

À BON QUAI



Photographie. Retour des pêcheurs au port du Rosmeur à Douarnenez, sans date. Archives départementales du Finistère (21 Fi 1991)



Carte postale.
Bateau de pêche
au mouillage à
Camaret-sur-mer,
sans date.
Archives
départementales
du Finistère
(2 Fi 22/27)

Le port est traditionnellement un point de contact entre la mer et la campagne.

Quand les hommes sont en mer, les quais sont calmes.

Ils s'animent dès leur retour, les marins débarquent alors leurs poissons, que les femmes viennent acheter. Le port permet d'importer des marchandises étrangères comme le vin et le fer, et d'exporter des surplus agricoles.

Au XIX^e siècle, les infrastructures portuaires se développent et se modernisent : on construit de nouveaux quais, des môles et des bassins, qui remplacent les anciennes grèves d'échouage.

Carte postale. Pêcheurs attendant sur le quai au Guilvinec, sans date. Archives départementales du Finistère (27 Fi 2341)



L' Arrivée des poissons

En attendant les bateaux

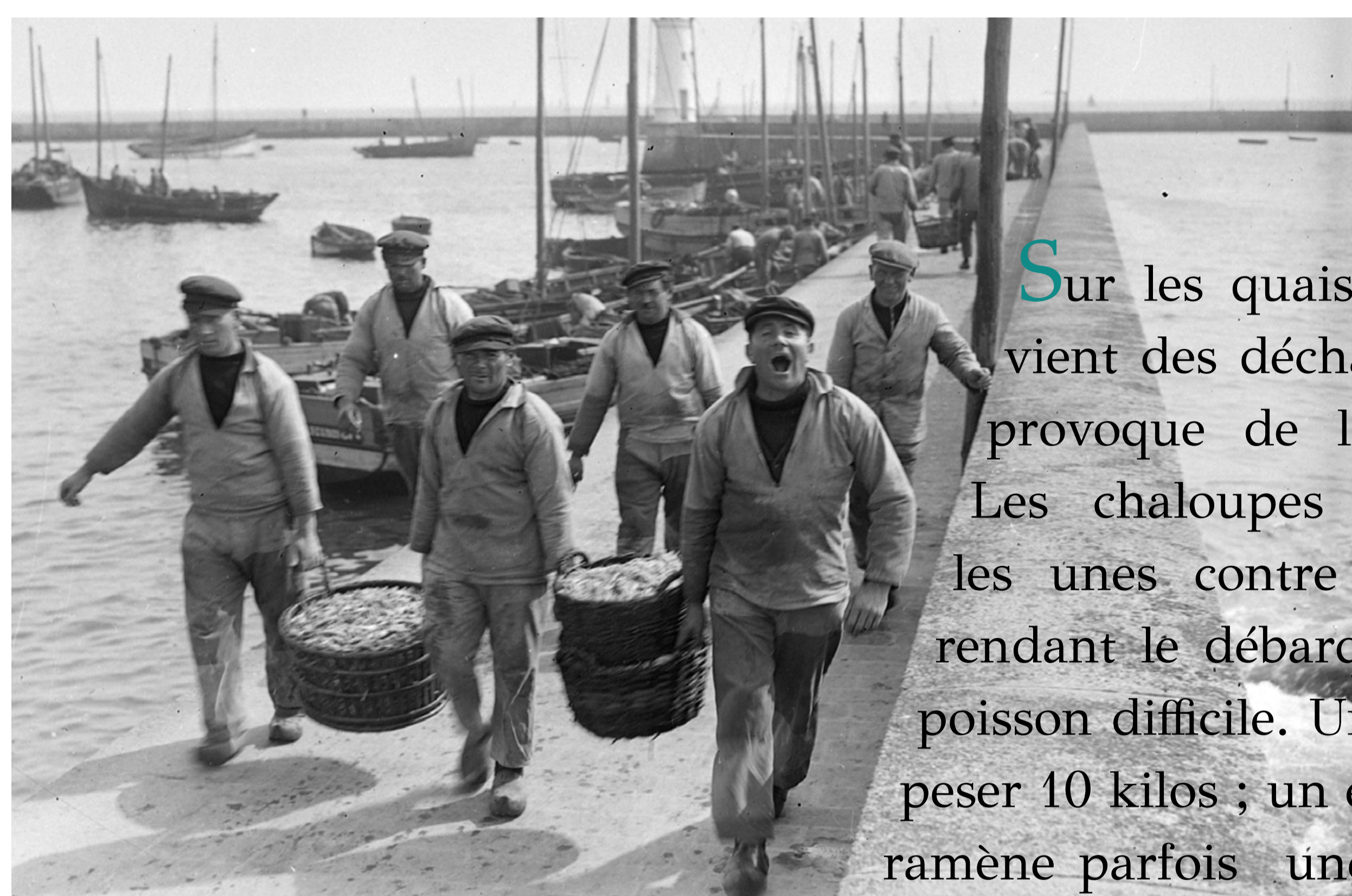
Les femmes guettent le retour des pêcheurs en brochant. Elles ignorent presque tout des conditions de leur navigation, jusqu'à l'apparition des radios, au début du XX^e siècle. La mer est dangereuse et les naufrages sont fréquents.



Photographie. Bigoudènes attendant le retour des marins, sans date. Archives départementales du Finistère (21 Fi 3538)

À Camaret-sur-mer, les langoustiers sont absents de février à novembre. Ils pêchent près des côtes du Portugal, à proximité de la pointe Finistère, ou « fin de terre ». Pour cette longue navigation, l'équipage se compose de 5 à 6 hommes dont le patron et le mousse, un jeune garçon âgé d'une dizaine d'années.

Le retour des pêcheurs



Carte postale. Déchargement du poisson par les pêcheurs au Guilvinec, sans date. Archives départementales du Finistère (21 Fi 517)

Sur les quais, le va-et-vient des déchargements provoque de l'agitation. Les chaloupes se placent les unes contre les autres, rendant le débarquement du poisson difficile. Un thon peut peser 10 kilos ; un équipage en ramène parfois une centaine. Les poissons sont transportés dans des paniers jusqu'aux usines.

Carte postale. Femmes achetant le thon fraîchement débarqué à Concarneau, sans date. Archives départementales du Finistère (2 Fi 39/138)



Envoyées par les patrons d'usine, les femmes sont chargées d'acheter le poisson sur les quais. Elles guettent l'arrivée des pêcheurs. La première qui désigne un bateau, acquiert sa cargaison. Les plus réactives réalisent les meilleures affaires.

Les changements



Carte postale. Arrivage de crustacés par bateau au Guilvinec, sans date. Archives départementales du Finistère (2 Fi 72/82)

À partir de 1924, les conditions de travail se métamorphosent avec successivement la motorisation des bateaux, l'apparition des sondeurs et des radios. La taille des bateaux augmente : on passe d'une pêche côtière artisanale à une pêche au large

À partir de 1920, apparaissent des hangars que l'on appelle criées. Une nouvelle méthode : la vente aux enchères favorise la concurrence.



Carte postale. Débarquement du poisson à Concarneau, v.1935. Archives départementales du Finistère (1 NUM 1/6696)

semi-industrielle. Les coûts de maintenance se font plus élevés. A la fin du XX^e siècle, un kilo de poisson pêché correspond au cout d'un litre de gasoil. La pêche à la voile disparaît dans les années 1950. Le nombre de marins va en diminuant.

La maintenance

Des chantiers à ciel ouvert

À Camaret-sur-mer, la construction du bateau se fait sur les quais. Des dizaines de constructeurs s'y installent : c'est un chantier à ciel ouvert. Les navires appelés « mauritaniens » permettent d'aller pêcher la langouste au large de l'Afrique. Auguste Tertrier, qui débute son activité à 25 ans, construit le plus grand « mauritanien », long de 38 mètres, en 1930.



Photographie. Bateau en construction sur les quais du port de Camaret-sur-Mer, 1950-1960. Archives départementales du Finistère (27 Fi 827)

Des bateaux sur béquilles



Photographies. Pêcheurs travaillant autour du bateau l'Étoile, 1963. Archives départementales du Finistère (38 Fi 46/01 ; 38 Fi 46/02)

Une fois par an, pour l'entretien, les marins fixent les béquilles du bateau pour le garder en équilibre à marée-basse. Ils consolident les éléments en bois et les repeignent. On utilise le feu pour enlever les coquillages fixés sur le bois, à l'extérieur comme à l'intérieur de la coque. Des menuisiers et ouvriers sont embauchés pour aider l'équipage, comme à Douarnenez, autour du bateau l'Étoile.

Les voiles à terre

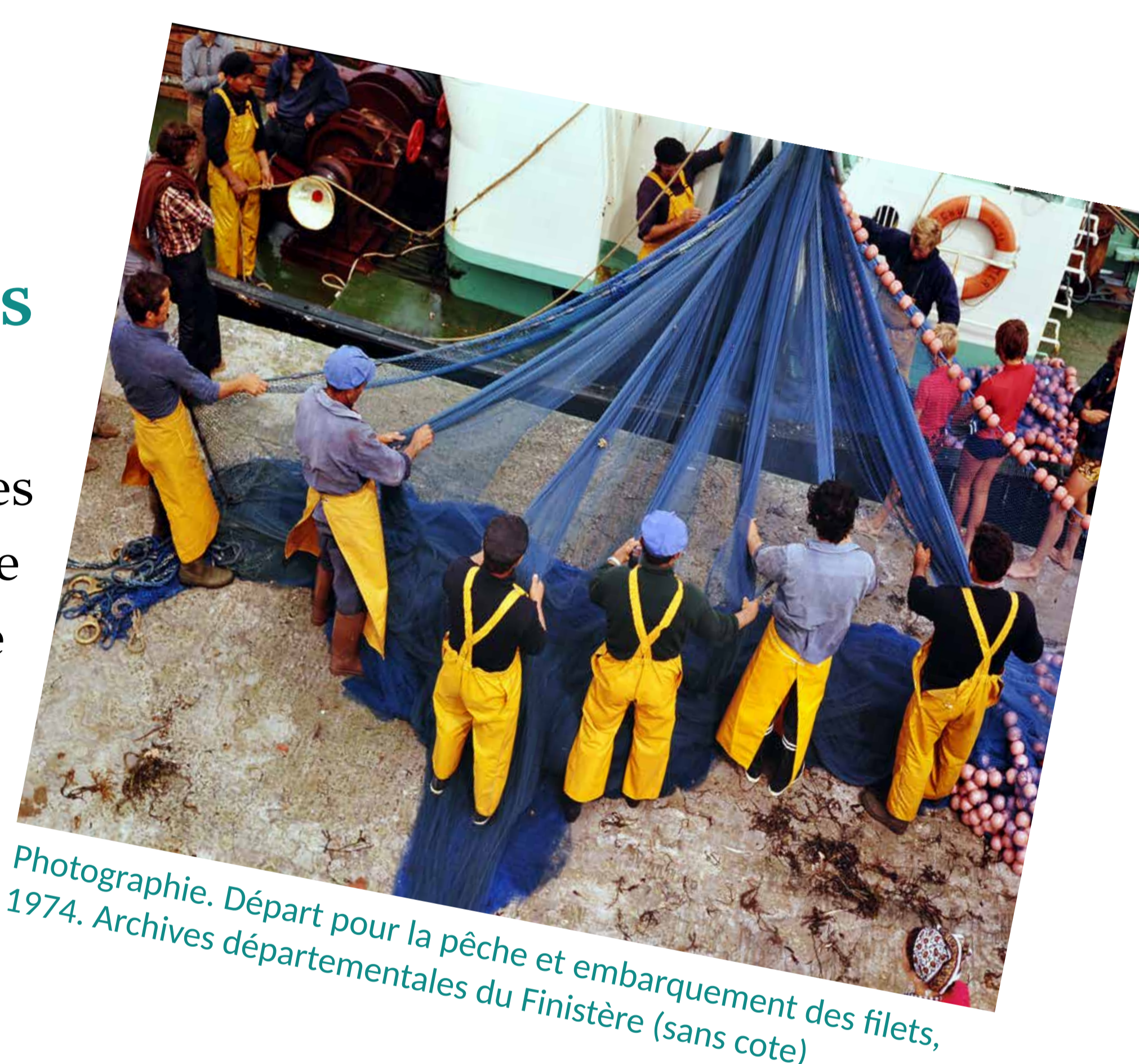
Les voiles sont déposées à plat et recouvertes au balai-brosse d'un enduit de cachou qui leur donne une teinte marron-orangée. Chaque port ayant sa propre technique de préparation, les marins identifient la provenance des bateaux.



Carte postale. Pêcheurs nettoyant la grande voile à Douarnenez, sans date. Archives départementales du Finistère (2 Fi 46/216)

L'étalage des filets

Les filets sont rincés, inspectés et réparés par les femmes appelées ramendeuses. Ils sont ensuite étalés sur les maisons, ou tendus entre les bateaux et le quai. À partir de 1880, les filets sont imprégnés de sulfate de fer. Leur teinte bleue les rend invisible pour les poissons, plus facile à capturer.



Photographie. Départ pour la pêche et embarquement des filets, 1974. Archives départementales du Finistère (sans cote)

Un lieu de rencontre



Photographie. Plaisanciers se promenant au port de Morgat, v.1905. Archives départementales du Finistère (1 NUN 1/839)



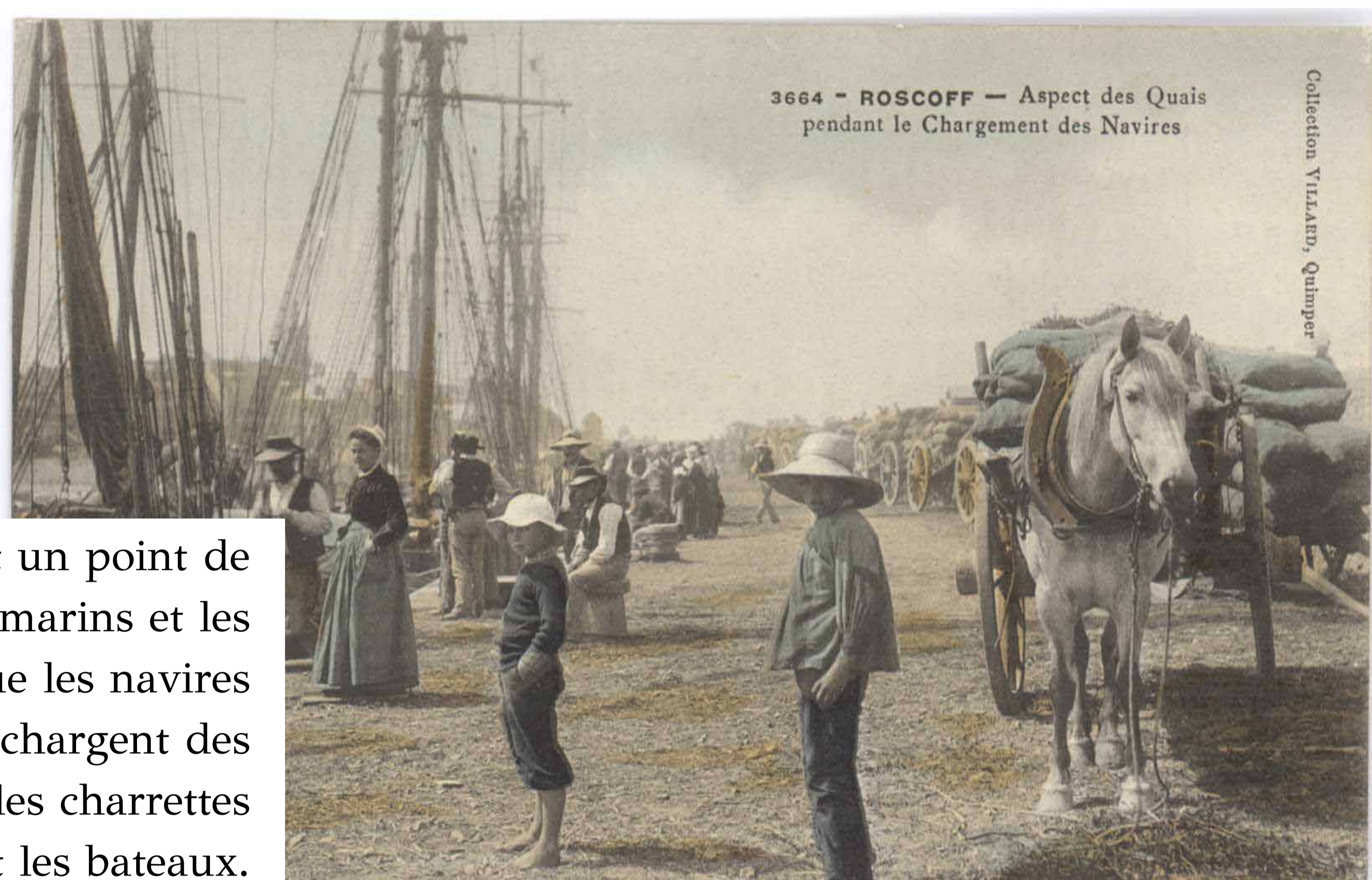
Carte postale. Villégiateurs achetant de la langouste à Roscoff, sans date. Archives départementales du Finistère (2 Fi 239/259)



Photographie. Hommes regardant vers la mer à Douarnenez, v.1935. Archives départementales du Finistère (1 NUM 1/6823)

Pour un village de pêcheurs, le port est un espace à la fois social et économique. Si l'on y voit les gens de mer travailler dur, ces quais sont aussi fréquentés par des promeneurs. Des bourgeois viennent acheter quelques poissons à la jetée et des enfants se baignent.

Le port devient un point de contact entre les marins et les agriculteurs lorsque les navires de commerce se chargent des marchandises : les charrettes côtoient les bateaux.



Photographie. Chargement des bateaux à Roscoff, sans date. Archives départementales du Finistère (2 Fi 239/54)



Photographie. Embarquement et commerce des oignons à Roscoff, sans date. Archives départementales du Finistère (2 Fi 239/276)

À Roscoff, les Johnnies, surnom donné aux vendeurs d'oignons, embarquent avec leurs vélos pour aller en Angleterre. Henri Ollivier initie cette migration saisonnière en 1827. Vers 1900, on charge 7000 tonnes d'oignons et 1000 hommes. Ils partent pour tout l'hiver, en traversant la Manche sur des bateaux à voiles, puis à vapeur. Les Johnnies à vélo ne disparaissent que dans les années 1980 mais l'oignon de Roscoff conserve sa réputation !