

## Un port de pêche dans la guerre, Concarneau 1939-1945

Outre son lot de drames personnels et collectifs, une guerre, en bousculant l'économie, provoque changements et mutations, autant dans les mentalités que les techniques. Maintenu quatre années, une occupation étrangère ne peut que difficilement maîtriser de façon efficace l'activité maritime. Indispensable au ravitaillement général, un port de pêche a beau être soumis aux contrôles généraux, il n'en reste pas moins une échappatoire possible vers la Liberté.

Bénéficiant de l'installation de professionnels réfugiés, enclavé dans le régime particulier de la Kriegsmarine, le port de Concarneau est alors passé du stade artisanal, typique des côtes cornouaillaises, à une volonté industrielle qui se manifestera de façon éclatante dans les années 50 par le développement qualitatif et quantitatif de sa flottille chalutière.

Au début de la guerre, l'agglomération concarnoise présente la double caractéristique de grouper une population de 6 000 habitants sur trois communes distinctes mais joignant toutes le port (Concarneau, Beuzec-Conq et Lanriec), et d'être l'unique pôle d'attraction d'un quartier maritime comptant près de 5 000 inscrits (1).

La flottille sardinière encore prédominante jusqu'à la première guerre, a considérablement diminué et ne compte plus qu'une quarantaine d'unités. Par contre, avec ses 200 thoniers à voiles, Concarneau est devenu le premier port germonier d'Europe. Une vingtaine de conserveries absorbent la totalité de ces pêches, y joignant de plus la fabrication de petits-pois et de haricots-verts, source de revenus réguliers pour les campagnes immédiates.

---

(1) Le quartier de Concarneau s'étend alors de Fouesnant au Pouldu. En 1945 on y dénombrait 4 850 inscrits pour une population totale chiffrée à 43 500, ce qui représente donc plus du dixième. Toutefois, sur ces 4 850, seulement 3 000 ou 3 500 naviguent effectivement, le surplus se trouvant à la retraite.

Employant une trentaine de personnes, l'un des chantiers navals, le chantier Krebs, a réussi, non sans peines, à généraliser un nouveau type de bateau mixte, thonier l'été et chalutier l'hiver. Pour conserver le poisson, deux-cents chambres froides ont été installées à bord de la flottille l'hiver précédant la guerre.

Pêcher le thon au moteur, le conserver autrement qu'à l'air sec ont constitué sur le coup autant de «révolutions» difficiles à faire admettre à une population réputée traditionaliste. L'entrée de la France dans la guerre va avoir pour le port plusieurs conséquences immédiates : réquisition de bateaux par l'armée expédition d'échantillons de filets pour des opérations de camouflage, réquisition de toile à voile pour les travaux d'achèvement du «Richelieu» à Brest, adaptation d'une usine à la fabrication de conserves de viande pour les troupes. Modifiés en dragueurs de mines, les bateaux de pêche vont désormais effectuer leur périlleuse mission depuis l'entrée de la Rade jusqu'à l'embouchure de la Loire. La plupart des thoniers ont pourtant réussi à conserver la majeure partie de leur équipage afin d'assurer le ravitaillement normal des populations. Au danger des mines, à la menace des sous-marins s'ajoutera bientôt une difficulté supplémentaire, source de nombreux accidents et naufrages : l'extinction des phares à dater de la mi-septembre.

Le 7 juin 1940, le sous-secrétaire d'État à la Guerre Charles de Gaulle décide d'organiser un «réduit breton» afin de ne pas couper le contact avec l'Angleterre et les États-Unis. Si l'armée allemande poursuit son avance, Concarneau sera choisi comme port d'embarquement. Une rencontre y est même prévue entre Churchill et Paul Reynaud. Tout échouera avec le remplacement de Reynaud par Pétain.

Propagée par les débris de l'armée cherchant à tout prix à s'enfuir par mer, une véritable panique s'empare des populations maritimes. Emportant des soldats, les réserves monétaires de la Banque de France mais également nombre de jeunes du pays, trente bateaux, dont cinq voiliers, vont quitter précipitamment Concarneau, pensant tout d'abord rallier l'Angleterre. L'ouverture des instructions cachetées de l'Inscription Maritime les détournera, six vers Bayonne, un à Bordeaux, neuf à Arcachon, sept au Verdon, six à Saint-Jean-de-Luz, un aux Sables et un à La Rochelle. L'attaque de Mers-el-Kébir constituera pour beaucoup de marins un point de rupture momentané avec l'Angleterre, substituant à l'attrance du départ un sentiment de méfiance, sinon d'hostilité dont saura profiter la propagande officielle. Après le sabordage de la flotte à Toulon, les marins retrouveront le pays. Pour échapper au S.T.O. et au chômage, il leur restera la possibilité de s'inscrire à l'École de Pêche pour préparer des examens de patron.

Dans la perspective d'une invasion immédiate de l'Angleterre, l'armée allemande a, à son tour, réquisitionné des bateaux. Sur les quarante-

huit exigés à Concarneau, huit seulement deviendront «auxiliaires militaires», certains avec patron et mécanicien, d'autres avec tout l'équipage. Les pêcheurs restent soumis à des contrôles rigoureux. Des tentatives d'évasion des gars du Guilvinec et de Douarnenez au début de l'année 1941 ont eu pour résultat l'interdiction de sortir des ports de la côte sud. La mesure, heureusement, n'a été qu'en partie appliquée et, au bout de quelques jours, les bateaux ont pu à nouveau sortir. Par la force des choses, alors que les limites de pêche étaient fixées à 75 milles, l'armée allemande a dû autoriser les thoniers à s'éloigner jusqu'à 270 milles. Bien évidemment, certains en profiteront pour allonger la distance autorisée et rejoindre, parfois non sans mal, un port anglais: le «Saint-Guérolé» en septembre 1941, la «Muse-des-Mers» en septembre 1942, le «B-18» en août 1943, «l'Anas» en septembre de la même année et le «Marpha» en février 1944.

Comme les autres professions, celles tournant autour de la pêche sont désormais incluses dans le système corporatiste, très hiérarchisé, cher au gouvernement de Vichy. Depuis le mois d'août 1941, c'est le Comité Central de la corporation des pêches, siégeant à Paris, qui préside aux destinées du secteur maritime. Constitué de représentants de chacune des branches concernées (armateurs de pêche industrielle, patrons et marins de pêche artisanale, équipages de pêche industrielle, mareyeurs, conserveurs, réparateurs et constructeurs de bateaux en bois ou en fer), c'est en fait le sommet d'une pyramide à la base de laquelle on retrouve dans chaque port une organisation semblable. Son but: «favoriser le développement des pêches maritimes et appeler cette industrie à concourir dans la plus large mesure à l'activité économique du pays». En réalité, rien ne peut se faire si ce n'est par l'intermédiaire de cette lourde machine.

Les marins de chaque port constituent la «communauté des pêcheurs», elle-même scindée en commissions. Les représentants désignés sont chargés de transmettre les doléances, soit au comité de la sardine, soit au comité interprofessionnel du thon, soit à l'un des autres organismes mis en place. De là chaque demande transitera à l'échelon régional pour être dirigée vers la commission ad-hoc du Comité Central.

Impossible, par exemple, d'obtenir un filet neuf si cette attribution n'a pas été prévue dans le quota calculé pour chaque communauté à partir du nombre de bateaux, du type de pêche, etc... Que ce soit pour la construction d'un bateau, l'avitaillement et le gréement, la répartition du poisson vers les centres distributeurs, tout se décide en haut lieu.

Ce système qui, effectivement, pourrait être bénéfique, n'a finalement pour effet que de répartir la pénurie sans y apporter d'améliorations. Les pêcheurs concarnois ne comprendront jamais, par exemple, pourquoi il leur faut tant de démarches pour obtenir une paire de bottes ni pourquoi,

lorsqu'on se mettra à fabriquer des rogues (2) de remplacement, Concarneau, qui en produit beaucoup, devra presque tout expédier aux Sables-d'Olonne, sans pouvoir en garder pour ses propres bateaux.

Indépendants de caractère, les pêcheurs artisans concarnois resteront sceptiques vis-à-vis du système. L'administrateur du quartier maritime reconnaîtra lui-même que «les marins ne voient pas la nécessité d'une communauté de pêcheurs».

La valorisation de la profession est pourtant à l'ordre du jour et les Concarnois en profitent en premier. Ne vient-on pas, en 1942, de mettre en service un nouveau billet de 20 francs, portant sur une face un pêcheur en ciré sur fond de Ville-Clouse...

Parmi les acquis positifs de cette période, il y a lieu de signaler la mise sur pied à Concarneau d'une «caisse locale d'entraide aux familles de marins péris en mer». A noter également la création, en 1943, du poste de médecin des gens de mer, chargé des visites médicales des équipages et du contrôle de l'hygiène à bord des bateaux. Pour preuve de sa sollicitude, le maréchal Pétain recevra à Vichy en 1943 une délégation de la corporation des pêcheurs. «Désormais, je veux que l'attention du pays soit particulièrement attirée sur votre profession».

Tout est loin d'être satisfaisant dans cette profession : ce n'est pas le poisson qui manque, mais comment le pêcher si le chanvre pour les filets, la toile pour les voiles, la peinture pour le bateau font défaut ?

Sur un point cependant les marins pratiquant la pêche au large peuvent s'estimer plus favorisés que d'autres Français : comme ils restent plusieurs jours en mer, ils doivent emporter un stock suffisant de vivres. La ration quotidienne par homme a été scrupuleusement calculée et si elle nous paraît dérisoire aujourd'hui, elle était dans les années 40 bien supérieure à ce que pouvaient espérer la plupart des citadins : 100 grammes de viande ; 200 grammes de pommes de terre ; 15 grammes de matières grasses ; autant de sucre ; 12 grammes de fromage, 20 grammes de pâtes et légumes secs. Le plat de résistance était finalement le pain dont chacun avait droit à 450 grammes par jour.

C'est évidemment le manque de carburant qui constitue l'un des plus graves problèmes. Les trois quarts du temps, la flottille des petits chalutiers à moteur (ceux qui n'ont pas été réquisitionnés) doit rester au port.

Conséquence imprévue de la guerre : la navigation à voile est remise à l'honneur. Plusieurs armateurs sont allés racheter aux Sables, à La

---

(2) La rogue est un appât pour attirer la sardine, constitué normalement d'œufs de morue importés de Norvège les arrivages ont été interrompus par la guerre.

Rochelle, de petits dundees qu'ils ont regrées pour le chalutage. On en comptera jusqu'à quarante pour le quartier alors qu'il n'y en avait pratiquement plus à la veille de la guerre.

Lorsqu'un petit arrivage de carburant parvient à la Coopérative des pêcheurs, un roulement est établi. Ceux qui ont la chance de pouvoir sortir, prennent davantage d'hommes à bord pour augmenter le nombre de bénéficiaires. Faute de carburant et surtout faute de rogue, les sardiniers ne sortiront que bien peu pendant ces années d'Occupation. On essaiera des ersatz d'appâts à base de déchets de poisson pilés, de farines exotiques mais cela s'avérera très peu efficace. Lorsqu'on reparlera d'utiliser les filets tournants qui avaient valu de mémorables bagarres au début du siècle, ce sera une levée de boucliers : le pêcheur concarnois préférant ne rien pêcher que de ramener du poisson écrasé et risquer de dépeupler les fonds.

Le poisson pourtant se vend très bien et les petits ligneurs qui sortent seulement dans la baie sont véritablement pris d'assaut à leur retour à terre.

Pratiquée par des thoniers à voiles, la pêche au thon, dans les années 41 et 42 sera d'un bon rapport. On verra par exemple certains bateaux ramener plus de 2 000 poissons pour une marée de quinze jours. Il faudra la multiplication des dangers pour qu'en 43 la flottille renonce à sortir. En 44, il en sera de même, la pêche au large étant interdite.

Malgré les difficultés d'approvisionnement en fer blanc et surtout en huile, les vingt et une usines de conserves n'interrompent leur activité qu'à l'été 44. L'État et les Occupants incitent à la production. 33 % des conserves de poisson et 10 % de celles des légumes sont réquisitionnés par les Allemands. L'une des plus importantes conserveries a même été entièrement réservée à leur service et ils y feront installer une moderne chaîne de congélation, procédé encore pratiquement inexploité en France.

Thon au naturel, grondins chinchards à la tomate, aux aromates, sont expédiés vers les grandes villes. Comme rien ne doit être gaspillé, apparaîtront de nouveaux produits comme ce « fishkaroni » sorte de pâté constitué de poissons maigres malaxés, arêtes comprises, et aromatisés pour être vendu en « escalopes » aux ménagères. On verra aussi diriger vers les marchés de la capitale, sur des wagons à plates-formes, d'énormes requins-pèlerins de plusieurs tonnes, harponnés par les marins du petit port de Trévignon. Les gens du pays se contenteront d'en garder les foies pour en extraire une huile malodorante avec laquelle on fabriquera du savon mais qui servira aussi pour les fritures et les lampes-tempête...

Il ne faudrait pas croire pourtant que ces années d'occupation sont pour la pêche concarnoise une période de déclin. Bien au contraire : de 1939 à 1943, le nombre de mareyeurs va passer de huit à plus de soixante. La flottille qui, avant guerre, ne comptait aucun chalutier à vapeur va en posséder tout à coup jusqu'à vingt-quatre ; le nombre d'hommes embar-

qués, malgré les prisonniers non rentrés, malgré l'inactivité d'une partie des bateaux, va passer de 1 800 en 1939 à 2 300 en 1942.

Pourquoi cet essor soudain ? C'est qu'en fait Concarneau va accueillir, à partir de 1942, la presque totalité des unités de Lorient, repliées à la suite des bombardements. Du même coup arrivent aussi armateurs et mareyeurs. Les installations portuaires pourtant spacieuses vont être littéralement submergées et l'on devra construire à la hâte nombre de baraquements.

Cette arrivée massive de gros chalutiers à vapeur provoquera un bouleversement total de la vie du port de Concarneau. Les apports de poisson de chalut vont être brusquement multipliés par cinq. Le port passera du 8<sup>ème</sup> rang au 2<sup>ème</sup> rang sur le plan national. Par chance, les chalutiers ne manqueront jamais de charbon et le raccordement d'une voie de chemin de fer jusqu'aux magasins de marée facilitera encore les expéditions de la pêche.

Cette abondance n'autorise pourtant pas les mareyeurs à acheter et vendre à leur guise : là encore tout est réglementé. Chacun ne peut acquérir qu'un pourcentage déterminé d'avance, ne vendre qu'au prix imposé par la taxe et n'expédier que vers les centres distributeurs désignés d'office.

Tout est si bien réglementé qu'une grande partie du poisson débarqué disparaît dans les circuits beaucoup moins officiels et d'un rapport plus important. Le marché noir va bon train, du simple troc contre une motte de beurre à un véritable trafic régulier par pleines valises ou malles à destination de Paris. Cela prendra de telles proportions qu'en 1944 on établira sur les quais des clôtures surveillées afin de tenter de contrôler les allées et venues...

Les combats de la Libération, en août 44, ne causeront que très peu de dommages à la flottille. Le port sera cependant sérieusement abîmé par des mines disposées le long du quai par les Allemands. Le maintien de la Poche de Lorient, jusqu'en mai 1945 va empêcher la reprise de l'activité normale, complètement interrompue à l'été 44. Réparation du port, remise en état des bateaux réquisitionnés ou abandonnés, déminage des lieux de pêche, remise en service des phares et balises, autant de facteurs qui vont, pendant plusieurs années encore, perturber l'activité de Concarneau comme des autres ports.

Les Lorientais vont regagner leur port enfin réutilisable, mais leur passage à Concarneau aura été déterminant : désormais la pêche essentielle sera le chalutage. Les dommages de guerre vont permettre une relance de la construction de nouvelles unités. On assistera dans les années 50-60 à une rénovation complète de la flottille qui s'orientera vers de grands chalutiers de bois puis d'acier beaucoup plus performants. La pêche au thon est loin d'être abandonnée mais passe au second rang. A titre d'exem-

ple, le poids total de poisson débarqué à Concarneau en 1939 était de 6 000 tonnes; il est en 1964 de 59 000 tonnes dont les 5/6 sont apportés par les chalutiers. A la même époque, sur cinquante bateaux de pêche acier construits par an en France, la moitié est destinée à Concarneau. Ce sera la période de plein essor du port et le point de départ de nombreuses transformations.

Pendant bien longtemps, les études faites sur cette période des quatre années d'occupation ont surtout porté sur les problèmes posés aux habitants des villes. Bien peu ont traité de ses conséquences sur le monde paysan, encore moins sur la vie quotidienne des pêcheurs.

Beaucoup plus exposés que d'autres puisque leur lieu de travail est resté durant tout le conflit un champ de bataille, les pêcheurs bretons ont payé aussi un tribut trop lourd. Réquisitions, restrictions, contrôles furent leur lot permanent.

Curieusement, ces années sombres vont constituer le grand tournant dans la vie maritime concarnoise. N'allons pas jusqu'à dire que c'est grâce à la guerre si le port s'est soudain développé mais il est permis cependant de se demander ce qu'il serait aujourd'hui sans ce bouleversement qui, renversant les certitudes, lui fit trouver la meilleure voie pour son avenir.

Michel GUÉGUEN, Louis-Pierre LE MAITRE