

## La richesse du journal de bord du chalutier rochelais le *Peoria* (1985-1993).

Le Musée Maritime de La Rochelle détient le journal de bord de l'un des derniers navires de pêche industrielle du port de la ville : *Peoria*<sup>1</sup>.

### Le *Peoria*, un des derniers grands chalutiers rochelais

C'est un chalutier pêche arrière en acier, construit à Pasajes de San Juan (Espagne) en 1974<sup>2</sup>. Il est de même nature que l'*Angoumois*, désarmé et aujourd'hui navire amiral de la flotte patrimoniale du Musée Maritime de La Rochelle<sup>3</sup>. Pourvu d'un moteur Crepelle de 1.100 chevaux, il a longueur hors toute de 38 mètres et dispose d'une cale à poisson de 200 m<sup>3</sup>. Son équipage est habituellement de douze hommes. Il arrête de naviguer en 1993, année où il coule dans le port de La Rochelle (document 1).



Document 1 – Le chalutier *Peoria* en mer, en vue du port de La Rochelle, Photo Yves Gaubert (non datée), Photothèque du Musée Maritime La Rochelle

---

<sup>1</sup> Les journaux de bord ne sont pas conservés par le Service d'Histoire de la Défense. Bien que paraphés, ils demeurent documents privés, conservés par les armateurs et patrons pêcheurs.

<sup>2</sup> <http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr/navire/peoria>

<sup>3</sup> Musée de la Ville de La Rochelle, ce Musée Maritime, situé sur le site de l'ancien port de pêche et dans l'ancienne halle à marée jusqu'en 1994, comporte trois dimensions : muséographie proprement dite en complète refondation, patrimoine matériel flottant (navires, dont l'*Angoumois*) et patrimoine immatériel (témoins de la vie maritime rochelaise) fort riche concrétisé par un site :

<http://www.histoiresmaritimesrochelaises.fr>

La SARMA est le dernier armement industriel rochelais, créé par les mareyeurs rochelais pour tenter de sauver la pêche industrielle. En 1991, aux côtés de l'*Angoumois*, la SARMA possède deux autres chalutiers industriels de 38 mètres encore en service en 1991. En 1993, la société doit désarmer ses 2 derniers chalutiers de pêche industrielle : *Force 17* et le *Peoria*.

### **La fin d'une grande époque : celle de la pêche industrielle rochelaise**

Investir dans les sociétés d'armement, dans les années 1920, puis 1950-1965, constitue un placement d'un bon rapport pour les actionnaires comme pour l'armateur. Selon Philipponneau Fournier<sup>4</sup> : « *A La Rochelle, la pêche, activité rentable jusqu'en 1965, attira des capitaux d'origine très diverse. La bourgeoisie libérale et foncière de la région, à la recherche d'affaires lucratives, investissait volontiers dans les armements, profitant des avantages fiscaux accordés aux sociétés de quiritaires* ».

Le port de pêche de La Rochelle devient le premier de la façade Atlantique dans les années 1930, le deuxième de France derrière Boulogne s/Mer. Mais la crise structurelle éclate en 1966-1967, pour des raisons fiscales – La loi du 12-7-1965, modifiant l'imposition des capitaux mobiliers, entraîne l'arrêt des commandes de nouveaux chalutiers – et économiques – la surpêche dans le Golfe de Gascogne.

Les *Pêcheries de l'Atlantique*, le plus ancien armement industriel rochelais créé en 1904 par Oscar Dahl, disparaît dans la première moitié des années 1970, emporté par l'accumulation de difficultés financières. Les années 1980 sont marquées par la disparition des deux autres grands armements : *Les chalutiers de La Rochelle*, fondée par Fernand Castaing en 1918, dépose le bilan en 1981, l'*A.R.P.V.*<sup>5</sup>, fondée en 1913, de Jean-Claude Menu arrête son activité en 1984.

La pêche industrielle rochelaise disparaît avec le désarmement des derniers grands chalutiers, au début des années 1990. Le grand port de pêche de l'Atlantique, le 4<sup>e</sup> de France en 1962, passe de plus de 24 000 tonnes de poissons frais débarqué en 1965 à un peu plus de 2 400 tonnes en 2010. D'autres armements rochelais à la pêche industrielle, moins importants, tels ceux de MM. Auger<sup>6</sup>, Laurent ou Onfroy, disparaissent eux-aussi.

La décision de transférer le port de pêche à Chef-de-Baie, près du port de commerce de La Rochelle-Pallice, effective en 1994, n'a pas empêché cette disparition de la pêche industrielle.

---

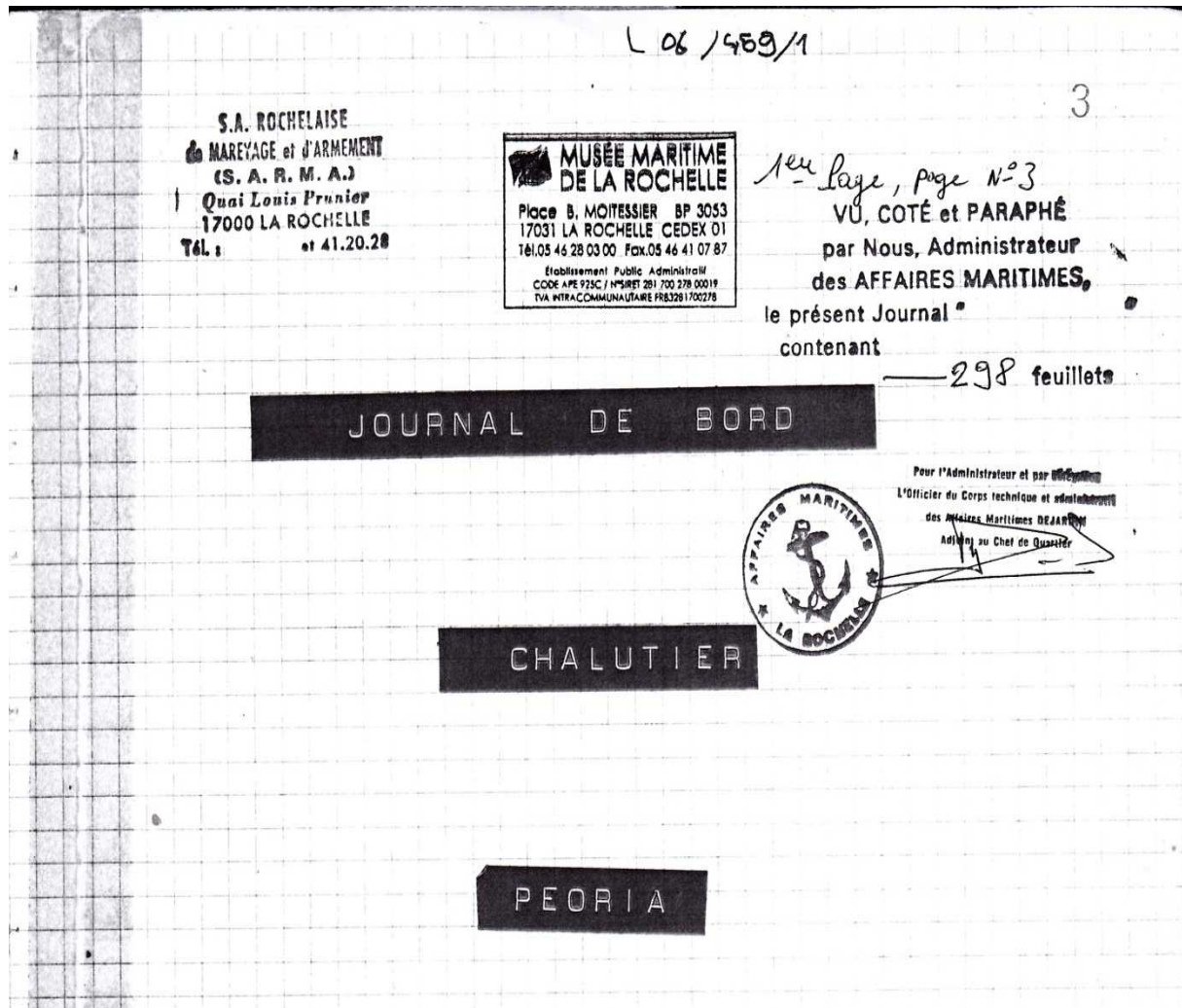
<sup>4</sup> FOURNIER Philipponneau, L'évolution récente de la pêche rochelaise, 1975, *Le Norois*, p.443

<sup>5</sup> A.R.P.V. : Association Rochelaise de Pêche à Vapeur. A l'origine, une association de plusieurs armateurs indépendants, victimes de la crise des années 1930. Elle est rachetée par M. François Menu, importateur de charbon dans plusieurs ports de pêche dont celui de La Rochelle.

<sup>6</sup> GAUBERT Yves, interview d'André Auger, [www.histoiresmaritimesrochelaises](http://www.histoiresmaritimesrochelaises), op. cit.

## Le journal de bord : un document privé

Les journaux de bord sont des documents privés « vu, côté et paraphé par nous, administrateur des Affaires Maritimes », comme le montre la première page du journal de bord du *Peoria* :



Document 2 - Haut de la première page du journal de bord du *Peoria*, Musée Maritime La Rochelle

Ainsi, à la différence des rôles d'équipages, documents officiels établis et conservés par les Inscriptions Maritimes<sup>7</sup>, les journaux de bord sont la propriété des patrons de pêche qui le plus souvent les conservent, comme souvenir personnel.

### Que nous apprend ce journal de bord ?

Celui du *Peoria*<sup>8</sup> nous apporte une série d'informations précieuses sur l'activité du navire et de son équipage :

<sup>7</sup> Inscription Maritime du Quartier de La Rochelle, *Rôles d'équipages des chalutiers à vapeur*, Service Historique de la Marine de Rochefort sur Mer (Charente-Maritime), Série 6 P, sous-série 6P6

<sup>8</sup> Le journal de bord du *Peoria* compte 298 feuillets, dont 148 sont utilisés.

- La période d'activité du navire : du 21-8-1985 au 20-1-1993, date à laquelle le chalutier coula, amarré à quai, dans le port de La Rochelle (Document 3)
- Le nombre et la durée des marées
- Les périodes à quai, qui comprennent pour partie la vie personnelle, hors du navire, la vie familiale pour ceux qui sont mariés : en moyenne quatre jours, pas toujours complets. Nous ne connaissons cependant pas les noms des membres d'équipage<sup>9</sup>
- Les dates et jours précisés de sortie et de retour au port des navires.
- Les lieux de pêche : leur latitude et longitude.
- Il apporte des informations sur les conditions de travail à bord, particulièrement en termes de maladies, accidents et incidents.
- Enfin, il fait état de la situation technique du navire : avaries, contrôles techniques.



Document 3 - Le *Peoria* coulé dans le port de La Rochelle – 1994 – Photo Yves Gaubert  
Photothèque et site du Musée Maritime de La Rochelle.

---

<sup>9</sup> Les rôles d'équipages nous renseignent sur les membres des équipages, Service Historique de la Défense.

Ainsi, le navire connaît une période brève d'activité à la pêche période : un peu plus de 7 années, du 21-8-1985 au 20-1-1993, victime de la crise de la pêche industrielle rochelaise.

### **Le nombre et la durée des marées**

La durée des marées oscille entre 12 et 16 jours. Elle est le plus souvent de 15 jours. Ainsi en 1986, sur une année pleine, les durées sont les suivantes :

<b>Nombre de journées de marée en 1986</b>	<b>Nombre de marées en 1986</b>
12	1
13	2
14	8
15	9
16	2

Document 4 – Nombre et durée des marées du *Peoria* en 1986

Le *Peoria* a donc effectué 20 marées dans l'année, la première commençant fin 1985, le jeudi 26 décembre, juste après Noël. Le retour au port de La Rochelle n'a lieu que le 8 janvier 1986. Ainsi, les marins pêcheurs fêtent le Nouvel An, non pas en famille, mais à bord, entre eux, après avoir, tous les 3 heures, mis à l'eau le chalut, puis l'avoir relevé. Il n'y a pas de jour fixe de départ et de retour. Seule commandent le tonnage pêché et les heures de marée pour rentrer au port de pêche de La Rochelle. Ainsi, les départs et retour peuvent-ils avoir lieu le matin, l'après-midi ou la nuit.

### **Les périodes à quai**

Les périodes à quai permettent pour partie la vie personnelle, hors du navire, la vie familiale pour ceux qui sont mariés : en moyenne quatre jours, pas toujours complets. Outre le déchargement du poisson pêché, d'autres tâches attendent les marins. Il leur reste peu de temps pour leur vie personnelle. Sur une année, les marins pêcheurs passent ainsi 170 à 180 jours en mer.

Ainsi, en 1986, la durée de séjour à terre de l'équipage du *Peoria* varie entre 3 et 5 jours pour l'essentiel. Cela ne signifie pas forcément des journées pleines, les arrivées au port peuvent avoir lieu de nuit et le départ en milieu de journée.

Durée de journées de séjour à terre	Nombre de séjours selon la durée
10	1
6	3
5	4
4	5
3	6

Document 5 – Durée de séjour à terre des marins pêcheurs du *Peoria* dans l'année 1986

### Les lieux de pêche : latitude et longitude plus au nord.

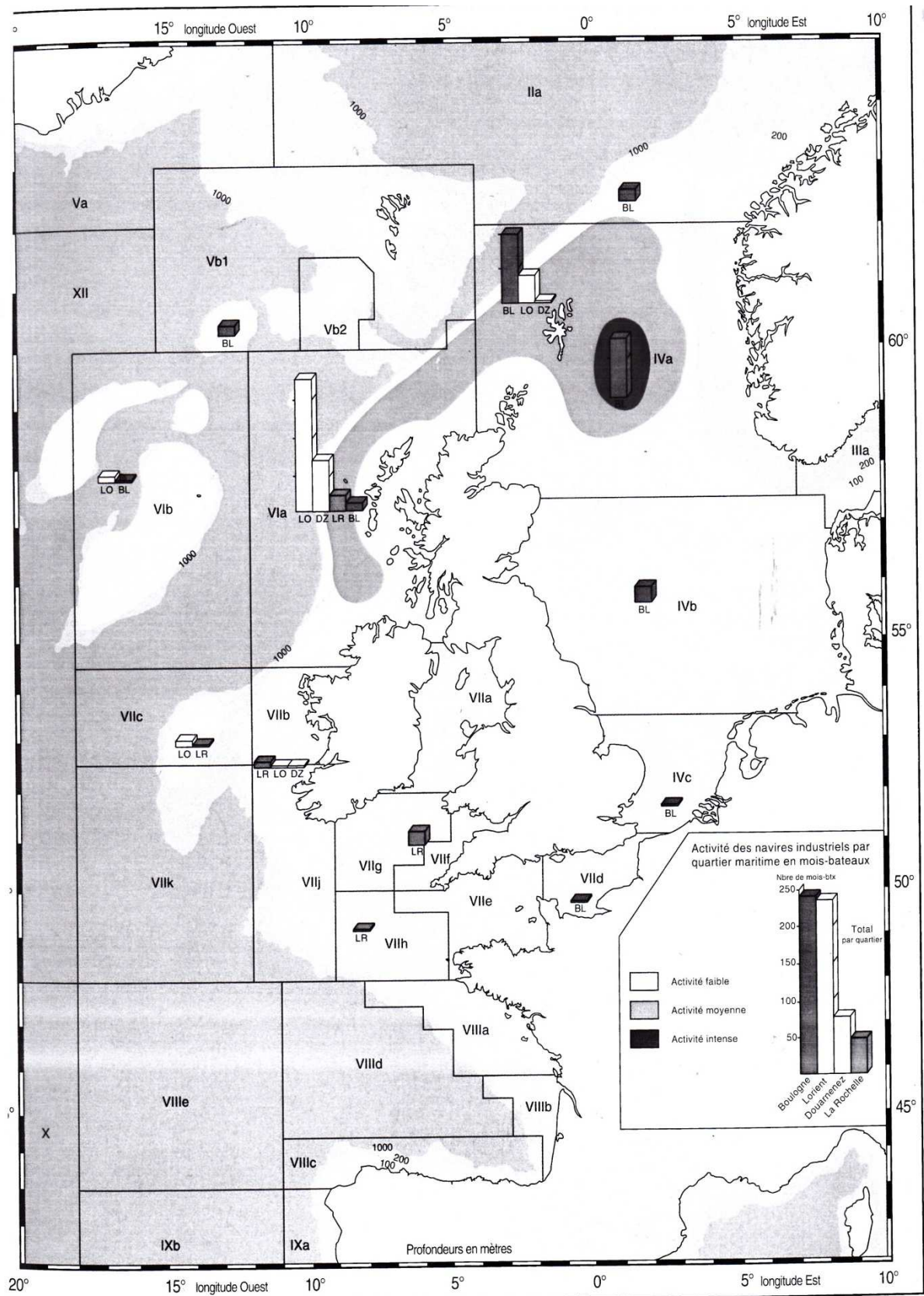
*Le Peoria* fait partie de ces chalutiers rochelais qui montent pêcher vers le nord, face à la raréfaction des fonds de pêche du Golfe de Gascogne, qui apparaît dans les années 1966-1967.

Durant les années 1985-1993, le *Peoria* fréquente les zones de pêche comprises entre le 51° et le 54° parallèle, longitudes 7 à 10°, dans l'Océan Atlantique, au large des côtes d'Irlande et d'Angleterre, vers le Canal Saint - George. Il est à l'image des autres chalutiers industriels rochelais qui, pour les plus grands et modernes, les pêche-arrière, peuvent et doivent aller pêcher plus au nord du Golfe de Gascogne (document 6). D'autres chalutiers sont désarmés, tels le *Monique André*, le *Roussillon* ou le *Koros* en 1984, D'autres cependant sont rapatriés à La Rochelle, tel le *Kresala* provenant de Lorient et appartenant à l'Armement Auger<sup>10</sup>. Comme le *Peoria*, le *Kresala* est « un bateau très gourmand en fuel ce qui est un désavantage quand il vend à La Rochelle : sa route est allongée de 40 h par rapport à ses collègues bretons. »<sup>11</sup>. Handicap lourd, d'autant que la pêche n'apporte pas, comme dans le Golfe de Gascogne, les « poissons nobles » qui font la réputation de la marée rochelaise<sup>12</sup>. Il s'agit plutôt de poissons des eaux plus froides : maquereaux, sardines, ...

<sup>10</sup> GAUBERT Yves, La Rochelle, le *Kresala* en tête, *France-pêche*, 26-2-1985.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> Ces poissons nobles, à chair blanche, sont surtout le merlu ou colin, le merluchon, mais aussi la sole et la raie.

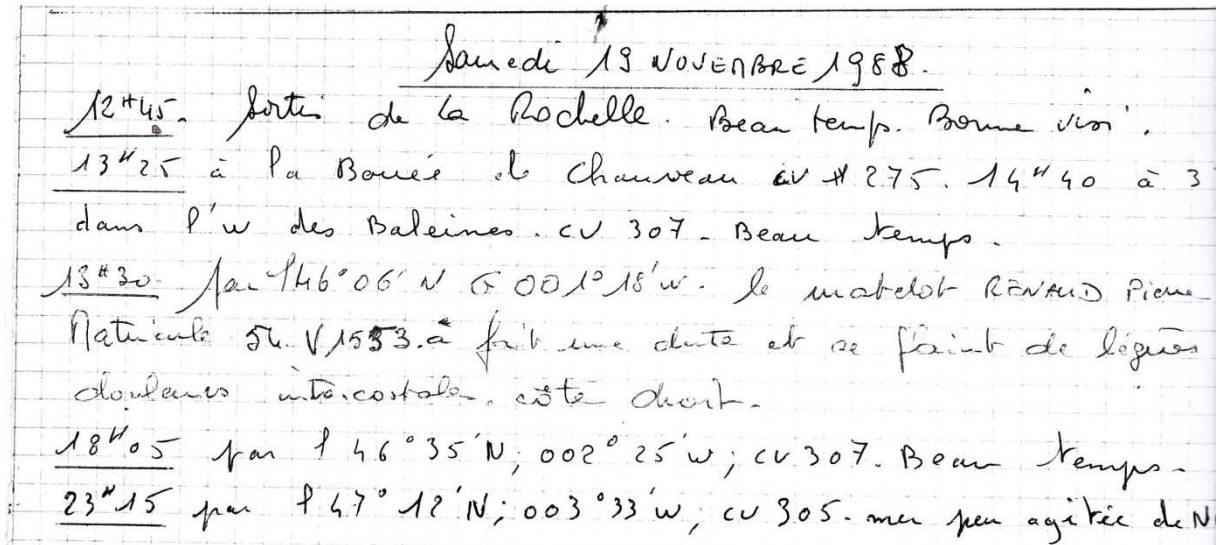


Document 6 – René Abbes, *Atlas des pêches françaises dans les mers européennes*, Evreux, 1991,

Ouest-France, Carte des zones de pêche des chalutiers industriels à la fin de l'année 1986.

## La dureté des conditions de travail à bord

Le journal de bord apporte des informations précises sur les conditions de travail à bord, particulièrement en termes de maladies, accidents et incidents. Cela va de la perte de lunettes à des douleurs violentes, de chutes à des intoxications, d'un œil abimé à un décès à la suite d'un « grave accident mortal », lors d'une manœuvre à bord (4-9-1991). Nous apprenons aussi que des marins sont « ivres » à bord. Ainsi, le 19 novembre 1988, le matelot Pierre Renaud fait une chute (document 7) :



Samedi 19 NOVEMBRE 1988.

12<sup>h</sup>45. sortis de la Rochelle. Beau temps. Bonne vis.  
13<sup>h</sup>25 à Pa Bouée de Chauveau CV # 275. 14<sup>h</sup>40 à 3 dans l'w des Baleines. CV 307. Beau temps.

13<sup>h</sup>30 par 46°06' N 001°18' W. le matelot RENAUD Pierre Matricule 54 V 1553 a fait une chute et se plaint de légères douleurs intercostales, côté droit.

18<sup>h</sup>05 par 46°35' N; 002°25' W; CV 307. Beau temps.

23<sup>h</sup>15 par 47°12' N; 003°33' W; CV 305. mer peu agitée de N

Document 7 – Extrait du journal de bord du Peoria, en date du Samedi 19 novembre 1988, « 13h 30, par L 46° 06 et G 001° 18'w, le matelot RENAUD Pierre Matricule 54 V 1553 a fait une chute et se plaint de légères douleurs intercostales, côté droit ».

Plus grave, le journal de bord signale « un grave accident mortal », celui du matelot Rousselot Alain, le Mercredi 4 septembre 1991, lors d'une « manœuvre » (document 8). Les détails de l'accident sont relatés, ainsi que la navigation vers le port de Killybegs, en Irlande. Le corps du matelot décédé est descendu à terre pour être rapatrié dans son port d'attache, La Rochelle. Le Consul de France en Irlande, qui se déplace, fait état des « trois rapports (trois exemplaires) de décès du matelot Rousselot Alain, A Killybegs le Vendredi 6 septembre 1991 ». Le Peoria reprend la mer le même jour à 22h 45, pour poursuivre sa mission plusieurs jours de suite.



128

Station du 28 août au 9 septembre 1991

Sorti de la Rochelle le mercredi 28 août à 18<sup>h</sup>45 Bonin de charveau à 19<sup>h</sup>15 ev 23  
à 20<sup>h</sup> cv 307. vent de NE 5/10 nds Bonne visibilité - P<sup>TM</sup> 6<sup>h</sup>30 cas anormal.

Jeudi 29 août, nte pêche. Travers Bonin d'ARNEM à 12<sup>h</sup>30 = 5' cv, 315. vent de NE  
visibilité 2' - 20/25 nds. à 19<sup>h</sup>30 G<sub>1</sub> 49.00'N - G<sub>2</sub> 6.33'W cv, 315. nAs

Vendredi 30 août, nte pêche. Beau temps clair Position à 7<sup>h</sup>30 G<sub>1</sub> 50.34'N - G<sub>2</sub> 9.06'W cv, 315.  
Travers de Doll à 14<sup>h</sup>00 à 3'5 cv, 315. W Blouette à 16' à 17<sup>h</sup>30.

Samedi 31 août, en pêche à 3<sup>h</sup>45 G<sub>1</sub> 53.28'N - G<sub>2</sub> 13.17'W Beau temps

Dimanche 1<sup>er</sup> sept., en pêche G<sub>1</sub> 53.25'N - G<sub>2</sub> 13.37'W vent Nulle visibilité 1/2 mille

Lundi 2 sept., en pêche même position à 22<sup>h</sup>00 G<sub>1</sub> 53.33'N - G<sub>2</sub> 13.33'W cv, 60. vent de  
NE 15/20 nds. P<sup>TM</sup> 6<sup>h</sup>00. cas anormal.

Mardi 3 sept., en pêche à 9<sup>h</sup>00 G<sub>1</sub> 54.34'N - G<sub>2</sub> 10.37'W vent de NE 10/20 nds.

Mercredi 4 sept., en pêche G<sub>1</sub> 55.00'N - G<sub>2</sub> 10.06'W vent de NE - à 19<sup>h</sup>10 en m  
préparation à mettre le cul à l'eau avec la manœuvre du quinquisme le  
matricule 77 H 4095 est victime d'un grave accident mortel  
Après contact immédiatement par MALIN NAs 10 avec agent  
consulaire et amment. Position G<sub>1</sub> 55.16'N - G<sub>2</sub> 9.53'W cv, 140.  
nté au Killybegs - vent de NE 5/10 nds. mer peu agitée vis 2 à 3'. Beau

Jeudi 5 sept., rentré à Killybegs à 2<sup>h</sup>00 avec pilote à bord vis bateau  
à quai.

Vendredi 6 sept., toujours à quai à Killybegs.

Vu le Consul de France en Irlande

reçu trois rapports (trois exemplaires) de décès du matelot Rousselet Alain.

À Killybegs le Vendredi 6 septembre 1991



Alain

Document 8 – Extrait du journal de bord du Peoria, en date des 4, 5 et 6 septembre 1991, relatant le grave accident mortel du matelot Alain Rousselot et le visa du Consul de France en Irlande.

### Etat technique du chalutier

Enfin, le journal de bord du Peoria fait état de l'état technique du navire : contrôles techniques, mais aussi avaries, tel « un ennui de circulation d'eau douce » dans une pompe de secours (20-1-1988). D'autres avaries surviennent : « fortes vibrations provoquées par l'hélice pendant 15 secondes » (9-7-1987) ; navire stoppé « à cause du refroidissement du moteur principal » (4-1-1988) ; navire stoppé « pendant la mise en pêche pour ennuis mécaniques » (6-2-1989) ; « moteur ventile

*machine hors service depuis début marée, température excessive à la machine, moteur peine énormément* » (5-9-1992).

### **En guise de conclusion**

Ainsi, l'étude d'un journal de bord d'un chalutier, d'un navire de commerce ou de la Marine Nationale est riche d'enseignements, pour retracer l'activité de ces navires, d'informations précises sur la vie à bord. Retrouver trace de ces documents privés, les croiser avec les rôles d'équipages, les témoignages, les articles de presse, les études scientifiques et universitaires, est source d'enrichissement de nos travaux de recherche.

Henri Moulinier, doctorant en histoire contemporaine

C.R.H.I.A. – Université de La Rochelle

[Henri.moulinier@etudiant.univ-lr.fr](mailto:Henri.moulinier@etudiant.univ-lr.fr)