

Pêche sur la côte basque au cours du 20^{ème} siècle

Le début du 20^{ème} siècle marque une étape importante dans l'évolution de la pêche côtière sur la côte basque. L'utilisation de chaloupes à vapeur en remplacement des embarcations à voile va permettre à la pêche côtière de se développer entraînant à sa suite le développement de l'industrie de traitement et de distribution du poisson. La pêche locale est principalement une pêche saisonnière centrée sur des espèces migratrices : sardine, anchois, thon.

Avant la première guerre mondiale :

Un document intitulé « Notes sur les pêcheries de la côte de Bayonne à Hendaye » rédigé par les frères Silhouette (armateurs) le 16 juin 1900¹ nous présente la situation de la pêche côtière sur la côte basque à cette date :

- Biarritz :
 - 7 traînieres, armée chacune par un équipage de 12 hommes, font la pêche à la sardine et à l'anchois de mars à juin.
 - Une trentaine de yoles et de petits canots font la pêche à petite distance.
 - 2 petits vapeurs non pontés font la pêche de l'anchois et de la sardine puis les promenades l'été.
- Guéthary : 1 vapeur qui pratique comme à Biarritz et quelques petits canots
- Saint-Jean-de Luz :
 - 4 vapeurs pour la pêche à l'anchois et à la sardine puis les promenades l'été.
 - Quelques petits canots à rame pour la pêche dans la baie.
- Ciboure – port de Socoa :
 - 7 chaloupes biscayennes (appelées pinasses dans les documents) font la pêche au thon, pagre, rousseau, merlu, congre. Le texte mentionne qu'elles se rendent à de grandes distances et s'exposent aux fortes tempêtes d'hiver.
 - C'est aussi le siège de l'armement des « Pêcheries de Biarritz »² qui arme 3 chalutiers à vapeurs et dispose d'installations importantes à terre (atelier de réparation, magasin etc...). Le document mentionne l'utilité de ces installations pour des navires venant sur rade qui ont des avaries.

¹ ADPA - Fonds archives CCI Bayonne- 2ETP2 388 Z113

² Armement Silhouette Frères

En 1902, la flottille qui se consacre à la pêche à la sardine et à l'anchois entre Hendaye et Biarritz est composée de 8 vapeurs et 24 traînieres. Ces dernières vont rapidement être remplacées par les vapeurs ; en l'espace de 2 à 3 ans une trentaine de vapeurs vont être construits³. Ils utilisent la senne à coulisse pour pêcher la sardine et la présence saisonnière des marsouins pour encercler les sardines. Lorsque les marsouins ont migré, ils utilisent de la rogue pour appâter les sardines. Ces chaloupes à vapeur permettent d'avoir un équipage plus réduit que sur les traînieres⁴ et de suivre les bancs de sardines plus facilement sans avoir à dépendre du vent et sans épuiser l'équipage à l'aviron. La manœuvre d'encercllement se déroule de la même manière qu'avec les traînieres. Les pêcheurs basques d'outre-Bidassoa développent un filet plus grand aux mailles plus serrées, la bolinche. Ces chaloupes sont également polyvalentes et les plus grandes peuvent également aller pêcher le thon aux lignes traînantes en été. Les sardines sont traitées en salaison.

En 1908, la flottille est composée de 28 chaloupes à vapeur d'environ 12 m de long et d'une puissance de 20 à 40CV et de 5 chalutiers à vapeur. La pêche de la sardine et de l'anchois sont mauvaises depuis quelques années. La pêche au thon devient plus rémunératrice et la pêche est commercialisée en glace ; elle est transportée en train principalement vers Marseille.

En 1910, le chantier Letamendia publie un catalogue commercial présentant ses modèles de chaloupe à vapeur. A cette date il a construit 54 chaloupes à vapeur dont 30 pour les ports de la côte entre San Sebastian et Santander.

La première conserverie est créée en 1914 à Ciboure par la Société des Frères Chancerelle.

La première guerre mondiale vient interrompre le processus de développement de la pêche locale. En 1915, il est demandé aux autorités des mesures dérogatoires pour pouvoir armer des bateaux de pêche au cabotage⁵ afin d'aller chercher de la sardine en Espagne pour approvisionner l'usine Chancerelle. La pêche se pratique près de la côte sous la protection de chalutiers armés en patrouilleurs pour se protéger des sous-marins allemands. Deux d'entre eux appartenant à l'armement Elissalt sont coulés par un sous-marin en 1917,

³ La question sardinière et la crise aquacole en général – J. KUNSTLER – Bordeaux Imprimerie G. Gounouilhou - 1904

⁴ Revue « La Conserve Alimentaire » n°5 à 14 – mai 1903 à février 1904

⁵ SHD Rochefort- Registre 13P4-18 - Correspondances de la marine 1913-1917 – note n° 409

entraînant la mort de 7 pêcheurs français, 3 pêcheurs espagnols étant repêchés par un chalutier espagnol.

La mobilisation entraîne la fermeture de deux chantiers de construction navale dont le plus important, le chantier Letamendia, qui emploie 19 ouvriers⁶. Seul un petit chantier reste en activité qui assure les réparations courantes.

Entre les deux guerres mondiales :

En 1918, la société des Entreprises Maritimes Basques (EMB) est créée à Socoa⁷. Cette société intègre toutes les activités de la filière pêche : un chantier de construction navale, une société d'armement, le mareyage et la commercialisation de poisson frais et une usine de conserve. Le recrutement du personnel est national et la société recrute jusqu'en Bretagne pour avoir du personnel qualifié. Une cité ouvrière est construite à Socoa à proximité de l'usine.

Dès la fin de la guerre la pêche à la sardine reprend et se développe grâce à l'autorisation d'utiliser le filet bolinche en 1922⁸. Ce filet est une amélioration du précédent filet à coulisse appelé « sarda » et permet d'augmenter les prises.

Les bateaux ramènent de 100.000 à 150.000 sardines par sortie. On passe de 850 tonnes de sardines en 1921 à 2.735 tonnes en 1923, 3.931 tonnes en 1925, 4.821 tonnes en 1926.

La pêche n'est pas régulière et connaît de fortes variations :

4.821 tonnes en 1926 4.876 tonnes en 1938

1.400 tonnes en 1932 1.415 tonnes en 1934

La pêche de printemps à l'anchois donne une production moyenne de 250 tonnes mais variable, passant de 4 tonnes en 1927 à 737 tonnes en 1928.

L'été, c'est la pêche du thon aux lignes traînantes qui se pratique mais les apports restent moindres comparativement à la sardine.

Année	Germon	Thon rouge
1925	30 tonnes	82 tonnes
1930	100 tonnes	200 tonnes
1938	364 tonnes	790 tonnes

La pêche du maquereau à la ligne ou à la bolinche est également variable : 501 tonnes en 1927 et 64 tonnes en 1930.

⁶ SHD Rochefort- Registre 13P4-18 - Correspondances de la marine 1913-1917 – note n° 418

⁷ Association de l'armateur Plisson et de l'entreprise Letamendia.

⁸ Thèse de Christian Ramos sur la pêche à Saint-Jean-de-Luz – Institut de Géographie de Bordeaux(1962).

La pêche au chalut subit une forte chute en 1928 passant de 2.192 tonnes en 1927 à 335 tonnes en 1928, cet écart est dû à la diminution du nombre de bateaux pratiquant cette activité.

En 1925, la flottille est composée de 34 chaloupes à vapeur, 2 chalutiers à vapeur, 38 canots à moteur, 6 pinasses à moteur et 22 canots à voiles. A ces bateaux locaux il faut rajouter 20 pinasses venues de l'extérieur avec leurs marins et leurs familles⁹.

Les équipages sont composés de 900 marins.

Le produit de la pêche est consommé sur place ou mis en conserve mais la majeure partie est expédiée vers l'extérieur.

Evolution du nombre de conserveries :

1914 : 1 1920 : 4 1925 : 6 1930 : 7 1938 : 8

Evolution du nombre moyen d'ouvriers par usine :

35 en 1920 67 en 1925 80 en 1930 36 en 1935 65 en 1938.

Entre 1930 et 1935, l'industrie de la conserve connaît une crise entraînant une baisse des effectifs.

Le développement de l'activité ne se passe pas sans conflits sociaux ; des grèves ont lieu, comme en 1926 où le ministère du travail enregistre 850 grévistes dans le port de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure du 24 février au 6 mars¹⁰. Des conflits éclatent également entre les pêcheurs locaux (activés en sous-main par les armateurs et conserveurs) et les pêcheurs bretons¹¹. Ceux-ci, venus avec leurs bateaux, en sont propriétaires et veulent un meilleur prix de la sardine, ce qui n'est pas le cas des pêcheurs basques qui sont employés par des armateurs qui sont souvent les conserveurs et souhaitent tirer les prix vers le bas. Après une violente bagarre le 3 novembre 1926, ils seront contraints de quitter le port.

Evolution technique :

A partir de 1934, une nouvelle mutation technique va se produire, la motorisation à vapeur va être remplacée par le moteur diesel, cette transformation va également se traduire au niveau de la construction navale par l'abandon des coques dites à arrière cul-de-poule des chaloupes à vapeur au profit de la coque dite de forme traînière à moteur. Le retour de ce type de coque s'explique par leur forme arrière plus porteuse, mieux adaptée à l'environnement local.

Evolution de la flottille :

⁹ Joseph Nogaret – Saint Jean de Luz 1925 – extrait de la revue Altxa Mutillak n°6- 1999

¹⁰ Regard sur le patrimoine maritime basque- éditions Killika -2015

¹¹ Revue Altxa Mutillak n°6- 1999

- 1934 : 49 bateaux à vapeur (1.010 tonneaux), 67 embarcations à moteur (150 tonneaux) et 30 voiliers (44 tonneaux)
- 1939 : 116 bateaux à moteur (1.617 tonneaux), 5 bateaux à vapeur (142 tonneaux) et 13 voiliers (12 tonneaux)¹².

Le chalutage et les petites pêches diminuent fortement entre 1935 et 1937 (6 chalutiers)

Evolution de la flotte sardinière :

1914 : 15 bateaux 1925 : 34 bateaux 1934 : 40 bateaux 1939 : 80 bateaux

Evolution de la flotte thonière en été :

1930 : 30 bateaux 1937 : 68 bateaux 1937 : 96 bateaux 1939 : 108 bateaux

A la veille de la seconde guerre mondiale le port est le premier port sardinier de France avec des apports de plus de 4.000 tonnes.

Pendant la seconde guerre mondiale la pêche se poursuit difficilement avec des restrictions de toutes sortes : pénurie de roque, de tourteau, de carburant, de lubrifiant, de filets, de bateaux...

¹² ibid note 8

Après la seconde guerre mondiale

1945-1968

Au cours de la décennie qui suit la seconde guerre mondiale, la pêche se réorganise autour des pêcheurs qui prennent en main leur avenir en créant, autour du syndicat des marins, des organisations coopératives pour améliorer la gestion de leurs activités. Ils vont ainsi mettre en place un système coopératif complet allant de l'avitaillement à la vente du poisson, la mise en place d'organismes de solidarité et d'assurance et la création de leur propre conserverie pour maîtriser les prix d'achat de leur production et s'émanciper des industriels qui contrôlaient le marché.

C'est aussi une période où les pêcheurs peuvent devenir propriétaires de leurs bateaux grâce à un système d'association Capital-Travail. C'est une période faste pour la pêche locale qui va durer jusqu'aux années 1970.

Reprise de la pêche :

A l'issue de la seconde guerre mondiale les conditions sont favorables à la reprise de l'activité.

- La sardine vient près des côtes favorisant des captures importantes :
1945 : 3.000 tonnes 1946 : 4.730 tonnes 1947 : 6.650 tonnes
- Reconstitution de la flotte : les dommages de guerre (35 bateaux réquisitionnés par les Allemands), la prospérité attendue de la pêche à la sardine permet de trouver des capitaux pour reconstruire la flotte. Les bateaux sont du même type que ceux d'avant-guerre mais de plus grande taille.
- Marché propice.
- La pêche au chalut se réorganise avec 10 bateaux qui pêchent 453 tonnes en 1947 et 721 tonnes en 1948.
- Les prises de thon restent faibles : 88 tonnes en 1947.

Décadence de la pêche sardinière :

Après le record de 1947 on assiste à un fléchissement de la production :

1948 : 4.000 tonnes 1950 : 380 tonnes 1955 : 23 tonnes

La disparition de la sardine est brutale et inexplicquée et provoque une crise très importante ; la reprise d'activité viendra d'une réorientation de la pêche vers une autre espèce.

La pêche au thon :

La pêche au thon est une activité saisonnière qui se pratique bateau en route avec des lignes traînantes sur lesquelles sont montés des leurres en paille de maïs. Dans les années 1934-1936 un nouveau modèle de leurre est utilisé : la cuiller métallique. Une autre méthode est expérimentée, la pêche « alecian ». Cette méthode consiste à pêcher de

l'appât à la bolinche, le filet étant conservé le long du bord pour attirer les thons qui sont pêchés avec des lignes à mains.

Une nouvelle technique importée de Californie est expérimentée en 1947. Le « Marie Elisabeth » effectue 4 sorties expérimentales avec un vivier de 1.500 litres installé sur le pont ; à sa troisième tentative il pêche 180 thons (3 tonnes).

En 1948, deux bateaux, « Marie-Elisabeth » et « Nivelles », commencent cette pêche et dès la fin juillet les pêcheurs commencent à être impressionnés par les résultats. En août, la pêche s'élève à 66 tonnes, en septembre d'autres bateaux commencent à s'équiper et les captures s'élèvent à 450 tonnes. Tous les bateaux s'équipent alors de viviers de pont dans l'improvisation totale. La technique était adoptée mais pas encore au point, l'appât mourait dans les viviers qui étaient trop petits et leur installation sur le pont posait problème.

Les pêcheurs vont progressivement résoudre tous ces problèmes en adaptant leur outil de travail à cette nouvelle technique de pêche avec des bateaux intégrant des viviers en duralinox dans la coque, des pompes indépendantes permettant de renouveler l'eau des viviers en permanence et tous les ajustements nécessaires à l'amélioration de la pêche.

Premier port thonier de France : 1952-1956

- Evolution des coques :

Avant la pêche à l'appât vivant, les bateaux étaient conçus pour la pêche à la sardine et la qualité principale du bateau était basée sur la rapidité de la manœuvre d'encerclage du banc de sardines. Pour la pêche au thon à l'appât vivant, en plus de ces qualités nécessaires pour la capture de l'appât, le bateau doit avoir plus de volume intérieur pour intégrer les viviers à la coque. Pour faciliter la pêche avec les cannes, le pont du bateau ne doit pas être trop haut au-dessus de l'eau. Les chantiers locaux vont donc modifier les formes des anciens sardiniers pour en faire un nouveau modèle, le thonier bolincheur.

Les dimensions des bateaux vont augmenter progressivement et on passe d'unités de 16 à 18 m de longueur et de 25 à 40 tonneaux de jauge en 1948-1950 à des modèles de 19 à 21 m de longueur pour une largeur de 5 à 5,5 m et 30 à 50 tonneaux de jauge.

La limitation à 50 tonneaux de jauge brute est motivée par des raisons de fiscalité et de charges sociales. Cette augmentation des dimensions amène les chantiers locaux à modifier leur technique de construction, d'une construction sur gabarit à membrure ployée ils passent à une construction de type mixte associant des membrures chantournées et des membrures ployées.

En 1956, les trois chantiers locaux produisent chacun un bateau de forme classique mais modifié dans ses aménagements : la machine et les superstructures sont déplacées vers l'avant. Ce sont les derniers modèles de forme traditionnelle.

Des coques construites dans les chantiers de Pasaia, Orio, Getaria, Lekeitio sont commandées à partir de 1952-53. Ce sont des bateaux de 19 à 22 m jaugeant de 45 à 75 tonneaux.

- Les moteurs

La puissance évolue elle aussi ; des coques qui disposaient de moteurs de 75 à 100 CV en 1948 passent à des puissances de 120 à 150CV. Certains thoniers de moins de 50 tonneaux ont des moteurs de 250 à 300 CV. Cette surpuissance donne des vitesses de pointe élevées de 9 à 11 nœuds. Chaque bateau est également équipé de deux moteurs auxiliaires de 12 CV pour alimenter les viviers.

- Equipements techniques¹³

- Importance de l'aménagement des viviers et du renouvellement de l'eau pour garder l'appât vivant. Les premiers viviers étaient installés sur le pont ; ils sont par la suite intégrés à la coque, en duralinox et alimentés par des pompes auxiliaires indépendantes du moteur.
- Pratiquement toute la flottille est équipée en radiophonie (à partir de 1948) et en radiogoniométrie (premier bateau « Maria » en 1954).
- Les premiers essais de sondeur pour la détection ont été effectués à bord du « Donibane » lors d'une campagne d'étude. Les bateaux commencent à s'équiper à partir de fin 1956 ; en 1958, 80 bateaux sont équipés de détecteurs (sondeurs Atlas pour la plupart) qui sont utilisés pour la détection de l'appât et du thon.
- En 1954-55, utilisation de la drisse et de la poulie (xiritua) pour aider à la remontée des thons avec les cannes de plus de 4 m.
- En 1955, utilisation du nylon pour la bolinche.

- Création des clipper luziens : 1955

L'expansion de l'activité pose de nouveaux problèmes. En 1954, la flottille comporte plus de 100 bateaux, il y a 1.200 marins embarqués et les conserveries emploient 2.000 personnes. Pour alimenter ces usines la pêche locale ne suffit plus, il faut aller chercher le poisson plus loin et c'est vers les côtes africaines du Sénégal que vont se diriger les pêcheurs luziens.

Pour cela il faut des bateaux de plus grande capacité. En s'inspirant des bateaux utilisés par les Japonais et les Californiens qui utilisent des « clipper-thoniers »¹⁴ les luziens créent un modèle plus petit de clipper basque : le « baby clipper ». Six sont lancés en 1955 et, en 1958, ce sont 20 bateaux de plus qui viennent se rajouter à la flottille traditionnelle ; parmi ceux-ci 7 sont construits en acier. Ces bateaux sont adaptés à la pêche au thon à la canne avec une plage arrière bien dégagée et basse sur l'eau, les superstructures sont reportées sur une plage avant surélevée. Ils ont équipés d'une rampe d'arrosage à becs qui court le long de la plage arrière.

¹³ Thèse de Christian Ramos sur la pêche à Saint-Jean-de-Luz – Institut de Géographie de Bordeaux(1962) Pages 62-63

¹⁴ Tuna-clippers

Caractéristiques principales :

Longueur de 24 à 27 m

Largeur de 6 à 7 m

Jauge brute : de 80 à 150 tonneaux

Moteurs : de 300 à 350 CV

Moteurs auxiliaires : 2 x 24 CV

Quatre viviers d'une capacité de 30 à 40 m³ d'eau pouvant garder 1 tonne d'appât.

Cale à poisson d'un volume de 50 à 100 m³.

Ces bateaux ont une vitesse de route de 9 à 11 nœuds, une autonomie en mer d'un mois environ et un rayon d'action pouvant aller jusqu'à 500 milles au large.

Ces bateaux sont équipés de l'appareillage suivant : radio, gonio, sondeur ultra-son, générateur de glace d'eau de mer.

La construction est délicate, compte tenu du faible franc-bord arrière, du volume et du poids des viviers, ils nécessitent des calculs de stabilité précis qui ont posé problème aux chantiers locaux.

Ceux-ci, très actifs jusqu'en 1954, n'ont pas voulu réviser leur méthodes et ont été incapables de répondre aux constructions nouvelles¹⁵. Ils n'ont sorti chacun qu'un seul de ces modèles (1958). Les autres ont été construits par les chantiers de l'Atlantique, le chantier Chauffeteau des Sables-d'Olonne, les Ateliers et Chantiers de La Rochelle, le Chantier Dupré à Gujan Mestras, le chantier Boyer à La Teste de Buch, le chantier Auroux d'Arcachon et le chantier de la Gironde à Bordeaux.

A cela s'est rajoutée la concurrence importante des chantiers espagnols entre 1955 et 1958 dans la construction de bateaux traditionnels de grande taille (20 à 25 m) ; ils en construisent 16 sur 27.

A partir de 1958, les chantiers locaux se limitent aux réparations et aux petites unités.

Dakar :

A partir de 1955, une partie de la flottille luzienne va pêcher à Dakar. Débutée de manière saisonnière cette activité devient annuelle par la suite. Même si son histoire est liée à l'activité des pêcheurs luziens, nous ne la développons pas dans ce document.

Evolution de la flottille jusqu'en 1962 :

En 1954 : 166 bateaux,

- 18 bateaux de plus de 20 ans (11%)
- 46 bateaux de 10 à 20 ans (27%)
- 47 bateaux de 5 à 10 ans (28%)
- 55 bateaux de moins de 5 ans (34%)

¹⁵ Thèse de Christian Ramos sur la pêche à Saint-Jean-de-Luz – Institut de Géographie de Bordeaux(1962) Page 65

62% des bateaux ont moins de 10 ans

En 1957 : 82 thoniers

- 53 bateaux de moins de 5 ans
- 18 bateaux de 5 à 10 ans
- 10 bateaux de 10 à 15 ans
- 1 bateau de 20 ans

Les bateaux de moins de 5 ans représentent 80% du tonnage global, en 1958 80 unités sur 82 sont équipées de sondeurs.

En 1962 : 91 bateaux pour une jauge globale de 4.900 à 5.000 TJB¹⁶ qui a presque doublé en 8 ans (en 1954 elle était de 2.500TJB).

- 17 bateaux de 0 à 20 TJB, de 10 à 15 m de longueur et de 2.5 à 3 m de largeur.
- 54 bateaux de 20 à 100 TJB, de 16 à 21 m de longueur et de 4.5 à 6 m de largeur, moteurs de 150 à 200 CV
- 20 bateaux de type « baby-clipper », dont 7 en acier, de 21 à 26 m de longueur, de 6 à 7 m de largeur, moteurs de 250 à 400 CV.

La répartition selon l'âge est la suivante :

- 37 bateaux de 10 à 20 ans (41%)
- 52 bateaux de 5 à 10 ans (57%)
- 2 bateaux de moins de 5 ans (2%)

Répartition en volume :

- 17 de 0 à 20 TJB
- 40 de 20 à 50 TJB
- 34 de 50 à 140 TJB dont 20 clippers de 70 à 140TJB

La flottille est encore jeune : 59% des bateaux ont moins de 10 ans.

Aucun bateau n'a été construit depuis 1958, 17 bateaux ont été construits en Espagne.

Sur 91 bateaux armés en 1961, 77 sont des thoniers mais le premier port en nombre d'unités armées au thon est l'Île d'Yeu avec 93 thoniers en 1959.

Evolution des apports de thon :

- Avant 1939

Années	Germon	Thon rouge	Total	% de la pêche totale
1925	30 tonnes	82 tonnes	112 tonnes	3%
1930	110 tonnes	200 tonnes	310 tonnes	7%
1938	364 tonnes	790 tonnes	1.154 tonnes	18%

¹⁶ TJB : tonneau de jauge brute

○ Après la guerre

1947 : 88 tonnes

1948 : 950 tonnes

1949 : 2.754 tonnes

1950 : 3.000 tonnes

1952 : 3.800 tonnes

1954 : 7.100 tonnes

A partir de 1952 Saint-Jean-de-Luz prend le titre de premier port thonier de France à la place de Concarneau.

En 1961, Saint-Jean-de-Luz reste le premier port thonier mais il ne représente plus que 20% de la production nationale contre 45% en 1954. Cette variation est due à l'augmentation du nombre de bateaux bretons pêchant le thon.

Port	Saint-Jean de-Luz	Saint-Jean de-Luz	Concarneau	Concarneau
année	1960	1961	1960	1961
Germon	4.066	2.527	3.267	2.990
Thon rouge	552	883		
Albacore	1.988	3.000	2.110	3.254
Total en T	7.606	6.410	5.377	6.244

Le positionnement sur la pêche au thon doit être relativisé par rapport à la globalité de la pêche française. Au niveau global Saint-Jean-de-Luz ne représente que 2 à 3% de la production nationale très loin derrière Boulogne.

En valeur c'est le 10^{ème} de celle de Boulogne et le 6^{ème} de celle de Concarneau.

Les conserveries¹⁷ :

En 1947, 16 conserveries sont en activité sur la côte basque. En 1959, les pêcheurs créent la Coopérative Maritime Itsasokoa dans les locaux de l'ancienne usine Chancerelle. A partir de 1960 leur nombre va progressivement diminuer.

En 1961, il y a 15 conserveries en activité qui emploient 1.500 personnes, 14 usines en 1963, 12 en 1966, 11 en 1972 (1.400 salariés), 6 en 1976, 3 en 1979 et la dernière ferme ses portes en 1997.

La pêche à la sardine¹⁸ :

Après la disparition de la sardine au début des années cinquante et pour résoudre le problème de l'approvisionnement des conserveries, une nouvelle stratégie se développe avec l'utilisation de gros bateaux congélateurs. Après plusieurs tentatives infructueuses, c'est le

¹⁷ Altxa Mutilla n°6 page 91

¹⁸ Ibid page 93

Sopite de la coopérative Itsasokoa qui réussit à mettre au point les techniques de pêche et de congélation qui permettent d’approvisionner les conserveries.

En 1966, la flotte des sardiniers congélateurs permet de redonner à Saint-Jean-de-Luz la place de premier port sardinier de France avec 6.750 tonnes débarquées dont seulement 27 de sardine fraîche. La pêche se fait au large des côtes marocaines et mauritaniennes.

En 1970, les apports sont de l’ordre de 7.000 tonnes mais, à partir de 1972, les relations avec le gouvernement marocain (qui souhaite limiter et contrôler le nombre de bateaux) se dégradent et les conditions imposées vont amener les armateurs locaux à réduire cette activité faute de rentabilité.

En 1976, le seul congélateur en activité au large du Maroc pêche 3.000 tonnes de sardines avec 20 hommes d’équipage ; dans le même temps les 35 sardiniers luziens de pêche fraîche avec 450 hommes d’équipages pêchaient 186 tonnes de sardines entre novembre et mars.

En 1978, la pêche à la sardine se limite à 12 sardiniers avec 160 hommes d’équipage qui pêchent 345 tonnes. Par la suite cette activité reste marginale.

L’expérience de la senne :

Pour faire face à la concurrence japonaise qui pêche 50% de la production mondiale, les Américains abandonnent la technique de l’appât vivant et les clippers pour utiliser la senne.

Les pêcheurs bretons construisent une dizaine de thoniers canneurs-senneurs-congélateurs en 1963. La société Luz Armement est créée avec des capitaux privés ; elle lance en 1964 son premier senneur, baptisé «Navarra », long de 42 m. Il a une capacité de 240 tonnes de thon, un filet de 900 m de long et 90 m de chute. Il est construit au chantier Luzuriaga de Pasajes. C’est le premier senneur-congélateur européen et il est armé pour la pêche au thon tropical. Il sera suivi par : « Biscaya » et « Guipuzcoa » en 1971, puis « Alava » et « Navarra II ».

En 1975, la société connaît des problèmes et sa liquidation provoque le départ des senneurs.

Changement d'orientation : 1968-1975¹⁹

En 1968, les pêches de la sardine au Maroc et du thon à Dakar représentent 60% en valeur de la production luzienne et permettent d'alimenter les usines de la côte basque.

- Pêche hors du golfe: 22 Millions de francs (sardine 8,5 M.F, thon tropical 13,5 M.F)
- Pêche dans le golfe : 15,5 Millions de francs (thon 7 M.F, chalut et divers 7 M.F, anchois 1,5 M.F)

En 1968, le port va connaître un profond changement d'orientation. La concurrence de la pêche artisanale du pays basque sud devient de plus en plus importante, la flotte passe de 310 bateaux en 1960 à 378 en 1968. Cette flotte vient concurrencer directement les pêcheurs luziens dans leur zone de pêche, en particulier pendant la période de pêche à l'anchois. Les pêcheurs manifestent pour une meilleure surveillance et protection de leur zone de pêche. Ces manifestations de colère des pêcheurs les amènent à renouveler leurs dirigeants.

La nouvelle équipe dirigeante fait le choix de s'orienter vers la pêche locale dans le golfe de Gascogne. L'anchois représente à l'époque une pêche de complément importante pour les thoniers trop petits pour aller à Dakar qui complètent leur saison avec la pêche à la bolinche de la sardine et de l'anchois. Une meilleure surveillance de la zone de pêche par les autorités permet d'augmenter les apports d'anchois en tonnage et en valeur. En 1972, les captures s'élèvent à 4.200 tonnes, record inégalé depuis.

La petite pêche pratiquée par une soixantaine de bateaux de 5 à 10 tonneaux représente 20% des apports en valeur, dix fois plus que les chalutiers. Cette pêche journalière rapporte un meilleur prix au kilo que pour les autres métiers.

Les pêcheurs restés à Dakar se regroupent dans une nouvelle coopérative « Lagun artean » pour conserver leur autonomie par rapport à Saint-Jean-de-Luz.

En 1974, il y a 1.154 marins, officiers ou patrons pêcheurs inscrits au quartier maritime de Bayonne. A ces marins il convient de rajouter les 300 pêcheurs sénégalais qui constituent les équipages embarqués sur les bateaux de Dakar dont seul l'état-major est basque.

De profondes modifications : 1975-1990²⁰

Cette période va amener de profonds bouleversements dans le port. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la flottille dans le quartier de Bayonne au cours de cette période.

Type de bateau	nombre en 1972	nombre en 1990
Thonier	35	4
Ligneur	62	35
Chalutier de fond	18	6
Chalutier pélagique	0	40

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid

Fileyeur	0	11
Canneur de Dakar	25	8
Senneur congélateur	4	0

On peut observer la diminution de certains métiers et le développement d'autres techniques avec l'apparition de métiers qui n'étaient pas pratiqués localement. Ces bouleversements sont à l'origine d'une période conflictuelle qui oppose les pêcheurs entre eux selon leurs pratiques professionnelles.

En 1968, le port de Saint-Jean-de-Luz compte 11 chalutiers classiques qui pêchent au chalut de fond. En 1970, on en compte 4 de plus. Les bateaux ont peu de puissance avec des moteurs de 150 à 200 CV qui tractent des petits chaluts. Les bateaux font des marées de 3 à 4 jours. A partir de 1973 de nouveaux bateaux plus puissants (400CV) permettent d'étendre la zone de pêche au nord de la fosse de Capbreton.

En France, les pouvoirs publics incitent au développement du chalutage.

Le développement du filet pélagique en 1976 entraîne une scission entre les pêcheurs, les chalutiers pélagiques refusés à Saint-Jean-de-Luz vont s'installer à Hendaye qui développe son port. Le chalut classique continue à travailler mais la plupart des chalutiers se mettent au pélagique.

Les années 80 sont une période d'expansion pour les pélagiques, les bateaux construits sont de plus en plus grands, on passe de bateaux de 16-17 m pêchant à des profondeurs de 100 m à des bateaux de 22-24 m pêchant à des profondeurs au-delà de 200 m. Les captures augmentent et, en 1990, la moitié du chiffre d'affaire de la criée de Saint-Jean-de-Luz est réalisée par cette technique ; à Hendaye ce sont les $\frac{3}{4}$. Faute d'une politique cohérente de gestion de la ressource la pêche s'intensifie mais la zone de pêche n'est pas extensible et après des années de captures record, en 1989-1991 c'est l'effondrement.

1990-2000

C'est le déclin de la flottille de pêche locale. Le tableau ci-dessous nous montre l'évolution de la flotte de Saint-Jean-de-Luz et d'Hendaye.

Année	Nombre de pêcheurs	Nombre de navires	Nombre de pélagiques
1992	600	100	40
1998	320	62	16

Les années 90 sont marquées par la réduction des flottes de pêche de la communauté européenne, de nombreuses unités sont vouées à la destruction.