7R/829
R/3012	-	7R/830
R/3011	-	7R/831
R/3010	-	7R/832
R/3015	-	7R/833
R/2870	-	7R/834
R/3016	-	7R/835
R/3017	-	7R/836
R/3020	-	7R/837
R/3021	-	7R/838
R/3022	-	7R/839
R/3023	-	7R/840
R/3025	-	7R/841
R/3026	-	7R/842
R/3027	-	7R/843
R/3028	-	7R/844
R/3029	-	7R/845
R/3030	-	7R/846
R/3213	-	7R/847
R/3031	-	7R/848
R/3032	-	7R/849
R/3033	-	7R/850
R/3035	-	7R/851
R/3036	-	7R/852
R/3038	-	7R/853
R/3037	-	7R/854
R/3039	-	7R/855
R/3040	-	7R/856
R/3041	-	7R/857
R/3042	-	7R/858
R/3043	-	7R/859
R/3045	-	7R/860
R/3046	-	7R/861
R/3047	-	7R/862
R/3048	-	7R/863
R/3049	-	7R/864
R/3050	-	7R/865
R/3051	-	7R/866
R/3052	-	7R/867
R/3053	-	7R/868
R/3054	-	7R/869
R/3055	-	7R/870
R/3056	-	7R/871
R/3057	-	7R/872
R/3059	-	7R/873

R/3060	-	7R/874
R/3061	-	7R/875
R/3062	-	7R/876
R/3063	-	7R/877
R/3064	-	7R/878
R/3065	-	7R/879
R/3066	-	7R/880
R/3071	-	7R/881
R/3075	-	7R/882
R/3076	-	7R/883
R/3079	-	7R/884
R/3083	-	7R/885
R/3086	-	7R/886
R/3088	-	7R/887
R/3092	-	7R/888
R/3098	-	7R/889
R/3102	-	7R/890
R/2948/2	-	7R/891
R/3009	-	7R/892
R/3018	-	7R/893
R/3024	-	7R/894
R/3067	-	7R/895
R/3068	-	7R/896
R/3074	-	7R/897
R/3077	-	7R/898
R/2932	-	7R/899
R/3082	-	7R/900
R/2938	-	7R/901
R/3087	-	7R/902
R/3094	-	7R/903
R/3099	-	7R/904
R/3100	-	7R/905
R/3105	-	7R/906
R/3104	-	7R/907
R/2952	-	7R/908
R/3108	-	7R/909
R/2956	-	7R/910
R/3112	-	7R/911
R/3113	-	7R/912
R/3115	-	7R/913
R/3116	-	7R/914
R/3117	-	7R/915
R/3121	-	7R/916
R/3120	-	7R/917
R/3124	-	7R/918
R/3123	-	7R/919
R/3127	-	7R/920
R/3129	-	7R/921

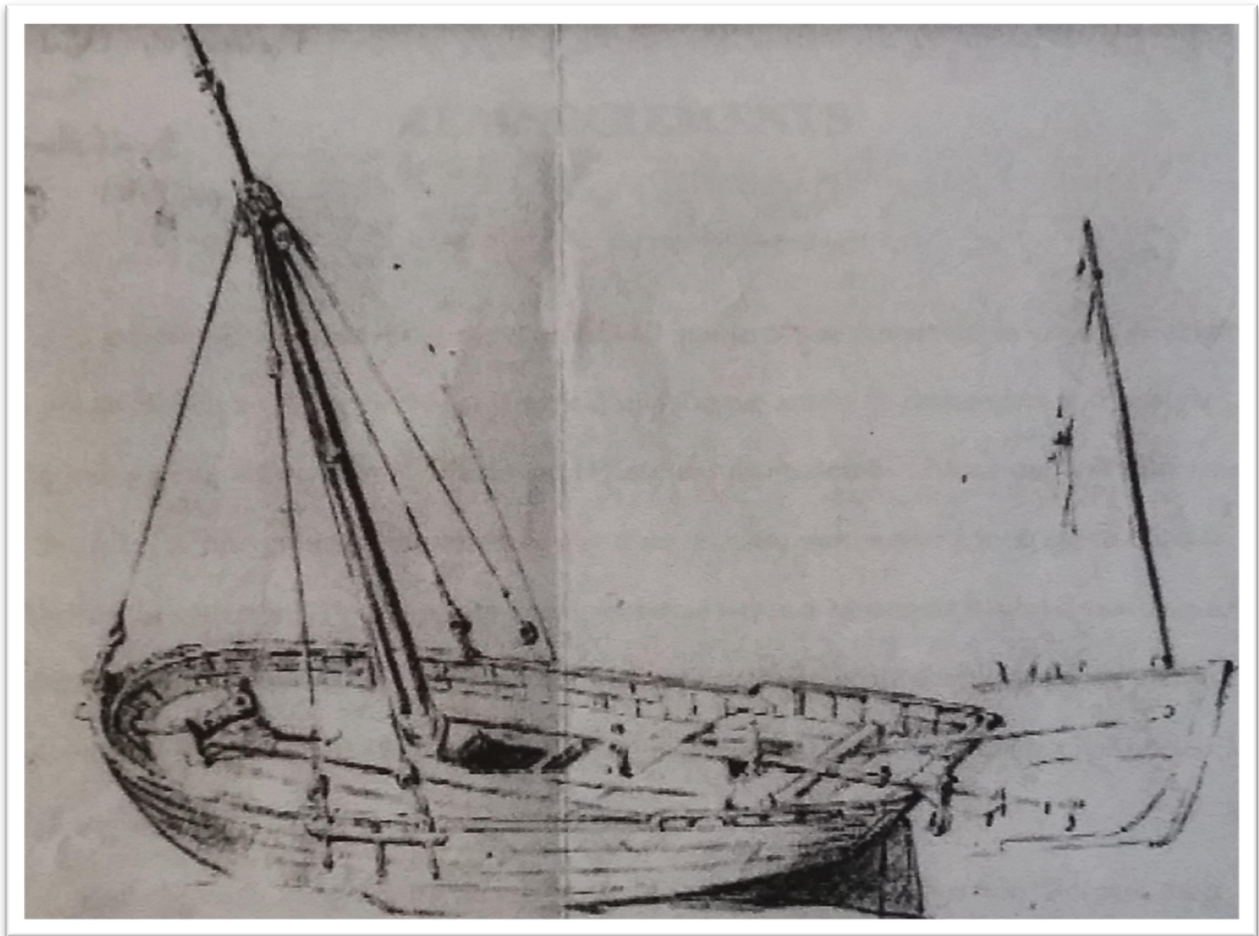
R/3131	-	7R/922
R/3132	-	7R/923
R/3133	-	7R/924
R/3135	-	7R/925
R/3137	-	7R/926
R/3136	-	7R/927
R/3139	-	7R/928
R/3140	-	7R/929
R/3138	-	7R/930
R/3141	-	7R/931
R/3142	-	7R/932
R/3143	-	7R/933
R/2981/2	-	7R/934
R/5818	-	7R/935
R/5819	-	7R/936
R/5820	-	7R/937
R/5821	-	7R/938
R/5822	-	7R/939
R/5823	-	7R/940
R/5824	-	7R/941
R/5825	-	7R/942
R/5826	-	7R/943
R/5827	-	7R/944
R/5828	-	7R/945
R/5829	-	7R/946
R/5830	-	7R/947
R/5831	-	7R/948
R/5832	-	7R/949
R/5833	-	7R/950
R/5834	-	7R/951
R/5835	-	7R/952
R/5836	-	7R/953
R/5837	-	7R/954
R/5838	-	7R/955
R/5839	-	7R/956
R/5840	-	7R/957
R/5841	-	7R/958
R/5842	-	7R/959
R/5843	-	7R/960
R/5844	-	7R/961
R/5845	-	7R/962
R/5846	-	7R/963
R/5847	-	7R/964
R/5848	-	7R/965
R/5849	-	7R/966
R/5850	-	7R/967
R/5851	-	7R/968
R/5852	-	7R/969

R/5853	-	7R/970
R/5854	-	7R/971
R/5855	-	7R/972
R/5856	-	7R/973
R/5857	-	7R/974
R/5858	-	7R/975
R/5859	-	7R/976
R/5860	-	7R/977
R/5861	-	7R/978
R/5862	-	7R/979
R/5863	-	7R/980
R/5864	-	7R/981
R/5865	-	7R/982
R/5866	-	7R/983
R/5867	-	7R/984
R/5868	-	7R/985
R/5869	-	7R/986
R/5870	-	7R/987
R/5871	-	7R/988
R/5872	-	7R/989
R/5873	-	7R/990
R/5874	-	7R/991
R/5875	-	7R/992
R/5876	-	7R/993
R/5877	-	7R/994
R/5878	-	7R/995
R/5879	-	7R/996
R/5880	-	7R/997
R/5881	-	7R/998
1189W/1	-	7R/999
1189W/2	-	7R/1000
1189W/3	-	7R/1001
1189W/4	-	7R/1002
1189W/5	-	7R/1003
1189W/6	-	7R/1004
1189W/7	-	7R/1005
1189W/8	-	7R/1006
1189W/9	-	7R/1007
1189W/10	-	7R/1008
1189W/11	-	7R/1009
1189W/12	-	7R/1010
1189W/13	-	7R/1011
1189W/14	-	7R/1012
1189W/15	-	7R/1013
1189W/16	-	7R/1014
1189W/17	-	7R/1015
1189W/18	-	7R/1016
1189W/19	-	7R/1017

Source : Archives départementales du Calvados

Annexe 12 : Grande barque chalutière du XIX^e siècle

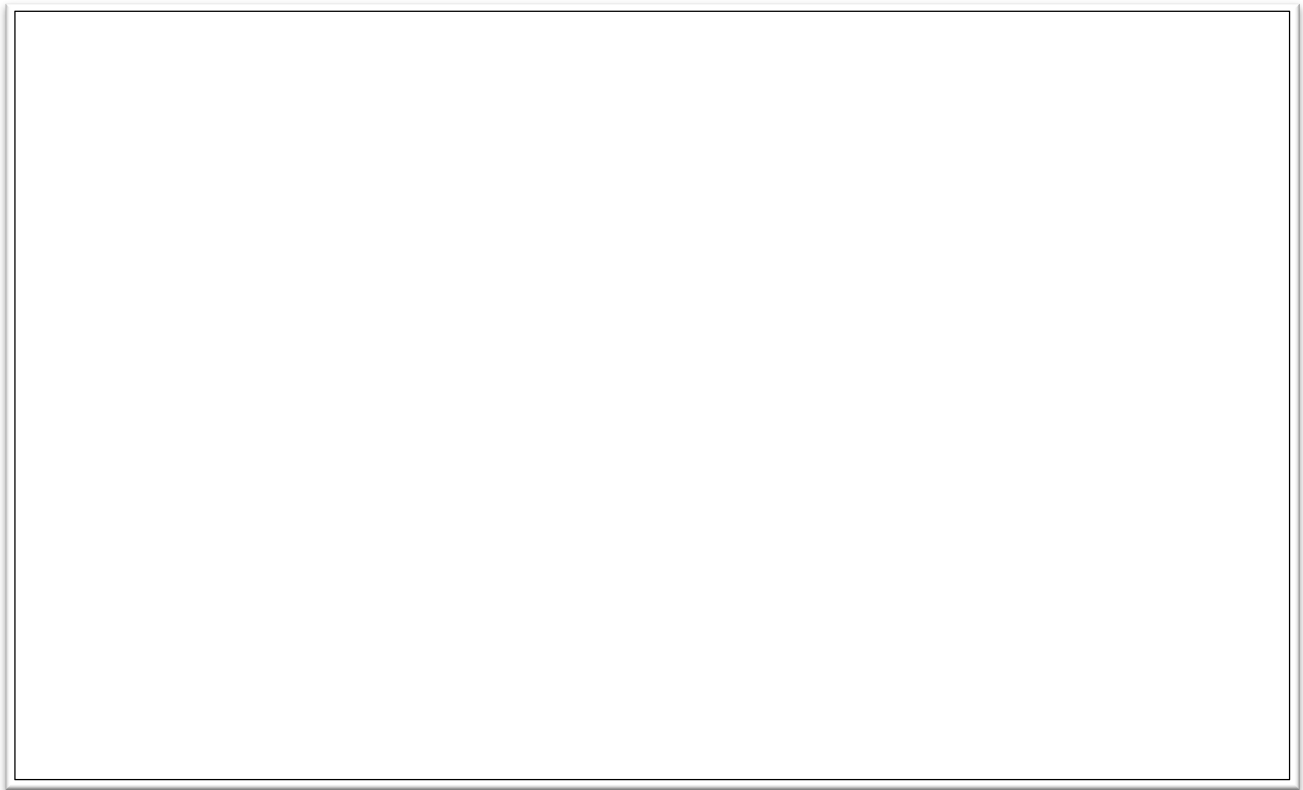
Ce dessin d'un bateau de Port-en-Bessin a été retrouvé par François Renault. S'il reste difficile à dater, on voit néanmoins le treuil de chalut placé à l'avant ce qui laisse à penser qu'il s'agit d'une représentation du milieu du XIX^e siècle. La barque est pontée, quillée, dégréée de ses voiles et possède un bout dehors à l'avant pour les focs.



Source : Fond privé François Renault

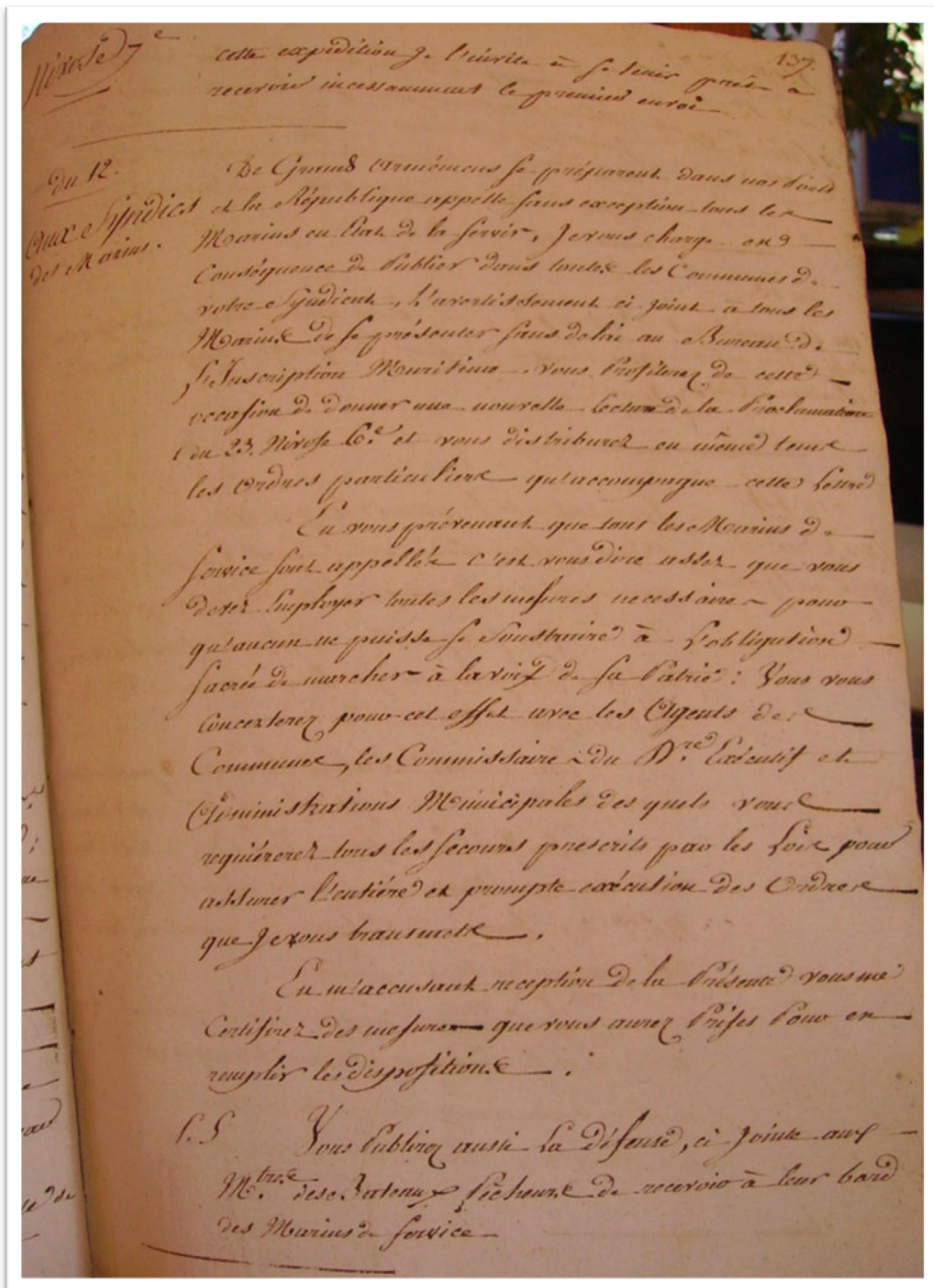
Annexe 13 : Eugène Lepoittevin la grève de Port-en-Bessin, huile sur toile 1832

Cette reproduction de la toile d'Eugène Lepoittevin, offre un témoignage rare de l'activité sur la plage de Port-en-Bessin. Des barques de pêche et des navires plus imposants sont à sec le long de la grève. Au premier plan, une jeune femme est assise entre des paniers à poissons et autres nécessaires de la pêche. Derrière elle, les gens de mer poussent les bras d'un cabestant pour remonter la barque, dont la toile est ferlée, à l'abri sur l'estran.



Source : Musée de l'île de Tatihou

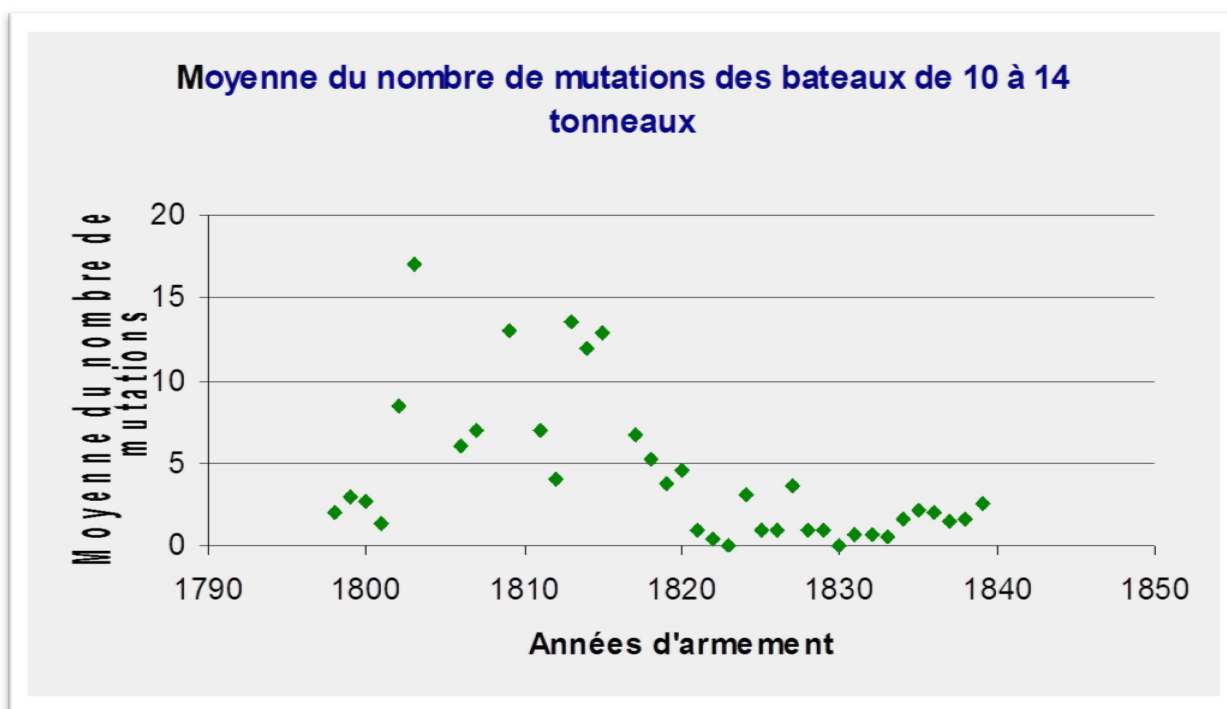
Annexe 14 : Exemple de transmission d'ordre du commissaire de quartier aux syndics des marins



Source : Arch. Dép. Calvados : R 3623, correspondance de quartier an IV à VII.

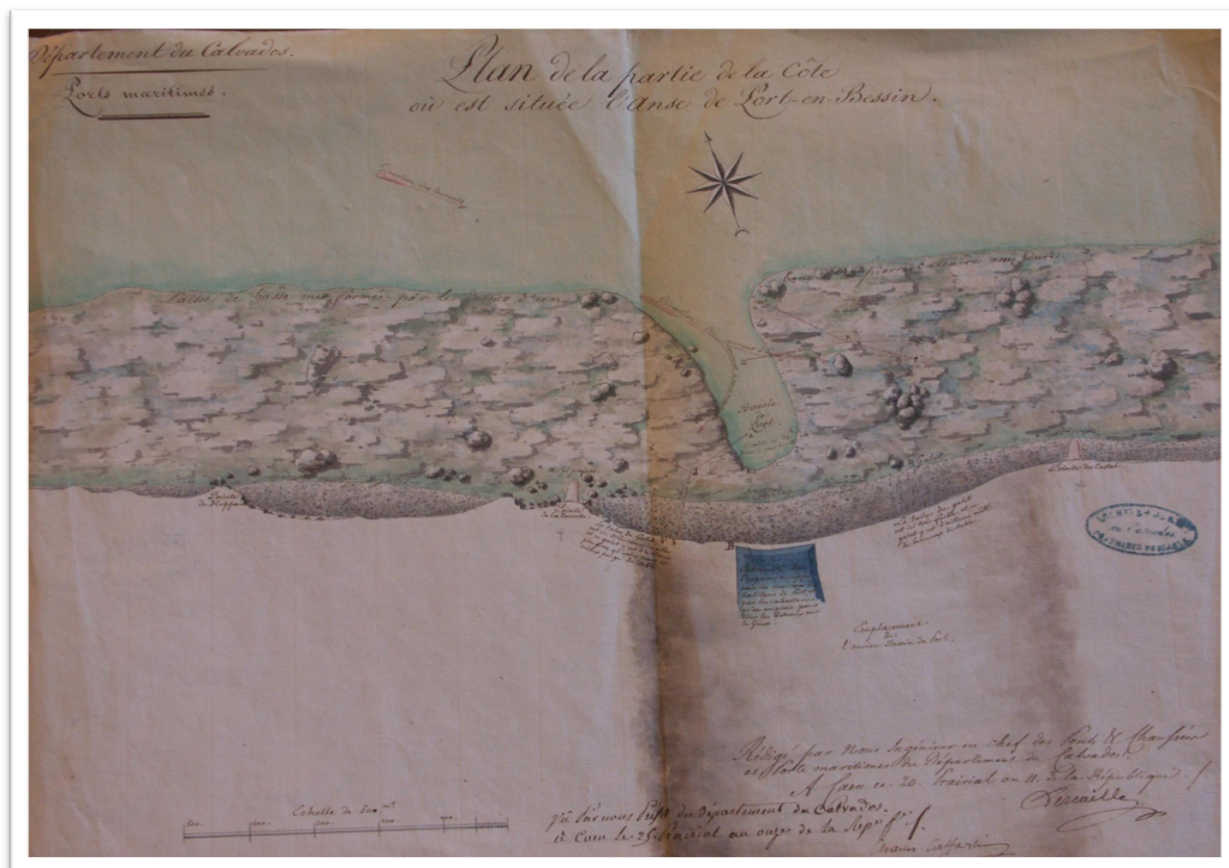
Annexe 15 : Les mutations à bord des grandes barques entre 1798 et 1840

La moyenne des mutations des marins dans les équipages à bord des barques sont particulièrement importantes durant les guerres d'Empire. Elles chutent après le traité de Vienne, pour se stabiliser en dessous de 5 mutations en moyenne dans les équipages de pêche.



Source : LABONNE, M.-P., *Les équipages de pêche du poisson frais à Port-en-Bessin, 1800-1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg et John Barzman, Universités du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005.

Annexe 16 : Plan de l'Anse de Port-en-Bessin 20 frairial an 11



Source : Arch. Dép. Calvados, Série S 1460

Annexe 17 : Carte des services hydrographiques, vers 1863. (Travaux prévus en rouge, digues et brise-lames).



Source : Arch. Dép. Calvados, Série S 1461

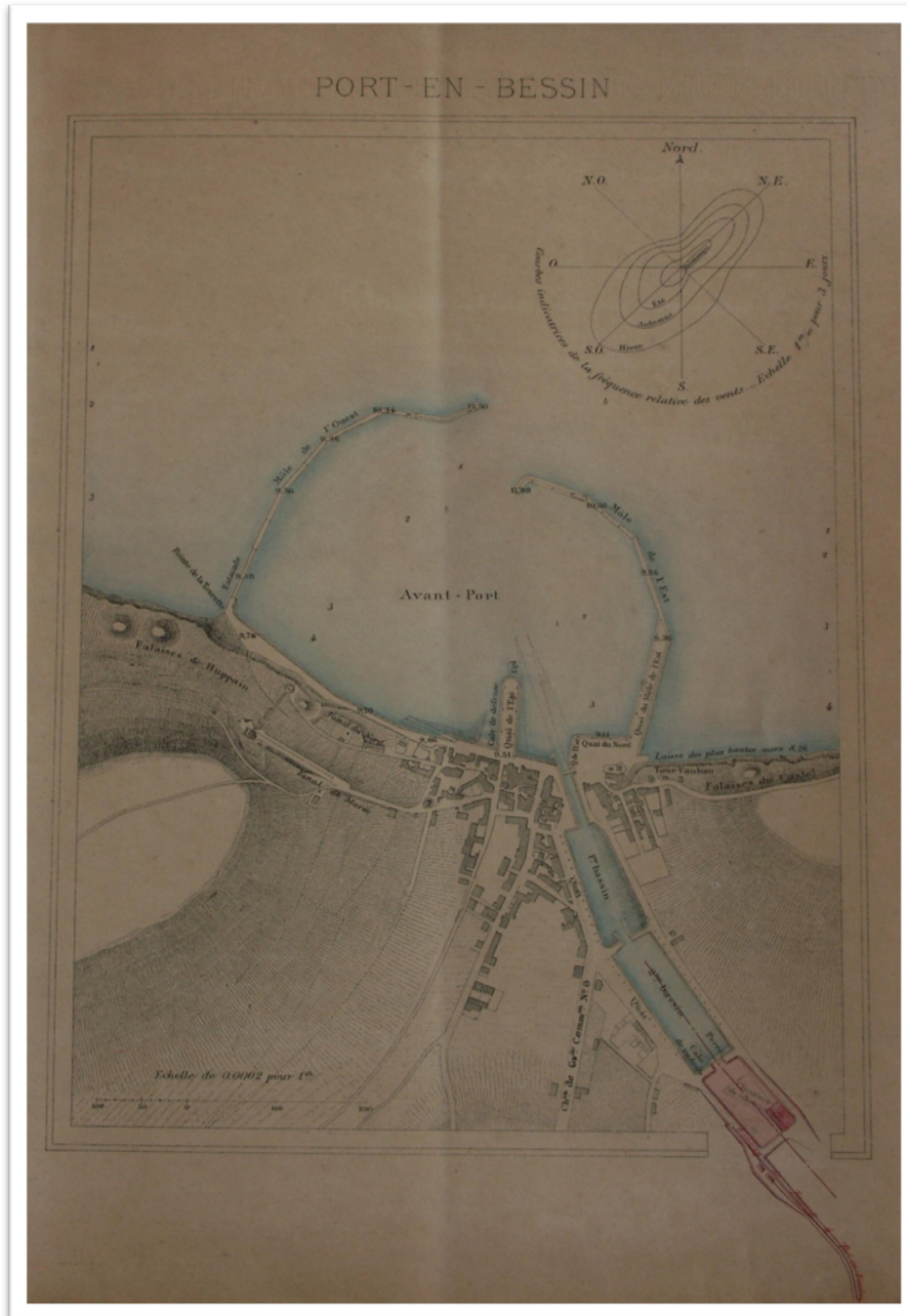
Annexe 18 : Barques de pêche et chaloupes dans les bassins

Cette carte postale est éditée à partir des photographies d'Alexandre Dubosq, curé de Commes. La signature de l'auteur se trouve en haut à gauche sur toutes les cartes tirées de ses plaques argentiques.



Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin

Annexe 20 : Projet d'aménagement du troisième bassin.



Source : Arch. Dép. Calvados : S 1595, Port-en-Bessin, affaires diverses, 1905-1929.

Annexe 22 : Gare de Port-en-Bessin



Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

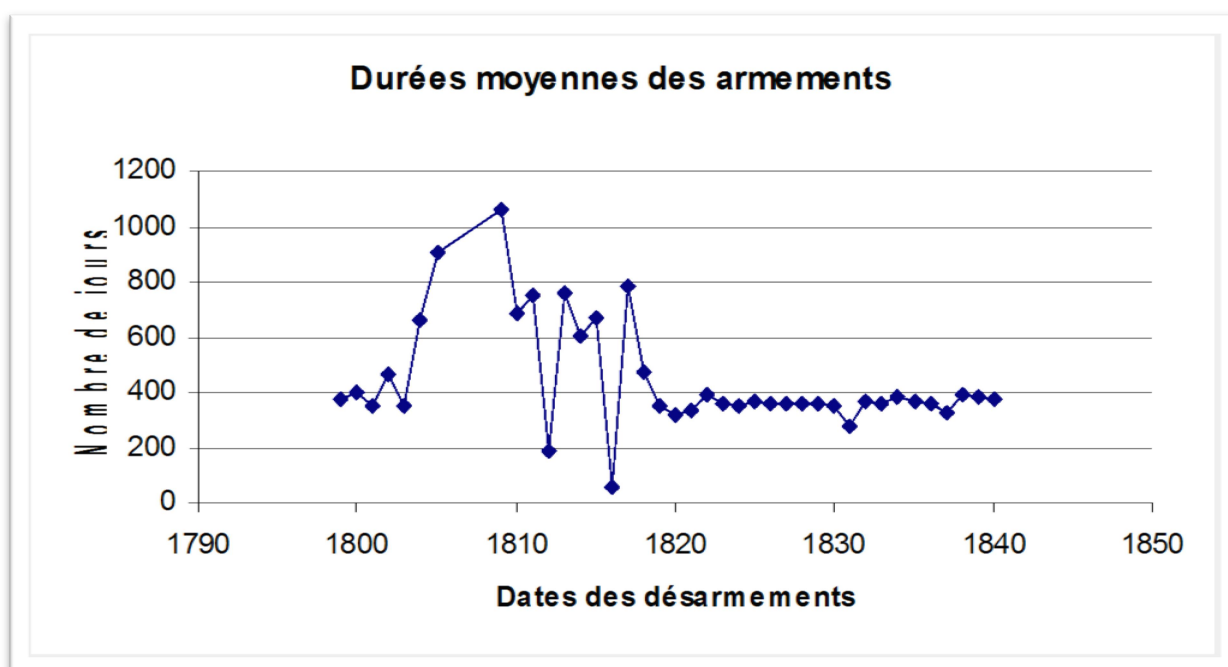
Annexe 23 : Extrait d'un registre des procès-verbaux

	Date	Lieu	Objet	Président	Secrétaire	Autres
31	16 mai 1896	Grèzeville-Lorain	Relevé de comptes de la commune de Grèzeville-Lorain pour l'exercice 1895 à l'Assemblée (Art. 253 du Code de Commerce) et l'Assemblée a approuvé les comptes et le bilan présentés par le gérant (Art. 881 - Art. 253 - Art. 11 de la loi du 9 juillet 1875 - Art. 11 de la loi du 24 juillet 1893 - Art. 3 de la loi du 11 avril 1896)	20 mai 1896	20 mai 1896 Bougeon	17 mai 1896 27 mai 1896
32	3 juin 1896	La même	Relevé de comptes de la commune de Grèzeville-Lorain pour l'exercice 1895 à l'Assemblée (Art. 253 du Code de Commerce) et l'Assemblée a approuvé les comptes et le bilan présentés par le gérant (Art. 881 - Art. 253 - Art. 11 de la loi du 9 juillet 1875 - Art. 11 de la loi du 24 juillet 1893 - Art. 3 de la loi du 11 avril 1896)	8 juin 1896	8 juin 1896 (Bougeon)	V. n° 31
33	3 juin 1896	Lecluz, Juleta	Relevé de comptes de la commune de Lecluz pour l'exercice 1895 à l'Assemblée (Art. 253 du Code de Commerce) et l'Assemblée a approuvé les comptes et le bilan présentés par le gérant (Art. 881 - Art. 253 - Art. 11 de la loi du 9 juillet 1875 - Art. 11 de la loi du 24 juillet 1893 - Art. 3 de la loi du 11 avril 1896)	11	11	27 juin 1896 207. 2. 1896
34	- il -	Grèzeville, Lorain	Même constatation pour 1895	11	11	V. n° 31
35	12 juin 1896	La même	- il - (Moulin - Contre-Dép.)	18 juin 1896	18 juin 1896 Bougeon	18 juillet 1896 (V. n° 31)

Source : Arch. dép. Calvados : R 3633, Correspondance du quartier, 1862-1918. Registre des procès-verbaux 1879-1920.

Annexe 24 : Durées moyennes des armements des grandes barques

Jusqu'à la fin des conflits, les enregistrements des armements et des désarmements restent très aléatoires. Ainsi en lieu et place d'enregistrements annuels des bateaux, certaines barques ne désarment que deux ou trois ans après avoir effectué la déclaration de l'armement. À partir de 1818, les déclarations administratives des armements mettent en évidence des enregistrements à la pêche pour une année.



Source : LABONNE, M.-P., *Les équipages de pêche du poisson frais à Port-en-Bessin, 1800-1840*, mémoire de master 1 d'histoire, sous la dir. d' André Zysberg et John Barzman, Universités du Havre et de Caen Basse-Normandie, 2005.

Annexe 25 : Produit brut des pêches faites dans le syndicat de Port-en-Bessin 1847-1850

Année	Nombre de chalutiers	Produit brut de la pêche en francs
1847	13	97 500
1848	13	81 900
1849	15	96 000
1850	14	105 000

Source : Arch. Dép. Calvados : R 3660, Bâtiments de commerce, 1845-1859

Annexe 26 : Extrait de la statistique de la pêche en 1938, Mer du Nord et côte normande

Les tableaux s'affichent sur deux pages placées l'une en dessous de l'autre. La première page donne les quartiers et les syndicats, et les résultats des prises et des valeurs se lisent dans la deuxième page.

II. ARMEMENT. — Nombre de bateaux se livrant

NOTA. — Le total des colonnes ne donne pas le total des bateaux armés dans les quartiers.

QUARTIERS.	SYNDICATS ou PORTS.	MORUE.		HARENG.		MAQUEREAU.			SARDINE.	
		LIGNE.	CHALUT.	CHALUT.	FILET déri- vent.	CHALUT.	FILET.	LIGNE.	FILET droit.	AUTRES filets.
RÉGION DE LA MER DU										
Dunkerque...	Dunkerque	"	"	"	10	"	"	2	"	"
	Gravelines	1	"	"	6	"	"	15	"	"
Calais.....	Calais.....	"	"	2	10	"	"	5	"	"
Boulogne- sur-Mer.	Boulogne-sur-Mer ...	"	"	3	68	24	35	"	23	"
	Étaples	"	"	"	30	"	"	"	"	"
	Berck-sur-Mer.....	"	"	2	12	"	3	15	"	3
	Le Crotoy	"	"	"	13	"	5	"	"	"
	S ^t -Valéry-sur-Somme.	"	"	"	10	"	"	30	"	"
Cayeux.....	"	"	"	5	"	"	9	"	"	
Dieppe.....	Le Tréport	"	"	55	42	26	48	4	"	"
	Dieppe.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fécamp.....	Saint-Valéry-en-Caux.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Saint-Pierre-en-Port.	"	"	"	"	"	"	5	"	"
	Fécamp.....	"	12	3	16	3	2	57	"	"
	Yport.....	"	"	"	4	"	"	12	"	"
Étretat.....	"	"	"	2	"	"	"	15	"	
Le Havre....	Le Havre.....	"	2	"	"	"	"	"	"	"
Caen.....	Honfleur.....	"	"	"	"	"	"	15	"	"
	Trouville.....	"	"	"	"	"	"	7	"	"
	Dives.....	"	"	2	8	2	8	"	"	"

aux différentes sortes de pêches avec désignation des engins.

certains bateaux pouvant se livrer successivement, dans l'année, à différentes sortes de pêches.

THON.		POISSONS FRAIS.			HOMARD.	LANGOUSTE.	LANGOUSTE DE MICRITANE.	PÊCHE HAUTURIÈRE ET CÔTIÈRE.		GRANDE PÊCHE, pêche hauturière et côtière. — Valeur totale des produits de pêche débarqués.
LIGNE.	FILET.	CHALUT.	LIGNE.	FILET.				Quantité de marées débarquée.	Valeur de à marée débarquée.	
"	"	20	"	"	"	"	"	1.752.115	5.904.547	6.145.547
"	"	42	15	6	"	"	"	3.391.493	12.141.973	12.141.973
"	"	13	7	"	"	"	"	1.190.400	2.289.575	2.289.575
"	"	127	58	3	11	"	"	92.068.884	186.967.913	187.065.583
"	"	73	"	"	"	"	"	1.495.700	5.520.250	5.600.500
"	"	18	10	"	"	"	"	232.700	1.421.000	1.521.000
"	"	38	3	"	"	"	"	378.660	2.014.140	2.018.790
"	"	48	"	10	"	"	"	217.750	919.725	937.525
"	"	4	"	4	"	"	"	37.072	235.727	235.527
"	"	89	22	34	8	"	"	320.212	2.022.827	2.034.297
"	"	"	"	"	"	"	"	22.021.553	56.316.305	56.815.032
"	"	"	10	"	"	"	"	11.315	85.030	85.030
"	"	"	9	9	9	"	"	9.601	57.258	57.258
"	"	3	7	4	6	"	"	36.242.252	68.492.306	70.400.220
"	"	"	12	3	2	"	"	111.030	194.858	240.308
"	"	"	21	20	15	"	"	53.885	304.590	344.585
55	82	20	"	"	"	"	"	1.115.255	5.120.673	5.673.633
"	"	76	22	30	"	"	"	410.300	1.251.600	2.691.600
"	"	21	2	12	"	"	"	158.500	1.059.310	1.079.310
"	"	2	"	8	"	"	"	15.305	96.770	108.170

II. ARMEMENT. — Nombre de bateaux se livrant

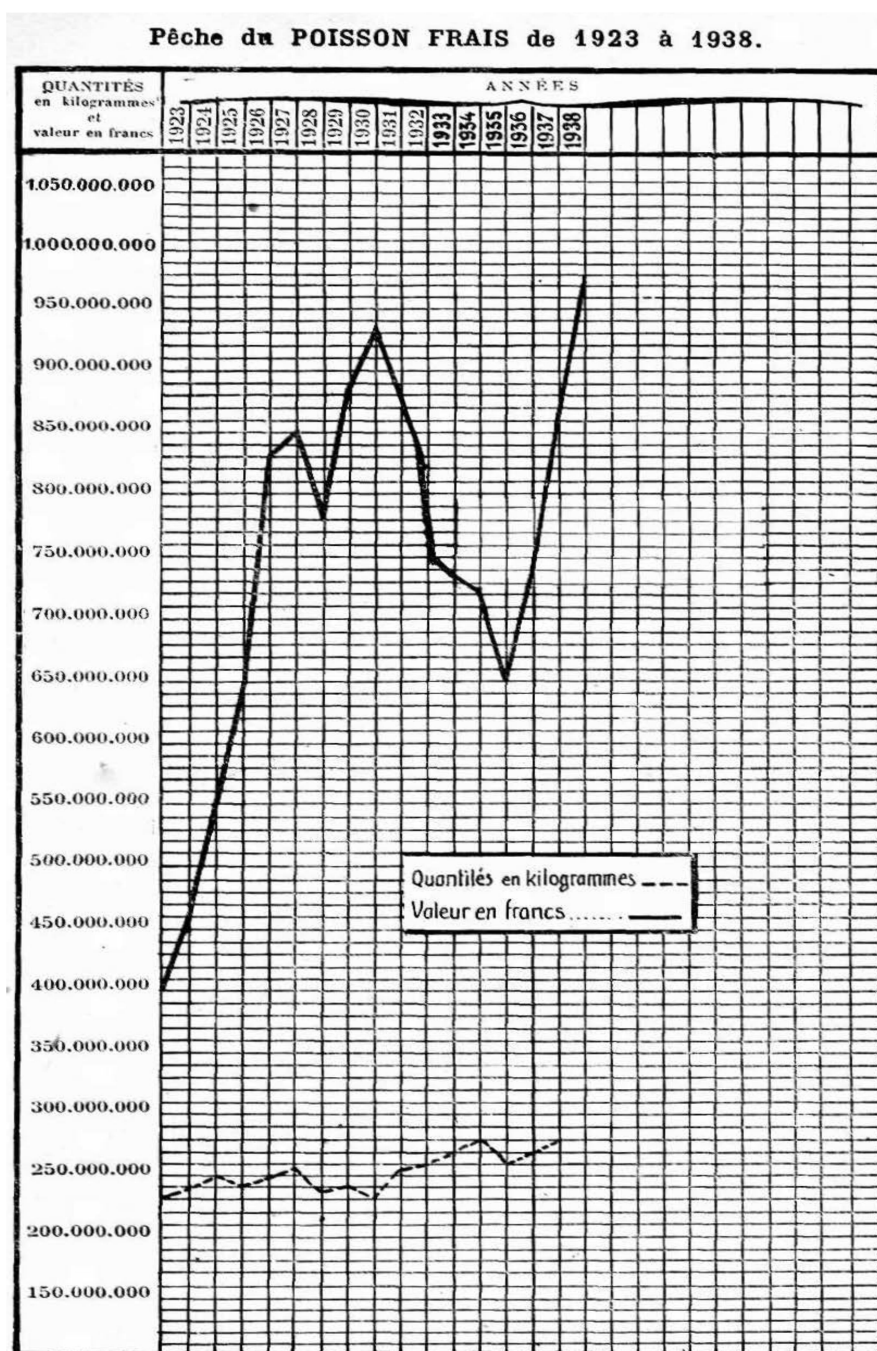
QUARTIERS.	SYNDICATS ou PORTS.	MORUE.		HARENG.		MAQUEREAU.			SARDINE.	
		LIGNE.	CHALUT.	CHALUT.	FILET déri- vant.	CHALUT.	FILET.	LIGNE.	FILET droit.	AUTRES filets.
RÉGION DE LA MER DU										
Caen (Suite.)	Ouistreham	"	"	"	29	"	"	28	"	"
	Courseulles	"	"	"	14	"	"	23	"	"
	Port-en-Bessin	"	"	"	20	"	"	52	"	"
	Grandcamp	"	"	"	6	"	"	54	"	"
Cherbourg	Barfleur	"	"	"	17	"	4	63	"	"
	La Hougue	"	"	10	"	"	24	"	"	"
	Cherbourg	"	"	"	122	"	16	158	"	"
	Granville	"	"	"	15	"	"	57	"	"
	Blainville	"	"	"	"	"	"	7	"	"

aux différentes sortes de pêches avec désignation des engins. (Suite.)

THON.		POISSONS FRAIS			HOMARD.	LANGOUSTE.	LANGOUSTE DE MAURITANIE.	PÊCHE HAUTURIÈRE ET CÔTIÈRE.		GRANDE PÊCHE, pêche hauturière et côtière. — Valeur totale des produits de pêche débarqués.
LIGNE.	FILET.	CHALUT.	LIGNE.	FILET.				Quantités de marée débarquées.	Valeur de la marée débarquée.	
NORD ET DE LA MANCHE. (Suite.)										
"	"	8	"	29	"	"	"	245.350	1.253.893	1.983.893
"	"	"	43	43	43	"	"	60.300	212.950	1.412.950
"	"	35	15	"	"	"	"	3.890.100	6.687.200	6.787.200
"	"	32	"	10	9	"	"	194.660	1.568.440	1.628.440
"	"	10	85	40	80	"	"	84.403	695.836	705.836
"	"	12	72	6	30	"	"	294.228	1.500.976	1.531.376
"	"	28	210	77	"	"	"	4.811.900	32.135.600	32.195.000
"	"	32	61	18	20	"	"	298.427	1.873.209	1.981.334
"	"	"	80	"	4	"	"	30.695	201.500	355.250

Source : Ministère de la Marine Marchande. Direction des Pêches Maritimes, du Personnel et de la Comptabilité. Bureau des Affaires Économiques et des Institutions de Mutualité intéressant la Pêche, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939.

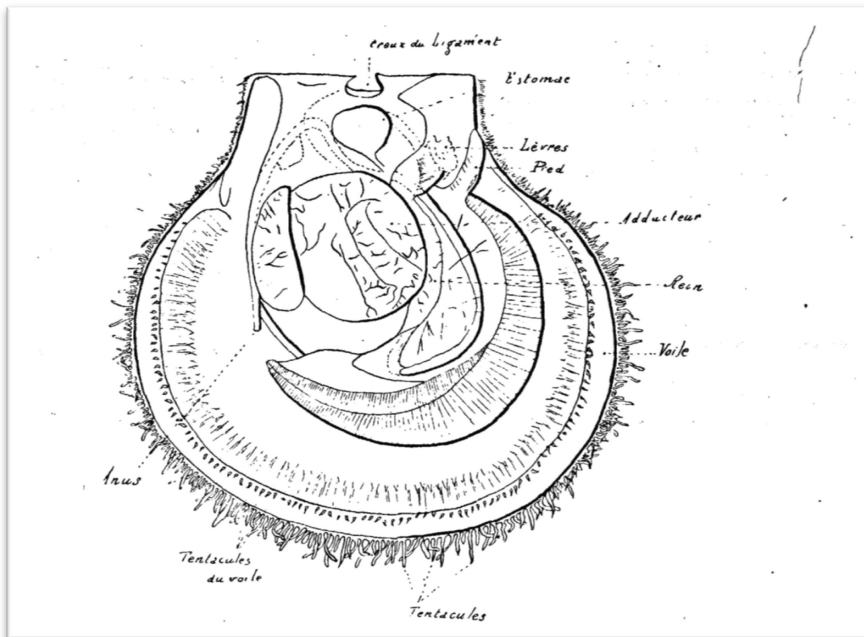
Annexe 27 : Quantité et valeur du poisson frais en France de 1923 à 1938



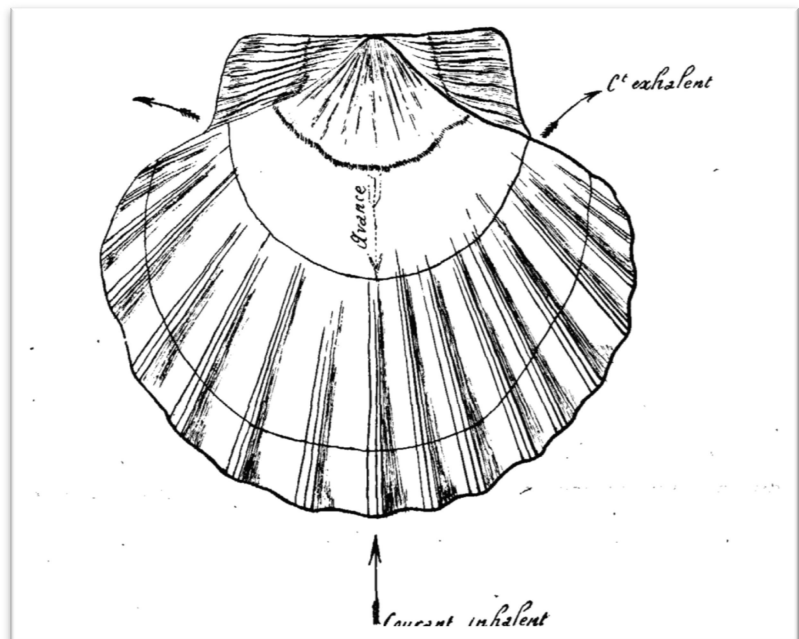
Source : Ministère de la Marine Marchande. Direction des Pêches Maritimes, du Personnel et de la Comptabilité. Bureau des Affaires Économiques et des Institutions de Mutualité intéressant la Pêche, *Statistique des Pêches Maritimes, Année 1938*, Paris, Imprimerie Nationale, 1939.

Annexe 28 : La coquille Saint-Jacques

Coquille Saint-Jacques (valve gauche enlevée)



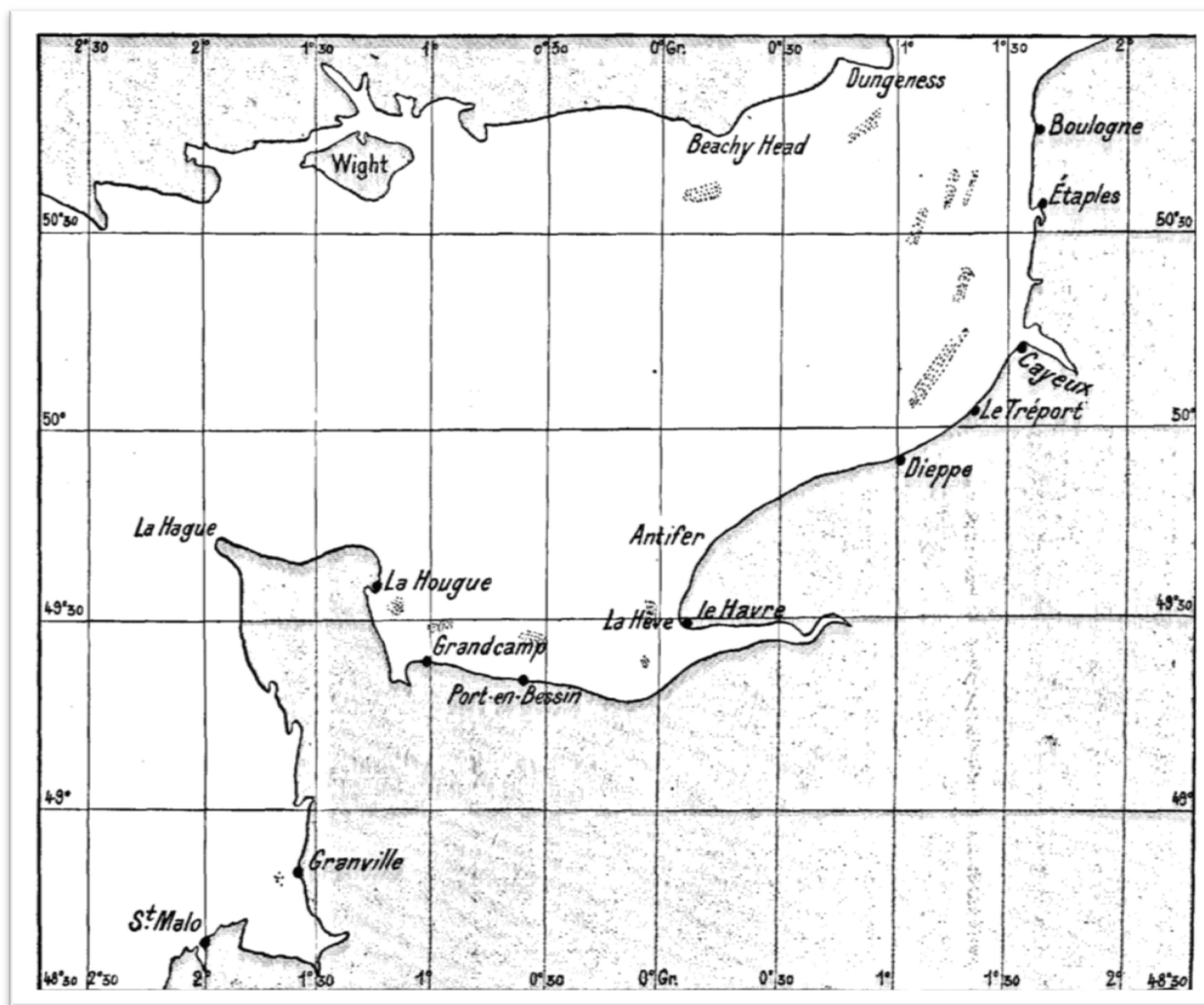
Coquille Saint-Jacques nageant



Source : Priol E., « Mollusque. La coquille Saint-Jacques (Pecten Maximus). Résumé de nos connaissances pratiques sur ce mollusque », *Revue des travaux de l'office des pêches maritimes*, t.3, n°10, Boulogne-sur-Mer, 1930, p. 146.

Annexe 29 : Fond de pêche de la coquille Saint-Jacques en Manche orientale

Les zones grisées en mer devant Port-en-Bessin et Le Havre correspondent aux espaces exploités par les pêcheurs portais durant les premières années de pêche à la coquille Saint-Jacques.



Source : Priol E., « Mollusque. La coquille Saint-Jacques (*Pecten Maximus*). Résumé de nos connaissances pratiques sur ce mollusque », *Revue des travaux de l'office des pêches maritimes*, t.3, n°10, Boulogne-sur-Mer, 1930, p. 154.

Annexe 30 : Extrait de la liste des navires de pêche et de commerce relevés par Charles Garnier en 1874

62	9	Patou-Bonin	51	9	<u>Baliseur.</u>	"	"	1	Vapeur.	Français.	"	"
62	10	Patou-Bonin	51	10	<u>Baliseur.</u>	"	"	1	Vapeur.	Français.	"	"
318	1	Patou-Bonin	96	1	Jeune Marie.	Coursuelles.	"	84	Roque d'Armanches	Française.	9 juillet 1874	"
131	2	Patou-Bonin	80	2	Paix de famille	Coursuelles.	"	177	Chaloupe de pêche	Française.	11 juillet 1874	"
319	4	Patou-Bonin	97	4	Fausette.	Isigny.	"	153	Flanbart.	Français.	15 juillet 1874	"
154	2	Patou-Bonin	82	2	Jeune Eugénie.	Coursuelles.	"	160	Chaloupe de pêche.	Française.	16 juillet 1874	"
320	1	Patou-Bonin	98	1	Barthe-Eugène.	Isigny.	"	301	Starp chalutier.	Français.	16 juillet 1874	"
31	12	Patou-Bonin	41	11	Equivaut.	Faversham.	"	"	Golette.	Anglaise.	16 juillet 1874	"
321	1	Patou-Bonin	99	1	Hope.	Boston.	"	"	Golette.	Anglaise.	17 juillet 1874	"
30	6	Patou-Bonin	52	4	Brothers	Clanally.	"	"	Brick-Golette.	Anglais.	21 juillet 1874	"
392	1	Patou-Bonin	100	1	Louis-Josephine.	Cherbourg.	"	567	Starp chalutier.	Français.	22 juillet 1874	"
13	3	Patou-Bonin	81	3	Hayle.	Clanally.	"	"	Brick-Golette.	Anglais.	22 juillet 1874	"
42	7	Patou-Bonin	37	5	<u>Mareuse.</u>	"	"	"	Côte-Garde Voile.	Français.	24 juillet 1874	"
323	1	Patou-Bonin	101	1	<u>Faon.</u>	"	"	"	Bâtiment de flottille.	Français.	24 juillet 1874	"
324	1	Patou-Bonin	102	1	Avenir.	Coursuelles.	"	216	Boquaine.	Française.	25 juillet 1874	"
325	1	Patou-Bonin	103	1	<u>Eplura.</u>	Argentueil.	"	"	Clipper de rivière	Français.	27 juillet 1874	"
31	6	Patou-Bonin	62	6	Aline.	Coursuelles.	"	170	Chaloupe de pêche.	Française.	30 juillet 1874	"
326	1	Patou-Bonin	104	1	Alliance.	Coursuelles.	"	189	Chaloupe de pêche.	Française.	30 juillet 1874	"
327	1	Patou-Bonin	105	1	Jules.	Isigny.	"	1166	Starp chalutier.	Français.	31 juillet 1874	"
326	2	Patou-Bonin	104	2	Alliance.	Coursuelles.	"	129	Chaloupe de pêche.	Français.	31 juillet 1874	"
328	1	Patou-Bonin	106	1	Augustine Maria.	Isigny.	"	373	Starp chalutier.	Français.	31 juillet 1874	"
44	2	Patou-Bonin	53	2	Jeune Charles.	Isigny.	"	"	Starp.	Français.	1 ^{er} Août 1874	"
20	2	Patou-Bonin	78	2	Barthe-Eugène.	Isigny.	"	301	Starp chalutier.	Français.	1 ^{er} Août 1874	"
153	3	Patou-Bonin	81	3	Auguste Marie.	Coursuelles.	"	192	Chaloupe de pêche.	Française.	1 ^{er} Août 1874	"
326	3	Patou-Bonin	104	3	Alliance.	Coursuelles.	"	189	Chaloupe de pêche.	Française.	1 ^{er} Août 1874	"
32	2	Patou-Bonin	89	2	St-George.	Guernsey.	"	"	Brick.	Anglais.	8 Août 1874	"
40	5	Patou-Bonin	34	5	Jeune Emma.	Coursuelles.	"	114	Boquaine.	Française.	10 Août 1874	"

Source : Cahier de Charles Garnier – liste des bâtiments entrés et sorties des ports

Annexe 31 : Accident entre un vapeur et une barque chalutière

L'abordage



Après l'abordage, la barque chalutière sombre dans le port



Source : Fond F. Renault, (cartes postales d'après les clichés de l'abbé Dubosq)

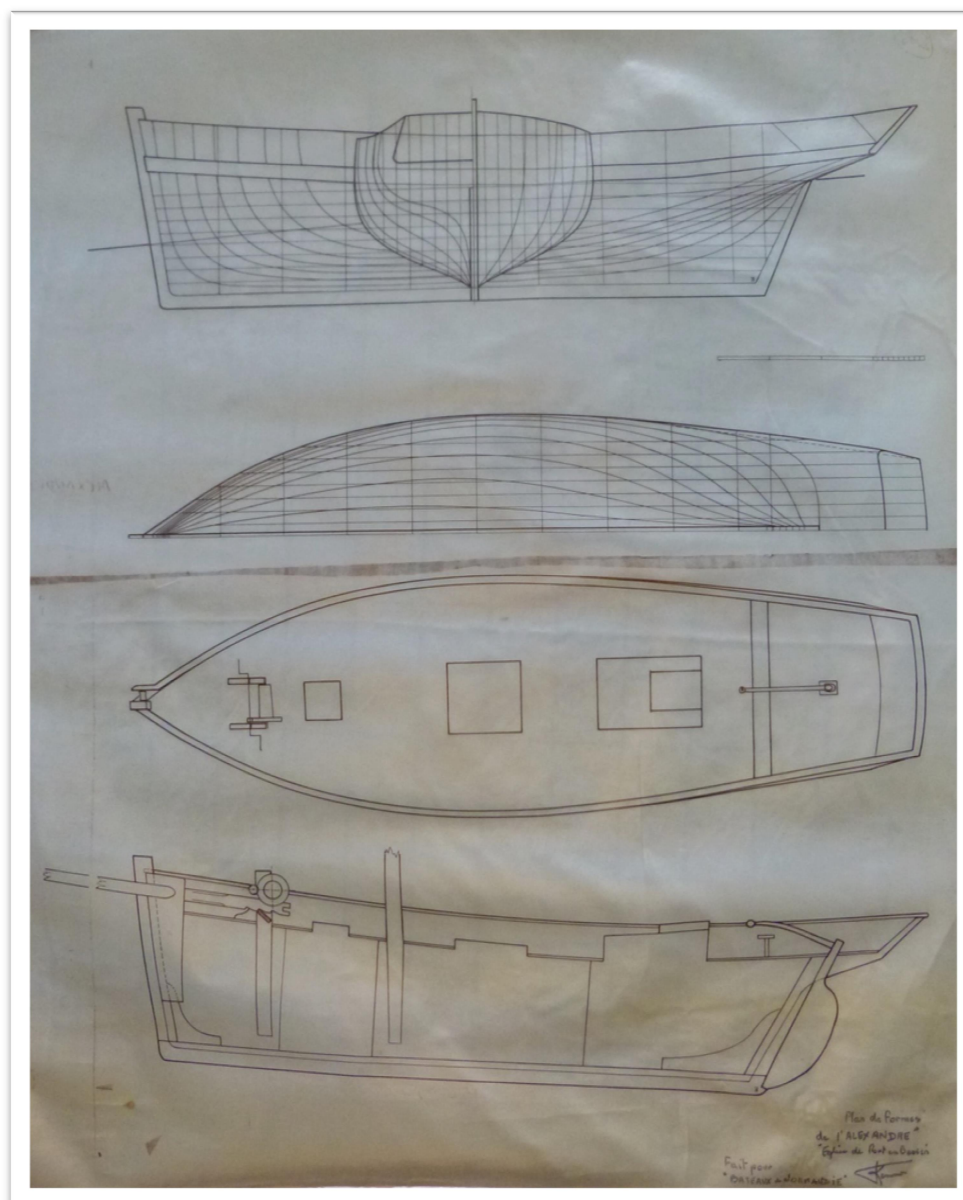
Annexe 32 : Plans sur calques de grande barque chalutière

Coupe de coque de l'*Alexandre* (vers 1880) :

Longueur hors tout : 15,20 m

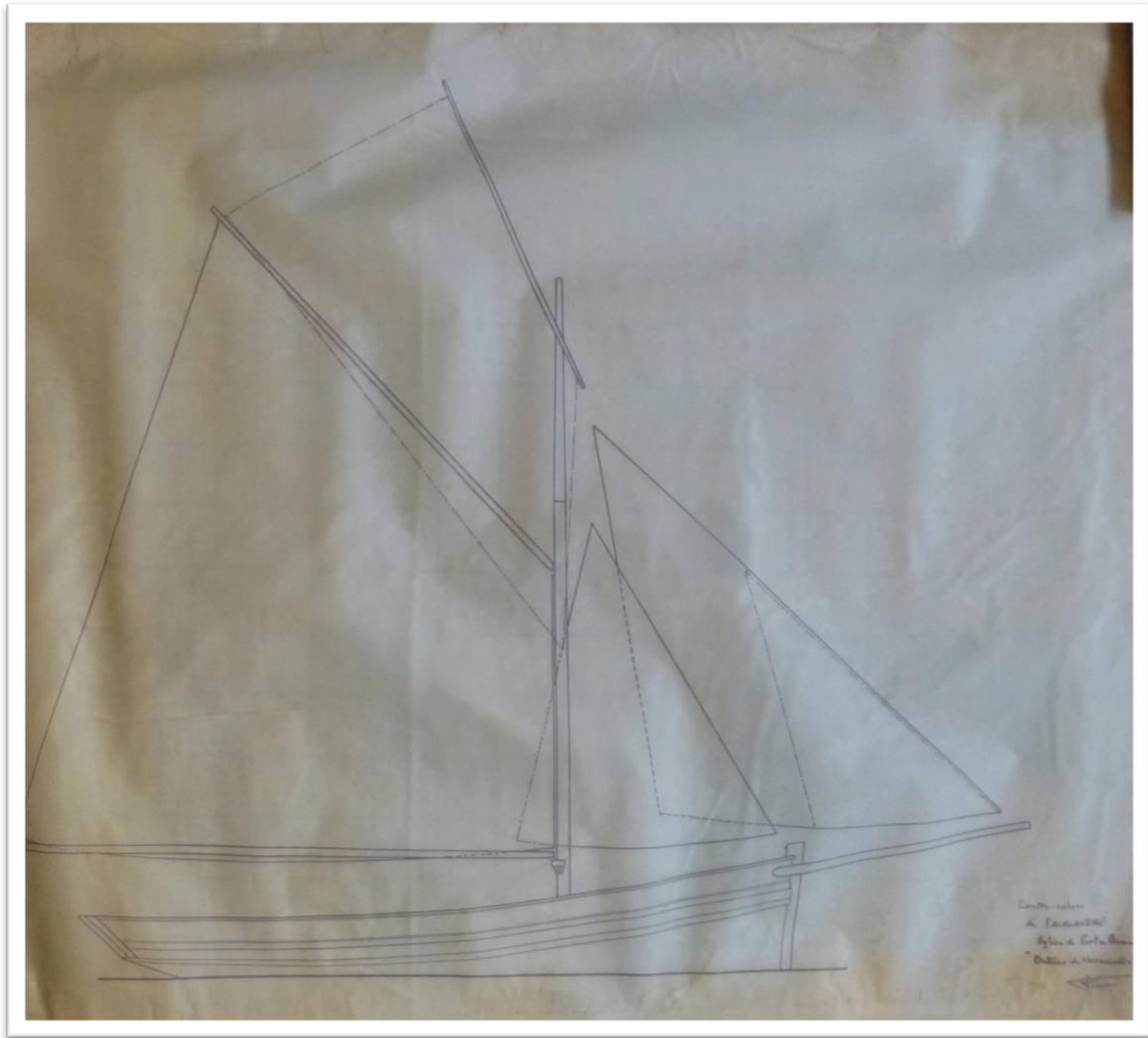
Largeur : 4,90 m

Jauge : 33 tx



Les quatre espaces intérieurs se composent comme suivant de l'avant à l'arrière du bateau : le magasin avant appelé parfois pic avant, le gaviot, la cale à poisson et la chambre.

Plan de voile de l'*Alexandre*



De gauche à droite : la grand-voile, le hunier volant, les focs dont le tourmentin.

Source : Fond François Renault, calques réalisés par François Renault

Annexe 33 : Sortie de chantier et mise à l'eau d'une grande barque



Source : Fond François Renault

Annexe 34 : Les embarquements de Richard-Félix Deport entre 1825 et 1839

LISTE MAITRE MARIN BÂTIMENT				
Nom-Maître	Prénom-Maître	Nom	Prénom	NOM-DU-BATIMENT
Deport	Pierre	Deport	Richard-Félix	St-François
Deport	Pierre	Deport	Richard-Félix	St-François
Deport	Pierre	Deport	Richard-Félix	St-Pierre
Deport	Pierre	Deport	Richard-Félix	St-Pierre
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François
Duhutrel	Amand-François	Deport	Richard-Félix	St-François

Source : Labonne, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

Annexe 35 : Relevé des noms de bateaux portant un nom à consonance religieuse

On retrouve des appellations de bateaux à consonance religieuse essentiellement dans les constructions de navires effectuées sur la période de la fin des guerres de Révolution et d'Empire, puis le nombre de ces noms ne représentent que quelques unités dans le port.

dates de désarmements	nombre de bateaux	noms de saints
1799	10	3
1800	10	2
1813	12	6
1818	10	7
1832	11	5
1836	12	5
1839	14	4
1840	13	3

Source : Labonne, M.-P., Base de données des armements et des désarmements de Port-en-Bessin entre 1798 et 1840.

Annexe 36 : La première bénédiction de la mer, 1908

Du haut de la jetée éclatent les notes joyeuses des clairons des *Cadets*. Et cette sonnerie triomphale, qui souligne le moment le plus solennel de la cérémonie, est aussi comme un hommage rendu à ce dur labeur du marin dont les prières de l'Evêque viennent de rappeler les fatigues et les dangers.

Pour nous catholiques, qui voyons jusque dans les moindres choses l'action de la Providence, il nous semble qu'Elle a voulu marquer d'un cachet imposant les deux fêtes données par Mgr Lemonnier à Port-en-Bessin.

Qui ne se rappelle, parmi ceux qui en furent les témoins, l'effet si saisissant que produisait l'année dernière, du haut de la Vierge des Feux, les *grains* qui s'abattaient sur le port pendant que les marins, devant la statue, entourant leur Evêque, chantaient « la cantique de Port ». — Dimanche dernier, le mauvais temps eût fait manquer la fête. Mais le brouillard qui, toute la matinée, avait pesé lourdement sur les bassins, s'est levé pour l'heure de la procession. On l'aperçoit encore au loin, voilant l'horizon. Et il y a quelque chose d'impressionnant dans ce brouillard qui, sans atténuer le moindre détail de la fête, nous entoure cependant, comme si Dieu avait voulu rappeler en ce moment les dangers toujours proches qui peuvent assaillir le navigateur et rendre nécessaire pour lui la protection toute spéciale de la divinité.

La chaloupe épiscopale a abandonné la remorque. Tirée par deux vigoureux jeunes rameurs, elle passe devant les barques mouillées dans l'avant-port. Quelle déférence avec ces défilés auxquels nous assistons souvent d'autorités regardant d'un œil distrait, écoutant sans trop comprendre les explications qu'on leur fournit. Monseigneur bénit chaque barque en particulier, et pour bénir il faut l'intention. Il faut que sa pensée s'arrête quelques instants sur chacun de ces bâtiments, pendant qu'il demande à Dieu que ces faibles planches soient toujours une protection suffisante pour ceux qui se hasardent sur elles. Ainsi chacune de ces grandes barques, presque toutes semblables dans leurs détails, a sa pensée spéciale, sa bénédiction spéciale, et toutes saluent le Prélat, à mesure qu'il passe devant elles, en abaissant lentement leur pavois.

Le tour de l'avant-port terminé, la chaloupe épiscopale va reprendre à l'entrée du bassin la remorque de la *Léonie*. Ce n'est pas toujours facile de saisir une remorque dans le courant; mais la manœuvre s'exécute avec précision. Et la *Léonie*, tirant quatorze petites embarcations, passe entre les quais où la foule s'écrase. Monseigneur bénit à droite et à gauche, puis, abandonnant de nouveau la remorque va bénir toutes les barques amarrées dans le deuxième bassin.

La cérémonie maritime est terminée. La

Source : L'indicateur de Bayeux et L'Écho du Bessin réunis, 07 juillet 1908

1872

je a oublié, je le rapporte, et je rente dîner. Après dîner
 je fais un tour sur la place de la Tablée, où j'attends Andrieu
 jusqu'à 8 h 20, comme il demeurait chez moi à 8 h 1/4, je
 mets sur la table de Tôt, et je l'y renvoie, et les notes étant
 mal comprises. Nous restons, et nous trouvons à la maison
 M. Mallot, Andrieu me fait ses adieux, et me permet de
 venir un soir à Tôt.

Vendredi
 Tôt
 16 août. Je me lève à 7 h 1/4. C'est enfin aujourd'hui que
 nous partons pour Tôt, quel bonheur de pouvoir travailler
 pendant de longues semaines. Comme j'espère un peu mieux
 or me occuper pendant ce temps de des travaux utiles et agré-
 ables, et la fin. Je vais d'abord chez Andrieu chercher un lieu
 qui il a arrangé pour Marie. Je rente à la maison, je fais
 mes préparatifs, puis je vais à la poste, à l'école, et à la messe,
 je rente, puis je retourne à l'indicateur et à la messe, et enfin
 chez ma tante où que je fais mes adieux. Nous continuons
 nos préparatifs, nous allons, Murrion et moi, chez l'abbé Vignat,
 et enfin nous partons vers 3 h 3/4, nous arrivons à Tôt vers
 4 h 1/2, je m'installe un peu, puis je vais faire un tour sur
 la place de l'Ouest, à 5 h 1/2 j'y vois un plâtrier qui va et
 plâtrage à 5 h. des jolies. - Il y a à Tôt un brick-goûlé de
 Planelly, les Brothers, il est assez joli, et il a dépassé son maître.

Ala bris au début de pomoyuet, je va dans pomoyuet. - Nous dînons vers 7 h. Après
 dîner je vais faire un tour sur la place de l'Est dans le
 village, et sur l'épi.

Samedi
 17 août. Je me lève vers 7 h. il fait un temps magnifique
 fiers, les cannes sont vertes, et le pat est charmant.
 Vers 8 h, je vais faire un tour, je vais par le chemin
 du vieux pont, je mesure le petit ruisseau qui mène
 aux jardins, puis je prends des mesures sur le
 chemin qui mène à la falaise, et sur le haut
 de la falaise de l'Est. De là je vais m'asseoir et
 lire dans les prés de Thippais, puis je rente, et

1872

et je nettoie le brick. Aubré part à 5h pour Bayeux, il doit revenir Lundi. J'agrandis les trous du petit tillac, à l'avant, pour le passage des manœuvres; après le dîner, je fais un tour avec Bonne Maman.

Dimanche 15 Septembre. Le temps est encore gris, il pleut même un peu vers 8h 1/2. Je passe la matinée à ranger tout le gréement de mon brick, et à mettre en ordre un peu au ordi; puis je pose les verges de catacous. Je vais à la grande messe, et je rente à 11h 1/2 environ. Après le déjeuner, je travaille à mon brick, puis j'vais aux Vêpres à Commes; je rente vers 4h 3/4. Il pleut vers 5h très fort, puis cela cesse. Je m'occupe à mon tableau de la Marine. Après le dîner, tour sur la route avec Bonne Maman.

Lundi 16 Septembre. La première chose que je vois en me levant, c'est une goélette qui vient d'arriver. Je vais au bout de la jetée par la voie entée, et j'attends jusqu'à 9h. C'est la Securité de Cherbourg. Elle arrive à l'épi vers 9h 1/2, devant le brick. A 10h, Aubré arrive par Castel, pour rapporter le bois. Nous allons au bout de la jetée voir toutes les barques, en particulier, nous trouvons Maman qui est venue par la route de M^{lle} Carpentier. Après le déjeuner, nous allons chez Laignon double de la peinture noire pour mes bûches, et Aubré peint le canot de rot et la goélette. A 3h environ, Maman et M^{lle} Carpentier par la route de M^{lle} Carpentier j'vais avec eux jusqu'à Maisons. Je ramène Bonne Maman et M^{lle} Carpentier en face de chez le cantonnier, et nous allons ensemble voir le brick et la goélette, j'vais ensuite chercher du bois chez Laignon, pour les tables de mes

1879

Eni
 La barge de son, est couchée sur le flanc, prête
 à l'auver-demain. Après le dîner, je fais un tour sur
 la route avec Bonne Maman et M^{me} Caspette,
 et je vois partir le brick, qui est enroulé par le courant
 de bris au clair delune.

di 17 Septembre. Il y a une goëlette en vue dans
 le N.E. je doute qu'elle soit pour nous. Je vais voir tranquillement
 au lancement de la barge de Dupont; je la vois
 sous du chantier de Paris, traverser celui de Lamoignon,
 passer le port, et traverser le chantier de génie.
 Comme il est 11 h., nous rentrons par Djinnah
 Après le déjeuner, je vais au bout de la jetée voir
 visiter les barges, puis au chantier, où je vais
 dans la barge que fait Lamoignon. Celle de Dupont
 est dans l'axe de la route, devant des échelles, les
 hommes ont à dîner. La goëlette ne s'est pas pour
 nous; il paraît en vue aujourd'hui de grandes quantités de
 goëlettes et de bricks goëlette qui se sont probablement
 d'un port à cause de la grande marée. Je vais
 faire un tour des côtes du N.E. et je reviens
 par la Goëlette et le Canal. Quand j'arrive au
 chantier de la barge, je monte sur la terrasse de
 l'hôtel pour la voir, puis je reviens au chantier;
 arrivé devant la do nary, elle abat sur le bras
 avec une telle force que la foule d'angois se tient
 par dessus les loises; si elle eût été moins rapide,
 le navire eût chaviré infailliblement. Vers 5 h. 1/2
 la barge arrive au niveau de l'entrée de la
 plage, et on l'y laisse pendant que les hommes
 ont bris un coup. Je m'occupe jusqu'au dîner
 à mon balcon de la marine; après le dîner, tour
 sur la route avec Bonne Maman et M^{me}

Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin.

Annexe 39 : Contrat d'engagement des pêcheurs et extrait de la liste des navires, de leurs armateurs et de leurs capitaines, Hunst Port-en-Bessin.

Contrat signé par les pêcheurs pour l'autorité allemande

Je soussigné...

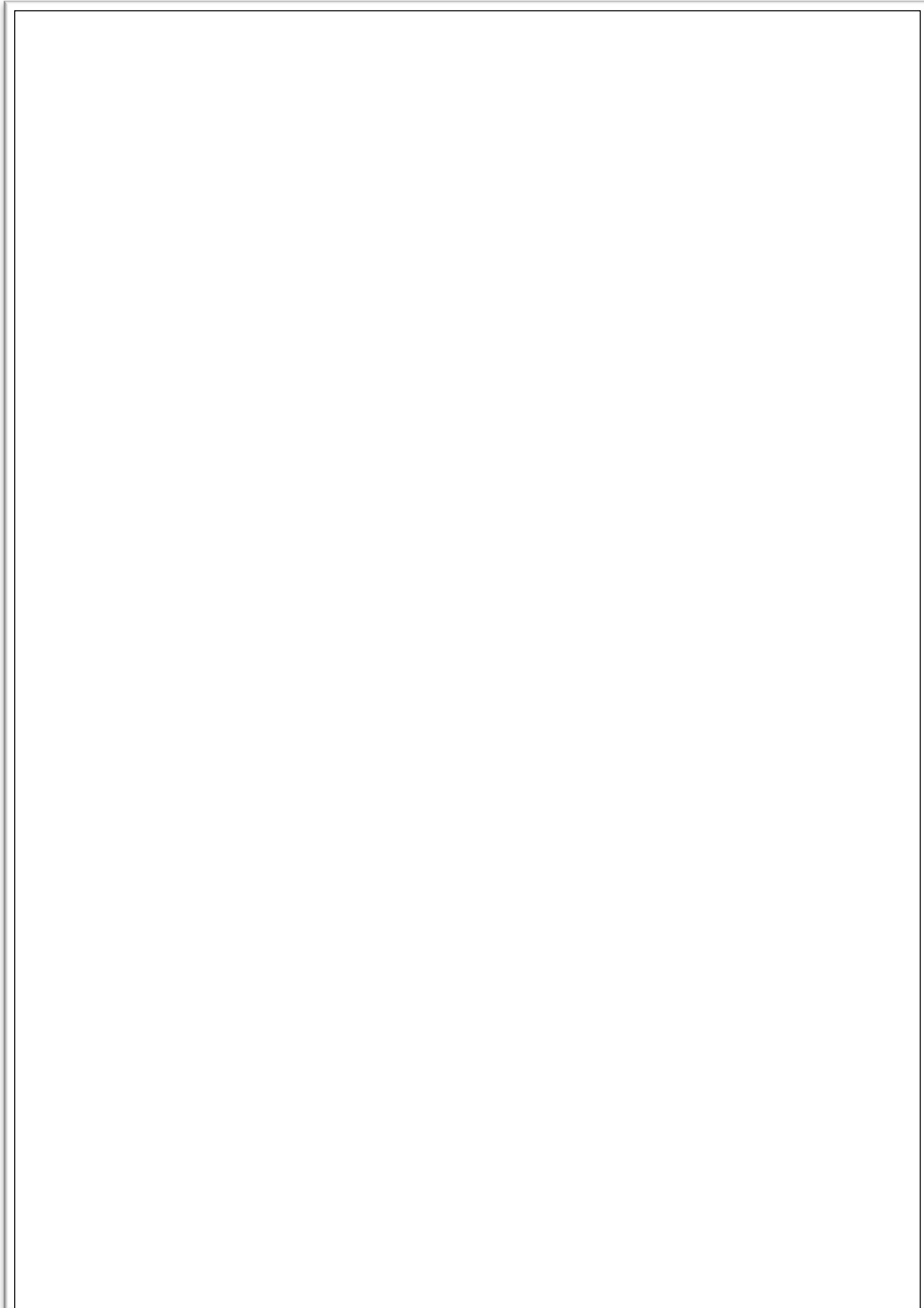
Habitant... né à ... en ...

Propriétaire du bateau de pêche ... immatriculé sous le n° ... Volume ... tonnage... puissance du bateau en ch. V....

M'engage ici à respecter exactement les prescriptions concernant la pêche. En cas d'infraction de ma part ou de celle de mon équipage je me rends responsable du paiement de l'amende ou de la condamnation.

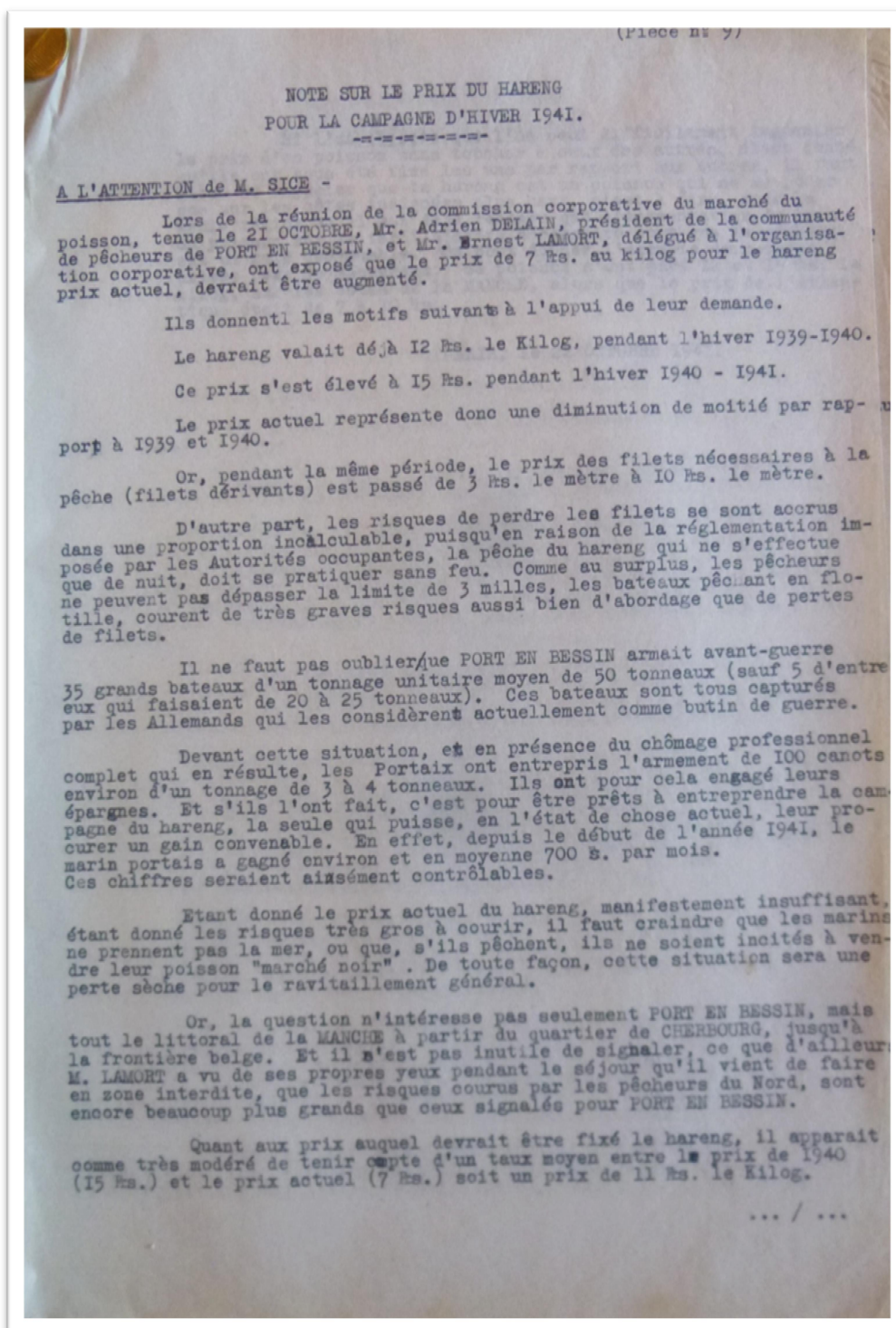
Je sais qu'en cas d'espionnage de sabotage ou de fuite à l'aide de mon bateau, la pêche dans le port entier sera interdite et les assurances ou cautions seront confisquées.

Extrait de la liste des armateurs, de leurs bateaux et leurs capitaines



Source : Bundesarchiv-Militärarchiv de *Fribourg-en-Brigau* : 1220 Akte schiffs- und Besatzungsliste, 1941. Enthält : Schiffsabfertigungsscheine ; Liste des Fischereierlaubnisscheine ; Schiffslisten der ein- und Schiffe ; Personalliste HÛST, 1941.

Annexe 40 : Difficulté de la pêche au hareng



Source : M13277 : Poisson, ravitaillement.

Annexe 41 : Rapport d'accident de Jean-Louis Durand, 1942

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES MARINS
 CONTRE LES RISQUES DE LA PROFESSION

République Française.
 MARINE MARCHANDE.

Le présent imprimé doit être délivré d'office et gratuitement à tous les navires en même temps que le rôle d'équipage ou le permis de navigation.

ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE
RAPPORT DÉTAILLÉ DE BLESSURE, MALADIE OU DÉCÈS.

Je soussigné (1) *Durand Jean Louis*
 embarqué sur le *Mahonia*, armé ou *petite pêche le 6 sep 1941*
 certifie que, le (2) *4 novembre* mil neuf cent *41*
 à *quatre* heures minutes du (3)
 étant à (4) *reentrant à l'entrée du port de Port au Bassin*
 le Sieur *mon épouse*
 inscrit à (ou ayant pour port d'attache) *Port au Bassin* n° *5801P*
 porté sur le rôle d'équipage (ou le permis de navigation) en qualité de *matelot*
 a été (5) *après que le Mahonia fut surpris je suis resté de quinz à vingt minutes dans l'eau je fus saisi par l'équipage de l'Albatros souffrant de la tête et dans tous les moments j'ai été appelé le médecin pour me faire soigner*
 Date et lieu de l'événement : *4 Nov 1941 à 4h*
 Date et lieu de la constatation : *4 Nov 1941 à 4h*
 Les témoins de l'événement sont : *tous nosjrs Coussy Ouynto Lessawetun Marie Louis*
 En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport en double expédition.
 A *Port au Bassin*, le *4 Nov 1941*
 (6) *Durand Jean Louis*
 Vu par (7) *le 5 Nov 1941*
 le *19* me *1941*
 (8) *[Signature]*
 (9) *intéressé le 4 Nov 1941 Port au Bassin à 4h*

(1) Nom, prénom, qualité (espèce de métier ou profession de soi-même) pour le rôle d'équipage, etc., en grade de matelot qui rédige le rapport.
 (2) Date et heure en toutes lettres.
 (3) Minute en lettres.
 (4) Lieu de l'événement; si c'est à bord, indiquer les parages, la longitude et la latitude, ou le port, le nom du navire, où se trouvait le navire.
 (5) Décrire avec le plus de détails possible, les circonstances qui ont causé la blessure, la maladie ou le décès, mentionner, s'il y a lieu, la date à laquelle le malade a été amené à terre, à l'hôpital ou au lit.
 (6) Signature du capitaine, maître ou patron ou de l'autorité qui rédige le rapport. Si un patron ou un maître, signer, l'autorité qui reçoit la déclaration mentionne la cause de l'empêchement. (Les témoins ne doivent pas signer le présent rapport, mais établir des déclarations individuelles.)
 (7) Délégué de l'autorité maritime, médecin ou consulat.
 (8) Signature ou cachet.
 (9) Signature ou cachet.

Marine marchande. — C. P. 14. — 1038. (72-520-J. 36850.) [31813]

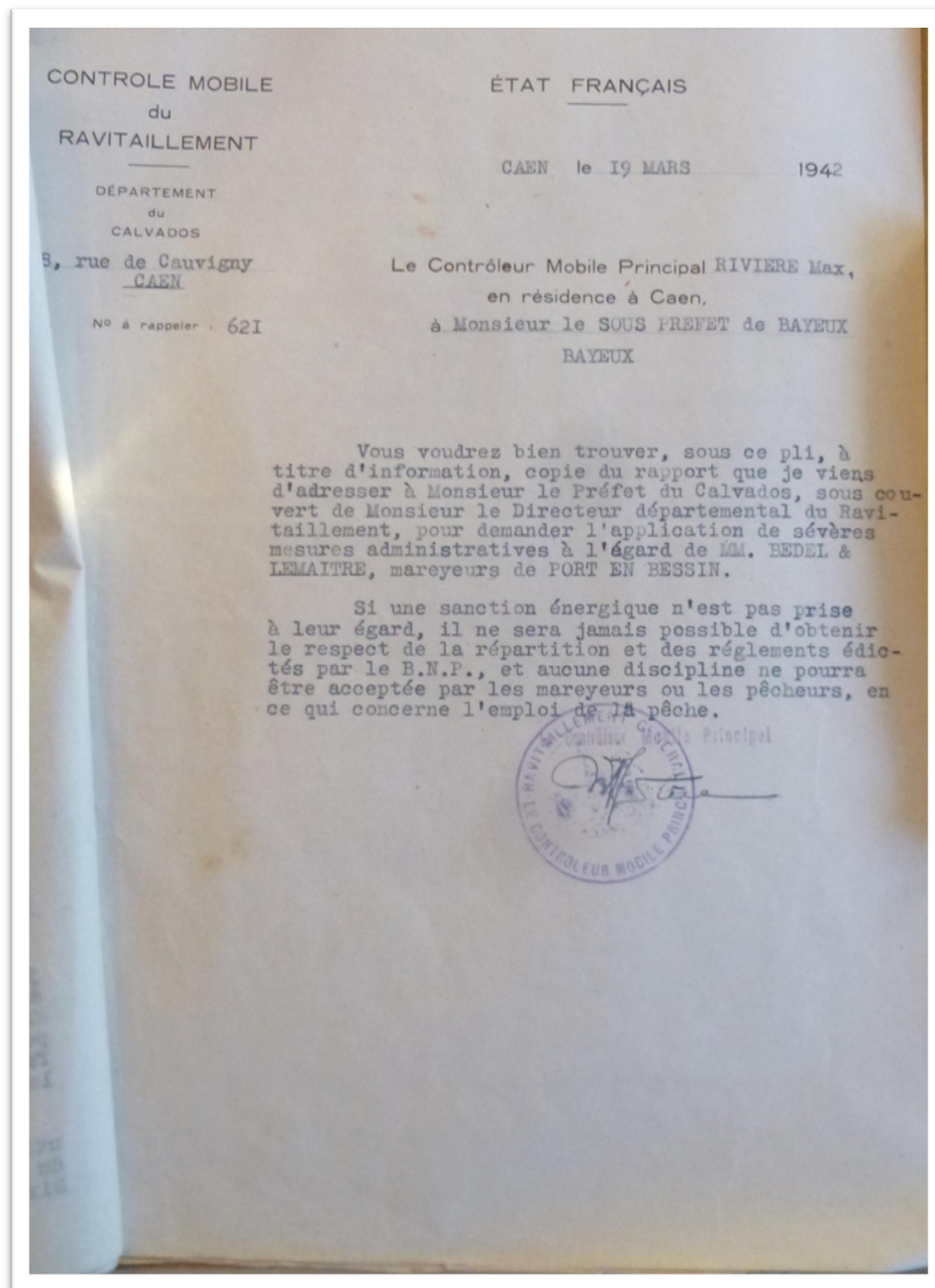
Source : ENIM, désarmement 1941

Annexe 42 : Extrait de la liste des marins pêcheurs du syndicat de Port-en-Bessin

REGISTRATION MARITIME PORTIER DE CAEN						
ETAT NOMINATIF des MARINS PECHEURS de 18 à 50 ans SYNDICAT DE PORT-EN-BESSIN						
Nom	Prénoms	N° matricule	Date de naissance	Situation de famille (N.d'enf.)	Lieu de résidence	OBSERVATION
VINGTROI	Charles	9381	24/2/95	4 enfants	Port-en-Bessin	embarqué
LANGLOIS	Jules	9382	14/5/95	1 d2	d2	embarqué
HUE	Jules	9383	29/9/95	ss d2	d2	d2
COLLEVILLE	Robert	9384	26/11/95	ss d2	d2	trav pr ls Aut.All.
TABOUREL	Aimé	9387	15/8/96	4 d2	d2	embarqué
VINGTROI	Raymond	9388	24/8/96	1 d2	d2	d2
BOULAIN	Joseph	9390	15/9/96	1 d2	d2	d2
FOISON	Auguste	9393	25/12/96	2 d2	d2	trav pr ls Aut.All.
THOMINE	Victor	9394	28/1/97		Cuistroham	
MARION	Maurice	9395	5/1/97	3 d2	Port-en-Bessin	embarqué
TABOUREL	Auguste	9397	3/4/97	5 d2	d2	d2
COLLEVILLE	Louis	9398	13/11/97	1 d2	d2	trav. pr ls Aut.All.
LALANDE	Maurice	9400	13/2/98	3 d2	d2	embarqué
MARION	Emile	9402	4/3/98	1 d2	d2	trav. pr ls Aut.All.
MARIE	Maurice	9405	6/5/98	5 d2	d2	embarqué
DELAIN	Emile	9407	11/9/98	1 d2	Isigny	
BAUDOIN	Améd	9408	27/9/98	5 d2	Port-en-Bessin	d2
MARIE	Louis	9409	18/10/98	3 d2	d2	trav pr ls Aut.All.
TABOUREL	Victor	9411	1/2/99	5 d2	d2	d2
COLLEVILLE	Pierre	9412	25/8/99	4 d2	Paris (XIVe)	
LANGLOIS	Antoine	9413	23/3/99	4 d2	Port-en-Bessin	embarqué
CARDRON	Auguste	9415	16/6/99	1 d2	d2	trav pr ls Aut.All.
MARION	Henri	9417	11/4/99	3 d2		- ds l ferme
LALANDE	Gustave	9418	18/8/99	1 d2	d2	- pr ls Aut.All.
MENARD	Charles	9421	10/2/00	2 d2	d2	embarqué
VILLEY	Léon	9424	9/7/00	1 d2	Caen	
DELAIN	Raymond	9429	15/10/01	ss d2	Port-en-Bessin	d2
MARIE	Pierre	9430	29/1/02	ss d2	d2	d2
CAVEY	Lucien	9431	2/3/02	1 d2	d2	d2
HELIE	Emile	9432	5/5/02	2 d2	d2	d2
POTTIER	Marcel	9433	2/9/02	1 d2	d2	trav pr ls Aut.All.
MARIE	Louis	9434	25/11/02	3 d2	d2	embarqué
COLLEVILLE	Jules	9435	11/1/03	1 d2	Bayeux	
VINGTROI	Albert	9436	16/1/03	4 d2	Port-en-Bessin	d2
THOMINE	François	9437	20/2/03	4 d2	d2	d2
LANGLOIS	André	9439	25/6/03	3 d2	d2	d2
COLLEVILLE	André	9440	6/7/03	1 d2	d2	d2
COLLEVILLE	Eugène	9441	6/8/03	2 d2	d2	d2
JACQUELINE	Constant	9443	18/10/03	2 d2		trav à s l ferme
CARDRON	Alfred	9444	2/8/03	1 d2	d2	embarqué
DELAIN	André	9445	28/11/03	2 d2	d2	trav pr ls Aut.All.
PAYEN	Léon	9447	7/7/04	3 d2	d2	embarqué
HUE	Victor	9449	7/7/04	5 d2	d2	d2
CARDRON	Pierre	9450	9/7/04	3 d2	d2	d2
VINGTROI	Auguste	9455	23/4/05	4 d2	d2	d2
HELIE	Joseph	9456	7/5/05	3 d2	d2	d2
FOLIARD	Louis	9460	22/12/05	sb d2	d2	trav pr ls Aut.All.
MARIE	Joseph	9462	29/1/06	4 d2	d2	d2
LETOURNEUR	Eugène	9464	2/4/01	5 d2	Huppain	mareyeur
TABOUREL	Albert	9465	17/6/06	2 d2	Port-en-Bessin	trav pr ls Aut.All.

Source : Arch. Dép. du Calvados : 4W2, Réquisition de main d'œuvre dans les entreprises, réquisition des pêcheurs pour des travaux de fortifications, réquisition pour des travaux dans les carrières, 1942-1943.

Annexe 43 : Demande de mesures contre les mareyeurs alimentant le marché noir



Source : Arch. Dép. Calvados : 726W16812, Marché noir. Rapport sur les trafiquants et sanctions des autorités

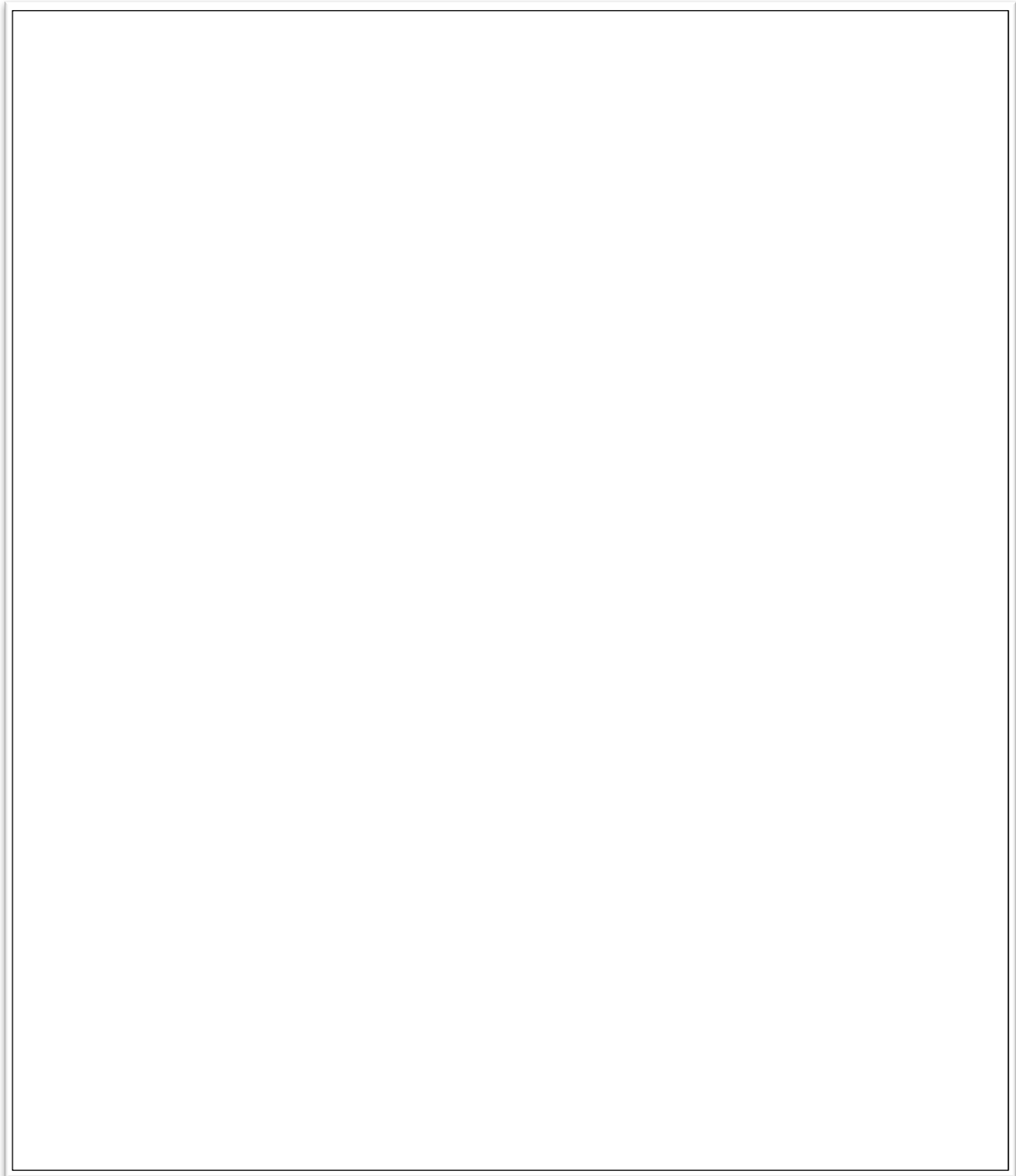
Annexe 44 : Les barges allemandes détruites dans le port



Un des témoins rencontré, se souvient avoir joué sur cette barge enfant, et d'y avoir vu les corps de quelques soldats allemands tués au cours de la libération du port.

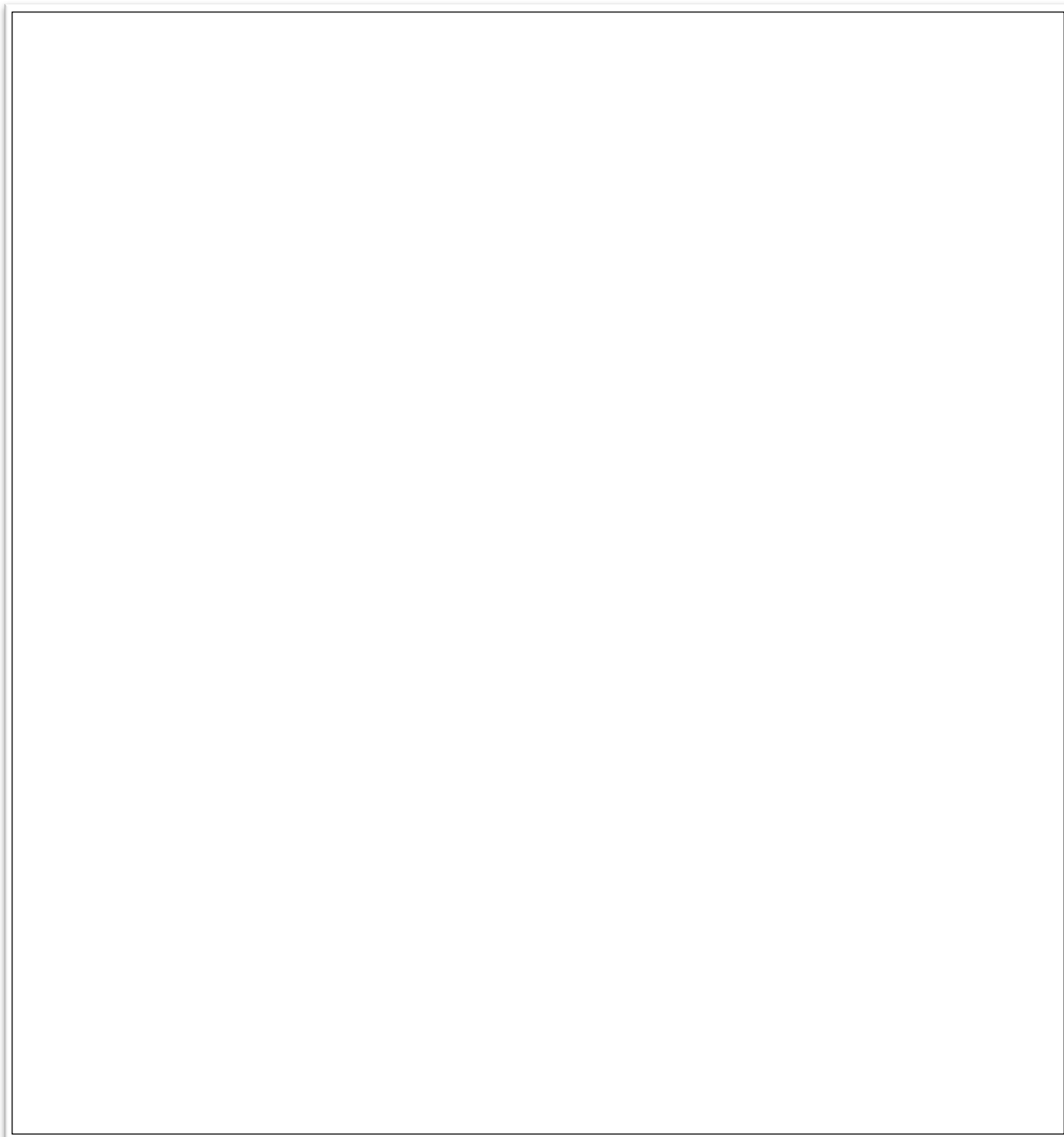
Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin

Annexe : 45 : Un chalutier sortant du port



Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin

Annexe 46 : Vue aérienne de Port-en-Bessin, 1949



L'essentiel de la flotille est regroupée dans le deuxième bassin plus protégé en cas de mer formée. On distingue nettement les chaloupes et les nouveaux chalutiers à couple le long des quais.

Source : Fonds du centre culturel Léopold Sédar Senghor de Port-en-Bessin

Annexe 47 : Témoignage de T1 et T2 (Enregistrement partiel)

Les auteurs de ce témoignage ont été anonymés pour les besoins de la thèse. Cependant, leurs récits et leurs identités peuvent être rendus publics puisque nous avons un accord oral qui doit se confirmer par la signature prochaine du contrat de dépôt en archive.

Ce témoignage est livré, ici, sans aucune coupe. Il permet de comprendre l'environnement dans lequel s'inscrit l'entretien, et de suivre l'évolution générale de l'échange dont les changements d'état du témoin selon la facilité ou la difficulté du récit.

L'entretien s'est déroulé chez les témoins que je rencontre déjà depuis plusieurs années à propos de leur vécu.

Source : Fond M.-P. Labonne. Témoignage réalisé le 5 novembre 2016 chez les témoins.

Annexe 48 : Témoignage T6 (Transcription partielle brute)

L'enregistrement de ce témoignage dure 29'53". La transcription partielle brute de ce témoignage permet de comprendre l'évolution du travail du chercheur. Il s'agit de transcrire le plus justement possible les propos sans les altérer d'une quelconque façon. Le premier lissage implique ensuite la mise en place de la ponctuation, la suppression des tics de langage et des répétitions propres à l'échange oral. Un dernier lissage est effectué afin de supprimer voire de reconstruire la syntaxe qui peut aller jusqu'à l'abandon du langage régional du témoin. Dans le souci d'une certaine vérité, et dans la mesure du compréhensible, je ne modifie pas la syntaxe et je conserve les termes utilisés par les témoins ainsi que leurs formulations.

(1'56")

M : Et quand vous avez commencé votre père il avait quoi comme bateau

T : heu un chalutier mais à ce moment là on était en y avait encore pas de moteur ça a commencé à on était on était était encore à voile

M : Oui

T : j'ai commencé moi à à naviguer ban j'ai pas très longtemps après il a mis il a mis deux petits bateaux à moteur avec des petits moteurs

M : mm

T : Oui en 1928 29 30 quoi

M : d'accord

T : Et puis après il avait ils étaient tous au bateau à moteur quoi

M : hein hein

T : Oui

M : Et vous étiez combien sur le bateau quand vous aviez 12 ans

T : mm on était 7

M : 7 7 à bord

T : 7 et oui

M : Et votre père c'était le patron

T : Comment

M : Votre père c'était le patron

T : Patron oui

M : Et heu il était propriétaire ou heu vous étiez

T : non non non

M : ils étaient plusieurs

T : ben oui

M : Qui était propriétaire du bateau

T : ben c'était un monsieur un ben c'était un parisien qui était propriétaire du bateau

M : ah bon

T : qu'avait acheté qui connaissait quelqu'un ici à Port et puis qui avait fait construire il en avait fait faire construire quatre m ct'homme là

M : ah c'est marrant

T : y avait la Nippone la Mousmée la Margot et la je m'rappelle plus la quatrième ça va me revenir mon père commandait le premier la Nippone

M : la Nippone

T : un cousin qui commandait la Mousmée

M : ouais

T : un autre monsieur qui commandait la... Oui

M : Donc vous étiez 7 dessus

T : 7 ah oui 7 6 matelots et un mousse quoi et le patron 5 matelots et un mousse

M : et un mousse d'accord et vous pêchiez à l'année

T : comment

M : Vous partiez heu à l'année vous pêchiez sur toutes les saisons

T : ben oui

M : ouais

T : jusqu'à bah y avait pas pour on était on était encore y avait pas d'électricité dans les bateaux y avait alors on allumait des fanals pour heu alors j'étais mousse quand c'est le fanal du haut du mat parce que vous savez autfois les gens étaient pas sociaux hein

M : ouais

T : les vieux marins quand y avait un comment un fanal de mourre hein dans la nuit

M : ouais

T : ben petit oh t'sais au lieu de le faire eux-mêmes ou squ' il était de service sur le pont alors il me me réveillait

M : Pour aller allumer

T : oui alors il fallait que je me rev que je monte pour arranger ça

Source : Fond M.-P. Labonne. Témoignage réalisé le 20 avril 2007 chez le témoin.

Annexe 49 : Témoignage de T7 (Transcription partielle lissée)

La transcription partielle de l'enregistrement représente 46 mn d'échange pour un témoignage de 1h04'26". Cette transcription est partiellement lissée afin de faciliter la compréhension du propos oral. Les expressions et le langage du témoin ont été globalement respectés. Des parenthèses signalent soit des passages inaudibles, soit des incises nécessaires à la compréhension du texte. Les crochets indiquent des coupes dans le témoignage oral. Lorsque ces coupes s'avèrent supérieures à deux minutes, elles sont signalées par un rappel de temps.

[...]

M : Votre père était à la pêche aussi ?

T : Oui

M : Ils ont toujours été à la pêche ?

T : C'était le premier patron de France. À 18 ans, qu'il commence à commander.

M : Ah ! Oui !

T : Un cotre de 15, 16 m, quoi.

M : Vous vous dites un cotre ou une barque ?

T : C'était une barque mais enfin, c'était grayé en cotre. À Arromanches c'étaient des bisquines, ils appelaient ça. C'étaient des bateaux presque à fond plat. Et avant la guerre, bien longtemps avant la guerre, ils étaient 17 ou 18 là-dedans, et ils allaient faire le hareng jusqu'au nord de l'Écosse.

M : Et sur le Dogger Bank ?

T : Oui, et le maquereau au sud de l'Irlande. C'est pour ça que sur la plaque de l'église, des péris en mer ; allez-y, vous allez voir une grande plaque « péris en mer » et le premier nom c'est untel, avec 13 autres de Port-en-Bessin en 1800 et des poussières, ou en 1700, je me rappelle plus. Et depuis ce temps-là, c'est tous les deux ans, trois ans, tous les ans. Alors après la guerre en 1945, le Patron Jean Tabourel, enfin le *Jean Bart*, qui avait été récupéré par son patron, il était en pêche avec le *Saint Antoine*, et tout d'un coup : pouf ! Il a explosé sur une mine.

Il a viré son chalut et c'était son dernier coup de filet. Il travaillait là depuis 24 h. La mine a tombé sur le pont, a explosé, on a pu rien faire. La seule chose qui a été récupéré par la *Portaise*, qui est sortie après, c'était son mat qui était sur l'eau, les haubans étaient coupés. Et sur le mat ils ont découvert des... on était habillé en américain, et beaucoup de petits bout de tissu comme ça collé dans ... Ha ils étaient 8 ou 9 à bord.

M : Oui, ils y sont tous passés. Et votre père il a commencé quand à pêcher ?

T : Il est né en 1891. Il avait 9 ans après sa communion. Son père l'a embarqué avec lui.

M : Après la communion on allait à la pêche ou s'est par hasard ?

T : Suite à la communion finit. Hop ! On allait à la pêche. Y avait pas de certificat d'étude, d'école, ni rien. Et pourtant il écrivait comme un notaire lui. Et puis il était assez instruit.

M : Et il a commencé sur quoi, vous savez ? Il pêchait à la journée ?

T : Non, non, non. Mon grand-père faisait de la hauturière aussi. Et ils partaient de Port avec de la brume, ils arrivaient sur les côtes anglaises et ils revenaient avec de la brume. Il arrivait à trouver le port. C'était un sacré matelot. Et il y avait pas de radar y avait pas d'ordinateur. Y avait un plan de sonde et un compas c'était tout.

M : Et, ils avaient de grandes barques là.

T : Oui. Le compas c'était une boussole si vous voulez mais au lieu d'être des aiguilles, c'est un plateau flottant avec des aimants en dessous qui indiquent le Nord, le Sud. Rien qu'avec ça, il arrivait à faire la route. Il a cassé 19 mats dans sa carrière mon grand-père.

M : C'était votre père ou votre grand père.

T : C'est mon père qui a embarqué à 9 ans. Et le grand père qui a cassé 19 mats ! Quand la cale était chargée fallait qu'il revienne le plus vite possible. Alors c'était des bouffeurs d'écoutes, qu'on appelait ça. Vous avez pas vu les *captains courageux* ? Les américains là ? Et ben, c'était pareil. La cale pleine fallait qu'il rentre le plus vite possible. Pour pouvoir vendre le premier. Autrement il arrivait deuxième ou troisième, la pêche elle allait le long de l'épi. Et les mareyeurs étaient pas assez nombreux pour acheter toutes les pêches.

M : Donc le premier qui était là, vendait ?

T : Oui

M : Donc le grand-père il est né quand si le père est né en 1891 ?

T : Je sais que mon grand-père maternel il est né en 1800 et quelques...1872 ou... (4'57'')

[...] (À propos de son grand-père paternel) Alors pour vous dire si c'était un brave homme. Une fois mon père qui avait 9 ans, il était en mer avec eux. Y avait des lèches bottes là dedans... Ils pouvaient pas voir les gamins. Ils étaient traités à coup de bottes. Et une journée, ils avaient pas osé frapper sur mon père mais ils étaient venus se plaindre au père X. Et le vieux il a fait ni une ni deux. Il a attrapé mon père. Il a mis un bout devant à la remorque. Quand tu seras calmé je vais te retirer ! Alors c'est un de ses frères là, Y qui était l'aîné. Il s'est présenté. Il lui a dit, si tu le tires pas, c'est moi qui vais le tirer et puis on va être deux ! L'autre avait quand même deux ou trois ans de plus. Alors c'est comme ça que mon père a tenu le coup. Ma grand-mère l'a fait débarquer et puis elle l'a remis dans un autre bateau.

M : Votre grand père n'était pas sympa avec votre père.

T : Ho ! Non, non, non ! Il l'était avec personne. À la mer, il buvait pas cet homme-là. Mais il arrivait à terre, il voyait pas le jour. Et en ce temps-là, on servait l'eau de vie dans les demoiselles. Trois quatre copains ou dix copains et parti pour la rincette. Et ma grand-mère me disait toujours, Arthur il monte dans le lit pour me faire un gosse autrement ou il couche sur la carquette.

M : Il couchait souvent sur la carquette !

T : Ho, oui. Il couchait plus souvent sur la carquette que dans le lit.

M : Je veux bien le croire

T : Ah ! ivre mort ! Ha en mer, il buvait pas. C'était une vraie bête brute aussi.

M : Ah ouais ?

T : Si bien les matelots, et les mousses, étaient pas heureux avec lui, hein.

M : Vous avez souffert quand vous étiez mousse ?

T : Ben c'est-à-dire, j'ai navigué sous mon père dans la chaloupe qui faisait 7 m et quelque chose. C'était grayé en petit cotre aussi avec un gaillard. Y avait pas intérêt à rouspéter et obéir au doigt et à l'œil. Et le père, il parlait pas tellement. On sortait alors il fallait commencer sortir le beaupré. On y allait doucement parce que les allemands nous comptaient. Et nous ouvraient le pont après pour qu'on sorte. Alors en grand marée on avait le droit de 4 heures du matin jusqu'à 16 heures de

l'après-midi. Et en morte eau on avait le droit de 11 h midi jusqu'à 17 h. Alors, là il faut border par ce que... Alors on mettait le bord au près. (Le témoin reproduit la gestuelle de commandement de son père), ça voulait dire met le foc, la trinquette, la drisse, fallait comprendre parce que... Aussitôt ça volait bas ! [...] Et pas intérêt à rouspéter. À terre c'était le roi des bonhommes. Étant gosse, jamais il nous attrapait. Il nous laissait vraiment nous débrouiller.

[...] (Reprise 10'20'')

T : Alors ou c'était terrible c'est quand il manquait du tabac à chiquer. C'est comme tous les marins, ils avaient toujours les mains mouillées, ils savaient pas faire des cigarettes. Ils avaient des carottes de tabac. [...] Alors c'était du temps qu'il avait travaillé pour les allemands un contremaitre un italien. Il lui dit « tiens Z quand tu manqueras de tabac tu vois ce petit cailloux là, mets le dans ta bouche sa te tiendra la fraîcheur. Alors il avait gardé le caillou alors quand il le voyait s'en aller tirer le caillou. Oh ! Ta ration elle va être courte mais elle va être dure celle-là. Y avait intérêt ça marchait bien droit. Alors par contre on rentrait j'avais un beau-frère-là qui était à Caen, il fumait pas et il avait droit à sa ration de tabac comme tout le monde, il allait trouver un bureau de tabac. C'était un copain à lui. Il disait « tiens voilà ma ration donne-moi du tabac à chiquer. Comme là-bas à Caen il fumait pas beaucoup alors il ramenait des grands bâtons. Alors quand maman nous voyait rentrer, elle coupait un bâton comme ça. Elle s'amenait. Alors les gars vous avez été ? Ça devait être dur hein ? On n'osait pas trop répondre. [...] Elle disait tiens ! Tiens espèce de vieux con !

Alors il sautait sur le tabac aussitôt pour narguer les autres qui étaient assis où sont les portes à flots. C'était une cabane là. C'était des toilettes sur le banc des accusés là, ils étaient assis.

[...]

M : et pendant la guerre vous sortiez tous les jours pêcher quasiment ou pas ?

T : Ah ! non ! Pas tous les jours. Ça dépendait de l'humeur d'officier d'artillerie

M : D'accord

T : Au début on avait droit qu'à trois miles. Alors ils avaient mis un patrouilleur pour nous empêcher d'aller plus loin et à la fin on allait à 12, 13 miles au large.

M : Il n'y avait pas de limites ?

T : Non y avait plus de limites. D'abord on était rentré pour l'heure affichée.

M : Vous étiez compté au départ ? Ils savaient qui partait ?

T : Oh ! Y avait certains contrôles quoi. En rentrant : Combien de kilo ? Deux ! y en avait peut-être vingt. Ils s'en foutaient pas mal parce qu'il fallait le passer à la répartition. Et le poisson fallait un mareyeur qui répartissait. Y avait des tas. Ils nous en laissaient 1/3, et ils prenaient les deux autres tiers pour le ravitaillement des villes.

M : Ah ! Ils vous prenaient un tiers du poisson ?

T : Ah ! Oui ! 1/3 du poisson

M : Vous 1/3

T : Ah ! Oui ! Et ils gardaient les 2/3 pour les villes.

M : Pour les villes ou pour eux ?

T : Ah ! Non, non ! Les mareyeurs ils le revendaient en les villes quoi. C'était pour le ravitaillement quoi.

M : Les allemands se servaient ? Vous ne savez pas ?

T : Non ils nous demandaient, combien que tu (?) Alors on prenait deux maquereaux on leur envoyait en passant. Alors ils récupéraient tout ça. Parce que dans les chaloupes y en avait un bon petit tas. Il y avait des petits bateaux comme celui-là, et il y avait quatre petits chalutiers côtiers, le *Petit Paul*, *Marie Maurice*, [...] *Stella Maris*, *Thomine Françoise*, ça c'étaient des portais ça. Le *Saint Pierre* c'est un... On sait pas d'où il venait, celui qui était armateur. Et c'était un bateau à essence. Avec un moteur essence, il l'avait transformé en gazogène. Alors on l'appelait gazogène. C'était un cousin pour ma mère qui le commandait.

M : Ça c'est des chaloupes ? (15'15'')

T : Je vais vous laisser ça moi j'ai le double en manuscrit. [...] Les caïques, c'était le nom des bateaux à côté de Boulogne là. Étaples. [...] Ils avaient le droit de sortir toute une nuit eux. Le poisson de fond [?] plus la nuit que le jour. Et il fallait à chaque fois qu'il y ait deux soldats allemands qui embarquent à bord.

M : Ah ! Donc sur les petits chalutiers il y en avait qui partaient plus loin.

T : Ils étaient surveillés par deux soldats allemands. Alors ils les nourrissaient, les trois quart du temps ils étaient embarqués, y en a qui étaient malades, qui avaient le mal de mer. Alors ils se couchaient dans une couchette. Alors y a le père Marie, c'est un farceur lui ! Un coup, il descend. Il les voit couchés, il attrape un fusil. Il leur fait : Ah ! Si je voulais !

Non ! Non ! (réponse des soldats allemands apeurés)

Espèces d'abrutis, j'va pas te tuer non ! Il dit lève-toi plutôt c'est pour bouffer !

Alors y en a qui étaient d'attaque. Ils leur donnaient la main à ramasser le poisson et puis ils faisaient cuire soit de la matelote [...] ou du poisson à l'eau. Alors ils se régalaient, ça changeait du thé du saucisson qu'ils avaient. Et puis d'autres, y avait rien qui leur rentrait dans le ventre. Mais, ils étaient pas tellement enquiquinants.

M : non ?

T : C'étaient même pas des matelots, ils étaient de la Wehrmacht alors !

M : Oui c'était la Wehrmacht qui était là.

M : Vous alliez sur la plage quand vous étiez petit ?

T : Oui, jusqu'en 42. Jusqu'à ce que les américains débarquent en Algérie là. C'est de delà qu'ils ont commencé à parler les murs de l'Atlantique. Ils avaient commencé déjà avant. Mais tous les barbelés qui sont là, ils l'ont mis à partir de 42. On était à peu près libre jusqu'en 43 et ils nous laissaient des passages. [...] Ils nous ouvraient et on pouvait aller chercher des moules, des bigorneaux, à la crevette...

M : Vous aviez faim à Port-en-Bessin ?

T : On a subit l'occupation, fallait se plier à leurs lois mais, on peut pas dire que c'étaient des brutes. Ils étaient assez coulant en fait. Oui surtout celui qui commandait la marine c'était un ancien capitaine de chalutier.

M : La marine allemande...

T : Oui il avait un chalutier avant la guerre

M : Vous vous souvenez de son nom ?

T : Non, il s'appelait Otto. Alors là il y a une anecdote. Mon père m'a embarqué en septembre. Mais pour embarquer il fallait passer devant le médecin de la marine. Et comme c'était un vieux schnock, il dessaoulait pas ! Si vous le preniez le matin ça allait, si vous le preniez l'après-midi, il était chaud ! Alors il m'avait trouvé trop chétif.

Tu vas pas embarquer, t'es trop chétif !

Avec ça mon frère aîné est venu nous présenter, au lieu de fermer sa grande blague(?) il s'en va lui dire que j'avais eu une crise d'asthme !

Non ! Non ! (interdiction donnée par le médecin de la marine)

Mon père dit tout haut : ah ! Quand même ! Alors je me mettais dans le gaillard. Puis voilà qu'un beau jour !

Oh ! Come her ! (19'32'')

Alors on accoste et le gars il embarque. Et il ouvre la trappe du gaillard et il m'a vu !

Come ! Halt ! Come !

Alors, il commençait à rouspéter alors mon frère qui avait été un an prisonnier en Allemagne il parlait allemand couramment. Il avait une facilité pour apprendre les langues. Il a monté puis s'est expliqué justement avec le [?] et puis il lui a dit : chez nous on en fait autant ! Au lieu de faire tout ce cinéma-là, vous aviez qu'à me demander un ausweis. Il dit : amenez-moi une photo d'identité et il aura son ausweis. Alors comme ça j'ai pu naviguer.

Alors un beau coup on rentrait. [...] On aperçoit à l'entrée du deuxième bassin le garde pêche. X accostez ! Oui si tu veux ! Il dit : vous avez un clandestin à bord.

Un clandestin ? Ben c'est mon gars ! Oui mais il est pas sur le rôle il a pas le droit de naviguer !

Papa me dit : va chercher la boîte. Une boîte à biscuit là, y avait le rôle, les ausweis, tout dedans. Il attrape mon ausweis et lui fait : et ça ? Qui c'est qui commande c'est toi ou c'est eux ?

C'est eux ! (réponse du garde pêche)

Bon alors dégage ! On a jamais entendu parler de rien.

M : hé bien...

T : Voilà, l'année d'après en 41... en 42. Je suis rentré à l'école maritime. J'avais fait l'école maritime, et entre chaque marée on pouvait y aller quand on sortait pas. C'était pas une astreinte tous les jours quoi. Alors j'y étais faire passer la pré-visite. C'était en plein mois de février. Toujours le vieux [...] qui était là.

Il fait : bon viens ! Je peux pas naviguer ? Je vois pas ce qui t'en empêcherait. Il est complètement cinglé ce mec-là ! Mais il fait : il faut te se soigner ! Parce qu'on avait attrapé la gale tout le temps. On avait des boutons.

Il me dit : c'est contagieux, il faut se soigner. Bon, je me soigne au mois de mars je vais le retrouver.

Il me fait : ah ! Oui [...] ! Il dit : mais je t'ai empêché de naviguer toi !

J'ai dit : vous m'avez dit, y a quinze jours trois semaines, que je pouvais reprendre la mer parce que j'étais apte.

Oui, oui, oui, ah ! Ben oui ça se peut !

[...] Ha je le revois toujours avec son grand nez bleu. Ha ! Il avait un grand nez

Et puis, j'ai pas arrêté. Après, j'ai navigué avec mon père jusqu'en 45. Et ensuite, il n'y avait pas assez de poissons pour nous nourrir, et puis moi j'avais commencé déjà à avoir 18 ans. Je voudrais bien avoir un peu d'argent de poche. La maman elle était comme son frère, elle amarrée pas avec des saucisses. Alors j'ai été aux Ponts et Chaussées pendant trois mois.

[...] (Reprise à 26'08'')

M : Votre père en 14-18 il est parti au front ?

T : Il est parti au front oui. Il a été à pied jusqu'à Toulon, en partant de Cherbourg. Après à Toulon il a été embarqué. Et il a été embarqué à bord du *Gallia*. Un grand paquebot

M : Ouais

Qui faisait transport de troupes. Et il était basé à Salonique et il allait transporter des troupes.

Fin de la bande T7a, (26'39'')

Bande T7b

T : À bord du cargo. Et quand la torpille a sauté, lui et un autre copain du côté de St Thomas pas là, ils sont remonté en vitesse et le bateau s'en allait et tous les radeaux, tout ça... il était chargé de mulets. Et les mulets essayaient d'embarquer dans les canots de sauvetage mais il fallait les abattre à coup de ... Et lui quand il arrivait, y avait plus rien. Il y avait plus qu'un petit canot, un petit youyou qui était derrière. Alors lui et son copain, ils ont pris le youyou à l'eau et puis y avait un officier là, Dumanoir qu'il s'appelait soi-disant. Il avait la jambe arrachée, alors ils lui ont attrapé les poignets et ils ont plongé comme ça tous les trois. Et puis ils ont embarqué. Ils étaient 36 heures à la dérive comme ça.

M : heureusement que la mer est meilleure la bas qu'ici !

T : Heureusement qu'ils avaient à peu près beau temps. Et c'est un autre paquebot qui les a récupérés. Dans ce paquebot là il y avait un compatriote de Port qui avait reconnu mon père. Il avait prêté des vêtements tout ça. Oui parce qu'il était torse nu il avait sauté avec le pantalon

M : Il était soutier ?

T : Ah ! Oui parce que c'était un indiscipliné

M : il chargeait le charbon

T : Oui, il chargeait le charbon dans les chaudières.

M : Ca sauve la vie d'être indiscipliné ?

T : Ben oui.

M : Il a fait les quatre ans de guerre ?

T : Oui. Il est revenu même en 19. Parce qu'en 18, il était à bord d'un cuirassé, le *Charlemagne*. Il était parti à New York.

M : d'accord.

T : C'est là qu'ils ont appris la fin de la guerre et puis ils ont été libérés. Il est revenu en 19.

M : Alors qui pêchait à Port pendant la Première Guerre mondiale ?

T : Alors pendant la Première Guerre mondiale, y avait quand même des bateaux qui pêchaient, et une journée alors y a un sous-marin allemand qui s'est pointé dans la baie. Ils allaient pas plus loin que la Baie de Seine. Il a fait embarquer les hommes dans les canots, et il a coulé tous les bateaux. Y en a eu plusieurs de coulé comme ça. Autrement la pêche n'a jamais arrêtée. Y avait toujours des bateaux.

M : Et vous disiez en 40, donc jusqu'en 43 vous êtes à peu près tranquille, après qu'est ce qui se passe ?

T : Après, au fur et à mesure que les américains avançaient, ils sentaient leur fin approcher.

M : Et vous sortiez en mer encore ?

T : Ben on arrivait à sortir quand même oui. Ils nous permettaient quand même. On est sorti jusqu'en 44. Jusqu'au débarquement.

M ; Y avait tous ces bateaux dans le port à l'époque

T : Oui, il y avait toutes ces petites chaloupes là. Là-dedans y en a pas mal. Quand ils tiraient, ben ça tombait ou ça pouvait. Et encore on a eu une chance, le matin du débarquement ça avait bombardé sur Longues et sur la pointe de la percée. Alors avec mon frère on avait ouvert les volets, y avait pas de lumière, et puis on comptait les bateaux qui flambaient alors au bout d'un moment on regardait, y avait les allemands, c'était une drôle de circonstance, c'étaient des bateaux DCA qui venaient pour escorter une drague à vase pour dévaser le pays, qui s'en allaient à Isigny. Et comme il y avait eu gros temps, ils s'étaient arrêtés à Port, et ils pouvaient pas sortir. Et quand le débarquement est venu, ils étaient restés à Port. Alors eux ils tiraient avec leur malheureux canon de cent. Alors nous on regardait. Et puis y en avait qui été sortis, ils s'étaient mis le long de la digue de l'Est à l'abri. Alors on les voit qui traversent le courant, les grenades dans les bottes le fusil mitrailleur tout ! Et puis ils remontaient la descente à la plage. Et les officiers disaient : allez vite à la cave c'est danger ! Il est complètement pété lui ? Il dit ça bombarde à Pétaouchnock ! À Longues... Tout d'un coup on entend un bruit d'avion. On voit un gros hydravion qui passe à raz les jetées et on voit une cocarde française. C'était l'hydravion du Georges Leygues. (5'25'')

(Reprise à 9'54'')

M : Et pendant l'occupation, il y avait un système de criée ? Pour la vente ?

T : Ah ! Non ! C'était des petits mareyeurs. Déjà avant la guerre, y avait jamais de criée à Port. C'était à l'encan quoi. Ça se passait sur l'épi là. Alors y avait la poissonnerie et les bateaux accostaient de chaque côté. Et ils débarquaient leur poisson et chaque bateau avait son vendeur. On était jamais plus de trois ou quatre.

M : Il y avait un écoreur ?

T : Un vendeur. Il vendait. L'écorage, y avait un bureau spécial qui récoltait tous les cahiers. Chaque mareyeur avait son cahier. Alors ils achetaient. Il y avait ma grand-mère paternelle, elle avait son bureau c'était une caisse ou qu'elle s'assoyait, deux caisses par-dessus et puis elle avait des grands cahiers gros comme ça, épais de ça. Alors il y avait un cahier pour untel, un cahier pour untel. Alors les femmes, on les appelait les porteuses. Quand le poisson était adjudé, elles prenaient la manne, c'était une petite manne c'était de la raie et elles amenaient ça à l'écrivaine. Elles appelaient ça des écrivaines.

Alors elle faisait : Alors, le lot de raie, tant !

On parlait jamais en francs. C'était la livre, le sou, la tune, la pistole et le louis. Alors 17 livres, 10 sous, c'était 17,50 francs. La livre c'était un franc. Il y avait l'écu, 3 francs. Y avait la tune, 5 francs. Y avait la pistole, 10 francs et louis, 20 francs. Voilà c'était vendu comme ça. [...] Après la vente au kilo pendant la guerre ça a commencé.

M : C'est après la guerre que la vente au kilo a commencé ?

T : Non juste avant la guerre ça a commencé. Juste en 39 au moment où les bateaux allaient partir. C'était un juif Léon Axel Ro(?) qu'il s'appelait. Il venait de Paris et s'était mis à faire le marchand. Alors il avait établi la vente au kilo. C'était fini la vente à l'encan. Les autres mareyeurs ont pris le modèle.

M : La vente à l'encan ?

T : À l'encan, à celui qui donnait le plus cher. (13'10'')

(Reprise à 15'57'')

M : vous embarquiez les filles ?

T : Les filles ? Personne les embarquait ! La fille était le chien de la maison. Alors, si il y avait des gars, c'était leur esclave. Pas esclave tout à fait, mais je vois chez nous, ma sœur c'est elle qui raccommoait les chaussettes. Elle donnait la main à maman à laver, faisait la vaisselle tout ça.

La Grand-mère, elle était plus souvent à faire la blague avec les voisines qu'à faire son ménage. Et puis, nous on était cinq. Cinq garçons. Alors y avait l'aîné, il a quitté la maison [...] et le deuxième celui qui a été déporté aussi, lui il est parti à 17 ans. C'était un genre comme mon père un indiscipliné. C'est pour ça qu'il a été arrêté pour faire de la résistance. Pas par sa faute mais la faute d'un andouille qui s'était fié à un séminariste, un collabo, la Gestapo s'était foutue là-dedans. Alors ils ont été arrêtés avec son cousin qui était aveugle Arthur Poitevin. Ils ont été déporté à Natzweiler-Struthof, Et après ils ont été à Dachau. Et puis après il a été à Flossenbourg. Et il a été délivré et ils ont pu partir vers l'Est. Il a été délivré par les partisans tchèques.

M : Ah ! Il est revenu.

T : Oui il est revenu. Il avait le typhus quand il a été libéré. Et il fallait qu'il marche quand même. Alors il s'était réfugié dans une grange avec un copain. Et puis tout d'un coup il voit des baïonnettes qui fouillaient. Il s'est ça y est on est repris. Alors il se lève. Camarade vite ! Alors ils les ont amené (?) au train. Et devant le train qu'ils avaient arrêté, pour sauver les autres ils ont fait descendre tous les SS qui étaient là. Ils les ont fait mettre les mains sur la tête. Et aux déportés ils ont donné une matraque. Ils l'ont dit vengez-vous maintenant. Mais, y a pas un qui l'a fait. Non parce que mon père disait, on aurait pu, mais on aurait été pire qu'eux. Alors, ils n'y ont pas touché. Il est revenu en 45. Et je vous dis dans un triste état. On aurait dit un vieillard de 90 ans. Rasé, plein de cicatrices partout. Il avait eu la piqûre au cœur. La piqûre au pétrole. Et bien, il était pas beau hein. Il est mort à 78 ans.

M : La piqûre à pétrole ?

T : À pétrole. Ils leur injectaient du pétrole dans le cœur pour voir ce que ça donnait. Ils faisaient tout un tas d'expériences. Les nazis, ah ! Je ne dis pas les allemands.

M : on est bien d'accord.

T : Les nazis. Parce que chez les allemands il y avait des bons, il y avait des mauvais. Enfin c'étaient pas des barbares comme ceux qui étaient avec Hitler hein. (19'30'')

Source : Fond M.-P. Labonne. Témoignage réalisé le 10/04/2006 chez le témoin.

TABLES ET INDEX

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Situation de Port-en-Bessin	526
Annexe 2 : Vues aériennes de Port-en-Bessin.....	527
Annexe 3 : Vue du premier bassin de Port-en-Bessin.....	528
Annexe 4 : Cartes marines de la Baie de Seine à l'entrée du port	529
Annexe 5 : Chaloupes de pêche <i>Jolie Brise</i> et <i>Saint-Jacques</i> (1945).....	531
Annexe 6 : Le chalutier hauturier, le <i>Vauban</i> , en mer.....	532
Annexe 7 : Liste exhaustive des œuvres de Seurat sur Port-en-Bessin	533
Annexe 8 : Fond partiel des œuvres de Signac sur Port-en-Bessin	535
Annexe 9 : Tableau partiel de concordance des archives maritimes de Caen.....	536
Annexe 10 : Fiche matricule de Marcel Joseph Thomine.....	539
Annexe 11 : Acte de francisation, 1806	540
Annexe 12 : Grande barque chalutière du XIX ^e siècle.....	541
Annexe 13 : Eugène Lepoittevin la grève de Port en Bessin huile sur toile 1832	542
Annexe 14 : Exemple de transmission d'ordre du commissaire de quartier aux syndics des marins	543
Annexe 15 : Les mutations à bord des grandes barques entre 1798 et 1840	544
Annexe 16 : Plan de l'Anse de Port-en-Bessin 20 frairial an 11	545
Annexe 17 : Carte des services hydrographiques, vers 1863. (Travaux prévus en rouge, digues et brise-lames).....	546
Annexe 18 : Barques de pêche et chaloupes dans les bassins.....	547
Annexe 19 : Projet d'un port de commerce à Port-en-Bessin par l'ingénieur M. Reingard.....	548
Annexe 20 : Projet d'aménagement du troisième bassin.	549
Annexe 21 : Plan d'éclairage des bassins du port.....	550
Annexe 22 : Gare de Port-en-Bessin.....	551
Annexe 23 : Extrait d'un registre des procès-verbaux.....	552
Annexe 24 : Durées moyennes des armements des grandes barques	553
Annexe 25 : Produit brut des pêches faites dans le syndicat de Port-en-Bessin 1847-1850.....	554
Annexe 26 : Extrait de la statistique de la pêche en 1938, Mer du Nord et côte normande	555
Annexe 27 : Quantité et valeur du poisson frais en France de 1923 à 1938.....	558
Annexe 28 : La coquille Saint-Jacques	559
Annexe 29 : Fond de pêche de la coquille Saint-Jacques en Manche orientale.....	560

Annexe 30 : Extrait de la liste des navires de pêche et de commerce relevés par Charles Garnier en 1874.....	561
Annexe 31 : Accident entre un vapeur et une barque chalutière.....	562
Annexe 32 : Plans sur calques de grande barque chalutière	563
Annexe 33 : Sortie de chantier et mise à l'eau d'une grande barque.....	565
Annexe 34 : Les embarquements de Richard-Félix Deport entre 1825 et 1839.....	566
Annexe 35 : Relevé des noms de bateaux portant un nom à consonance religieuse	567
Annexe 36 : La première bénédiction de la mer, 1908	568
Annexe 37 : Extrait du journal de Charles Garnier, (16 août, et du 15 au 17 septembre 1872)	569
Annexe 38 : Armement du <i>St Odile</i> , 1940	573
Annexe 39 : Contrat d'engagement des pêcheurs et extrait de la liste des navires, de leurs armateurs et de leurs capitaines, Hunst Port-en-Bessin.....	574
Annexe 40 : Difficulté de la pêche au hareng.....	576
Annexe 41 : Rapport d'accident de Jean-Louis Durand, 1942	577
Annexe 42 : Extrait de la liste des marins pêcheurs du syndicat de Port-en-Bessin.....	578
Annexe 43 : Demande de mesures contre les mareyeurs alimentant le marché noir.....	579
Annexe 44 : Les barges allemandes détruites dans le port.....	580
Annexe : 45 : Un chalutier sortant du port.....	581
Annexe 46 : Vue aérienne de Port-en-Bessin, 1949.....	582
Annexe 47 : Témoignage de T1 et T2 (Enregistrement partiel)	583
Annexe 48 : Témoignage T6 (Transcription partielle brupte)	584
Annexe 49 : Témoignage de T7 (Transcription partielle lissée).....	587

TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Armements annuels 1798-1820.....	168
Graphique 2 : Proportion de matelots invalides embarqués à la pêche, 1799-1820	170
Graphique 3 : Armements annuels, 1814-1840.....	183
Graphique 4 : Evolution de la population de Port-en-Bessin et du Calvados entre 1840 et 1936 ...	265
Graphique 5 : Courbes des naissances et des décès à Port-en-Bessin 1840-1900	265
Graphique 7 : Mouvements de la population de Port-en-Bessin 1841-1901	266
Graphique 8 : Évolution du nombre de marins et de la population de Port-en-Bessin au XIX ^e siècle	271
Graphique 9 : Origine géographique des marins du syndicat de Port-en-Bessin (Inscrits définitifs) 1865-1883	274
Graphique 10 : Nombre de marins à la pêche fraîche dans le quartier de Caen	275
Graphique 11 : Nombre de pêcheurs dans le syndicat de Port-en-Bessin.....	277
Graphique 12 : Répartition des marins du syndicat par tranche d'âge	278
Graphique 13 : Part des marins de moins de 18 ans et de plus de 40 ans dans le syndicat	278
Graphique 14 : Répartition des marins du syndicat par tranche d'âge	280
Graphique 15 : Évolution des modes de propulsion des bateaux	286
Graphique 16 : Évolution des tonnages de bateaux en fonction du mode de propulsion	287
Graphique 17 : Évolution du tonnage de la flotte par rapport au nombre de bateaux	288
Graphique 18 : Répartition des voiliers en fonction de leur tonnage.....	289
Graphique 19 : Répartition des bateaux motorisés en fonction de leur tonnage.....	290
Graphique 20 : Évolution du mode de propulsion pour les embarcations de 26 à 50 tonneaux.....	290
Graphique 21 : Tonnages des bateaux et valeur des produits pêchés de 1896 à 1923	307
Graphique 22 : Valeur et tonnage des produits des pêches débarqués 1909-1938.....	309
Graphique 23 : Pêche du poisson frais, hauturière et côtière 1909-1938	311
Graphique 24 : Pêches hauturières et côtières (toutes espèces de poissons et crustacés confondues)	313
Graphique 25 : Cumul et valeur des apports côtiers de chaque espèce	314
Graphique 26 : Nombre d'entreprises de pêche par catégorie d'entreprises.....	330
Graphique 27 : Nombre de bateaux par type d'entreprises	331
Graphique 28 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1921	332
Graphique 29 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1925.....	333

Graphique 30 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1928	334
Graphique 31 : Part de bateaux par type d'entreprises en 1931	334
Graphique 32 : Évolution de la construction navale	340
Graphique 33 : Longueur des navires de Port-en-Bessin en 1943	444
Graphique 34 : Jours et moyennes des sorties en mer pour la pêche 1942-1944	452
Graphique 35 : Nombre de bateaux et de jours de pêche par mois 1942-1944	456
Graphique 36 : Relevés allemands des apports de pêche et des navires de novembre 1942 à avril 1944.....	467
Graphique 37 : Moyenne des apports journaliers entre novembre 1942 et avril 1944	469

TABLES DES DOCUMENTS

Doc 1 : Olaus Magnus, <i>Carta marina</i> , 1539.....	93
Doc 2 : Paul Signac, <i>Port-en-Bessin</i> , huile sur toile, 1883.....	112
Doc 3 : Alexandre Dubosq, <i>Charbonnier à quai</i> (fin XIX ^e -début XX ^e s.).....	113
Doc 4 : Alexandre Dubosq, Grande barque chalutière à la sortie du port.....	114
Doc 5 : Matricule A.V. Tabourel.....	124
Doc 6 : Désarmement du sloop le <i>St Jean</i>	126
Doc 7 : Désarmement du sloop <i>Les trois amis</i>	127
Doc 8 : Table <i>armement</i> de la base de données.....	129
Doc 9 : Table <i>équipage</i> de la base de données.....	130
Doc 10 : Revue maritime et coloniale, <i>Statistique des Pêches Maritimes, Année 1866</i> , Paris, Imprimerie Administrative de Paul Dupont, 1868.....	132
Doc 11 : Liste des entrées et sorties du port, 1942.....	136
Doc 12 : Liste des entrées et des sorties du port, 1943 et 1944.....	137
Doc 13 : Fiche signalétique par pêcheur.....	138
Doc 14 : Fiche signalétique des bateaux.....	139
Doc 15 : Littoral du Calvados, 1791.....	150
Doc 16 : Nicolas Antoine, Carte de Port-en-Bessin (extrait), dessin lavé, 1761.....	155
Doc 17 : Carte du quartier maritime de Caen.....	160
Doc 18 : Constant Le Nourichel, <i>Vue de Port-en-Bessin</i> , vers 1830.....	188
Doc 19 : Vue du pont à arches du Port des Évêques de Port-en-Bessin.....	189
Doc 20 : Dessin du port de Port-en-Bessin, 1665.....	190
Doc 21 : Plan du projet Lavalley-Duperroux et Leforestier, 1840.....	194
Doc 22 : Plan de Port-en-Bessin en 1854 : les travaux du port selon M. Bouniceau.....	197
Doc 23 : Maugendre, A., Port-en-Bessin, vue prise près des signaux, lithographie (1862-1865)...	200
Doc 24 : Maugendre, A., <i>Port-en-Bessin</i> , lithographie 1867.....	201
Doc 25 : Photographie de l'estacade à claire voie et du môle ouest, avant 1878.....	202
Doc 26 : Plan du port de Port-en-Bessin, 1881. Projet de construction du deuxième bassin.....	205
Doc 27 : Projet d'estacade contre les assauts des vagues de tempêtes, 1905.....	211
Doc 28 : Barque chalutière de Port-en-Bessin avec son canot, Alexandre Dubosq.....	282
Doc 29 : Le Neptune, dundee de Port-en-Bessin.....	284
Doc 30 : La Mousmée de Romain Durand, dundee armé au chalut à perche.....	293

Doc 31 : Le chalut normand, Duhamel du Monceau	294
Doc 32 : Drague, nommée anglaise, avec la genouillette qu'on voit en petit à la bouche du filet..	295
Doc 34 : Photographie d'une reproduction de chalut du XIX ^e siècle	297
Doc 35 : Dessins de la manœuvre du chalut	299
Doc 36 : Carte des principales zones de pêche des navires de Port-en-Bessin à la fin du XIX ^e siècle	306
Doc 37 : Schéma du <i>Jean-Bart</i> en pêche	315
Doc. 38 : Fonds François Renault. Chantier naval de Port en Bessin, fin XIX ^e siècle.....	337
Doc. 39 : Halage du San Sébastien par les habitants de Port-en-Bessin.....	338
Doc. 40 : Le San Sébastien arrivant sur la cale de radoub.....	339
Doc. 41 : Pêcheurs réparant leurs filets.....	342
Doc. 42 : La halle à poisson dite poissonnerie.....	346
Doc. 43 : On prépare le départ du bateau de pêche. (Photographie en pause, où le mousse sert à boire aux hommes qui travaillent.)	353
Doc 44 : Extrait de <i>Maisons de pêcheurs</i> . Lithographie d'après Albert Robida.	360
Doc. 45 : Les lavandières de Port-en-Bessin	364
Doc. 46 : Pêcheuses de moules revenant du rocher	366
Doc. 47 : Livraison de moules	369
Doc. 48 : Au moment de la vente.....	370
Doc 49 : Part mensuelle des pêcheurs du quartier de Caen	371
Doc 50 : Suivi de carrière de Richard-Félix Deport	376
Doc 51 : La maison des feux de Port-en-Bessin	380
Doc 52 : L'Abri Thomas Lemonnier.....	386
Doc 53 : Port-en-Bessin (janvier-mars 1883)	389
Doc 54 : L'heure du bain.....	394
Doc 55 : Partie de croquet.....	395
Doc 56 : Procession des barques en mer.....	396
Doc 57 : Le Ste Élisabeth (C1478), à quai dans le premier bassin de Port-en-Bessin	412
Doc 58 : État des salaires acquis par l'équipage du dundee de pêche <i>Ste Élisabeth</i> à la date de la réquisition le 6/01/1940, au jour où chacun des membres de l'équipage a été renvoyé ou mobilisé à bord.	413
Doc 59 : Nombre de jours travaillés par matelots à bord de l' <i>Ave Maria Gracia Plena</i> , entre les mois de janvier et mai 1940	416
Doc 60 : Prix de gros en France, en base 100, entre 1938 et le mois de mai 1940.....	418

Doc 61 : Reproduction du schéma des bassins intérieurs du port de Port-en-Bessin sous l'Occupation.....	427
Doc 62 : Reproduction du schéma du barrage de l'entrée de l'avant-port durant l'Occupation	428
Doc 63 : Entrées et sorties des navires de pêche superviseurs du 1 ^{er} au 14 novembre 1942.....	441
Doc 64 : Relevé du nombre d'inscrits, provisoires, définitifs et hors-service	443
Doc 65 : Plan de voilure de l' <i>Union</i>	446
Doc 66 : La chaloupe l' <i>Union</i> sous voile en mer.....	447
Doc 67 : Chaloupes dans le deuxième bassin de Port-en-Bessin, juin 1944	448
Doc 68 : Tableau des sorties en mer inférieures à 4 heures	454
Doc 69 : Tableau des sorties en mer égales ou supérieures à 10 heures	455
Doc 70 : Relevés des pêches allemands et estimations du répartiteur du BNP du 19 au 21 novembre 1941.....	463
Doc 71 : Relevé des apports en kg de la coopérative et du groupement de mareyeurs de juillet 1942 à octobre 1943.....	466
Doc 72 : Jours de moyennes d'apports par barque supérieures ou égales aux 50 kg de la part réservataire	470
Doc 73 : État nominatif des marins pêcheurs du syndicat de Port-en-Bessin.....	484
Doc 74 : Vue aérienne de l'avant-port de Port-en-Bessin.....	493
Doc 75 : La marche d'approche du 47 RM Commando	494
Doc 76 : Déchargement des navires alliés et aménagement des pipelines sur le môle Est.....	497
Doc 77 : Passage des pipelines sous la Tour Vauban et à travers le mur de défense allemand.....	498
Doc 78 : Destruction par les hommes du mur de défense allemand dans le port	498
Doc 79 : Évolution des tonnages de la flotte de Port-en-Bessin entre 1937 et 1947	506

INDEX DES NOMS DE PERSONNES

B

Bedel	
Désiré	472, 473
Bernard (abbé)	
Alfred	58, 380, 382, 384, 386
Bernier	
Arsène-Paul	485, 490
Besnard (Amiral)	
Armand	353
Bihel	
Roland	485
Blaie	
Louis	410
Bonaparte	
Napoléon	161, 175
Boulain	
Auguste	347
Boulet	
Améline	342
Bouneau M.....	195, 198, 200
Bourle	
Jean	461

C

Castel	
Thomas	233
Castrie (Maréchal de La Croix de)	
Charles Eugène Gabriel	158
Cauchard	
Catherine	342
Cauvigny (de)	
Charles	328
Cavey	
Albert	331, 368, 391, 441, 504, 505
Auguste	450
Colbert	
Jean-Baptiste	118, 151, 156, 476
Combes (de)	

Benjamin	190
Comte Foy de Barbeville	327
Comtesse de Foy	362, 397
Conin	
Octave	415

D

Delain	
Adrien	354, 468, 501
André	440
Ferdinand	410
Marie-Virginie	376
Delamarre	
Henri	381
Deport	
Richard Félix	375, 376
Virginie	377
Dubosq (abbé)	
Alexandre	58, 338, 368, 547
Durand	
Achille	385
Émile	374
Jean-Louis	56, 450, 485
Pierre	163, 164, 165, 166, 231, 233, 249
Romain	450

F

Féron	
Maurice	56, 419
René	485
Foliard A	499
FORFAR	
John	493
Foucault	
Nicolas-Joseph	191
Françoise M	283

G

Garnier	
Charles	58, 282, 319, 359, 388, 389, 390, 391, 392, 402, 522
Gérard (Baron)	

Maurice	381, 384
Germain	
Ernest	419
Gosset	
Gustave.....	327
Granville L	
Louise	246
Graux	
Henri.....	431
Guderian	
Heinz	405, 419
Guérard.....	181
Guillot	
Édouard	263, 318

H

Harcourt (de) (évêque)	
Louis	188
Harris	
Capitaine	496
Hélie	
Albert	483
Auguste	463, 473
Émile.....	431
Henri.....	410, 440
Jean	412
Joseph	412
Louis	419
Hérisson	
Anne-Charles	204
Héron	
Émile.....	347
Hitler	
Adolf.....	404, 428, 429, 482, 510

J

Jeannin	475, 480
---------------	----------

K

Khelfaoui.....	460, 461, 462, 463, 471, 473
----------------	------------------------------

Lamy	
Jules.....	393
Langlois	
Albert	501
Antoine.....	145
Marcel	412
Marie-Madeleine.....	376
Laval	
Pierre	479, 483
Lavalley-Duperroux	
Louis-Auguste	193, 195
Le Jeune	192
Le Nourichel	
Constant	111
Lebost	
jacques	246
Lebret (Père)	
Louis-Joseph	386
Leforestier	
Édouard	193, 195
Lefournier	
Édouard	327, 328
Legay	
Blanche.....	505
Legendre	
Marcel	495
Leherpeur	
Aimé	327
Alfred.....	372
Lehot.....	246
Lemaire	
François	181
Lemaitre	
Jean-Baptiste	472, 473
Lemonnier (Monseigneur)	
Thomas.....	381
Lepoittevin	
Eugène.....	111, 542
Leroux	
Jules.....	432
Léroy-D'Herval-Desgranges	
Jean-Baptiste	229

Lindau	
Gez	437
Lize	
Henri	492, 494

M

Mac-Mahon	
Patrice	392
Marette	
Pierre	216, 236
Marie	
Candide	208, 328, 349
Jules	372
Louis	450
Maurice	432
Victor	415
Marion	
Alexandre	410
Maugendre	
Adolphe	111, 201

N

Nicolas	
Antoine	154, 155

O

Olaus Magnus	92
--------------------	----

P

Paris M	338, 340
Paunel	
Jean	331
Pétain	
Philippe	405
Philipp (Colonel)	493
Pieplus	
Clément	246
Pierre	246
Poitevin	
Arthur	378, 598

Auguste	415
François	318
Pierre	236
Potigny	
Auguste	350
Preully.....	224, 262
Prigent	
Yves	284

Q

Quequier	
Albert	419

R

Reingard P.....	207, 208, 321
Rousseville	
Arthur	445, 504
Camille.....	145, 447
Joseph	447

S

Saint Denis	
Henri.....	441, 490
Sauckel	
Fritz	483, 486
Seurat	
Georges	111, 388
Signac	
Paul.....	111, 112
St Quentin (de)	
Achille.....	327

T

Tabourel	
Aimé	501
Auguste	283, 501
Émile.....	338
Gustave.....	340
Jean	502
Jules.....	283

Marcel	485
Raymond	483
Taussac	
Pierre	321, 461
Thésac (de)	
Jacques	385
Thiers	
Adolphe	392
Thomine	
Georges	490, 505, 508
Thuault	
Henri	461

V

Vardon	
Désiré	320
François	327
Jules	320, 327, 328, 344
Vicquelin	
Jacques	441
Villey	
Lucien	345
Vingtrois	
Auguste	501
Jules	411, 420

INDEX DES NOMS DE LIEUX

A

Alger	188
Algérie	188
Allemagne.....	17, 139, 285, 411, 412, 416, 452, 489, 492, 494, 495, 496, 517, 522
Angleterre.....	137, 144, 161, 170, 178, 179, 180, 186, 211, 250, 323, 327, 378, 385, 427, 449, 505, 519
Arcachon.....	109, 287, 526
Argentan	352
Arromanches	18, 168, 177, 241, 278, 393, 404, 504
Asnelles-sur-Mer	165, 167, 168, 183, 278, 279, 400
Atlantique	19, 95, 100, 117, 123, 176, 306, 412, 413, 449, 466, 488, 496, 517, 521, 534
Audresselles.....	367
Aure	12, 112, 197, 203, 217, 370
Autriche	411
Avranches	481

B

Baie des Veys	373
Barfleur	110, 277, 393, 529
Basse-Normandie	118
Bavière.....	495
Bayeux .. 125, 145, 146, 154, 155, 159, 183, 189, 190, 192, 194, 196, 199, 200, 211, 215, 219, 220, 236, 237, 240, 245, 250, 255, 257, 260, 279, 323, 327, 334, 352, 353, 371, 387, 390, 391, 393, 398, 399, 404, 405, 431, 432, 468, 473, 475, 480, 483, 490, 491, 521, 528, 532, 533	
Belle-île.....	103
Berck-sur-Mer.....	101, 103, 109, 311, 343, 434, 452, 527, 529, 533
Bernay.....	488
Bernières-sur-Mer	164, 166, 195
Bessin.....	371, 513, 524, 525
Bocage	166
Bordeaux	95, 100, 161, 223, 253, 432, 440, 441
Boulogne-sur-Mer 101, 104, 105, 109, 111, 189, 255, 263, 287, 290, 306, 311, 313, 334, 335, 337, 343, 348, 354, 355, 362, 378, 385, 416, 418, 428, 438, 444, 446, 448, 524, 526, 527, 530	
Brest	161, 171, 173, 181, 182, 183, 184, 239, 323, 418
Bretagne	104, 342, 360, 391, 412, 421, 438, 440, 448, 491, 519, 520

C

Caen...	18, 19, 103, 119, 125, 126, 135, 144, 145, 158, 164, 165, 167, 168, 171, 173, 177, 179, 180, 181, 182, 183, 196, 200, 215, 227, 273, 275, 277, 278, 280, 307, 310, 315, 323, 324, 325, 326, 327, 331, 352, 378, 399, 415, 437, 467, 468, 469, 473, 475, 477, 489, 500, 509, 514, 518, 526
Calais	109, 179, 186, 419, 444, 524
Calvados	11, 14, 16, 18, 109, 110, 117, 118, 122, 123, 126, 128, 134, 146, 151, 155, 158, 176, 179, 180, 185, 197, 200, 201, 203, 212, 217, 227, 230, 231, 243, 244, 248, 249, 252, 258, 263, 269, 274, 281, 298, 301, 310, 313, 314, 318, 320, 321, 324, 325, 373, 377, 390, 399, 407, 412, 415, 416, 427, 430, 432, 441, 442, 446, 449, 467, 471, 480, 484, 487, 489, 490, 519, 520, 527, 531, 533
Camaret	438
Camp de Gaillon	482
Cap de la Hague	448
Carentan	226
Carnac.....	157
Cherbourg.	3, 109, 126, 164, 171, 176, 181, 182, 183, 186, 196, 212, 215, 222, 245, 256, 267, 268, 290, 324, 349, 417, 418, 422, 465, 477, 506, 510, 514, 515, 518, 522
Colleville-sur-Mer	278, 450
Colleville-sur-Orne	251
Commes.....	158, 237, 238, 251, 333, 374
Conquet	438
Cotentin	176, 412, 519, 520
Couloir de Dantzig	411
Courseulles	13, 103, 165, 195, 248, 278, 280, 281, 307, 325, 329, 378, 380, 399
Crimée	272, 276
Croisic	109

D

Deauville	110
Dieppe	110, 155, 173, 178, 179, 188, 227, 231, 244, 249, 263, 281, 313, 316, 324, 359, 460, 514, 526, 527
Dives	282, 310, 311, 324, 325
Dogger Bank	120, 154, 158, 287, 307, 525
Douarnenez	473
Drôme.....	197
Dunkerque	95, 100, 157, 161, 171, 182, 186, 212, 385, 413, 418, 420, 427, 428, 438, 442, 443, 444, 448, 519, 524

E

Étaples	367, 451, 519, 527, 529
Eure	488

F

Falaise.....	352
--------------	-----

Fécamp	18, 155, 249, 255, 281, 316, 323, 346, 359, 449, 469, 473, 481
Forêt de Balleroy	323
FORFAR	
John	503
Fort du Homet	418
Fosses du Soucy	12, 112, 197
France	93, 96, 102, 105, 117, 126, 138, 160, 161, 171, 173, 175, 176, 177, 179, 185, 186, 189, 230, 244, 263, 277, 298, 300, 337, 342, 358, 359, 360, 378, 383, 387, 390, 392, 398, 402, 411, 412, 415, 416, 421, 427, 431, 442, 489, 494, 495, 516, 517, 519, 522, 527

G

Gold Beach	503
Goulette du Vary	237
Grandcamp-les-Bains	13, 18, 110, 180, 214, 226, 272, 274, 299, 312, 321, 351, 376, 393, 404, 435, 438, 444, 448, 452, 468, 473, 474, 490, 502, 528
Grande-Bretagne	93, 437
Granville	3, 18, 101, 104, 109, 154, 176, 298, 388, 412, 416, 428, 435, 444
Gravelines	438, 444
Groix	109, 157, 360
Guérard	185
Guernesey	170

H

Hambourg	223, 253
Haute-Garonne	274
Haute-Normandie	323
Honfleur	13, 164, 189, 324, 325, 393, 415, 438, 440, 446
Huppain	158, 238

I

Île de Tatihou	104, 113
Îles Anglo-Normandes	176
Îles Saint-Marcouf	158, 170, 176, 177, 179, 191, 242, 249
Isigny	164, 214, 226, 272, 274, 323, 325, 490, 606
Islande	101, 107, 120, 154, 158

J

Jersey	170, 514, 515
--------------	---------------

K

Königsberg	493
------------------	-----

L

La Gravette	112
La Rochelle.....	101, 109, 111, 287, 306, 334, 335, 416, 418, 435, 444, 451, 526, 527, 530
Langrune-sur-Mer.....	399
Le Havre	161, 176, 182, 196, 222, 328, 413, 431, 524
le Portel	428
Le Tréport	359
Littry	323, 326
Llanelly.....	325
Lorient	104, 111, 171, 181, 182, 473, 526, 527, 530
Luc-sur-Mer	399

M

Maison.....	279
Manche11, 14, 96, 109, 123, 125, 138, 153, 155, 156, 176, 177, 179, 188, 191, 196, 213, 224, 227, 230, 231, 243, 244, 248, 285, 287, 306, 307, 311, 318, 359, 396, 407, 412, 419, 420, 421, 434, 435, 438, 442, 448, 449, 452, 458, 486, 487, 491, 502, 513, 519, 527, 534	
Manche (département)	109, 110, 176, 198
Marseille.....	95, 103
Mauritanie.....	444
Méditerranée.....	94, 96, 109, 535
Morbihan.....	490

N

Nantes	101, 325, 432
Normandie.....	14, 109, 113, 120, 155, 195, 257, 352, 383, 393, 460, 491, 522, 533, 534
Norvège	93, 311, 326

O

Océan Atlantique.....	11, 96, 109, 287
Omaha Beach	503
Ouistreham.....	18, 164, 166, 176, 189, 282, 307, 310, 311, 378, 419, 440, 474

P

Paimpol.....	135, 420
Paris	352, 353, 418, 467, 480, 481, 482, 488, 531, 534
Paris M.....	344, 347
Pau.....	432
Piccadilly Circus	502

Pointe du Hoc	504
Pologne.....	411
Ponant	187, 407
Pornic.....	112
Port-en-Bessin	<i>Passim</i>

Q

Quartier du Polet	208, 366, 490, 531
-------------------------	--------------------

R

Réville	198
Riva Bella	488
Rochefort.....	95, 161
Rochester.....	325
Rouen	196, 323, 512
Royan.....	109
Royaume-Uni.....	411

S

Saint-Brieuc	488
Sainte-Honorine-des-Pertes	18, 278
Saint-Laurent-sur-Mer	165, 167, 178, 278, 400
Saint-Malo	95, 154, 359, 392
Saint-Tropez.....	104, 108, 109, 349
Saint-Valéry-en-Caux	359
Sallenelles.....	164
Sauzon	157
Sées	481
Seudre	96, 104, 108, 358
Seulles.....	195, 399
Somme.....	448
Suède.....	93

T

Tchécoslovaquie.....	411
Terre-Neuve	99, 107
Texel.....	244
Torbouai.....	311, 527
Toulon.....	161, 418
Trégor	157

Trouville-sur-Mer 110, 312, 325, 399, 430, 438, 512

V

Vichy432

Vire200

W

Whihtable325

Wight506

RÉSUMÉ

Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de marins en mutation, 1792 – 1945

Moins étudiés que les grandes pêches maritimes françaises, les petits métiers côtiers ne sont encore que peu abordés à l'échelle d'une thèse. Cette recherche à propos de la vie et des activités halieutiques de la petite communauté des pêcheurs de Port-en-Bessin, s'inscrit donc dans une historiographie encore modeste à propos des pêches fraîches artisanales dans les petits ports. Or parallèlement au développement des pêches industrielles dans les grands ports, la pêche artisanale portaise s'affirme dès le deuxième XIX^e siècle et évolue d'une activité de subsistance vers une activité mercantile.

Les recherches et les analyses menées dans cette thèse permettent de comprendre comment le petit havre normand doté de quelques barques en 1792, devient à l'orée de la Seconde Guerre mondiale le premier port du quartier de Caen. En effet, la communauté des gens de mer a su, contrairement aux stations de pêche voisines, malgré les aléas économiques, écologiques et politiques, s'adapter en adoptant les mutations techniques et sociales nécessaires à la pérennisation de son métier. Plus encore, à travers l'étude se dessine une catégorie de gens de mer, les patrons-pêcheurs armateurs, qui tout en conservant les us traditionnels de l'activité comme la rémunération à la part, semblent particulièrement enclins à une certaine innovation, emmenant avec eux l'ensemble de la communauté vers la réussite de l'économie halieutique du petit port. Enfin, quelle que soit l'époque, loin du misérabilisme souvent dépeint, les pêcheurs de Port-en-Bessin ont su tirer parti des situations les plus difficiles afin de conserver leur « aisance » voire même une certaine prospérité.

Port en Bessin fishermen's life and work. A changing maritime community, 1792 - 1945

In a dissertation level, inshore occupations have been often given little attention compared to the French deep-sea fishing. Therefore, this halieutic life and activities research of little fishermen community in Port-en-Bessin, could be inscribed in a fair short historiography of outports wet fishery craft. Nevertheless, traditional port fishing, asserts itself during the second part of 19th century simultaneously to the great ports industrial fisheries. This up until then subsistence activity moves to a commercial level.

The research and analysis led to this dissertation, enable to understand, how this little Normand haven provided only with some small boats in 1792, becomes on the cusp of WW2 the major port of Caen. Actually in order to keep their occupation longevity and despite the financial, environmental and political hazards, the seafarer community has managed to get used to them by taking on technical and social changes, unlike nearby fishing stations. Moreover, this study outlines a seafarers category, the skipper ship-owners. They seem particularly prone to accept innovation leading the whole of the community to the halieutic financial success of small ports, whilst keeping the activity's essentials such as the "shared-wage" system. Lastly, regardless of the era and long way from the miserabilism often evoked, Port-en-Bessin fishermen made good use of the most difficult circumstances in order to keep their "material comfort" and get even some affluence.