

Les dorissiers du *Charles-Edmond* (1924-1940)

Fréquentant Terre-Neuve depuis le début du XVI^e siècle, les Malouins y ont longtemps pratiqué la pêche à la côte, ou pêche sédentaire. Installés pour la durée de chaque campagne dans des établissements précaires, ils en partaient chaque jour pêcher le cabillaud à bord de chaloupes. Étendu à sécher sur les « graves » avant d'être salé, le poisson donnait la « morue sèche » réputée pour son excellente conservation.

En 1713, les Anglais, devenus maîtres des lieux lors du traité d'Utrecht, avaient accepté d'autoriser les pêcheurs français à s'installer saisonnièrement sur une portion de côte baptisée *French Shore*. Confrontés à l'hostilité des émigrants britanniques et à l'arbitraire de mesures croissantes de restriction, les Français furent cependant progressivement contraints d'abandonner leurs établissements côtiers traditionnels. Ils développèrent en remplacement la pêche aux Bancs, dans laquelle le poisson est travaillé aussitôt remonté à bord du navire puis mis en cale où il est salé « en vert », d'où son nom de « morue verte ». Le navire se déplaçant pour suivre les bancs de poisson, cette technique est également appelée pêche errante. Le 8 avril 1904, une convention internationale mit d'ailleurs officiellement fin à l'exploitation du *French Shore* et à la pêche sédentaire.

Les bancs de Terre-Neuve et du Groenland sont des hauts fonds d'une profondeur de 50 à 60 m où le cabillaud trouve des conditions d'habitat favorables. Les pêcheurs le capturent au moyen de lignes de fond armées d'une multitude d'hameçons, les palangres, rayonnant sur environ 4 km autour de leur navire au mouillage. Pour tendre ces lignes chaque soir et les relever chaque matin, ils utilisent des embarcations légères de 5 à 6 m conçues pour s'emboîter comme des barquettes les unes dans les autres, les « doris ». Deux hommes embarquent sur chaque doris : un pêcheur expérimenté engagé en qualité de « patron » et son assistant, souvent assez jeune, appelé « avant de doris ». Aussitôt revenus à bord de leur navire, généralement un trois-mâts goélette long de 35 à 40 m, les dorissiers travaillent le poisson qu'ils ont pêché puis repartent tendre leurs lignes. Lorsque le poisson donne moins, le navire relève son ancre et cherche ailleurs un mouillage plus favorable. Les marins vivent ainsi leurs longues

campagnes en autarcie et dans une grande promiscuité à bord d'un bâtiment de 300 à 400 tonnes devenu pour six à huit mois leur atelier, leur réfectoire et leur dortoir¹.

Interrompue par la Grande Guerre, la grande pêche reprend après la fin des hostilités. Alors que leurs concurrents britanniques ou fécampois arment des chalutiers à vapeur, les Malouins restent fidèles aux voiliers et à leur mode de pêche traditionnel. Les dommages de guerre et le recours aux chantiers étrangers leur permettent de reconstituer progressivement une flottille de navires spécialisés à bord desquels les marins démobilisés retournent pratiquer leur « grand métier² » sur les bancs de Terre-Neuve. Le poisson étant abondant et se vendant bien, les armateurs commandent de nouveaux trois-mâts aux chantiers locaux. Avant de disparaître sous les effets conjugués de la crise économique des années 1930, de la multiplication des chalutiers qui épuisent la ressource, et bientôt d'une nouvelle guerre mondiale, la pêche au doris survit ainsi pendant deux décennies.

Alors que la mémoire collective oscille entre légende et misérabilisme, que sait-on réellement aujourd'hui des marins des derniers voiliers terre-neuviens qui ont pratiqué jusqu'en 1940 cette pêche ingrate dans des conditions rendues aventureuses par les aléas climatiques ? Après avoir rappelé les principales caractéristiques techniques et économiques de la grande pêche malouine entre les deux guerres, nous tenterons de répondre à cette question en interrogeant les archives publiques, d'abord sur les 17 campagnes du voilier terre-neuvier *Charles-Edmond*, actif de 1924 à 1940, puis sur les 304 marins qui se sont succédés à son bord.

La grande pêche malouine entre les deux guerres

L'équipage d'un terre-neuvier

La plupart des navires terre-neuviens du début du xx^e siècle arment 12 doris. À raison de deux hommes par embarcation, un patron de doris et un avant, leur équipage rassemble 24 pêcheurs, auxquels s'ajoutent 6 à 8 marins qui n'embarquent pas sur les doris.

Pour recruter les meilleurs pêcheurs, choisir les lieux de pêche et diriger la capture du poisson, l'armateur choisit généralement un homme de confiance dont l'habileté et l'expérience ont établi la réputation. C'est le « capitaine de pêche ».

¹ Cette technique de pêche est décrite en détail par LACROIX, Louis, *Les derniers morutiers français, sur les voiliers des grandes pêches à Terre-Neuve, en Islande, au Groënland*, Paris, J. Peyronnet, 1949, 314 p. et par LE BOT, Jean, *Les bateaux des côtes de Bretagne Nord : aux derniers jours de la voile*, Grenoble, Glénat, 1984, 224 p.

² Le succès de l'autobiographie de RECHER Jean, *Le grand métier : journal d'un capitaine de Fécamp*, Paris, Plon, coll. Terre humaine, a popularisé ce terme régional distinguant la pratique de la pêche lointaine, ou grande pêche, de celle de la pêche côtière, ou petite pêche.

Pour des raisons de sécurité, l'administration maritime exige que la direction de la navigation, à l'aller jusqu'aux lieux de pêche, puis au retour au port, soit dirigée par un officier breveté capitaine de la marine marchande. Lorsque le capitaine de pêche possède ce brevet, il est nommé commandant du navire. Dans le cas contraire, l'armateur est contraint de désigner comme capitaine un officier breveté ; étant porteur des documents officiels du navire, cet officier est appelé « capitaine porteur ». Sur le rôle d'équipage, le capitaine de pêche est alors désigné comme « subrécargue apte aux fonctions de second ». C'est cependant lui qui reste le vrai maître du bord et perçoit le meilleur salaire.

En complément du capitaine et de son second, deux ou trois patrons de doris particulièrement expérimentés et respectés remplissent les fonctions de lieutenant, maître ou second-maître.

Tandis que les dorissiers tendent et relèvent quotidiennement leurs lignes de fond, le capitaine, le second, le saleur, le cuisinier, un ou deux novices et le mousse restent à bord. Tous cependant participent au travail du poisson. Le rôle du saleur est essentiel : la qualité et le prix de la morue à la livraison dépendent en grande partie de son savoir-faire. Le cuisinier est un professionnel dont la présence et la qualification ont été rendues obligatoires par une loi de 1907 dans le but de garantir à l'équipage une salubrité minimale. L'âge minimal des dorissiers et du cuisinier est 18 ans, celui des mousses 14 ans.

La campagne sur les Bancs

La campagne annuelle d'un voilier dure huit à neuf mois, de la mi-mars à fin octobre. Aucune escale n'étant prévue, il emporte tout ce qui lui sera nécessaire pendant cette longue période : ses 12 doris, leurs équipements de pêche, 25 tonnes d'eau douce, 11 tonnes de charbon pour la cuisine et le chauffage, huit mois de vivres qui ne seront complétés que par du poisson, dont 6 tonnes de pommes de terre, 2 tonnes de biscuits, une barrique de 200 litres de vin par homme, de l'eau de vie, du tabac, etc., ainsi que les 200 à 300 tonnes de sel nécessaires à la conservation de sa pêche.

Négociant contre les vents dominants, le trois-mâts goélette met trois à cinq semaines pour traverser l'Atlantique. À l'approche des Bancs, la manœuvre des voiles n'occupant les marins que par intermittence, l'équipage de chaque doris prépare 3 200 m de lignes armées de 1 600 hameçons.

Arrivé sur les Bancs, le navire jette l'ancre pour un premier mouillage en un point jugé favorable par le capitaine de pêche. Les premiers jours sont consacrés à la pêche des bulots qui seront utilisés pour appâter la morue. À cette fin, le navire emporte des barils de viande de cheval dont les bulots sont particulièrement friands, laquelle, vite avariée, empeste le navire depuis le départ de Saint-Malo. La pêche du cabillaud peut alors commencer ; au bout de quelques jours, en fonction de l'abondance du poisson, l'ancre est relevée pour rechercher un meilleur emplacement. Lorsque la pêche

est bonne, le navire reste sur les bancs de Terre-Neuve et effectue parfois une livraison intermédiaire à Saint-Pierre et Miquelon. Dans le cas contraire, il remonte vers les bancs du Groenland, prenant alors le risque d'y trouver des conditions de mer aggravées et d'y rencontrer des icebergs.

La vie sur les Bancs est particulièrement éprouvante. À bord, la promiscuité est grande et les conditions d'hygiène déplorables. L'alimentation est vite monotone. Et surtout, les journées sont harassantes : au lever, aller à l'aviron à 4 km du navire retrouver sa bouée dans une mer parfois forte, revenir en tirant sur sa ligne jusqu'à 600 m du bord, en détacher quelque 200 cabillauds sans se blesser malgré les mouvements du doris, les ramener à bord en une ou deux dorissées, les ouvrir, les débarrasser de leurs entrailles et les aplatir pour les passer au saleur, bouëtter³ ses 1 600 hameçons, puis repartir élonger ses lignes et enfin revenir à bord. En n'ayant qu'un compas pour tout instrument de navigation, même dans la brume. Et que deux paires d'avirons pour se mouvoir, même si parfois, sur une partie de leurs trajets, un vent favorable leur permet de gréer une petite voilure de confection personnelle sur un aviron mâté dans un trou de leur banc de nage. Et cela tous les jours de la semaine et tant que les longues journées d'été dans l'hémisphère nord le permettent, le gain de chacun dépendant directement de sa pêche⁴.

À pratiquer un tel métier, les risques sont grands. Au fil des archives maritimes et notamment des rôles de désarmement, il n'est pas rare de rencontrer un bref rapport rédigé par le capitaine témoignant de la maladie, d'une blessure, du décès accidentel d'un ou plusieurs matelots, voire de la disparition d'un doris et de son équipage. Malgré leur laconisme, ces rapports sont éloquents ; le vocabulaire maritime sait résumer en quelques mots une situation au dénouement dramatique. C'est ainsi que pour la seule année 1934, sans doute de loin la plus noire de la période 1924-1940, sur 31 voiliers armés à la grande pêche à Saint-Malo, 4 ont fait naufrage dont le trois-mâts *Eider* perdu corps et biens avec un équipage de 22 hommes ; 12 dorissiers ayant en outre été portés disparus et 3 autres décès constatés, ce sont au total 37 des 1 057 marins partis de Saint-Malo qui ne sont pas revenus des Bancs. En 1930 déjà, année sans naufrage, 16 disparitions et 10 décès avaient cependant frappé les 1 954 marins des voiliers terre-neuviens.

Lorsque la grande cale est enfin remplie de 200 ou 300 tonnes de morue salée, le retour en France se fait en deux semaines, voire moins. Dans ce sens, les voiles carrées du mât de misaine profitent au maximum des vents généralement portants

³ Garnir chacun du morceau de bulot qui sert d'appât.

⁴ La vie sur les Bancs est décrite notamment par CONVENANT, René, *Galériens des brumes : sur les voiliers terre-neuvas*, Saint-Malo, Éd. l'Ancre de marine, 1988, 230 p. et par LACROIX, Louis, *Les derniers morutiers français...*, *op. cit.*

et permettent même, selon un ancien des Bancs, d'approcher la vitesse de 12 nœuds⁵ ! La pêche est livrée à Saint-Malo, parfois à Fécamp, ou même à Bordeaux, plaque tournante à cette époque du négoce de la morue.

Les mauvaises années, et même avec une cale encore à moitié vide, les conditions climatiques obligent de toute façon le navire à « débanquer » pour être de retour fin octobre ou tout début novembre !

Les derniers voiliers terre-neuviens

De 137 en 1913 le nombre des voiliers armés à Saint-Malo pour la grande pêche était tombé à 27 en 1917. La mobilisation des équipages et la destruction des navires expliquent cet effondrement.

Dès la fin de la Grande Guerre, les armements reprennent avec les quelques anciens navires épargnés par les hostilités et avec des bâtiments neufs commandés aux États-Unis ou lancés sur les chantiers français enfin réactivés. Le prix de vente de la morue est élevé, tandis que les années de guerre ont favorisé la multiplication de la ressource. Autrefois pratiqué par de nombreux ports, l'armement à la grande pêche se concentre sur le pays malouin, d'où partent désormais les deux tiers des voiliers français. Il culmine en 1926 avec 2 828 marins à bord de 81 voiliers malouins, 5 voiliers cancalais et 2 chalutiers.

Au fil des ans cependant, la ressource s'amenuise tandis que les prix baissent et que les chalutiers à vapeur se multiplient. Soumis aux effets combinés de la crise économique et de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre, certains armateurs bradent leurs navires dans les pays nordiques dont les lois sociales sont moins contraignantes. Le nombre des voiliers morutiers du pays malouin décroît rapidement, tombant de 61 en 1930 à 33 en 1931, tandis que le nombre de chalutiers locaux se stabilise à 8 en 1936. Les 1 300 marins qui embarquent en 1940 sur les 23 derniers voiliers et sur ces 8 chalutiers ne représentent plus que 46 % de l'effectif atteint en 1928.

En juin 1940, après la signature de l'armistice franco-allemand, le Royaume-Uni décide d'interdire aux morutiers alors en campagne de revenir en France. Il craint que le produit de leur pêche contribue indirectement à l'effort de guerre germanique. Plusieurs voiliers malouins sont contraints de passer sous pavillon canadien ; d'autres sont coulés par les croiseurs ou les sous-marins britanniques après que leur équipage eut été invité à s'embarquer sur leurs doris. Quelques-uns échappent à la Royal Navy et réussissent à gagner Bordeaux, Marseille ou Casablanca. Quant au seul voilier terre-neuvier revenu à Saint-Malo après sa campagne de 1940, le trois-mâts *Immaculée-Conception*, il est finalement détruit en Rance par un bombardement aérien en juin 1944 !

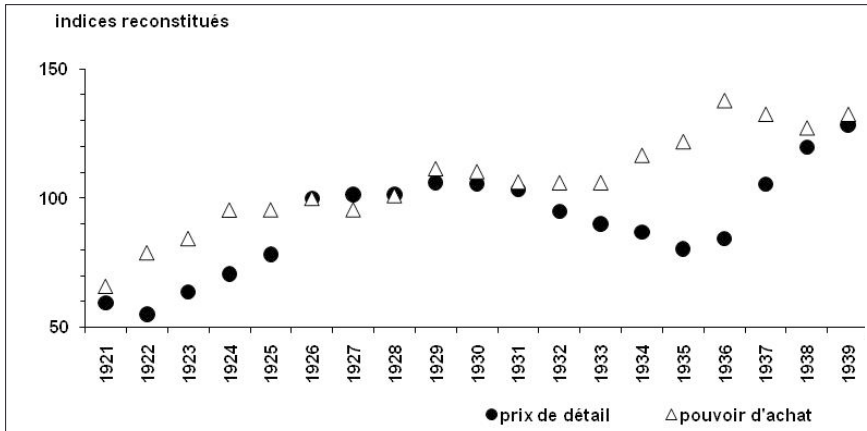
⁵ Francis Lefebvre, ancien dorissier, communication personnelle.

À la Libération, quelques-uns des rares voiliers qui ont survécu reprennent momentanément du service, puis cèdent rapidement la place aux chalutiers. De 1949 à 1952, un seul continue encore à pêcher au doris, le trois-mâts métallique à moteur auxiliaire *Lieutenant-René-Guillon*.

L'impact de la crise économique mondiale

Combinée à d'autres causes, la crise économique mondiale des années 1930 n'est pas étrangère à cet effondrement de la grande pêche traditionnelle. La période de l'entre-deux-guerres est marquée par une grande instabilité économique. Sous l'action combinée des errements de la politique nationale et du déséquilibre du marché des matières premières, la valeur du franc, les prix de gros, les prix de détail et le pouvoir d'achat des salariés subissent des variations rapides et discordantes. Pendant la déflation engendrée par la grande crise de 1929-1931, les prix de gros s'effondrent et les prix de détail décroissent tandis que les salaires résistent à la baisse. Comment dans un tel contexte mesurer l'évolution des revenus des pêcheurs terre-neuviers d'une année sur l'autre et comment les comparer avec ceux des autres métiers ?

Malgré l'absence d'indicateurs officiels, nous disposons pour cela des indices publiés par Alfred Sauvy⁶. Recalculé pour des raisons pratiques en affectant la valeur 100 à l'année 1926, début d'une courte période de stabilité relative, son indice des prix de détail à la consommation passe de 55 en 1923 à 128 en 1939 ! Il nous permet d'exprimer certains prix en francs constants valeur 1926 (graphique 1).



Graphique 1 - Indices reconstitués des prix et du pouvoir d'achat

⁶ SAUVY, Alfred, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, Paris, 2 vol., Fayard, 1965-1967, t. I, p. 277, 282 et 496 et t. II, p. 406, 496 et 500.

Alors qu'une grande partie de la population est frappée par le chômage, ceux qui ont pu conserver leur emploi bénéficient paradoxalement d'une amélioration de leur niveau de vie ! La courbe de l'indice du pouvoir d'achat, déterminé par Alfred Sauvy « selon la méthode classique en rapportant l'indice (de la moyenne nationale) du salaire hebdomadaire à l'indice des prix à la consommation », montre que ce phénomène culmine en 1936.

Le prix de la morue

Plusieurs catégories de morues constituent la cargaison de retour du voilier terre-neuvier : poisson grand, moyen ou petit, rebut, loques et ânon⁷. Le tonnage et le prix de vente de chacune de ces catégories sont détaillés sur le compte de pêche, qui en déduit le prix de vente net moyen du kilogramme de morue, base de la rémunération des pêcheurs. D'une année sur l'autre, ce prix varie fortement non seulement en fonction de la quantité et de la qualité de la pêche face aux besoins du marché, mais aussi sous l'influence de décisions politiques.

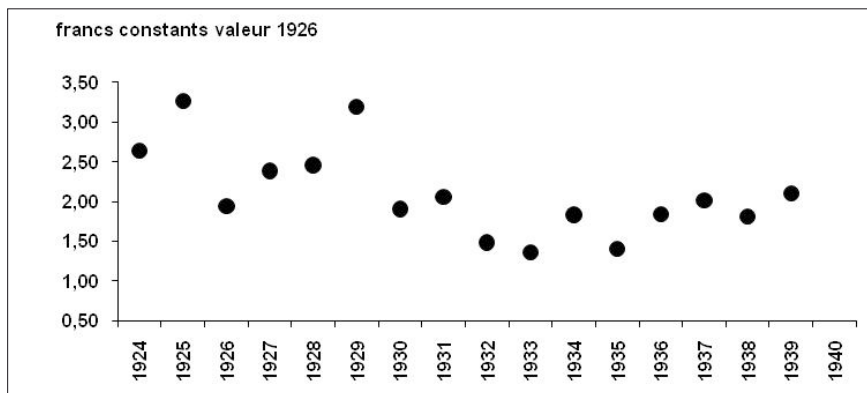
La pêche morutière française est une activité largement exportatrice, dont le négoce est particulièrement sensible à la concurrence internationale. Entre les deux guerres, 55 % de la production sont vendus aux pays méditerranéens. Or, le Royaume-Uni et la Norvège sont depuis longtemps de redoutables concurrents. En 1840 déjà, des aides avaient été votées pour soutenir la morue française sur le marché international et dans nos colonies des Antilles. Tantôt supprimées, tantôt rétablies, ces aides pèsent sur les cours.

En 1921, sous la pression des viticulteurs du midi, le gouvernement prend des mesures protectionnistes contre les importations de vin provenant de Grèce, d'Italie, d'Espagne et du Portugal. Principaux acheteurs de la morue française, l'Espagne et le Portugal réagissent en imposant des taxes qui rendent impossible la compétition de notre poisson avec celui des Britanniques et des Norvégiens. En 1930, le prix de vente de la morue chute de 20 %. Les années suivantes, malgré une prime à l'exportation versée en 1932 et les accords passés en 1933 et 1935 avec le Portugal, puis avec l'Italie et la Grèce, ce prix reste bas.

En effet, les chalutiers sont maintenant de plus en plus nombreux et l'abondance de leur production contribue à l'effondrement des cours. Revenus plus rapidement des Bancs, ils vendent cette production en primeur, défavorisant encore plus les voiliers traditionnels, dont le prix insuffisant de la morue pèse sur les salaires des pêcheurs. En 1934, la « loi Tasso », du nom du député de Marseille qui en est le rapporteur, tente d'y remédier au moyen d'une prime versée par l'État en complément des parts de pêche.

⁷ Les comptes de pêche distinguent ces six catégories de poisson et associent à chacune un prix de vente ; le terme « ânon » désigne l'églefin.

Exprimés en francs constants valeur 1926, les prix nets de vente indiqués sur les comptes de pêche du *Charles-Edmond* varient les premières années entre 2 et 3,20 F le kilogramme, valeur maximum qu'ils atteignent en 1925 et 1929. À partir de 1930, ils stagnent ensuite entre 1,40 et 2 F (graphique 2) !



Graphique 2 – Prix net de vente du kilogramme de morue du *Charles-Edmond*

La charte-partie

Depuis 1910, une charte-partie signée du sous-secrétaire d'État à la Marine régit l'engagement des marins terre-neuviens des ports de Saint-Malo, Dinan, Cancale et Granville. Devenue nationale en 1920, elle a été rédigée par une commission composée de délégués de l'armement, de représentants des inscrits maritimes et de membres de l'administration. Un exemplaire de la charte-partie, parfois complété par la mention manuscrite de certaines conditions particulières, est inséré dans chaque rôle de désarmement.

La rémunération des marins comprend une avance forfaitaire fixée chaque année par la commission nationale et un salaire de retour calculé après la vente de la pêche, sous contrôle de l'inscription maritime. Au total, l'équipage de chaque doris perçoit 26 % du produit net de la vente des morues qu'il a pêchées. Les gages des officiers et des autres marins qui, sauf nécessité exceptionnelle, « n'embarquent pas » dans les doris, sont indexés sur la valeur globale de la pêche ou sur les salaires des dorissiers, et payés en plus sur la part de l'armateur.

L'avance est réglée en deux parties dont la première est remise au marin dans les bureaux de l'inscription maritime, au moment de la « revue⁸ » au cours de laquelle

⁸ En présence de l'armateur et de tous les marins, examen par l'inscription maritime du rôle d'armement du navire, de la composition de l'équipage et de la régularité des engagements.

il signe son engagement, et la seconde versée après le départ du navire par l'armateur à l'épouse ou aux ayants droit désignés par le marin.

À chaque retour de doris, le capitaine note sur un carnet le nombre de morues rapportées sur le navire. En fin de campagne, l'armateur établit le « compte de pêche » dans lequel les coûts de la boîte, du déchargement et de l'assurance sont, entre autres frais, déduits du prix de vente de la cargaison. La valeur nette moyenne de chaque morue peut alors être calculée, ainsi que la part de chaque doris proportionnellement au nombre de morues qu'il a pêchées. Après déduction des avances et de la cotisation aux « invalides », le solde de cette part devient le « salaire de retour » dû au pêcheur. Les mauvaises années, lorsque la pêche est insuffisante, la morue mal conservée ou le prix de vente médiocre, le gain de l'équipage peut être inférieur au montant des avances. Les pêcheurs « redoivent » alors à l'armateur un trop-perçu que celui-ci, dit-on, ne leur réclame heureusement pas⁹.

À cette rémunération officielle s'ajoute une prime occulte, le « *denier à Dieu* ». Destinée à attirer les meilleurs éléments, elle est versée de la main à la main par le capitaine au matelot lors de l'accord verbal qui les lie pour la campagne. N'étant pas déclarée à l'inscription maritime, cette somme échappe aux cotisations sociales et au compte de pêche, donc aux investigations de l'historien. Elle est pourtant loin d'être négligeable. Ancien terre-neuvier, René Convenant l'évalue à la moitié des avances d'un dorissier en 1922, et à 2 500 F sur son salaire total de 8 500 F en 1930, au terme d'une bonne campagne effectuée en qualité de patron de doris et second capitaine¹⁰.

Syndicalisme maritime et lois sociales

Trop individualistes pour s'engager dans des actions collectives, les dorissiers pesaient peu face à l'âpreté au gain de bon nombre d'armateurs et de capitaines. Pour que leur sort connaisse enfin quelques améliorations au cours du xx^e siècle, il a fallu l'intervention d'une organisation caritative, les Œuvres de mer, puis de deux syndicats successifs.

Encouragée par la bienveillance naturelle de quelques donateurs d'ordre paternalistes, la Société des œuvres de mer est fondée en 1894 afin « d'apporter sur les lieux de pêche même des secours matériels, moraux et religieux aux marins isolés et retenus pendant de longs mois loin des leurs, en des mers tourmentées ». Elle arme dans ce but un navire hôpital qui accompagne la flotte de grande pêche sur les Bancs. À l'époque du *Charles-Edmond*, la *Sainte-Jeanne-d'Arc* de 1921 à 1933 et le *Saint-Yves* de

⁹ GROSSETÊTE, J.-M., abbé, *La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, 1921, réédition, Saint-Malo, Éd. l'Ancre de marine, 1988, p. 322.

¹⁰ CONVENANT, René, *Galériens des brumes...*, *op. cit.*, p. 11 et 160.

1935 à 1939 sont le seul lien entre les navires en pêche et le reste du monde. Les voiliers n'ont même pas la radio, et les pêcheurs ne reçoivent un peu de courrier que lorsque ce navire hôpital le prend pour eux à Saint-Pierre. Sa rencontre est la bienvenue, d'autant que son médecin et son aumônier apportent également à chacun le réconfort qui ressort de son ministère. La mémoire collective malouine garde un émouvant souvenir du dernier aumônier des Bancs, le père Yvon (1888-1955), moine capucin¹¹.

En 1909, la fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM), affiliée à la CGT, crée une section locale. En 1910, son secrétaire général, Rivelli obtient la signature de la première charte-partie commune aux ports de Saint-Malo, Dinan, Cancale et Granville. En février 1911, fort de 1 500 adhérents, il initie une grève des marins de grande pêche qui paralyse le port de Cancale et impose aux armateurs une augmentation du salaire des dorissiers. Puis, pendant que les pêcheurs sont aux Bancs et contre l'avis de leurs représentants locaux, les dirigeants nationaux de la FNSM s'attaquent au *denier à Dieu*. Défendant avant tout les marins du commerce, ils craignent les effets pervers de cette rémunération occulte qui lie le marin à l'armateur¹². Après l'échec de deux tentatives de grève en 1912 et 1914, la section malouine ne compte plus que 300 membres. En 1927, en représailles à l'intransigeance de la FNSM dans la négociation de la charte-partie, les armateurs la mettent hors jeu en n'accordant aucun *denier à Dieu*.

En 1931, à l'instigation du père Lebreton, prêtre dominicain connu pour son engagement en faveur des pêcheurs, le syndicat nord-est Bretagne (SNEB) est fondé par Ernest Lamort, pêcheur côtier à Saint-Servan et également sous-directeur d'une sécherie de morue. Devenu le seul syndicat des marins malouins, il connaît une croissance rapide et compte 900 adhérents en 1935. D'abord affilié à la CFTC, il s'en détache lorsqu'il constate que cette confédération défend parfois le consommateur au détriment du pêcheur ! Face à la mévente et à la chute des prix, il soutient les demandes protectionnistes des armateurs. Aux grèves et aux manifestations de masse, le SNEB préfère la discussion. Il engage cependant des actions en justice lorsque des pêcheurs s'estiment lésés par une interprétation abusive de la charte-partie¹³.

¹¹ À bord du navire des Œuvres de mer, un médecin et un aumônier visitent les pêcheurs sur les Bancs ; en 1934 et 1940, en l'absence de navire spécifique, ils poursuivent leur mission à bord du navire stationnaire de la Marine nationale, l'avisos *Ville-d'Ys* ; aumônier sur le *Saint-Yves* puis sur la *Ville-d'Ys*, le père Yvon a publié son journal de bord en deux volumes *Avec les pêcheurs de Terre-Neuve et du Groenland*, préfacé par le commandant Charcot, et *Avec les bagnards de la mer*, tous deux réédités à Saint-Malo en 1987 et 1993 par les éditions l'Ancre de Marine. Voir également, GUELLAF, Alain, *Yvon le Typhon : la vie du père Yvon, 1888-1955*, Louviers, Éd. l'Ancre de marine, 2007, 339 p.

¹² GROSSETÊTE, Abbé J.-M., *La grande pêche de Terre-Neuve...*, *op. cit.*, p. 343-358.

¹³ ROGER, Pascal, *Le syndicalisme chez les inscrits maritimes du quartier de Saint-Malo des origines à 1939*, dactyl., mémoire de maîtrise d'histoire Claude GESLIN (dir.), Rennes II, 1994-1995, *passim*.

Malgré les améliorations apportées à plusieurs reprises sous la pression des syndicats, la charte-partie reste une convention ambiguë, le pêcheur y étant à la fois le salarié et l'associé de l'armateur. Comment appliquer sur les Bancs les lois sociales fixant la durée du travail et les congés payés à un associé payé selon sa part de pêche ? En mer, quel usage peut faire un pêcheur de son temps libre au-delà de quarante heures de travail hebdomadaire ? S'il reste à se reposer quand le poisson abonde, la pêche y perd et donc aussi sa rémunération.

En 1937, un arbitrage fixe à 130 F la compensation forfaitaire aux congés payés de la campagne 1936. Au retour de la campagne 1937, la durée de navigation prise en compte pour le calcul de la retraite des marins de grande pêche passe de 12 mois à 12 mois et 7 jours par campagne¹⁴. En 1938, la charte-partie précise que le marin a droit à un congé payé par l'armateur en plus de sa part de pêche¹⁵.

Les campagnes du *Charles-Edmond*

Le navire

Lancé début 1924, le *Charles-Edmond* a effectué 17 campagnes successives de grande pêche avant de disparaître en 1940 par fait de guerre. Témoin de la génération la plus aboutie des grands voiliers spécialement construits pour la pêche aux Bancs, il a vécu les années fastes et les vicissitudes des derniers armements traditionnels. Son nom lui-même est un témoignage puisqu'il réunit les prénoms des deux armateurs malouins associés pour son financement, Charles La Chambre et Edmond Saint-Mleux.

Construit en chêne, orme et hêtre par le chantier malouin Donne et Tardivet, il jauge un peu plus de 300 tonneaux. Sa longueur d'étrave à étambot est de 36 m, sa largeur au maître bau de 8,70 m, son creux sur quille au livet de 4,27 m et son port en lourd de 420 tonnes¹⁶. Gréé en trois-mâts goélette, il porte 625 m² de voilure (fig. 1 et 2). Simples à manœuvrer, les voiles auriques du grand-mât et du mât d'artimon lui permettent une allure de près correcte pour aller aux Bancs en trois semaines. À la fin de la campagne, les vents d'ouest dominants le ramènent en deux semaines grâce aux voiles carrées de son mât de misaine. Son guindeau est l'un des premiers à être équipé d'un petit moteur à pétrole qui épargne la fatigue des hommes quand il faut remonter la chaîne et l'ancre pour changer de mouillage.

¹⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 S 10 554, 21 septembre 1937.

¹⁵ *Ibid.*, 4 S 10 558, 5 octobre 1938.

¹⁶ Edition 1934 du registre publié chaque année par le Bureau Veritas ; le maître bau est la section transversale la plus large du navire ; le creux sur quille au livet en est la hauteur intérieure mesurée sous le pont.



Figures 1 et 2 – maquette ouvrante construite en 1943-1944 par L. Croix, ancien capitaine au long cours, exposée autrefois en ex-voto dans la chapelle de la Vierge de l'église de Saint-Jouan-des-Guéréts (Le Bot, Jean et Colas, René, « Le Charles-Edmond, trois-mâts goëlette terreneuvier », *Annales de la société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 2004, p. 159-168), actuellement en dépôt à la mairie, objet inscrit Monument historique le 2 janvier 1980, en instance de classement

Armé par Saint-Mleux Aîné et Compagnie, dont le gérant est André Saint-Mleux, le *Charles-Edmond* héberge de mi-mars à fin octobre 30 à 32 marins, dont 24 embarquent quotidiennement sur ses 12 doris¹⁷. Les bonnes années, il rapporte à Saint-Malo 300 tonnes de morues travaillées à bord et « salées en vert »¹⁸.

Les rôles de désarmement

Héritière du système des classes mis en place par Colbert en 1668 pour procurer des équipages compétents à la marine royale, l'inscription maritime contrôle les activités professionnelles, aussi bien civiles que militaires, de tous les gens de mer. Elle gère également leur régime de retraite particulier, dit des « invalides de la Marine ». Dans ce cadre, elle contrôle l'engagement et la rémunération des marins du commerce et de la pêche et elle tient des registres appelés matricules. Avant tout départ pour la grande pêche, elle préside une revue d'armement, qui se tient dans ses bureaux, au cours de laquelle armateurs et marins signent devant elle le document qui les lie pour la durée de la campagne. Au retour, à côté de l'état civil de chaque marin, un rôle de désarmement consigne le détail des rémunérations et des cotisations versées. Le compte de pêche qui a servi au calcul des montants inscrits est inséré dans ce rôle, ainsi qu'un rapport du capitaine relatant chaque événement survenu pendant la campagne. Ces rôles sont assemblés dans l'ordre chronologique dans des registres appelés « matricules de désarmement ».

Les Archives départementales d'Ille-et-Vilaine conservent aujourd'hui la plupart des matricules du quartier de Saint-Malo antérieures à la Seconde Guerre mondiale. Nous avons dépouillé systématiquement les rôles de désarmement des campagnes 1924-1939 du *Charles-Edmond*¹⁹. En complément, l'établissement national des invalides de la Marine nous a permis de consulter à Paimpol le rôle de désarmement de la campagne 1940.

¹⁷ Dans le pays malouin, on appelle familièrement « terre-neuvas » les marins de grande pêche et leurs navires, « pelles » les avirons et « pelletas » les dorissiers.

¹⁸ Deux précédentes études détaillent notamment les aménagements, l'avitaillement et la manœuvre du *Charles-Edmond* : LAILLER, Dan, « Un des derniers voiliers terre-neuviens, le trois-mâts goélette *Charles-Edmond* », *Actes du colloque international Etnografia e folklore del mare*, Naples, 1954, p. 425-433 et LE BOT, Jean et COLAS, René, « Le *Charles-Edmond*, trois-mâts goélette terreneuvière », *Annales de la société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 2004, p. 157-180. En complément de ces études, la présente étude s'attache à présenter les dorissiers, leur métier et leurs revenus, en les situant dans leur contexte.

¹⁹ Pour la période 1924-1939, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 S 10503 à 4 S 10562.

Les rapports de mer et les drames qu'ils révèlent

Chaque automne, le rôle de désarmement, le compte de pêche et les rapports de mer résumés en termes administratifs et en chiffres la campagne qui vient de s'achever.

Le *Charles-Edmond* quitte Saint-Malo pour sa première campagne le 24 mars 1924. Il y revient le 30 octobre. Selon les années, les dates de départ s'échelonnent du 1^{er} mars, en 1929, au 3 avril, en 1937, et les dates de retour entre le 21 septembre, en 1932 et 1937 et le 30 octobre en 1924. Avec 171 jours, la campagne de 1927 est la plus courte, tandis que celle de 1929 s'étend sur 229 jours.

Pour chaque évènement, un rapport rédigé par le capitaine et contresigné par plusieurs hommes d'équipage est glissé dans la matricule, complété le cas échéant par un document d'état civil. Malgré leur laconisme, ces rapports nous en disent long sur la dure condition des pêcheurs.

Dès 1924, deux dorissiers sont « surpris dans leur doris par un cyclone ». Les années suivantes, ce sont 4 autres doris, armés chacun par deux hommes, qui manquent à leur tour à l'appel, portant à 10 le nombre de pêcheurs déclarés « disparus en mer dans leur doris ». Précipité à la mer « par un violent coup de roulis alors qu'il bordait l'artimon », un autre marin disparaît également en mer. Deux pêcheurs morts de maladie en cours de campagne s'ajoutent à cette triste litanie.

Avec 11 disparitions en mer et 2 décès pour 489 engagements, le taux de mortalité annuel moyen des 16 campagnes 1924-1939 atteint 2,66 %. Ce ratio impressionnant n'est pourtant pas l'apanage du *Charles-Edmond*, qui était « selon les dires des anciens marins survivants, un bateau bien. Entendez par-là que l'équipage était coté, ne s'enivrait jamais et qu'un certain confort à l'intérieur du navire l'avait classé²⁰ ».

Moins dramatiques mais cependant douloureux, plusieurs autres évènements sont consignés sur les matricules. En 1931, un malade est transféré à bord du navire hôpital des Œuvres de mer, la *Sainte-Jeanne-d'Arc*. La même année, une amende du gouvernement danois est déduite du compte de pêche ; le montant en est précisé, mais pas le motif ! En 1939, pour cause de maladie, deux marins perdent respectivement 35 et 28 jours de pêche.

Quand le sort s'acharne

Bien que pouvant paraître anecdotique, l'histoire particulièrement émouvante du jeune Marcel Guitton nous a paru mériter d'être rapportée ici telle qu'elle est consignée en termes administratifs dans les documents insérés dans les matricules de désarmement des campagnes 1933 à 1936.

²⁰ Réponse de Dan Lailler à un journaliste qui l'interrogeait sur les raisons du choix de ce navire comme sujet d'étude, *Le Pays Malouin*, n° 361, 13 mars 1953.

Né en 1917 à La Chapelle-Launay²¹ et demeurant à Saint-Malo, il embarque sur le *Charles-Edmond* en 1933 en qualité de mousse. Réengagé comme novice, il repart l'année suivante accompagné de son jeune frère Adolphe, né à Blain en 1920, qui lui succède dans la fonction de mousse. Selon la législation de l'époque, ces deux jeunes gens étant mineurs, leurs avances sont versées à leur mère. À leur retour de Terre-Neuve, ils constatent que celle-ci a tout dépensé pendant leur absence, notamment en boisson, ne leur laissant pas un sou pour s'habiller l'hiver.

En 1935, à nouveau inscrits sur le rôle du *Charles-Edmond*, l'aîné comme « avant de doris » et le cadet comme mousse, ils demandent que leurs avances ne soient plus déléguées à leur mère, mais versées à la Marine ou bien à l'armateur. Missionné pour enquêter à ce sujet, un gendarme interroge le voisinage. Son rapport²² nous apprend que le père des deux jeunes marins est rétameur ambulancier, qu'il voyage « un peu partout » et est actuellement à la maison d'arrêt de Saint-Malo. Leur mère vit dans une cabane près du Talard avec un compagnon âgé de 24 ans qui « n'a jamais travaillé ». Ils s'enivrent souvent ensemble et le « concubin » aurait coutume de dire, chaque fois qu'il est pris de boisson, « la vie est belle, il ne faut pas s'en faire, les enfants travaillent pour nous » !

En 1936, seul l'aîné réembarque. Il est maintenant dorissier, engagé en qualité d'avant du patron Henri Rouxel. Pour chacun d'eux, le rôle de désarmement mentionne : « en service à bord 1 mois 15 jours, débarqué en mer dans son doris le 25 avril 1936 ». Et le « procès-verbal de disparition » du capitaine porteur Joseph Délépine précise :

« Ce matin vers quatre heures trente, étant en pêche sur le Grand Banc de Terre-Neuve, nous avons débarqué nos embarcations pour aller relever les lignes tendues la veille. [...] Une heure environ après le départ, le temps est devenu menaçant, [ai] rappelé aussitôt les doris. Environ deux heures après le rappel, dix sur onze sont à bord, il manque le doris monté par Guitton Marcel et Rouxel Henri. À l'arrivée des doris la brise a augmenté et le vent a passé au Sud avec pluie abondante. Ayant questionné les dorissiers principalement les deux plus voisins du doris manquant, ils m'ont répondu que lorsqu'ils ont viré de bord pour revenir au navire, ils voyaient ce doris à la voile continuant sa route en direction de sa bouée au Sud. À neuf heures [...] tout le personnel était à veiller sur le pont mais nous n'avons rien aperçu et il était impossible de mettre une embarcation à la mer. [...] À la tombée de la nuit le vent souffle en tempête. Toute la journée l'équipage a été de veille sur le pont. Aucun navire n'étant en vue il y a tout lieu de craindre que ce doris a chaviré à la voile soit en prenant sa bouée ou par une lame sourde²³ ».

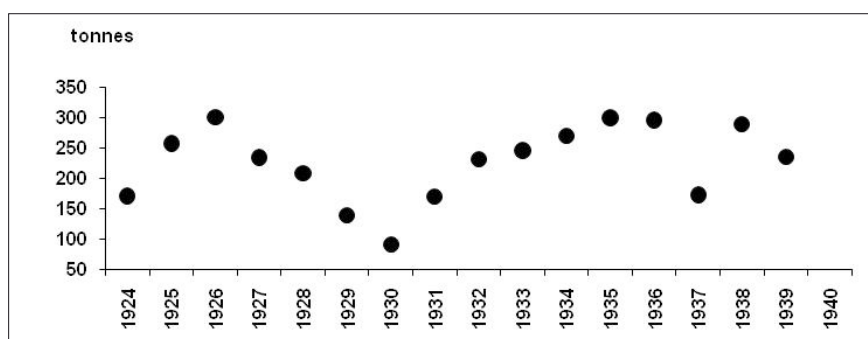
²¹ Commune des bords de Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire.

²² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 S 10562, 11 octobre 1939.

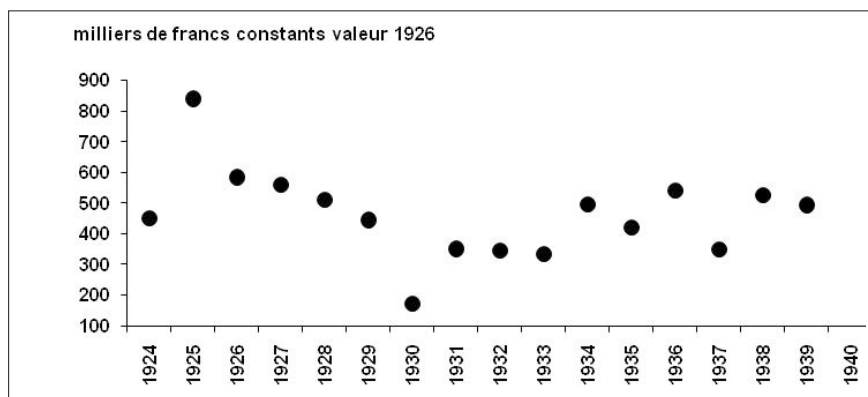
²³ *Ibid.*, 4 S 10550, 16 octobre 1936.

Les comptes de pêche

Glissé dans la matricule, le compte de pêche précise la quantité de morues de la campagne, les conditions de sa vente, le mode de calcul des parts et le salaire de chaque marin²⁴. Au retour de sa première campagne, le 30 octobre 1924, le *Charles-Edmond* rapportait 170 635 kg de morue. Ce poisson a été vendu 335 504 F, donnant, après déduction du coût de la viande de cheval servant d'appât initial, des frais de déchargement et d'assurance et d'un impôt de 1,30 %, un prix de vente net de 318 192 F. L'ensemble des doris ayant pêché 131 210 morues, le prix de vente net de la morue moyenne est de 0,63 F, dont 26 % reviennent aux dorissiers.



Graphique 3 – Pêche annuelle du *Charles-Edmond*



Graphique 4 – Produit net de la vente de la pêche annuelle du *Charles-Edmond*

²⁴ Le compte de pêche de la campagne 1936 étant absent de la matricule correspondante, le prix de vente net de la morue du *Charles-Edmond* a été estimé à partir des salaires versés aux pêcheurs et son tonnage évalué par comparaison aux comptes de pêche des autres voiliers rentrés le même jour ou le lendemain.

La pêche moyenne des 16 campagnes 1923-1939 s'élève à 225 300 tonnes et 11 d'entre elles affichent des pêches supérieures à 200 000 tonnes. Les 5 années dont la pêche est inférieure à cette valeur sont 1937 avec 172 700 tonnes, 1924 et 1931 avec chacune environ 170 000 tonnes, 1929 avec 139 000 tonnes et 1930 avec seulement 90 000 tonnes (graphique 3).

Produit d'un tonnage aléatoire par un prix unitaire instable, le prix de vente de la pêche varie ainsi considérablement d'une année sur l'autre, descendant à 181 000 F courants en 1930 après avoir atteint 657 000 F courants en 1925. Corrigées selon les indices des prix de détails, ces valeurs deviennent respectivement 172 000 et 840 000 F valeur 1926. La plus mauvaise campagne n'a rapporté que le cinquième de la meilleure (graphique 4) !

Les parts de pêche

Conformément aux chartes-parties, 26 % du produit net de la vente de la pêche revient aux dorissiers. Le capitaine ayant noté sur son carnet le nombre de morues rapportées chaque jour par chaque doris, chaque équipe de deux hommes reçoit une rémunération proportionnelle à sa pêche. Le patron de doris perçoit cinq neuvièmes de cette part et l'avant quatre neuvièmes ; lors de leur engagement, les deux pêcheurs peuvent toutefois demander d'un commun accord de recevoir chacun cinq dixième de cette part.

Outre une rémunération fixe convenue avec l'armateur, le capitaine du navire, ou le cas échéant le capitaine de pêche, appelé subrécargue sur le rôle, reçoivent également une partie du produit net de la vente de la pêche. À bord du *Charles-Edmond*, cet intéressement s'élève à 8 % de 1924 à 1930, puis 4 % de 1932 à 1936 et enfin 5 % à partir de 1938.

Le mode de rémunération des autres marins « qui n'embarquent pas » à bord des doris est précisé sur le rôle d'engagement. Le capitaine porteur ou le second, le saleur, le cuisinier, les novices et mousses reçoivent ainsi un salaire généralement proportionnel soit à la pêche du doris qui a rapporté le plus de poisson, le « premier doris », soit à la pêche moyenne de l'ensemble des doris. Les grades de lieutenant et de maître d'équipage sont attribués à deux patrons qui, outre leur propre part de pêche, reçoivent une rémunération complémentaire proportionnelle à celle du premier doris ou à de la moyenne des doris, ou encore à leurs propres captures. À partir de 1936, l'armateur verse en outre à chaque marin une indemnité forfaitaire en compensation des jours de repos et des congés payés légaux, qu'il est impossible de prendre sur les bancs. Au fil des ans, tandis que la part du capitaine diminue, l'ensemble des rémunérations des marins « qui n'embarquent pas » et des compléments de salaire des dorissiers du *Charles-Edmond* augmente régulièrement, passant d'environ 7 % de la vente nette entre 1924 et 1930 à 9 % entre 1932 et 1936 et enfin 14 % à partir de 1938.

Après déduction de ces parts revenant aux marins, il reste à l'armateur 55 à 60 % de la vente nette pour amortir et entretenir le navire, l'armer et l'avitailler à chaque campagne, payer les impôts, les assurances et divers frais, et dégager sa propre rémunération et celles de ses actionnaires. Les bonnes années, il dégage un bénéfice. Les mauvaises années, il doit ajouter à ses pertes les sommes théoriquement « redues » par les pêcheurs dont le gain est inférieur aux avances perçues.

Outre les salaires « officiels » portés sur la matricule tenue par l'inscription maritime, l'armateur met une certaine somme à la disposition du capitaine pour lui permettre de verser le *denier à Dieu* aux pêcheurs qu'il souhaite engager. Difficile à évaluer, cette rémunération occulte pèse également sur le bilan des mauvaises années.

Le « Grand livre »²⁵ tenu par l'armateur du *Charles-Edmond* nous apprend que quatre de ses dix-sept campagnes ont été déficitaires. Le bilan de la campagne 1930 est désastreux ; le montant de sa perte, soit 183 716 F courants dépasse de loin le montant du bénéfice de l'année 1925, qui plafonne à 104 090 F courants malgré une excellente pêche vendue un bon prix. Paradoxalement, le meilleur résultat est celui de la campagne 1940, qui s'élève à 172 894 F. Mais il s'agit là d'une valeur nominale, en monnaie fortement dévaluée, consécutive à la perte du navire par fait de guerre.

La dernière campagne

Depuis le 3 septembre 1939, la France et le Royaume-Uni sont en guerre contre l'Allemagne. Début mars 1940, escortés militairement, vingt-trois voiliers appareillent de Saint-Malo pour Terre-Neuve. Dispersés sur les Bancs, et dépourvus de radio, ils ignorent l'armistice de juin 1940 et continuent à pêcher. Lorsque leurs cales sont pleines, conformément aux instructions données avant leur départ, ils se rassemblent dans la rade de Saint-Pierre où ils reçoivent l'ordre de rejoindre Bordeaux en droiture pour y livrer leur pêche²⁶.

Le *Charles-Edmond* fait route sur Bordeaux. Le 13 novembre 1940, à 80 milles à l'ouest de la pointe de La Coubre, il a presque atteint son but. Vers 1 h 30, précise le rapport du capitaine²⁷, un sous-marin « de nationalité inconnue » fait surface, ordonne à l'équipage d'embarquer sur ses doris puis canonne le navire et le coule.

²⁵ Collection privée du professeur Jean Le Bot. Ce grand livre nous apprend également que la construction du navire en 1923-1924 a coûté 441 000 F. Cette somme est de l'ordre de grandeur du prix de vente nette de la morue d'une campagne moyenne.

²⁶ Témoignage de LEFEBVRE, Francis J., *Les Malouins et la Libération*, Saint-Malo, 2004, p. 28.

²⁷ Probablement 1 h 30 « du matin » ; la pleine lune ayant d'ailleurs lieu, selon les éphémérides consultables sur Internet, le 15 novembre à 2 h 24, la nuit du 13 novembre 1940 est sans doute claire.

Pour la rumeur publique, c'est un sous-marin allemand. On saura plus tard qu'il s'agissait en réalité du sous-marin britannique *HMS Tigris*²⁸.

Pour trois des marins, le rôle de désarmement mentionne laconiquement « disparu le jour du naufrage ». Outre le patron Ernest Tronal, âgé de 37 ans, ce sont les novices Albert Prigent, né en 1920, et René Robert, né en 1923. Ces deux malheureux jeunes gens étaient des anciens de la campagne 1939 du *Charles-Edmond*, Albert Prigent comme novice et René Robert comme mousse.

Complétée après règlement des dommages de guerre ou des assureurs, la matricule conservée à l'établissement national des invalides de la Marine à Paimpol précise que la part de pêche des dorissiers est de 28 %, alors qu'elle était de 26 % les années précédentes. Le nombre de morues rapportées par chaque doris étant indiqué, on peut en déduire que le capitaine a sauvé au moins son carnet de pêche !

Les équipages du *Charles-Edmond*

Trois cent quatre marins

À raison de 29 à 32 hommes par équipage, les 17 campagnes du *Charles-Edmond* totalisent 518 engagements. Au fil des ans, 304 marins se succèdent à son bord, dont 177 matelots et 2 de ses 5 commandants successifs n'y font une seule campagne. Espérant toujours ailleurs un sort meilleur, beaucoup de pêcheurs sont versatiles et changent de bord fréquemment. Avec un *turn-over* moyen proche de 60 %, et malgré sa réputation de navire « bien », le *Charles-Edmond* n'échappe pas à cette règle générale.

Avec sept campagnes successives, son premier commandant détient le record de longévité. Un de ses patrons de doris lui reste fidèle six ans et six autres marins, dont son troisième capitaine, y cumulent 5 campagnes. Les premières années, le taux de renouvellement des équipages varie entre 40 et 70 %. Il est de 100 % à chaque changement de capitaine. À partir de 1937, par contre, près des deux tiers des engagés ont déjà navigué à son bord.

Les plus jeunes mousses du *Charles-Edmond* ont atteint leur quinzième année. Bien que l'âge officiel de la retraite des inscrits maritimes soit fixé à 50 ans, un des patrons de doris de la campagne 1928 embarque encore dans sa cinquante-deuxième année. Jusqu'en 1933, l'âge moyen de l'équipage oscille entre 30 et 33 ans et demi.

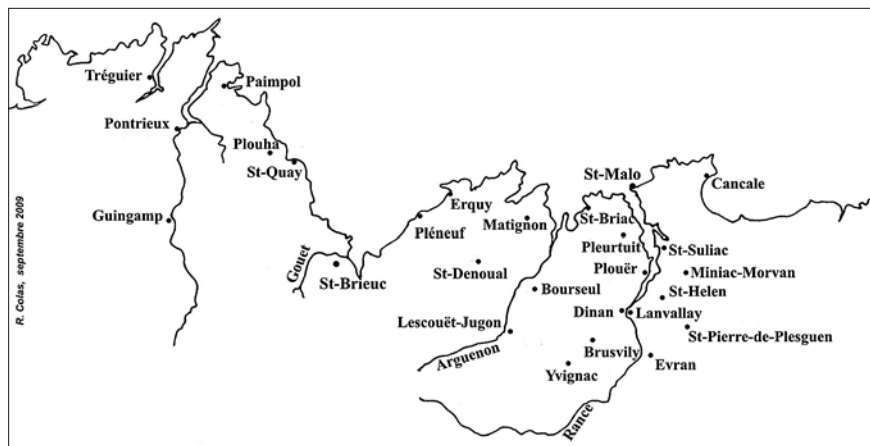
²⁸ DARRIEUS, Henri et QUÉGUINER, Jean, *Historique de la Marine française : 1922-1942*, Saint-Malo, Éd. l'Ancre de marine, 1996, p. 225.

Il augmente ensuite régulièrement d'à peu près un an à chaque campagne et approche 40 ans en 1939. En 1940, seuls 5 des 29 marins du *Charles-Edmond* ont moins de 22 ans, et 20 d'entre eux sont des anciens des campagnes précédentes !

Au-delà des effets de la réduction des armements et de la mobilisation, la stabilisation et le vieillissement des derniers équipages apparaissent comme le signe de la désaffection des jeunes pour un métier qui leur semble dépassé et trop dur.

Les aires de recrutement

Les 5 capitaines ou subrécargues successifs du *Charles-Edmond* habitent respectivement Saint-Suliac, Plouër, Saint-Briac, Bourseul et à nouveau Plouër. Parmi les marins dont le domicile est proche du sien, chacun d'entre eux choisit en priorité les marins qu'il connaît personnellement ou de réputation (carte 1).



Carte 1 – Aires de recrutement des équipages

Le premier commandant recrute ainsi essentiellement sur la rive droite de la Rance, de Saint-Suliac à Miniac-Morvan et Saint-Pierre-de-Plesguen. En 1931, les marins du second commandant viennent tous de la rive gauche, de Dinard à Yvignac. À partir de 1932, le troisième commandant du *Charles-Edmond* recrute d'abord entre Rance et Arguenon, de la côte à Lescouët-Jugon ; pour compléter ses équipages, il engage également des marins d'Erquy et de Pléneuf, sur la côte est de la baie de Saint-Briec, et même des environs de Paimpol et de Tréguier, au-delà de sa côte ouest.

Après un bref resserrement autour de Bourseul en 1937, le dernier commandant du *Charles-Edmond*, ratisse large. Rencontrant sans doute des difficultés de recrutement, il puise non seulement dans chacun des territoires de ses prédécesseurs,

mais également jusqu'aux environs de Guingamp. Tandis que l'âge moyen de l'équipage s'élève, il met ainsi à contribution toutes les zones de recrutement.

Globalement et pour l'ensemble des 17 campagnes de pêche du *Charles-Edmond*, un tiers des 518 engagements provient des bords de mer, un tiers des bords de Rance et le dernier tiers de communes rurales éloignées de la mer (tableau 1).

aires de recrutement des équipages	engagements	
	nombre	%
Clos-Poulet de Cancale à Saint-Malo et Châteauneuf	40	8 %
rive droite de la Rance de Saint-Suliac à Miniac-Morvan, Saint-Pierre-de-Plesguen et Évran	201	39 %
côte entre Rance et Arguenon de Dinard à Lancieux, et de Pleurtuit au Minihic	97	19 %
rive gauche de la Rance pays de Plouër et Bourseul	75	14 %
intérieur des terres entre Rance et Arguenon de Dinan à Yvignac et Lescouët-Jugon	63	12 %
entre Arguenon et Gouet côte est de la baie de Saint-Brieuc et communes de l'intérieur	16	3 %
à l'ouest du Gouet pays de Paimpol, Tréguier et Guingamp	26	5 %
total	518	100 %

Tableau 1 – Aires de recrutement des équipages

Les salaires des marins

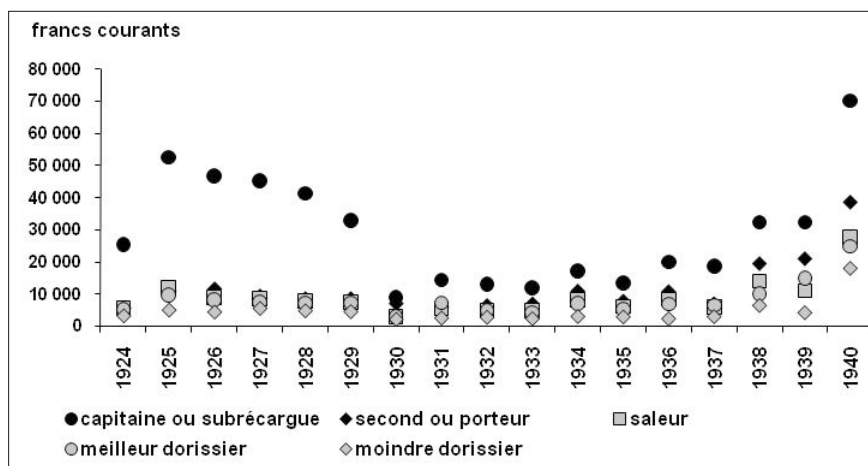
Dépendant directement de la vente de la pêche, les salaires des marins varient sensiblement d'une année à l'autre. C'est toujours le capitaine, ou le cas échéant, le subrécargue capitaine de pêche, qui reçoit le meilleur salaire, et de loin. Le mieux payé des dorissiers est tantôt le lieutenant ou le maître, dont l'indemnité de fonction s'ajoute à la part de pêche, tantôt le patron du premier doris, celui qui a ramené le plus de poissons. À l'opposé, si l'on excepte novices et mousses, le salaire le plus petit est toujours celui de l'avant du doris qui a pêché le moins de morues.

Pour faciliter la comparaison, appelons « meilleur dorissier » celui a reçu le salaire le plus élevé et « moindre dorissier » le « marin embarquant » dont le salaire est le plus modeste. Si l'on excepte les cas de campagnes incomplètes pour cause de maladie ou de naufrage, l'écart de rémunération entre ces deux hommes est de 20 à 45 % selon les années. Le saleur reçoit un salaire voisin de celui du meilleur dorissier,

souvent légèrement supérieur. Quant au second, ou, le cas échéant, au capitaine porteur, ils sont un peu mieux payés que le saleur.

Les rémunérations brutes relevées sur les rôles de désarmement du *Charles-Edmond* sont reportées sur le graphique 5. Ces rémunérations incluent les indemnités pour congés payés, qui en représentent 3 à 4 % à partir de 1937, ainsi que la prime instituée par la loi Tasso qui en représente environ 0,3 %, sauf en 1939 où elle avoisine 3,5 %. Il convient par contre de déduire de ces salaires bruts la cotisation au système particulier de retraite des invalides de la Marine ; de 5,75 % en 1924 cette cotisation passe à 6 % en 1930 et à 6,90 % en 1934.

En 1927, la rémunération du capitaine vaut six fois celle du meilleur dorissier. Au retour de la désastreuse campagne de 1930, ce rapport tombe à trois fois. Il ne dépassera plus jamais cette valeur, tandis que l'ensemble des salaires stagne désormais à des niveaux nettement inférieurs à ceux des premières années. Et la lente remontée des courbes en francs courants à partir de 1934 est trompeuse, puisque dans le même temps, la monnaie dévalue (graphique 5).



Graphique 5 - Salaires bruts des marins du *Charles-Edmond*

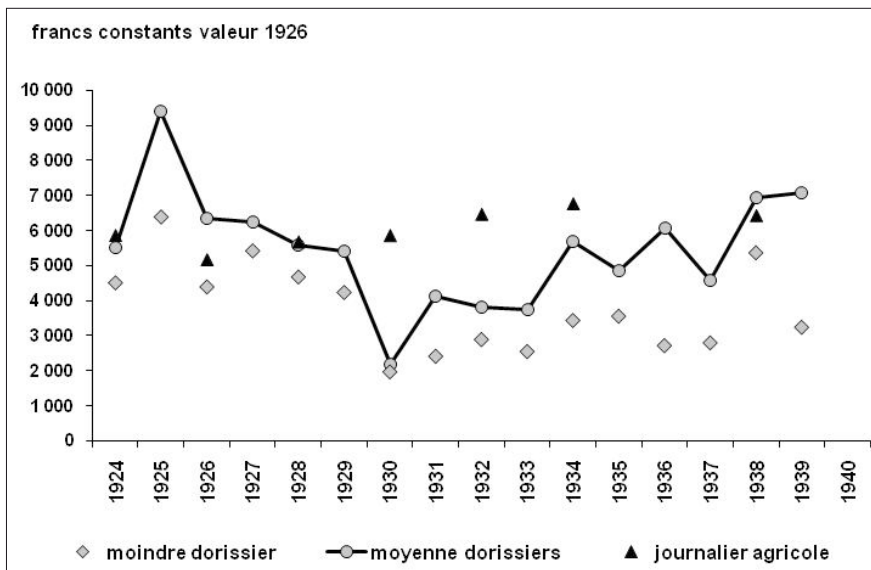
Relevés sur les matricules de désarmement, ces salaires ne représentent en réalité qu'une partie des revenus des pêcheurs. Ils omettent le *denier à Dieu* dont le montant est probablement loin d'être négligeable, même si son caractère occulte le rend aujourd'hui impossible à quantifier avec certitude.

Passant l'hiver à terre, beaucoup de marins complètent en outre leur salaire de pêcheur en prêtant la main aux chantiers navals, aux voileries, aux sécheries de morue ou aux travaux des champs.

La grande pêche est-elle gratifiante ?

Les tableaux publiés par l'économiste Alfred Sauvy²⁹ nous donnant des indications sur les salaires de plusieurs professions terrestres, il est intéressant de comparer les revenus de nos dorissiers à ceux qu'ils auraient pu espérer en travaillant la terre ou en cherchant un emploi urbain.

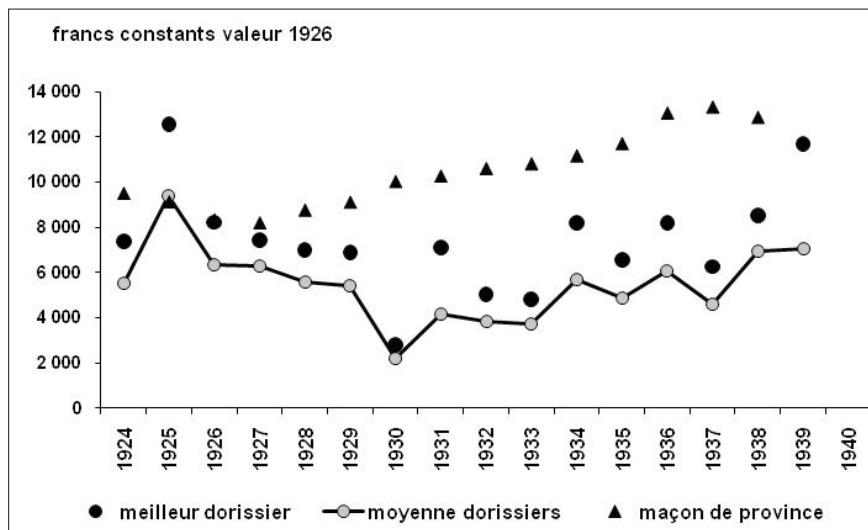
Comme l'ouvrier agricole, le dorissier est souvent un travailleur d'origine rurale ne possédant pas de terre. Sur les tableaux publiés par Alfred Sauvy, le journalier agricole non nourri travaille 275 à 288 jours par an. Bien que sa rémunération annuelle ne soit indiquée qu'à partir de 1930, il est possible d'évaluer son salaire des années précédentes en multipliant par 280 celui d'une journée de travail. En appliquant l'indice des prix de détail à ce salaire et à la moyenne de ceux des dorissiers du *Charles-Edmond*, il devient possible de construire le graphique 6 qui établit une comparaison approximative de l'évolution de leurs salaires respectifs. Entre 1930 et 1937, les gains de l'ouvrier agricole y apparaissent supérieurs à ceux de la moyenne des dorissiers !



Graphique 6 – Pouvoirs d'achat comparés du dorissier et du journalier agricole

²⁹ SAUVY, Alfred, *Histoire économique de la France entre les deux guerres...*, t. I, p. 257-258 et 510 et t. II, p. 511 et 512.

Sur les tableaux d'Alfred Sauvy, le maçon est un des professionnels les mieux payés. Le meilleur dorissier étant comme lui un professionnel d'origine modeste qui a acquis « sur le tas » la maîtrise de son métier, il est également intéressant de comparer approximativement les revenus de leurs deux professions en construisant le graphique 7. Il en ressort que les années 1925 et 1926 sont les seules où le salaire du meilleur dorissier dépasse celui du maçon de province !



Graphique 7 – Pouvoirs d'achat comparés du dorissier et du maçon de province

Fondés sur des valeurs indicatives calculées arbitrairement, ces deux graphiques doivent être consultés avec prudence. D'une part, les salaires des dorissiers ne tiennent compte ni du *denier à Dieu*, ni des revenus complémentaires de leurs travaux d'hiver. D'autre part, les 6 journées hebdomadaires de 8 heures accomplies par le maçon de province sont sans commune mesure avec le travail incessant du pêcheur sur les bancs.

Versés en main propre au matelot, l'avance et le *denier à Dieu* ont certainement un impact psychologique important à une époque où nombre de ruraux travaillent encore dans la ferme paternelle sans autre revenu personnel qu'un peu d'argent de poche ! Enfin, lorsque la pêche a été bonne, le marin resté pendant 7 mois dans l'impossibilité de la moindre dépense personnelle³⁰ peut avoir l'impression d'être devenu riche en percevant l'intégralité de son salaire de retour. À l'âge de 50 ans enfin, avantage peu répandu, il bénéficie de la pension d'inscrit maritime.

³⁰ Si ce n'est l'achat au capitaine des rations de tabac que l'armateur a pris soin de faire embarquer !

Malgré ces correctifs, les gains des dorissiers ne semblent pas être à la hauteur de leur rude et dangereux métier. La possibilité de devenir capitaine ouvre cependant à quelques-uns d'entre eux la perspective d'une situation enviable.

Avant d'être capitaine...

Une chanson populaire nous dit qu'avant d'être capitaine, il faut avoir été matelot. Confirmant cet adage, la plupart des capitaines de grande pêche ont d'abord été mousse ou novice. La carrière d'un ancien dorissier du *Charles-Edmond*, Ange Leport, en témoigne.

Né à Saint-Suliac en 1901, il devient mousse à 14 ans à bord du doris de son père, pêcheur en Rance. À 18 ans, il part à Terre-Neuve sur une goélette granvillaise. Nous le retrouvons patron de doris du *Charles-Edmond* en 1924 et 1925. Resté à terre les deux années suivantes, il obtient son brevet de capitaine de la Marine marchande en octobre 1927³¹. Il revient ensuite à bord du *Charles-Edmond*, toujours comme dorissier en 1928, puis comme second capitaine en 1929 et 1930. Poursuivant sa carrière sur d'autres bâtiments, il reçoit son premier commandement en 1932.

Pour un jeune rural ambitieux qui envisage une carrière maritime, l'exemple de la réussite de ces capitaines peut être déterminant. Nés sans terre ni fortune, un labeur opiniâtre leur a permis de se hisser à une situation enviable et d'accéder à la notoriété.

Exode rural ou appel de la mer ? Nécessité pour beaucoup, le « grand métier » peut ainsi offrir à quelques-uns l'opportunité d'une véritable ascension sociale.

René COLAS

Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo

RÉSUMÉ

Entre les deux guerres, alors que leurs concurrents britanniques ou fécampois utilisent des chalutiers à vapeur, les armateurs malouins reconstruisent une flottille de voiliers pratiquant la grande pêche traditionnelle. Lancé début 1924, le trois-mâts goélette *Charles-Edmond* effectue ainsi 17 campagnes consécutives sur les bancs de Terre-Neuve et du Groenland.

Conservés aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, ses rôles de désarmement nous indiquent l'état civil, la fonction et le gain de chacun des 304 marins qui se succèdent à son bord. Recrutés sur un vaste territoire, en grande partie rural et parfois très éloigné de

³¹ Également ancien dorissier, René Convenant raconte comment il a préparé puis présenté l'examen de capitaine de la marine marchande après avoir atteint l'âge requis de 24 ans, CONVENANT, René, *Galériens des brumes...*, op. cit., p. 161-162.

la mer et de la Rance, ces marins pratiquent une pêche ingrate dans des conditions rendues aventureuses par les aléas climatiques. Au fil des ans, ces rôles nous précisent aussi les circonstances de la disparition de 15 d'entre eux !

En croisant ces données administratives avec quelques autres sources, il devient possible d'évoquer objectivement les acteurs de cette aventure humaine et de comparer leurs gains à ceux d'autres métiers contemporains. À partir de 1926, la ressource diminuant et le poisson se vendant mal, leurs salaires cessent d'être intéressants. À partir de 1933, le resserrement de leurs rangs et l'augmentation de leur âge moyen montrent que les jeunes commencent à se détourner d'un métier qui leur paraît sans doute obsolète.