



**HAL**  
open science

“ **Reconstruire la pêche française. État, écologie et modernisation (1939-1958)** ”

Fabien Locher

► **To cite this version:**

Fabien Locher. “ Reconstruire la pêche française. État, écologie et modernisation (1939-1958) ”. *Le Mouvement social*, 2022, 278 (1), pp.73-88. halshs-03925528v2

**HAL Id: halshs-03925528**

**<https://shs.hal.science/halshs-03925528v2>**

Submitted on 30 Oct 2023

**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.

## Reconstruire la pêche française. État, écologie et modernisation (1939-1958)

par Fabien Locher\*

La surexploitation des océans par la pêche industrielle est l'un des grands enjeux écologiques de notre temps. Le diagnostic est sans appel : prises mondiales qui plafonnent malgré l'essor des moyens de capture, écosystèmes ruinés par l'éradication d'espèces-clés, pêcheries qui ciblent des poissons de plus en plus bas dans les chaînes trophiques pour pallier la disparition de leurs prises habituelles. A ces constats, aux alarmes des pêcheurs, répond une mobilisation croissante de la société civile autour des enjeux de surexploitation des écosystèmes par la pêche.

Quels facteurs économiques, sociaux, culturels et épistémiques ont contribué à ce qui apparaît aujourd'hui comme un déséquilibre majeur dans les relations de l'homme à la biosphère ? Un schéma explicatif a longtemps été dominant. J'ai montré ailleurs comment a émergé, dans les années 1960, le diagnostic de la surpêche en tant que *problème environnemental global*, au-delà des constats localisés portant sur tel ou tel stock, et comment cette question a été mise, dans la foulée, à l'agenda de l'activisme environnemental naissant, dans le contexte étasunien<sup>1</sup>. Ceci s'est fait privilégiant une interprétation spécifique qui impute au caractère de « commun » des ressources marines une tendance intrinsèque à être surexploitées<sup>2</sup>. L'explication reste influente, même si les sciences sociales ont largement pointé ses limites<sup>3</sup>.

Plus récemment, deux types de travaux historiques ont cherché à rendre compte de la trajectoire de surexploitation des océans au second XXe siècle. D'abord, des recherches qui insistent sur les causes *épistémiques* : difficulté des scientifiques à appréhender la complexité des

---

\* Chargé de recherche CNRS, Centre de recherches historiques (CNRS-EHESS).

<sup>1</sup> F. LOCHER, « Neo-malthusian Environmentalism, World Fisheries Crisis and the Global commons, 1950s-1970s », *The Historical Journal*, 63(1), February 2020, p. 187-207.

<sup>2</sup> *Ibid* et F. LOCHER, « Les communs et la mer. Une enquête sur les savoirs de gouvernement des ressources marines (1950-1990) », in Ch. LAVAL, P. SAUVÊTRE, F. TAYLAN (dir.), *L'Alternative du commun*, Paris, Hermann, 2019, p. 151-164.

<sup>3</sup> En histoire, voir le travail séminal d'Arthur MCEVOY, *The Fisherman's Problem: Ecology and Law in the California Fisheries, 1850-1980*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

milieux marins ; récurrence de l'idée d'une « mer inépuisable » ; instrumentalisation politique des outils de gestion comme dans le cas du « rendement maximum soutenable »<sup>4</sup>. Une seconde approche, encore balbutiante, s'intéresse quant à elle aux mécanismes économiques, techniques et financiers qui ont suscité ou favorisé l'essor incontrôlé des flottes et des moyens de capture. Il s'agit notamment d'analyser le rôle joué, durant les décennies d'après 1945, par des politiques publiques productivistes, opérant *via* un fort soutien des États au secteur des pêches<sup>5</sup>.

Chaque situation nationale est ici spécifique. Outre que tous les États n'investissent pas dans la pêche, l'ampleur, la chronologie, les formes de soutien sont en effet très variables et dépendent de l'histoire halieutique des pays et de leur destin économique et géopolitique dans le monde de l'après-guerre. Dans certains cas, le conflit mondial lui-même a pu jouer un rôle décisif pour préparer la montée en puissance de certaines pêcheries et amorcer des trajectoires de surexploitation des milieux marin<sup>6</sup>.

Cet article est un volet d'une recherche au long cours visant à écrire une *histoire environnementale de la mer* en France au XX<sup>e</sup> siècle. Je me focalise ici sur le lien entre surexploitation par la pêche et politiques publiques, en retraçant pour la première fois l'histoire de la *reconstruction de la flotte de pêche française* pendant la Seconde Guerre mondiale et la Quatrième République — une reconstruction qui se traduit aussi par le soutien financier le plus important, et de loin, accordé par l'État à l'armement de pêche au cours de ces deux décennies. Je me concentre ici sur la reconstruction de la flotte de *pêche industrielle*, qui comprend les chalutiers à propulsion mécanique, de fort tonnage, pratiquant la pêche fraîche dans l'Atlantique du nord-est ou la « pêche salée » à Terre-Neuve. Ce secteur capture à la veille de la guerre plus de la moitié du poisson frais français, alors qu'il n'arme que 334 des 22 000 bateaux de pêche de l'Hexagone. Il se distingue nettement, par les capitaux et les moyens techniques qu'il mobilise, de la petite pêche côtière qui opère le long du littoral. C'est cette pêche industrielle, on le verra, qui est au centre de l'entreprise de reconstruction des flottes.

Ce travail a un second objectif : participer au renouvellement en cours de l'histoire des systèmes de production alimentaire dans la France d'après 1945. Et ce, sur trois points essentiels.

---

<sup>4</sup> C. FINLEY, *All the fish in the sea: maximum sustained yield and the failure of fisheries management*, Chicago, Chicago University Press, 2011; H. M. ROZWADOWSKI, *The sea knows no boundaries. A Century of Marine Science under ICES*, Seattle/London, University of Washington Press, 2002; J. HUBBARD, « Changing Regimes: Governments, Scientists, and Fishermen and the Construction of Fisheries Policies in the North Atlantic, 1850-2010 », in D. J. STARKEY & I. HEIDBRINK (eds), *A History of the North Atlantic Fisheries*, Bremen, Hauschild Verlag, vol. 2, 2012, p. 129-176; F. LOCHER, « Neo-malthusian Environmentalism », art. cit.

<sup>5</sup> C. FINLEY, *All the boats on the ocean. How government subsidies led to global overfishing*, Chicago, University of Chicago Press, 2017; Á. GARRIDO et D. STARKEY (eds), *Too Valuable to be Lost. Overfishing in the North Atlantic since 1880*, Boston, De Gruyter Oldenbourg, 2020.

<sup>6</sup> P. HOLM, « World War II and the 'Great Acceleration' of North Atlantic Fisheries », *Global Environment*, 10, 2012, p. 66-91.

D'abord, en élargissant la perspective, au-delà de la seule agriculture, à l'exploitation des ressources de la mer et des océans. Ensuite, en analysant deux aspects, centraux dans le cas de la pêche et qui se sont récemment imposés comme des thématiques fécondes pour l'histoire du monde rural : le rôle du *régime de Vichy* dans la modernisation de la société française d'une part<sup>7</sup> et, d'autre part, l'importance des *subventions* et autres aides financières de l'État dans l'évolution des systèmes de production alimentaire<sup>8</sup>.

L'histoire de la reconstruction<sup>9</sup>, centrée sur la question des villes, de l'architecture, du bâti, a peu considéré le secteur halieutique. L'historiographie des pêches, de son côté, a été dynamique au cours des dernières années – par exemple à propos de la période de Vichy<sup>10</sup>. Si ces travaux n'ont pas analysé la reconstruction de la pêche française, ils offrent néanmoins des éclairages sur certains aspects particuliers de ce processus, pendant et après le conflit<sup>11</sup>. A cela s'ajoutent les apports des recherches sur les ports français<sup>12</sup> et l'histoire longue des armements de pêche et de commerce – commerce où se déploie un processus parallèle à celui analysé ici<sup>13</sup>.

## Reconstruire en temps de guerre

### *Le programme Rio*

---

<sup>7</sup> Ch. BONNEUIL, F. THOMAS, « Purifying Landscapes: The Vichy Regime and The Genetic Modernization of France », *Historical Studies in the Natural Sciences*, 40(4), 2010, p. 532-568; E. LYNCH, « Agricultural policy in Vichy France: modernity or an 'allergy' to fascism? », in L. Fernández PRIETO, J. PAN-MONTOJO, M. CABO (eds), *Agriculture in the Age of Fascism: Authoritarian Technocracy and rural modernization, 1922-1945*, Turnhout, Brepols, 2014, p. 239-261; M. LYAUTEY, L. HUMBERT, Ch. BONNEUIL (dir.), *Histoire des modernisations agricoles au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2021.

<sup>8</sup> S. BRUNIER, N. KRAUBERGER, « Pour une archéologie de la subvention agricole », in F. CHAUVAUD, Y. JEAN, L. WILLEMEZ (dir.), *Justice et sociétés rurales du XV<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Rennes, PUR, 2011, p. 21-38.

<sup>9</sup> La bibliographie ici est immense. Pour une perspective récente sur la « reconstruction » de la France au sens large voir H. CHAPMAN, *France's Long Reconstruction. In search of the Modern Republic*, Cambridge, Harvard University Press, 2018. Quelques éléments sur la marine marchande dans Ph. VIAL, A. BALVAY, « Les administrations militaires et la reconstruction civile : l'exemple de la marine nationale », in D. BARJOT, R. BAUDOÛI, D. VOLDMAN (dir.), *Les reconstructions en Europe 1945-1949*, Bruxelles, éditions Complexe, p. 115-134 (p. 124-125).

<sup>10</sup> D. CONFOLENT, *Granville et le monde de la mer 1919-1945*, thèse de doctorat, Université Paris-Sorbonne, 2003 ; J.-Ch. FICHOU, *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale*, Rennes, PUR, 2009 ; M.-P. LABONNE, *Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin : une communauté de marins en mutation, 1792-1945*, thèse de doctorat, Normandie Université, 2017, p. 404-512 et les contributions de Dominique CONFOLENT et Jean-Christophe FICHOU à S. EFFOSSE, M. DE FERRIÈRE LE VAYER, H. JOLY (dir.), *Les entreprises de biens de consommation sous l'Occupation*, Tours, Presses universitaires François Rabelais, 2010.

<sup>11</sup> Cf. note précédente ainsi que C. MARAIS, « La Seconde Guerre mondiale et les stratégies de substitution de la grande pêche fécampoise », *Annales de Normandie*, 2015/2, p. 83-102.

<sup>12</sup> G. LE BOUËDEC, Ch. CÉRINO, *Lorient, ville portuaire : Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2017.

<sup>13</sup> B. CASSAGNOU, *Les grandes mutations de la marine marchande (1945-1995). Volume I*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 2003 ; E. MEURIOT, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983. Politiques et réalités*, Brest, IFREMER, 1986, p. 20-38.

L'histoire de la « reconstruction » de la pêche française ne coïncide pas avec le moment de la Libération. C'est un processus de plus long terme, qui s'enracine au cœur des années de guerre.

Dès le début du conflit, l'État saute d'abord le pas consistant à faire construire lui-même des bateaux de pêche. Fin octobre 1939, le ministre de la Marine marchande Alphonse Rio soumet, en prévision du budget 1940, une demande d'un milliard sept cent cinquante millions de francs pour doter la France de nouvelles capacités en navires de commerce et de pêche<sup>14</sup>. Son objectif est de pallier le déficit en transport de fret et d'intensifier le ravitaillement, deux enjeux essentiels en temps de guerre. Or le constat est sombre, et notamment pour l'apport en poisson : « déjà insuffisants en temps de paix pour satisfaire à la consommation intérieure », écrit-il, « les apports de notre flotte de pêche en temps de guerre vont se trouver encore considérablement réduits par suite des réquisitions de matériel opérés par la Marine Militaire ». Rio s'inquiète des effets de la mobilisation, mais il connaît aussi parfaitement l'état désastreux dans lequel se trouvait la flotte industrielle avant même le conflit.

Depuis le début des années 1930, la pêche hauturière est à bout de souffle. La crise économique en est en partie responsable, mais le mal est plus profond : les chalutiers, qui consomment d'énormes quantités de charbon, ne sont pas rentables malgré leurs volumes de capture ; les armements sont dans l'incapacité d'investir (en 1939, 80 % des chalutiers ont plus de 20 ans). L'État doit mettre le secteur sous perfusion avec des primes d'armement et des subventions pour le combustible<sup>15</sup>. Les armateurs demandent aussi, mais sans succès, que les pouvoirs publics financent des navires neufs pour remplacer leurs unités vétustes. L'armement de grande pêche est également aidé mais s'en sort mieux, avec des navires plus modernes et plus performants.

C'est cette flotte qui, à l'automne 1939, est déjà largement entre les mains de la marine de guerre. Dès août 1939, celle-ci a commencé à prendre possession des bateaux qu'elle juge utile à ses opérations. Les armateurs perdent le contrôle de leurs bâtiments mais reçoivent en compensation une indemnité mensuelle de privation de jouissance. La marine de guerre est surtout intéressée par la flotte industrielle : les chalutiers, une fois militarisés, deviendront des chasseurs de mines, des unités de lutte anti-sous-marine ou des patrouilleurs. Fin octobre 1940, 72 % des chalutiers industriels français sont aux mains des militaires, qui de plus ont choisi les navires les plus modernes, ceux en meilleur état. Avec ces réquisitions et celles de navires de moindre tonnage, Rio anticipe une chute de 50 % de l'apport en poisson à l'échelle du pays.

---

<sup>14</sup> « Note du ministre de la marine marchande au ministre des finances du 21 octobre 1939 ». Service Historique de la Défense à Vincennes (ci-après SHD), TTB/12.

<sup>15</sup> Voir F. LOCHER, « La crise du poisson-charbon », article à paraître.

D'où son idée de lancer la construction de vingt chalutiers industriels — un nombre limité car contraint par la disponibilité des chantiers navals, mobilisés pour l'effort de guerre. A cela s'ajouterait une centaine de bateaux de pêche de tonnage intermédiaire, en bois ou en acier, qui pourraient être construits par de petits chantiers plus disponibles. Au total, Rio propose d'investir 250 millions de francs pour pouvoir capturer 30 000 tonnes de poisson frais en plus par an. C'est, avec la flotte charbonnière, l'un des plus grands investissements de son plan de construction.

Le programme est approuvé au titre du budget de défense nationale pour 1940 et dans la foulée, l'État commande une série de chalutiers en bois. Des commandes pour dix-sept bâtiments sont notifiées, en février et avril 1940, aux chantiers Donnant de Concarneau, Carpeau de Saint Malo, Barbanchon et Doucet de Cherbourg, Argentin de Fécamp<sup>16</sup>. En revanche, rien ne se concrétise avant la débâcle s'agissant des chalutiers industriels.

### ***Reconstruire sous Vichy***

Avec le régime de Vichy, la responsabilité de la marine marchande (pêche comprise) passe entre de nouvelles mains. Le nouveau pouvoir aspire en effet à restaurer la prééminence de l'autorité de la marine de guerre sur l'ensemble du monde maritime. A Vichy, Darlan prend la tête d'un ministère regroupant marine militaire et marine marchande<sup>17</sup>. C'est le contre-amiral Gabriel Auphan qui gère sous ses ordres les affaires civiles, avec semble-t-il une grande marge de manœuvre<sup>18</sup>. L'une des premières décisions concerne la flotte de pêche : fin juillet 1940, Darlan et Auphan s'adressent aux Finances pour affirmer leur volonté de reprendre, en l'adaptant, le programme de construction initié par Rio<sup>19</sup>. Il s'agit notamment de passer à l'action s'agissant des chalutiers industriels, en commandant six unités à de grands chantiers en zone nord<sup>20</sup>. L'objectif est non seulement de travailler au ravitaillement, mais aussi d'employer les chantiers libérés par la fin des hostilités, pour éviter qu'ils soient accaparés par l'occupant.

Darlan et Auphan relancent aussi la construction d'unités de taille intermédiaire : en septembre 1940, les chantiers Massilia sont chargés de la construction de trois chalutiers en bois

---

<sup>16</sup> Registre de commandes. CAC 19820415/15-16.

<sup>17</sup> Pour une vue synthétique sur l'administration de la marine marchande sous Vichy, voir J.-Ch. Fichou, *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale*, *op. cit.*, p. 86-87.

<sup>18</sup> G. Auphan, *La Marine au service des français. La lutte pour la vie (1940-1942)*, Paris, Self éd., 1947, p. 19.

<sup>19</sup> Lettre de l'amiral de la flotte F. Darlan au ministre des Finances du 27 juillet 1940. SHD TTB/12.

<sup>20</sup> Ateliers et chantiers de la Loire et Chantiers Dubigeon à Nantes, chantiers Augustin-Normand du Havre.

de 26 mètres qui sont assemblés à Marseille et à Balaguier près de La Seyne-sur-mer<sup>21</sup>. Puis d'octobre 1940 à février 1941, des commandes sont passées pour cinq autres chalutiers en bois de 22 mètres<sup>22</sup>. D'autres suivront.

Ces mises en chantier sont pensées comme le prélude d'un programme de construction inspiré de celui de Rio, mais plus ambitieux. L'ambition est d'équiper la France, dans un premier temps, de vingt chalutiers en acier, dont deux navires-congélateurs (très rares à cette époque), et de 65 chalutiers en bois de 18 à 26 mètres. Une note d'intention, sans doute destinée à appuyer une demande après des instances de répartition des matières premières, nous livre les motivations qui sous-tendent cette politique de la marine de Vichy<sup>23</sup>. Un premier objectif est de reconstituer une partie de la flotte de pêche déjà perdue du fait des combats, des mines et des bombardements, pour améliorer le ravitaillement. Cela participe du mouvement plus général de « reconstruction » post-armistice qui est une priorité de Vichy en 1940-1941 : chantiers de déblaiement, réparation ou édification d'ouvrages d'art, remise en service des réseaux de transport<sup>24</sup>.

Mais le régime a des objectifs plus ambitieux et à plus long terme pour la pêche : il veut agir dès à présent pour doter la France, au sortir du conflit mondial, d'un secteur industriel de première grandeur à l'image *du Japon et de l'Allemagne*. Ce projet devra faire avec une contrainte, d'ordre écologique. Pour qu'il puisse se réaliser, souligne en effet la note, il faudra qu'un « effort important (soit) fait pour la construction de chalutiers de grande pêche et de chalutiers congélateurs, afin de pouvoir exploiter les lieux de pêche éloignés, par suite de l'appauvrissement des fonds situés à proximité des côtes métropolitaines »<sup>25</sup>. En attendant, la marine insiste pour disposer de l'argent et des matières premières nécessaires à ses chantiers, avant une seconde tranche incluant des grandes unités de pêche salée.

Mais concrètement, les allemands accentuent à partir de l'été 1941 leurs demandes en matériaux et en force de travail<sup>26</sup>. Cela entrave très fortement les projets de construction de Vichy. En zone occupée, les constructions navales françaises, civiles et militaires, doivent se

---

<sup>21</sup> Lettre de commande du 26 septembre 1940, citée dans la lettre de l'amiral de la flotte au commandant de la marine à Marseille du 12 avril 1941. SHD TTB/12.

<sup>22</sup> Registre de commandes. AN 19820415/15-16.

<sup>23</sup> Note d'information au sujet du programme de construction de la marine de pêche, s.d. (automne 1941). SHD TTB/12.

<sup>24</sup> F. GRECARD, F. LE BOT, C. PERRIN, *Histoire économique de Vichy, op. cit.*, p. 88-89.

<sup>25</sup> Note d'information au sujet du programme de construction de la marine de pêche, s.d. (automne 1941), p. 1. SHD TTB/12.

<sup>26</sup> F. GRECARD, F. LE BOT, C. PERRIN, *Histoire économique de Vichy, op. cit.*, p. 90.

contenter de 2 500 tonnes de métaux ferreux par mois pour l'ensemble des opérations de fabrication et de réparation, ces dernières en accaparant les deux tiers. Résultat, fin 1941 la marine n'a pu mettre en chantier que huit chalutiers en acier et leur fabrication est pour ainsi dire à l'arrêt faute de pièces<sup>27</sup>. Aux contraintes drastiques liées à la pénurie de matériaux et de main-d'œuvre s'ajoutent les réticences de certains armateurs, qui jugent trop précoce le remplacement de leurs unités – soit qu'ils espèrent encore les récupérer, soit qu'ils craignent qu'elles soient de nouveau détruites<sup>28</sup>.

La marine cherche malgré tout à faire aboutir ses projets. Ainsi, début 1942, quatorze chalutiers en bois sont proches d'être achevés et elle prépare leur cession<sup>29</sup>. Mais les difficultés s'accumulent, et plus encore avec l'invasion de la zone sud fin 1942. Il n'empêche : la marine parviendra tant bien que mal à mener un programme substantiel de construction de bâtiments en bois, qui s'ajoutent aux unités construites à titre privé dans un contexte de forte demande en poisson et de prix élevés<sup>30</sup>.

En revanche, aucun bateau en acier commandé pendant le conflit ne pourra être mis à l'eau avant la Libération. Au total, quinze chalutiers construits par Vichy abonderont le programme de reconstruction d'après-guerre : sept chalutiers de la première tranche de construction d'après l'armistice et huit autres bâtiments commandés entre janvier et novembre 1942. Mais le premier livré, le *Notre Dame d'Artois* sortis des Chantiers Augustin Normand, ne le sera qu'en août 1946. Ici aussi, le bilan des constructions engagées sous Vichy n'est pas nul : en l'occurrence, un peu moins de 10 % de la flotte industrielle de reconstruction en sera issu – certes cinq, six ou sept ans après les commandes. Mais il restera, par force, modeste. L'apport le plus substantiel de ces années de guerre tient avant tout à un chantier de papier.

## **Vichy laboratoire de l'après-guerre**

### ***La pêche et le plan (1942)***

En parallèle des efforts concrets (mais contrariés) de construction, un travail d'étude et de planification est très tôt lancé.

---

<sup>27</sup> « Mémento au sujet des possibilités de mise en route d'une partie du programme français de constructions pour la marine marchande », 21 mars 1941. SHD TTB/46 et « Note d'information au sujet d'un programme de construction de la marine de commerce », s.d. (automne 1941). SHD TTB/12.

<sup>28</sup> Colin MARAIS, « La Seconde Guerre mondiale », art. cit.

<sup>29</sup> « Le programme de construction des bateaux de pêche bois », *Journal de la marine marchande* du 15 janvier 1942 ; « Le programme de construction des bateaux de pêche », *Le Yacht*, mars 1942.

<sup>30</sup> J.-Ch. FICHOU, *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, op. cit.*, p. 121-123 et 95-117.



D'abord avec des réflexions sur le futur des pêches en France – la note d'intention de l'automne 1940 nous en a donné un premier aperçu. L'historiographie a souligné, depuis un certain temps maintenant, la facette technocratique et moderniste du régime de Vichy, qui prépare et anticipe l'État interventionniste et modernisateur des décennies d'après-guerre<sup>31</sup>. Ces années voient la montée en puissance d'un groupe d'acteurs, souvent issus des grands corps techniques et administratifs d'État, souvent impliqués entre-deux-guerres dans des cercles de réflexion favorables au dirigisme économique et à des formes de planification. Ils pèsent dans le gouvernement Darlan et l'appareil d'État vichyste, et aspirent à penser la modernisation de la France en vue de son intégration dans l'Europe d'après la victoire allemande ou issue d'une paix de compromis avec l'Angleterre.

Ainsi ce ne sont pas les services de Jean Monnet mais ceux de la Délégation générale à l'équipement national (DGEN) qui élaborent en 1941-1942 le premier plan officiel de modernisation du pays<sup>32</sup>. Celui-ci se projette sur dix ans, sous la double hypothèse d'un repli autarcique des nations et d'un maintien des échanges entre la France et son empire<sup>33</sup>. Or ce plan intègre, au titre de son « programme industriel d'urgence », la (re)création par l'État d'une flotte spécialisée de tankers, de cargos frigorifiques mais aussi de chalutiers de grande taille<sup>34</sup>. La DGEN et, en amont dans le processus d'élaboration du plan, l'administration de la marine, mettent en avant l'édification d'une flotte chalutière moderne, non seulement pour ravitailler la France mais aussi pour prendre des parts de marché dans l'Europe de la *Pax germanica*.

Ce volet « pêche » du plan de Vichy souligne aussi l'importance des technologies du froid. La pêche industrielle française utilise très peu, avant la Seconde Guerre mondiale, la congélation ou la réfrigération à bord. La grande pêche emploie la conservation par le sel, et dans la pêche chalutière on préserve le poisson en le plaçant dans des caisses ou des étagères compartimentées remplies de glace pilée. Seule une poignée de navires utilisent des dispositifs de réfrigération des cales ou de congélation du poisson. La généralisation de ces procédés à bord, très discutée dans l'entre-deux-guerres, est identifiée comme une priorité par la DGEN. Il est prévu de lancer les constructions dès que possible – et dès que seront disponibles les 116 000 tonnes de métaux ferreux nécessaires... Si ce plan restera lettre morte, il est un nouveau signe fort des ambitions du régime de Vichy en matière de pêche industrielle.

---

<sup>31</sup> M. MARGAIRAZ, *L'État, les finances et l'économie. Histoire d'une conversion 1932-1952*, Paris, CHEFF, 1991, deux tomes ; R. PAXTON, *La France de Vichy 1940-1944*, Paris, Seuil, coll. « Points », 1999 (1<sup>ère</sup> éd. 1972) ; R. F. KUISEL, *Capitalism and the State. Renovation and Economic Management in the Twentieth Century*, New York, Cambridge University Press, 1981 ; Ph. NORD, *France's New Deal. From the Thirties to the Postwar Era*, Princeton, Princeton University Press, 2010.

<sup>32</sup> Ph. MIOCHE, *Le plan Monnet : Genèses et élaboration 1941-1947*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.

<sup>33</sup> *Le plan d'équipement national* publié le 23 février 1942. CAC 307AP/168 et F60/658.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 143-144.

### ***La politique des prototypes***

Un second ensemble de réflexions, dont le rôle sera décisif pour l'après-guerre, prend forme à partir de 1941. En février, Gabriel Auphan crée à Vichy une petite équipe composée d'un ingénieur, d'un commissaire de l'inscription maritime et d'officiers de marine<sup>35</sup>. Cette « section d'étude » est chargée de réfléchir aux programmes de reconstruction des flottes à entreprendre, à court terme et pour l'après-guerre, pour la pêche et le commerce. La cheville ouvrière de la section est René Courau, un polytechnicien ingénieur en chef du Génie maritime. Il sera nommé par la suite directeur du matériel de la marine marchande, confirmé à son poste en janvier 1945, et aura ainsi supervisé tout le processus de reconstruction des flottes de pêche (et de commerce) de Vichy à la Quatrième République.

Les armateurs de pêche industrielle se préoccupent aussi très tôt de l'après-guerre. Ils sont organisés depuis les années 1900 au sein de sections du Comité Central des Armateurs de France (CCAF), l'organisme patronal qui regroupe l'ensemble de l'armement français. Brièvement replié à Nantes, le CCAF réintègre Paris après l'armistice et crée une antenne à Vichy, dans l'hôtel du Helder qui abrite aussi les services de la marine marchande. Il négocie avec l'administration Darlan les clauses des chartes parties, à valeur rétroactive, qui règlent les modalités de réquisition des flottes de pêche et de commerce. L'accord, scellé par plusieurs actes de septembre-décembre 1940, impose un dédommagement intégral en cas de perte du navire<sup>36</sup>. Du point de vue du Comité, il s'agit d'éviter le précédent de la Première Guerre mondiale après laquelle, affirme son secrétaire général en mars 1940, les conditions de déréquisition avaient durablement pesé sur le secteur des pêches<sup>37</sup>.

Le Comité passe par ailleurs à l'action, après l'Armistice, en organisant en son sein une « commission de renouvellement de la flotte de pêche » qui est le pendant de la section d'étude de la marine marchande<sup>38</sup>. Mais dès mars 1941, une loi de Vichy crée la Corporation des pêches maritimes. Cette organisation regroupe, sur le papier du moins, tous les métiers du monde de la pêche au sein de syndicats locaux uniques et obligatoires, chapeautés par des structures régionales

---

<sup>35</sup> R. COURAU, « Notes sur les conditions dans lesquelles j'ai été appelé à la préparation puis à l'exécution des programmes de reconstitution des flottes de commerce et de pêche (1941-1953) », *Revue Maritime*, 3e trimestre 1993, p. 13-15 ; René Courau (1905-1993) par ses enfants et petits-enfants, Carombe, Transmettre éd., chapitre IV « carrière de René Courau », p. 89-99.

<sup>36</sup> Th. CAPILLIER, *Pêches et Pêcheurs à Boulogne-sur-Mer (1870-1980)*, thèse de doctorat, université Charles de Gaulle-Lille III, 1996, p. 599-600.

<sup>37</sup> *Rapport sur l'exercice 1939 présenté au nom du conseil d'administration par M. Jacques Marchegay, secrétaire général à l'assemblée générale du 12 mars 1940*, Paris, CCAF, 1940.

<sup>38</sup> G. CHARIE-MARSAINES, « La reconstruction de la flotte de pêche », *La Pêche maritime*, novembre 1953, p. 487-492.

et nationales<sup>39</sup>. Les différentes organisations professionnelles et syndicales (dont les sections « pêche » du CCAF) sont appelées à se fondre dans cette nouvelle architecture<sup>40</sup>. L'étude de la reconstruction de la flotte de pêche devient ainsi, *ipso facto*, l'une des missions de la Corporation qui annexe le comité créé au départ par le CCAF.

Mais c'est surtout l'administration de la marine, et Courau, qui passent à l'action à partir du printemps 1942. Ils fixent dès ce moment la forme que prendra la reconstruction de la pêche industrielle après-guerre : les armateurs ayant perdu leurs bâtiments ne recevront pas d'argent mais des navires neufs, livrés par l'État et construits en série selon un petit nombre de modèles prédéfinis. L'objectif est de faire baisser les coûts de fabrication et d'entretien en standardisant les flottes. Il s'agit aussi – et surtout – de moderniser à marche forcée une flotte arrivée à bout de souffle à la fin des années 30. Selon le témoignage de Georges Charié-Marsaines, secrétaire général de la Corporation sous Vichy, l'administration de la marine doit faire pression sur les armateurs pour imposer cette politique des prototypes<sup>41</sup>. Ils auraient semble-t-il été favorables à une formule plus souple, à une plus grande individualisation des dédommagements et à une plus grande diversité de modèles.

La réflexion s'organise, à l'issue d'échanges entre la marine marchande et les armateurs, autour de huit bâtiments-types : cinq types de navires hauturiers de 28 à 48 mètres, deux types de navires de grande pêche de 63 et 68 mètres (dit à « trois » ou « deux campagnes ») et un de navire congélateur. Pour dresser les plans, la Corporation crée un bureau d'études confié à l'architecte naval Eugène Robert Guérout<sup>42</sup>. Un bureau du même type est confié à un autre architecte, Hermann Cigli, chargé quant à lui de réfléchir à des modèles devant inspirer la reconstruction de la flotte de pêche en bois.

Pour chaque modèle de bateau de pêche industrielle, des armateurs « chefs de file » sont désignés : ils agissent comme conseillers techniques et recueillent les demandes de leurs pairs pour les répercuter auprès de Guérout. C'est ainsi l'armateur Gautier frères de Lorient qui est chargé de préfigurer le chalutier-type de 32 mètres<sup>43</sup>. Ces études se font en lien avec le Comité

---

<sup>39</sup> R. VIAUD, *Le syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les luttes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005, p. 185-192 ; J.-Ch. FICHO, *Les pêcheurs bretons durant la Seconde Guerre mondiale, op. cit.*, p. 90-94.

<sup>40</sup> Le CCAF lui-même est dissous par un arrêté du 8 septembre 1942, après la création de la Corporation de la marine de commerce.

<sup>41</sup> G. CHARIÉ-MARSAINES, « La reconstruction de la flotte de pêche », art. cité, p. 488.

<sup>42</sup> Corporation des pêches maritimes. Décision n°36 du 22 janvier 1943.

<sup>43</sup> Les autres « chefs de file » sont les armateurs Huret et Duhamel pour la grande pêche ; Castel pour les frigorifiques ; Papin, Sénéchal, Lebon pour la pêche hauturière. « Note sur la reconstruction en France des flottes de commerce et de pêche », 21 novembre 1944, annexe « navires de pêche », Centre des archives d'outre-mer d'Aix-en-Provence, 1AFFECO/180.

d'organisation des constructions navales mis en place par Vichy et avec des chantiers choisis pour les études de faisabilité<sup>44</sup>. En parallèle de ce processus – où se jouent des choix technologiques décisifs – la commission du matériel de la Corporation<sup>45</sup> travaille à une question sensible : élaborer les règles de priorité qui régiront le moment venu l'attribution des navires neufs aux armateurs. Tout cet acquis va se révéler décisif à la Libération.

## L'État, l'argent et la modernisation

### *Une reconstruction-éclair*

Sous l'Occupation, le Comité français de libération nationale a à Alger sa propre administration maritime civile, placée sous l'égide du « commissaire aux communications et à la marine marchande » René Mayer. Elle est dirigée par Gustave Anduze-Paris, un polytechnicien d'abord officier de marine puis dirigeant, avant la guerre, d'une compagnie de navigation. En septembre 1944, les deux hommes gagnent Paris, Mayer est nommé ministre des Travaux publics et des Transports, et Anduze-Paris s'installe place de Fontenoy comme nouveau secrétaire général de la marine marchande.

Dès avril 1944 à Alger, Mayer avait eu connaissance, *via* un résistant travaillant au ministère des Travaux publics (Henri Ziegler, *alias* « colonel Vernon ») des projets élaborés en France pour la reconstruction des flottes<sup>46</sup>. Puis à son arrivée à Paris, Courau lui remet un rapport de synthèse publié quelques semaines auparavant par Vichy<sup>47</sup>. Ce document détaille le principe d'une reconstruction fondée sur des prototypes, déjà finalisés sous l'égide de Guérault, de la Corporation et des armateurs « chefs de file ». Au même moment, la flotte française ne compte plus qu'une quarantaine de chalutiers industriels en activité.

Le 25 octobre, René Mayer écrit dans son journal qu'il étudie « les plans de reconstruction de la flotte marchande faits par le secrétariat d'État de Vichy, *et bien faits* »<sup>48</sup>. Deux mois plus tard, il s'adresse à son homologue des Finances pour l'alerter sur la nécessité de reconstituer d'urgence

---

<sup>44</sup> *L'œuvre du Comité d'organisation des constructions navales pour la reconstruction des flottes de commerce et de pêche*, Paris, secrétariat d'État à la marine, 1943.

<sup>45</sup> Elle absorbe en février 1943 la « commission du renouvellement de la flotte » créée au sein de la Corporation en août 1941. Corporation des pêches maritimes. Décision n°44 du 26 février 1943.

<sup>46</sup> René Mayer. *Études, témoignages, documents*, Paris, PUF, 1983, p. 303.

<sup>47</sup> *La reconstitution de la flotte de commerce et de pêche. Situation au 1er juin 1944*, Paris, secrétariat à la marine et aux colonies, 1944. R. COURAU, « Notes sur les conditions », art. cité, p. 14. Il indique aussi avoir tenté de lui faire parvenir une première version de ce document à Alger, plus tôt en 1944. Peut-être s'agit-il de la mission remplie par le « colonel Vernon ».

<sup>48</sup> Je souligne. René Mayer. *Études, témoignages, documents, op. cit.*, p. 351.

les flottes de commerce et de pêche<sup>49</sup>. Il souligne l'importance que cela revêt, non seulement pour ces secteurs, mais aussi pour la renaissance des chantiers navals français. Dans une « note sur la reconstruction » que transmet Mayer, on voit que dès cette date, la décision a été prise d'adopter intégralement le plan de Vichy pour la pêche industrielle, des principes généraux aux prototypes techniques<sup>50</sup>. Une réunion interministérielle du 11 décembre 1944 entérine le lancement des opérations, même si l'état des chantiers français semble un facteur limitant une reconstruction rapide<sup>51</sup>. Au même moment, la Corporation des pêches dissoute, une représentation patronale s'est recrée avec l'Union interfédérale des armateurs à la pêche et celle-ci a pour première tâche de réaliser un inventaire national des sinistrés pour dimensionner les commandes<sup>52</sup>.

Celles-ci sont passées pour l'essentiel courant 1945 : 143 chalutiers seront construits pour l'État français dont 67 dans l'Hexagone, aux chantiers Augustin Normand du Havre, aux Ateliers et chantiers de la Manche de Dieppe, aux chantiers Dubigeon à Nantes... Le reste sera fabriqué à l'étranger (76) : États-Unis (32), Canada (15), Royaume-Uni (13), Belgique (16). Un compromis est ainsi recherché entre le souhait de faire travailler des chantiers hexagonaux et de ne pas dépenser de devises, et la rapidité d'exécution que permettent les commandes hors de France.

Ces navires connus sous le nom explicite de chalutiers « Corporation » sont livrés entre août 1946 et décembre 1952 à une centaine d'armateurs de la façade Atlantique<sup>53</sup>. Pour gérer la reconstruction, l'État crée en avril 1946 une société anonyme à capital variable, le « comptoir de reconstruction de la flotte de pêche en acier »<sup>54</sup>. C'est cet organisme qui passe les commandes, réceptionne les navires, les répartit entre les armateurs par ordre de priorité et encaisse des soultes auxquelles donnent lieu les livraisons. Georges Charié-Marsaines, ancien secrétaire général de la Corporation, en est le directeur général. On voit que la continuité est forte du côté de l'État, en matière de reconstruction, à la fois pour les idées et pour les hommes : Guérault, Courau, Charié-Marsaines en sont des acteurs-clés de Vichy à la Quatrième République.

---

<sup>49</sup> Lettre du ministre des travaux publics au ministre des Finances du 2 décembre 1944. Centre des archives économiques et financières (désormais CAEF) B0013611.

<sup>50</sup> B. CASSAGNOU, *Les grandes mutations de la marine marchande (1945-1995)*. Volume I, *op. cit.* « Note sur la reconstruction en France des flottes de commerce et de pêche » du 21 novembre 1944. CAEF B0013611.

<sup>51</sup> « Procès-verbal de la conférence tenue le 11 décembre 1944 ». CAEF B0013611.

<sup>52</sup> G. CHARIÉ-MARSAINES, « La reconstruction de la flotte de pêche », art. cité, p. 489.

<sup>53</sup> A cela s'ajoute sept chalutiers « ex-allemands » obtenus en dommages de guerre et concédés en remplacement d'unités perdues.

<sup>54</sup> Loi du 27 avril 1946 portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1946, article n° 57, *Journal officiel* du 1<sup>er</sup> mai 1946 et « Règles de fonctionnement de la société anonyme à capital et personnel variable (...) », *Journal officiel* du 4 décembre 1946.

Les navires perdus sont remplacés par des bâtiments de même type et d'un tonnage proche. Deux cas se posent alors. Soit le navire a été détruit alors qu'il avait été réquisitionné, et dans cas le propriétaire doit être intégralement dédommagé par l'État. Soit il l'a été lorsque son propriétaire l'utilisait, et dans ce cas il reçoit une « indemnité de dommages de guerre » de 70 % de sa valeur<sup>55</sup>. Dans les deux cas, il doit par ailleurs payer des soultes dites « de vétusté » et de « caractéristiques » prenant en compte la différence entre le navire perdu et le navire neuf le remplaçant.

### *L'argent public et la pêche industrielle*

Il faut entrer dans ces détails pour comprendre en quoi les « dédommagements » accordés à la pêche industrielle après-guerre ont été une formidable aubaine, avec la fourniture aux armateurs, à très bas coût, d'un outil productif neuf en lieu et place (comme l'écrit un armateur certes jaloux) de « vieux "rafiots" à vapeur, démodés, usés, ayant même parfois plus d'un demi-siècle d'ancienneté »<sup>56</sup>. De fait, la reconstruction semble avoir été une très bonne affaire pour la pêche industrielle. D'abord, parce qu'on sait que le calcul des soultes de vétusté a été favorable à l'armement, car le calcul de la dépréciation s'est fait en pourcentage du prix du navire en 1939, sans réactualisation en fonction de l'inflation<sup>57</sup>. Ensuite, parce les armateurs ont pu échelonner le paiement des soultes sur quinze ans après paiement du quart, à un taux de 4,5 %<sup>58</sup>. Avec l'inflation d'après-guerre, cela revient à rembourser bien moins que la valeur réelle. Comme le résume sans détours un acteur cité par F. Guennoc

il n'y a pas à dire, les armateurs qui ont perdu leurs bateaux pendant la guerre ont fait une affaire du tonnerre. L'argent gagné par ces nouveaux bateaux a plutôt servi à financer d'autres bateaux qu'à régler des soultes. En fait, dans l'histoire, ce sont les armateurs qui n'ont pas perdu leur bateau qui ont été complètement lésés<sup>59</sup>.

D'où la rancœur de ces derniers, exclus d'une reconstruction ressemblant parfois à un cadeau pur et simple de l'État<sup>60</sup>.

---

<sup>55</sup> Loi du 28 octobre 1942 relative à la reconstruction des entreprises industrielles sinistrées par fait de guerre. « Note sur les modalités de remplacement des chalutiers en acier perdus par fait de guerre », s.d. CAEF B0013611.

<sup>56</sup> Lettre d'Yves Lepage (armateur à Quimper) au directeur des affaires économiques navales du ministère de la marine marchande du 17 octobre 1948. CAC 19800544/42-43.

<sup>57</sup> R. COURAU, « Notes sur les conditions », art. cité, p. 14.

<sup>58</sup> « État des recettes pour l'exercice 1950 », s.d. CAC 19820399/3.

<sup>59</sup> Cité par F. GUENNOG dans *La pêche boulonnaise au temps des chalutiers à vapeur*, Wimille, Punch éditions, vol. 2, 2004, p. 159.

<sup>60</sup> *Ibid*, p. 164.

C'est aussi là qu'est perceptible la différence de traitement que l'État réserve aux différents secteurs des pêches françaises. S'agissant de la pêche artisanale, on a vu que Vichy a fait étudier des modèles de navire en bois ; mais ceux-ci ne sont qu'indicatifs. A la Libération, le remplacement des unités détruites sera géré au cas par cas par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Non seulement l'État s'implique beaucoup moins dans la reconstitution de l'outil productif, mais les conditions financières faites aux pêcheurs sinistrés sont loin de celles dont bénéficie la pêche industrielle. Le Crédit Maritime Mutuel (l'équivalent du Crédit agricole pour la pêche côtière) est sous-financé par l'État alors que les pêcheurs doivent payer pour les sommes non couvertes par les dommages de guerre<sup>61</sup>.

L'État fait donc un choix : investir dans la pêche industrielle. Mais combien et d'où vient cet argent ? Charié-Marsaines donne le chiffre de 14,264 milliards de francs<sup>62</sup>. Mais cette somme a été obtenue en additionnant les coûts des navires exprimés en francs des différentes années de livraison. Si l'on considère les 158 navires du programme, leur prix en fonction de l'année, de leur type et de leur chantier de construction<sup>63</sup> avant de les ramener en francs « fin 1952 », le coût de construction s'établit plutôt à environ 20 milliards<sup>64</sup>.

L'argent américain a joué un rôle essentiel, après 1945, dans l'expansion et la modernisation des flottes de pêche industrielle à l'échelle mondiale. Pour les États-Unis de la Guerre froide, l'objectif est de stabiliser et conforter des alliés-clés et des vassaux comme l'Islande, le Japon et la Corée du Sud<sup>65</sup>. L'argent des prêts-bails, les aides du plan Marshall, les prêts bilatéraux, l'ouverture sélective du marché américain à certains poissons étrangers ont joué à plein pour catalyser l'essor de flottes « modernes », plus puissantes, mieux équipées et plus efficaces. Qu'en est-il dans le cas de la France ?

Grâce au témoignage de Christian Valensi, chef de la mission de la marine marchande à Washington, on sait que le prêt-bail américain n'a pas contribué à la reconstruction de la pêche française<sup>66</sup>. Cette dépense n'avait pas été prévue au titre de 1945, dans l'accord de prêt signé le 28 février de la même année. Valensi voulait l'inclure dans la renégociation pour l'année 1946, mais l'arrêt brutal du prêt-bail pendant l'été ne l'a pas permis. Le plan Marshall, lui non plus, ne paraît

---

<sup>61</sup> E. MEURIOT, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983*, *op. cit.*, p. 20-30.

<sup>62</sup> G. CHARITÉ-MARSAINES, « La reconstruction de la flotte de pêche », art. cité, p. 491.

<sup>63</sup> Les prix de revient par série, pays de construction et année sont dans J. LATTY, *Traité d'économie maritime. Tome III. Les pêches maritimes et leurs industries annexes*, *op. cit.*, p. 746.

<sup>64</sup> Il s'agit du coût avant paiement des soultes par les armateurs.

<sup>65</sup> C. FINLEY, *All the boats on the ocean. How government subsidies led to global overfishing*, Chicago & London, The University of Chicago Press, 2017.

<sup>66</sup> Ch. VALENSI, *Un témoin sur l'autre rive. Washington 1943-1949*, Paris, CHEFF, 1994, p. 243.

pas avoir joué un rôle significatif. On sait qu'au total, 29 milliards de francs de contre-valeur du plan Marshall ont abondé les 453,4 milliards qu'ont coûté les reconstructions des flottes de commerce et de pêche<sup>67</sup>. Il faut rester prudent car le détail des flux financiers est difficile à reconstituer ; mais il semble que l'argent destiné aux flottes ait transité sur un compte unique, ce qui signifie qu'environ 6 % de l'investissement serait venu de l'aide américaine. Ainsi la reconstruction de la pêche française a été très peu tributaire des États-Unis : elle a été financée sur les fonds propres de l'État français et par l'emprunt.

## Énergie, écologie et reconstruction

### *Une transition énergétique*

La reconstruction de la flotte de pêche industrielle française est un *choc de modernisation*, créé par le remplacement par l'État d'une large partie des navires d'avant-guerre par des bâtiments neufs et plus efficaces. En 1939, la flotte est composée de 334 navires en métal de plus de 100 tjb dont 44 de grande pêche et 290 de pêche hauturière<sup>68</sup>. Les navires hauturiers sont vétustes : 80 % ont plus de vingt ans et 10 % seulement moins de cinq ans. Le bilan est meilleur pour la grande pêche, avec un âge moyen de treize ans. En 1953, sous le double effet de la reconstruction et de la réforme de certains navires, la flotte s'est transformée. Moins nombreux (239), les chalutiers sont désormais plus gros et surtout bien plus modernes, avec une moitié des navires hauturiers qui ont moins de cinq ans – un contraste éclatant avec la flotte à bout de souffle de 1939<sup>69</sup>.

La flotte française n'est pas seulement plus récente. Elle a connu une évolution majeure : une *transition énergétique*. La politique des prototypes a en effet été sous-tendue par un choix fondamental : celui d'une propulsion à moteur Diesel à la place de la propulsion vapeur/charbon dominante avant-guerre. Seuls 28 navires du programme (sur 158) sont à vapeur<sup>70</sup>. L'adoption du moteur Diesel a commencé à prendre de l'ampleur en France dans les années 1930, notamment chez certains armateurs à la grande pêche. Mais la crise de la pêche hauturière a bloqué cette évolution dans le secteur de la pêche fraîche. Après 1945, l'injection massive d'argent public permet le passage au Diesel. En 1953, les flottes de grande pêche et de pêche hauturière y recourent chacune à plus de 70 % (contre seulement 30 % et 16 % avant-guerre).

---

<sup>67</sup> En francs 1952. *Rapports de la commission des investissements* et B. CASSAGNOU, *Les grandes mutations de la marine marchande. Volume I, op. cit.*, tableau n° 34.

<sup>68</sup> *Annuaire du Comité central des armateurs de France* pour 1939 ; *Statistique des pêches maritimes* pour 1939.

<sup>69</sup> Avec le même critère des navires métalliques de plus de 100 tjb. J. LATTY, *Traité d'économie maritime. Tome III. Les pêches maritimes et leurs industries annexes*, Paris, imprimerie, nationale, 1957, p. 715-718.

<sup>70</sup> Vapeur charbon ou vapeur mazout.



Pourquoi le Diesel ? La logique qui a présidé à ce choix est d'ordre économique, avec le constat selon lequel la rentabilité de l'exploitation dépend avant tout du coût du combustible et du rapport entre le temps de route vers les zones de pêche et celui consacré aux captures. Le gazole offre en cela un avantage considérable, à la fois en termes de prix, de vitesse et de compacité – un paramètre important sur des navires où stockage des prises et ensemble propulsif sont en concurrence pour le volume disponible. D'où une activité de pêche plus rentable et la possibilité d'exploiter, grâce à un rayon d'action accru, des fonds jusqu'alors inaccessibles. S'ajoute le fait qu'il n'est plus nécessaire de payer des chauffeurs pour charger le combustible à la main, d'où des économies de salaires. L'effet est immédiat sur les bilans d'exploitation : par exemple 30 % de bénéfice en plus, selon Guérout, pour les plus grands modèles de chalutiers hauturiers<sup>71</sup>.

La puissance et la compacité accrues qu'offre le Diesel a en outre, en synergie avec d'autres modifications apportées aux bâtiments, un effet direct sur la puissance de capture : les contemporains s'accordent sur un chiffre de 20 à 25 % de prises de poisson en plus, comparé aux unités d'avant-guerre de même tonnage. Dans les décennies 1950-1960, s'y surajoute la diffusion de technologies inconnues avant-guerre et qui rendent la pêche encore plus efficace : système Decca de positionnement des navires, radar, outils de détection sonar du poisson, filets en matériau synthétique en lieu et place du coton<sup>72</sup>. En revanche, la modernisation post-Seconde Guerre mondiale ne contribuera pas à la diffusion des technologies de conservation par le froid, comme Vichy l'avait envisagé. C'est même plutôt le contraire. Un prototype de chalutier-congélateur avait bien été étudié pour remplacer deux des très rares unités de ce type existant avant-guerre, mais la marine marchande, en accord avec la société concernée, décide finalement de leur substituer deux navires « classiques » en raison d'un manque supposé de rentabilité<sup>73</sup>.

Le « choc de modernisation » de la reconstruction a eu des effets immédiats, mais il impulse aussi une expansion de la puissance de capture sur le plus long terme. Grâce à des navires acquis à (très) bon compte, qui permettent de dégager des profits et ont de bons prix de revente, l'armement français est désormais capable de renouveler ses équipements et ses bateaux pour les rendre sans cesse plus efficaces. Et ce, d'autant que le prix du poisson progresse et permet une bonne rentabilité d'exploitation. A la fin des années 1950, la flotte industrielle française est 25 % plus forte en jauge et 40 % en puissance qu'à la fin de la reconstruction en

---

<sup>71</sup> E.R. GUÉROULT, « Bilan d'une reconstruction », *La Pêche maritime* du 15 novembre 1953.

<sup>72</sup> J.-L. LENHOF, *Les hommes en mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 696-698.

<sup>73</sup> Il s'agissait des chalutiers-congélateurs Vivagel et Pescagel. Lettre d'Anduze-Faris au directeur du comptoir de reconstitution du 12 novembre 1947. CAC 19800544/42-43.

1953<sup>74</sup>. Entre-temps, une page s'est tournée avec le désarmement des derniers chalutiers au charbon – ceux-là même qui régnaient avant-guerre sur le plateau continental<sup>75</sup>. Ainsi s'achève la transition entre deux systèmes énergétiques d'exploitation des ressources marines – une transition, on l'a vu, largement orchestrée et financée en France par l'État.

### *Souveraineté et course à la ressource*

Dans les décennies d'après-guerre, la pêche industrielle se réarme dans toute l'Europe et la compétition fait rage entre des flottes souvent soutenues par les États. En matière de politique publique et de dynamique du secteur, l'une des spécificités du cas français tient à l'accent mis sur la reconstruction proprement dite, à la fois en termes de moyens financiers et de rapidité (à la différence de l'Angleterre par exemple, où l'on aidera de plus en plus au fil du temps, mais où l'on investit peu dans la reconstruction).

Ce choix d'investir vite et beaucoup s'explique de plusieurs façons. D'abord, se rééquiper en navires, c'est chercher à répondre à une crise du ravitaillement qui perdure bien après la fin des hostilités. Ensuite, l'État a un intérêt financier à se libérer au plus tôt du paiement des indemnités qu'il doit aux armateurs tant que leur navire n'est pas remplacé. Par ailleurs, les flottes de pêche ne sont pas seulement un outil de production : elles sont aussi un vecteur d'affirmation de puissance. Il y a pour la France un enjeu à la fois géopolitique et économique à refaire flotter rapidement son drapeau au large de Terre-Neuve et sur tout le plateau continental européen. D'abord pour réaffirmer les prérogatives traditionnelles liées à la haute mer, mais aussi faire pour valoir ses droits historiques sur des zones qui sont au même moment l'objet de négociations internationales destinées à encadrer l'effort de pêche.

Enfin, une dernière motivation affleure dans la documentation de Vichy et d'après 1945 : l'idée de profiter du *rebond écologique* des populations de poissons consécutif aux années de guerre. Avec les hostilités, la pêche hauturière a délaissé de vastes zones de l'Atlantique, de la mer du Nord et de la Manche, du fait de la mobilisation des navires, des mines et des combats. De ce fait on anticipe, et on constate très vite, une forte abondance en poisson à la reprise de la pêche<sup>76</sup>. Ce phénomène est bien connu : on l'avait déjà constaté après la Première Guerre mondiale<sup>77</sup>. C'est le calcul que font les autorités françaises, dès Vichy et par la suite :

---

<sup>74</sup> E. MEURIOT, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983*, *op. cit.*, p. 36-38.

<sup>75</sup> Sur la fin des chalutiers à vapeur, d'abord à charbon puis plus tard à mazout, voir F. GUENOC, *La pêche boulonnaise*, *op. cit.*, p. 164-171.

<sup>76</sup> P. HOLM, « World War II and the 'Great Acceleration' of North Atlantic Fisheries », *art. cit.*

<sup>77</sup> Voir F. LOCHER, « La crise du poisson-charbon », à paraître.

« on a pu constater », argumente ainsi la marine marchande en 1947, « pendant une période assez courte après la Libération qu'un chalutier rapportait en recettes brutes annuelles un total qui dépasse la moitié de son prix de construction. C'est donc vraiment une affaire intéressante pour le pays que d'investir rapidement des sommes – fussent-elles importantes – dans la reconstruction de la flotte de pêche »<sup>78</sup>.

Et effectivement, la pêche française profite de prises records dans l'immédiat après-guerre – mais avant un brutal retour à la normale en quelques années seulement<sup>79</sup>.

\*

L'Atlantique du nord-est est, dans les décennies d'après-guerre, le champ d'action d'armadas de pêche anglaises, françaises, ouest-allemandes, espagnoles mais aussi soviétiques et polonaises, en concurrence pour la ressource en poisson. En parallèle, on assiste à un échec des formes de régulation collective de l'activité de pêche, avec des accords multilatéraux et un organisme de gestion (la *North east atlantic fisheries commission*) qui ne parviennent ni à limiter les captures, ni à freiner l'essor des pêches « minotières » ciblant les petits pélagiques. La chute d'abondance, et parfois l'effondrement pur et simple, de certaines populations de poissons n'inverse pas la tendance.

La flotte industrielle française doit ainsi faire face, au début des années 1960, à une forte chute des rendements de la pêche au hareng et au merlu, deux de ses espèces-phares<sup>80</sup>. Elle réagit en cherchant à augmenter encore l'efficacité de ses moyens de capture, et doit aussi se réorienter vers d'autres espèces, moins valorisées par les consommateurs. De plus, elle subit au même moment les effets de la libéralisation des échanges en produits de la mer, dans la CEE et entre celle-ci et les pays tiers. Tout cela pousse l'État, vingt ans après la reconstruction d'après-guerre, à investir de nouveau fortement dans la pêche. Des plans de « relance » et de « développement » offrent des subventions et des prêts bonifiés à l'armement industriel. L'argent public avait permis la diésélisation des flottes ; il facilite à présent une nouvelle rupture technologique : l'adoption dans la décennie 1965-1975 des chalutiers dit de « pêche arrière », plus efficaces et plus rentables.

La Seconde Guerre mondiale et l'immédiat après-guerre ont donc marqué une étape majeure dans l'histoire des pêches en France, avec un État qui intervient pour la première fois pour transformer l'outil de production lui-même – les flottes. La reconstruction, esquissée dès les années de guerre, est comme en agriculture une modernisation à des fins d'efficacité et de

---

<sup>78</sup> « Note au sujet de la reconstitution de la flotte de pêche », 16 mars 1947 (p. 11). CAC F10/903.

<sup>79</sup> 50 à 70 tonnes de poisson en 8-10 jours de mer pour le chalutage sur le plateau continental. Voir par exemple pour Boulogne : F. GUENOC, *La pêche boulonnaise, op. cit.*, p. 149 et 154.

<sup>80</sup> On se base ici sur E. MEURIOT, *La flotte de pêche française de 1945 à 1983, op. cit.*, p. 38-52.

productivité. C'est un choc technologique, avec notamment la substitution du gazole au charbon comme source d'énergie carbonée. Le régime de Vichy joue, comme on l'a démontré, un rôle majeur : sa technocratie prépare activement la mutation de la flotte, comme elle cherche au même moment à moderniser l'agriculture. Après 1945, des objectifs géopolitiques, financiers et économiques motivent une reconstruction-éclair, financée sans aide extérieure. L'État sauve le secteur en restaurant (pour un temps) sa viabilité économique mais en intensifiant drastiquement le niveau d'exploitation des milieux marins. Dès la fin des années 1950, les pouvoirs publics constatent les effets de cette politique en termes de surpêche. Ils financeront pourtant, une décennie plus tard, l'adoption de moyens plus intensifs encore d'exploitation des espèces marines, en contexte de compétition internationale. Les pays européens finiront par mettre en place, dans les années 1970, un système de quotas destiné à protéger la ressource et à restaurer les profits. Les subventions aux flottes de pêche, elles, ne cesseront pas. Elles forment jusqu'à aujourd'hui un aspect crucial, et pourtant négligé, de l'histoire environnementale des pêches au XX<sup>e</sup> siècle.