

Thoniers et pêcheurs basques à Dakar: de la guerre au tournant de la senne (1945-1968)

(Basque tuna fishing ships and fishermen in Dakar: from the war to the crucial moment of the senne (1945-1968))

Sahastume, Annick
Chemin Errepira
F-64210 Guethary

BIBLID [1137-439X (2002), 21; 131-169]

Les campagnes de pêche aux thons effectuées au large de Dakar permettent au port de Saint-Jean-de-Luz - Ciboure d'être sauvé d'une grave crise économique qui menace dès 1950. Une solide organisation coopérative se crée pour la bonne marche de la pêche et la défense du métier de pêcheur. Mais à la fin des années soixante, le monde maritime voit apparaître des techniques industrielles avec la senne. Désormais, les pêcheurs basques se cantonnent à une pêche côtière marquant la fin d'une belle aventure.

Mots Clés: Afrikanuak. Appât vivant. Artisanat. Conserveurs. Coopération. Coopérative Itsasokoa. Crise. Dakar. Pêcheurs. Saint Jean de Luz – Ciboure. Senne. Thon.

Dakar aldeko itsasoan eginiko atun arrantza kanpainak salbatu egin zuten Donibane-Lohizune – Ziburuko portua 1950etik mehatxatzen zuen krisi larritik. Kooperatiba antolamendu sendoa sortu zen, arrantzaren martxa ona eta arrantzale lanbidearen defentsa helburu. Baina hirurogeiko urteen amaieran, traina zela bide, industria tekniken agerpena ikusi zuen gure itsas munduak. Harrezkerotik, euskal arrantzaleak kostako arrantzara mugatu dira, abentura eder baten amaiera gisa.

Giltza-Hitzak: Afrikanuak. Beita bizia. Eskulangintza. Kontserbariak. Lankidetzak. Itsasokoa Kooperatiba. Krisia. Dakar. Arrantzaleak. Donibane-Lohizune – Ziburuko. Traina. Atuna.

Las campañas de pesca de atún efectuadas a la altura de Dakar permiten al puerto de San Juan de Luz-Ciboure de salvarse de una grave crisis económica que amenaza desde 1950. Una sólida organización cooperativa se crea para el buen funcionamiento de la pesca y la defensa del oficio de pescador. Pero, al final de los años sesenta, aparecen en el mundo marítimo técnicas industriales como el buitrón. De ahora en adelante, los pescadores vascos se confinan en una pesca costera marcando el fin de una bonita aventura.

Palabras Clave: Afrikanuak. Cebo vivo. Artesanía. Conserveros. Cooperación. Cooperativa. Itsasokoa. Crisis. Dakar. Pescadores. San Juan de Luz-Ciboure. Buitrón. Atún.

INTRODUCTION

Les villes côtières du Pays Basque sont redevables à l'activité de la pêche, qui leur a permis une certaine expansion. Les villes de Saint Jean de Luz et de Ciboure n'échappent pas à ce cas de figure. Bien au contraire, le port qu'elles ont en commun a connu au fil des siècles un brillant passé. Les expéditions baleinières jusqu'au XVII^e siècle environ, puis les expéditions morutières en Amériques septentrionale jusqu'au XVIII^e siècle, sans oublier les nombreux corsaires issus de Saint-Jean-de-Luz, ont donné leurs lettres de noblesse à ce port¹. Au XVIII^e siècle, de nombreuses tempêtes ravagent Saint-Jean-de-Luz, inondant plus de la moitié de sa surface². C'est à ce moments que l'on note les débuts de la décadence des Armements basques. Puis le XIX^e siècle est caractérisé par un retour à la pêche côtière très traditionnelle, qui rapporte peu. Au début de ce siècle, le port de Saint-Jean-de-Luz Ciboure reprend de l'importance grâce à la pêche à la sardine. Dans les années quarante, Saint-Jean-de-Luz devient le premier port sardinier de France, le secteur de la conserverie connaît une période heureuse et faste, faisant appel à des ouvrières bretonnes dès les années vingt, venues en masse s'implantant définitivement par la suite au Pays Basque.

Après la seconde guerre mondiale, la pêche reprend peu à peu son visage. Mais c'est à partir de cette date que de nombreux bouleversements vont intervenir au port, amenant ainsi au départ de nombreux thoniers basques en direction de Dakar. Une des principales raisons qui motivent ces campagnes est la disparition du Golfe de Gascogne de la sardine, provoquant une grave crise pour l'économie locale.

Certaines interrogations se posent alors. Dans quelles conditions ces pêcheurs partent-ils? Comment se déroulent ces campagnes? Quelle vie mènent les pêcheurs à Dakar? Quelles ont été les apports d'une telle entreprise?

Pour ce faire, nous avons utilisé les sources suivantes:

– Un fond d'archives privées, appartenant à M. Basurco, ancien président du Syndicat des Marins et ancien président de la Coopérative Itsasokoa entre autre. Ce fond est très vaste et est composé de lettres, de rapports, de comptes-rendus, de procès-verbaux de différents organismes que nous aurons l'occasion d'étudier durant ce travail. Ces archives ne sont pas totalement complètes puisque M. Basurco possède une partie des documents de la Coopérative par exemple. Il ignore où peut se trouver le reste des documents. Ce fond ne représente donc qu'un pan de l'histoire des thoniers basques à Dakar, l'étude pouvant en être approfondie.

1. *La mer des Basques*, catalogue de l'exposition organisée par Itsas Beguia, 1995, 39 pages.

2. *Les Basques et la mer*, conférence donnée par Andy FISHER, guide conférencier à la ville de Bayonne, le 9 septembre 1998.

– Les délibérations du Conseil Municipal de Saint-Jean-de-Luz ont été étudiées, de 1950 à 1956, ainsi que celles du Conseil Municipal de Ciboure pour la période allant de 1953 à 1955. Ce dépouillement a été utilisé pour la première partie uniquement.

– Une revue éditée par la Chambre de Commerce de Bayonne, “Activités en Pays basque” a été consultée, de 1955 à 1966, pour se rendre compte de l’impact et de l’importance de ces campagnes thonnières.

– Des bulletins de liaisons entre population luzienne et pêcheurs à Dakar ont été édités de 1958 à 1964. Ces bulletins rendent compte de l’ambiance de ces campagnes dakaroises.

– Cette étude est également complétée par quelques témoignages de personnes ayant connu ou vécu intensément cette période, ce qui permet d’apporter une note de réalité. Toutefois, il paraît important de se méfier de la source orale car la mémoire des personnes interrogées est parfois sélective. Mais il faudrait ajouter à ce travail davantage d’entretiens, pour y apporter plus d’anecdotes.

La bibliographie portant sur la pêche à Dakar est très restreinte. Si elle existe, elle porte essentiellement sur l’aspect scientifique ou économique du sujet, mais jamais sur un aspect historique.

Des bouleversements ont lieu en ce qui concerne les acteurs économiques et sociaux du port de Saint-Jean-de-Luz, et les structures de l’organisation du port. Ces transformations vont déterminer le départ en Afrique.

L’organisation coopérative caractérise les campagnes dakaroises où le groupe luzien est confronté à de nombreuses attaques de la part des conserveurs. Mais les pêcheurs basques, rassemblés au sein de la Coopérative Itsasokoa mettent alors tout en œuvre pour sauvegarder leur métier et la pêche à Dakar.

La vie à Dakar semble assez pénible mais l’esprit de solidarité qui anime les équipages luziens permet un déroulement des campagnes pratiquement exempt de difficultés. Les apports de cette aventure à Dakar sont indéniables pour le port de Saint-Jean-de-Luz. Mais l’évolution vers une pêche industrielle marque le repli de la pêche à Dakar.

LE PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ CIBOURE DE 1945 AU DÉBUT DES ANNÉES 1950

CHAPITRE I: LES ACTEURS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DU PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ

1. La population maritime

La population maritime peut comprendre plusieurs corps de métier. Nous nous appliquerons seulement à étudier les pêcheurs, principal chaînon de ce port, ainsi que “les activités nées du milieu local” selon un titre de la thèse de P. Laborde, c’est à dire pour le principal la conserve de poisson et la marée.

1.1. LES PÊCHEURS

** Leurs effectifs*

En 1954, il semblerait que le port compte 1.200 pêcheurs répartis sur 69 bateaux de plus de 25 tonneaux et de 30 petits bateaux à moteurs. Nous savons qu’en 1961, Saint-Jean-de-Luz compte 10.000 habitants et Ciboure, sa petite sœur en a 5.000³. Les pêcheurs, pour la majorité d’entre eux, sont originaires de ces deux villes. On peut dès lors avancer un chiffre de 8.5 % à 9 % représentant la part des pêcheurs dans la population de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure. Ce résultat ne tient pas compte de toute la population maritime, mais seulement que d’un maillon.

Les marins sont, à l’époque, très souvent mal vus du reste de la population. Comme l’explique très bien M. Idiartégaray, aumônier des marins de 1939 à 1965, à Saint-Jean-de-Luz, le milieu marin

“était devenu une espèce de sous-prolétariat qui vivait en marge, non pas seulement des paroisses, mais de la société. Etre marin pêcheur, c’était pour le milieu urbain la dernière des déchéances. Et de fait, les pauvres marins, abandonnés à eux-mêmes, n’étaient pas reluisants(...) Ils avaient beau apporter du poisson, pour un oui, pour un non, la vente ne s’effectuait pas. Livrés à des acheteurs dits “encanteurs”, qui leur fournissait le matériel de quai. Ils étaient largement exploités, à la merci des moindres fluctuations chez les acheteurs(...)”⁴.

Cette vision peut paraître exagérée, mais M. Basurco⁵, jeune marin à l’époque, a confirmé la véracité des propos de M. l’Aumônier.

3. S. DACON, *Port de Saint-Jean-de-Luz*, rapport de stage effectuée en février 1961.

4. A. IDIARTÉGARAY, *Un prêtre et la tourmente*, imprimerie Maubec, Bayonne, 1990, pp. 105-106.

5. M. Basurco, président du Syndicat des Marins de 1951 à 1968, puis de la Coopérative Itsasokoa de 1953 à 1968.

** Les pêches effectuées*

Les pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz effectuent leurs prises dans le Golfe de Gascogne, réputé pour ses eaux de qualités. Il constitue un lieu de passage pour de nombreuses espèces de poissons. Le port de Saint-Jean-de-Luz tire avantage donc de cette position privilégiée sur la Côte d'argent car il représente un des rares abris jusqu'à Arcachon. Mais les pêcheurs sont dépendants des migrations du poisson. Il convient ici de souligner le caractère aléatoire de la pêche, ce qui confère au métier une certaine précarité. L'année de travail s'organise ainsi: la sardine se pêche en hiver jusqu'au mois d'avril, puis c'est au tour de l'anchois jusqu'en juin, qui cède la place au thon jusqu'aux environs d'octobre.

En ce qui concerne la pêche à la sardine et à l'anchois, la méthode de capture consiste en l'utilisation d'un filet tournant appelé "bolinche". Pour la pêche au thon, la technique des lignes traînantes est la plus fréquemment utilisée depuis le début de ce siècle⁶. Cette capture se fait à l'hameçon avec un leurre qu'on laisse traîner dans l'eau, ce qui nécessite des moyens très simples, assez rudimentaires. Parmi les différentes espèces de thon, ceux pêchés dans le Golfe sont le germon, autrement dit le thon blanc et le thon rouge.

1.2. LES AUTRES ACTEURS ÉCONOMIQUES

** Les conserveurs*

C'est en 1917 que la société Chancerelle Frères de Nantes installe la première conserverie sur la Côte basque, et plus exactement à Ciboure⁷. Depuis, ce secteur ne va cesser de prendre de l'ampleur et le nombre d'usines va passer de quatre en 1920 à quinze en 1948, réparties sur le littoral basque. En 1947, les prises de sardines atteignent leur maximum avec 6.249 tonnes de poissons débarquées au port. Nous sommes donc en pleine période de l'âge d'or de la sardine. Ces quinze conserveries (sept à Saint-Jean-de-Luz, quatre à Ciboure, une à Socoa, une à Bidart, une à Hendaye) emploient 1.500 personnes. La conserverie connaît une période heureuse et faste, du fait des pêches exceptionnelles qui hisse le port au premier rang des ports sardiniers de France. Ce secteur représente un secteur lourd d'un point de vue économique.

Les conserveurs jouissent d'une position forte vis à vis des vendeurs qui ne sont autres que les pêcheurs. Non seulement, ils jouent sur le jeu de l'offre et de la demande, voulant payer la marchandise au prix le plus bas, mais en plus, ils sont fortement organisés. En effet, dès 1918, les fabricants de

6. Les thoniers basques à Dakar, *Altxa Mutillak*, n° 5, 1995, p. 24.

7. Entretien avec M. A. Garcia, directeur de la Conserverie Itsasokoa à Ciboure.

conserves décident de créer à Nantes le "Comptoir Français de l'Industrie des Conserves Alimentaires", le COFICA. Le but de cet organisme est de planifier l'achat collectif du poisson, en instaurant un système de répartition des apports aux différentes usines.

* *Les mareyeurs*

Le secteur de la marée est beaucoup moins lourd économiquement que celui de la conserve. Il emploie peu de personne et ne nécessite pas autant d'investissement dans la transformation du produit. En effet, les mareyeurs s'occupent de la vente, de la commercialisation du poisson frais.

2. L'organisation portuaire en pleine mutation

L'organisation du port de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure est appelé Encan. Son origine est assez obscure. Le mot Encan vient du latin "in quantum" qui signifie "à combien". Pris dans un sens plus large, ce mot désigne la vente à l'enchère d'une marchandise. Les dirigeants ont pris alors le nom d'encanteurs. Mais après plusieurs conflits opposants encanteurs et pêcheurs, une révolution douce se met alors en place.

2.1. L'ENCAN EN 1945

* *Les dirigeants*

C'est aux encanteurs que revient la charge de gérer toutes les opérations de manutention et de criée sur le port. Mais généralement, ils exercent cette activité en complément car la plupart sont conserveurs, armateurs, les deux à la fois, ou possèdent une entreprise de salaison. Ces personnes sont issues de la notabilité de Saint-Jean-de-Luz, et jouissent d'une certaine position sociale.

* *Le rôle de l'encan.*

L'encan remplit différentes fonctions pour la bonne marche du port. En premier lieu, il doit fournir aux bateaux des casiers nécessaires au transport du bateau. Ensuite, l'encan assure le financement des achats de poissons. Enfin, en période de pêche au thon, l'encan se charge du transport du poisson des bateaux à la bascule de la pesée, à l'aide de charrettes à bras⁸. L'emprise de l'encan sur le port est considérable. Il apparaît clairement que le pêcheur est assujéti à un système où tout est commandé, géré par les

8. "La question de l'encan au port de Saint-Jean-de-Luz", note établie entre M. Jambon et M. Passicot pour le compte du Syndicat des marins, 11 mai 1946, 6 pages.

notables luziens, eux-mêmes conserveurs et armateurs. Selon l'aumônier Idiartégaray, "le mal était moins dans les institutions qui étaient inadaptées, injustes, et qui maintenaient un état de médiocrité et de misère."⁹

En novembre éclate un conflit opposant les pêcheurs aux encanteurs. Ces derniers réclament l'augmentation de la taxe de criée, qui est de 3 % pour passer à 6 %. L'encan règle ses dépenses, ainsi que les rétributions de ses dirigeants, au moyen de cette taxe, perçue sur le prix de vente du poisson débarqué. Les pêcheurs s'opposent violemment à cette hausse, soutenus par leur Syndicat, dont le président est Jean Martin Passicot. Suite à ce conflit, dont l'arbitrage est confié à la préfecture des Basses Pyrénées, le Syndicat des Marins a la charge de s'occuper de l'encan. C'est alors que le Syndicat donne la concession de cette affaire à une société dénommée Société d'encan. Celle-ci se doit de rendre des comptes au Syndicat. Dans la convention passée entre les deux parties, il a été décidé du maintien de la taxe de criée de 3%, et dès l'amortissement du matériel, les bénéfices seraient partagés entre le Syndicat et la Société d'encan.

2.2. LA LIBÉRALISATION DU PÊCHEUR LUZIEN

* *L'encan aux mains des pêcheurs: la fondation de la Coopérative Itsasokoa.*

La société d'encan débute ses activités en octobre 1946. Elle a pour obligation de vendre le poisson pour le compte des marins pêcheurs, tout en leur fournissant des emballages pour faciliter le débarquement du poisson sur le quai. Tous les bateaux du port sont groupés au sein de la Société. Il est nécessaire de préciser que la Société n'exerce pas le métier de mareyeurs. Elle représente les pêcheurs dans la vente du poisson. La société d'encan va alors être soumise à plusieurs critiques émanant du Syndicat des Marins, dès 1950, notamment sur sa comptabilité. Le problème de la société d'encan n'est résolu au sein du Syndicat qu'en janvier 1953. Dans le procès-verbal d'une réunion du Conseil d'Administration, le 11 janvier, M. Basurco, élu à la présidence du Syndicat en 1952, succédant ainsi à M. Passicot, explique la nécessité de voir l'encan aux mains des pêcheurs. En Assemblée Générale, tous les marins pêcheurs présents votent l'acquisition de la Société d'encan. M. Basurco décide alors de créer la Coopérative Itsasokoa, qui aura la charge de l'organisation du port. Elle naît le 8 mars 1953. 1.200 pêcheurs ont signé leur engagement dans la Coopérative. Le capital est donc constitué de 4.120.000 francs de l'époque¹⁰. Pour la première fois de leur histoire, les pêcheurs luziens ont l'occasion de prendre en main l'organisation de leur port. Pour l'aumônier Idiartégaray, "l'encan entre les mains des marins a été la libéralisation du port".

9. A. IDIARTÉGARAY, op-cit, p 105.

10. *Altza Mutillak*, n° 6, 1999, p.49.

** L'accession de certains pêcheurs à la propriété de leurs bateaux.*

A cette période, un certain esprit apparaît, l'idée que les pêcheurs doivent se libérer de certaines astreintes. Comme nous tenterons de l'expliquer un peu plus loin, la découverte d'une nouvelle technique de pêche entraîne des modifications dans les bateaux, voire des constructions de nouvelles unités. Certains ont l'idée de s'associer. Le bateau "Altza Muthila" est le premier bateau financé par le système révolutionnaire qui est l'association capital-travail. Trois pêcheurs s'associent et apportent leur force de travail, et un armateur apporte le capital. Quand le total des bénéficiaires égale le coût du bateau, celui-ci devient la propriété des pêcheurs. C'est ainsi qu'en l'espace de quelques années, l'ensemble de la flottille du port de Saint-Jean-de-Luz appartient aux pêcheurs.

CHAPITRE II: UNE RÉVOLUTION DANS LA MÉTHODE DE PÊCHE AU THON: L'APPÂT VIVANT

1. Les débuts de l'appât vivant

L'introduction de cette méthode se déroule en deux temps. Le premier est sa découverte dans les années trente, effectuée par M. Pommereau, armateur à Saint-Jean-de-Luz. Dans un deuxième temps, après la guerre, Messieurs Pommereau et Elissalt tentent de l'imposer aux patrons de pêche.

1.1. LA DÉCOUVERTE DE CETTE MÉTHODE DANS LES ANNÉES 1930

** Le discours de M. Pommereau au Musée de la mer à Biarritz en 1935*

Dans un discours prononcé le 16 mai 1935 lors d'une conférence au Musée de la Mer, il expose une nouvelle méthode de pêche découverte en Californie. A Saint-Jean-de-Luz, dans les années 1933-1938, les apports en thon blanc et thon rouge ne sont pas énormes, et approchent les 725 tonnes chaque année¹¹. La pêche au thon n'est pas encore pratiquée de manière régulière mais correspond plutôt à une pêche d'appoint. Mais les études de M. Pommereau sont interrompues par le déclenchement de la guerre en 1939. Selon la note de M. Pommereau, "tout contact avec l'armement californien est rendu impossible et l'expérience doit être remise"¹².

11. Ibidem, p. 223.

12. Note manuscrite privée, établi par M. Gaston Pommereau, remise à M. Basurco par Mme. Pommereau.

** La reprise de cette méthode après la guerre*

Une fois la guerre terminée, M. Pommereau s'empresse de se documenter sur la pêche à la canne à l'appât vivant. Dans ce travail, il est aidé par un autre armateur luzien, M. Elissalt. Ils se procurent deux documentaires tournés aux îles Galapagos à bord de deux thoniers américains. Ils invitent quelques patrons de pêche, choisis parmi les plus influents du port, à une séance de cinéma au Sélect Cinéma à Saint-Jean-de-Luz. Cette projection a pour finalité de faire connaître cette pêche, pas encore expérimentée.

La pêche à l'appât vivant consiste dans un premier temps à pêcher l'appât appelé "peïta" composé de sardines, sardinelles, anchois. Ce "peïta" est maintenu en vie dans des viviers jusqu'au lieu de pêche. Dès qu'un "sardara" (= terme basque utilisé pour désigner un bouillonnement de la surface et vagues indiquant les jeux et cabrioles des thons) ou un "balbaya" (= terme basque qui désigne les frémissements produit par un banc de thons) est repéré, un marin est chargé de lancer le peïta près de la plage arrière du bateau. Les pêcheurs s'emparent de leur canne où il est accroché un leurre artificiel fait de plumes. Des rampes d'arrosages forment un écran de brouillard pour dissimuler le bateau. Dès que le pêcheur sent le thon au bout de sa canne, il ne faut pas qu'il hésite et doit tirer d'un coup sec pour sortir le thon de l'eau. La pêche se poursuit jusqu'à ce que le banc de thons disparaisse¹³.

1.2. L'INTRODUCTION DE CETTE MÉTHODE EN 1945

** Les doutes des pêcheurs*

En mars 1947, Messieurs Pommereau et Elissalt diffusent au Cinéma Sélect deux documentaires exposant la technique de pêche à l'appât vivant. Ces films font l'effet d'une bonne blague parmi les patrons de pêche invités¹⁴. De plus, ils restent sceptiques devant les documents écrits et les tonnages débarqués au moyen de cette technique.

Pourtant, M. Pommereau, directeur des Entreprises Maritimes Basques (EMB), décide d'aménager son bateau, le "Marie-Élisabeth" en 1947. La première tentative est décevante. La seconde sortie l'est aussi. Le troisième essai est le bon. En une heure de pêche, 180 thons sont capturés. Cette expérience mérite d'être poussée. Interrompus par l'hiver, les essais reprennent dès le printemps 1948, avec cette fois-ci plusieurs bateaux équipés.

13. P. PORTAIS, Le thon tropical: du clipper au grand senneur océanique, *Le Chasse-Marée*, n° 21, 1988, pp. 27-28.

14. Tiré du mémoire de M. BASURCO, écrit en 1997 à Sare. Archives privées.

* *Les premiers essais*

Les premiers succès en 1947 ont le mérite d'accélérer l'introduction de cette méthode. L'équipement est amélioré et des subventions sont versées pour garantir aux pêcheurs un minimum de revenus en cas de non pêche. Les aides financières sont distribuées par le Comité Central des Pêches Maritimes, le Comité Interprofessionnel du Thon, et le COFICA. Durant le mois d'août, 66 tonnes de thon blanc sont pêchées. En ce qui concerne le mois de septembre, ce sont 450 tonnes de thon capturé.

Bien sûr, l'équipement est très primitif et simple. Pourtant, ceci n'empêche pas quelques bateaux luziens de réussir de belles pêches avec des sorties journalières de 1.000 à 3.000 kilos. Ainsi, le Comité Central des Pêches Maritimes écrit dans un communiqué du 25 septembre 1948: "A la suite des études poursuivies par Messieurs Pommereau et Elissalt de Saint-Jean-de-Luz, les essais ont été définitivement clos le 4 septembre, leur réussite étant complète"¹⁵. 1948 est donc l'année de la "ruée vers le thon"¹⁶.

2. Les améliorations apportées par les pêcheurs basques

La méthode, consistant en l'utilisation d'appât vivant, a conquis désormais tous les armateurs et pêcheurs du port de Saint-Jean-de-Luz. Les Basques ont parcouru le même chemin que les américains. Malgré tout, des problèmes subsistent encore et doivent être résolus par les pêcheurs luziens. Une fois ces questions techniques réglées, il ne reste plus qu'à adapter cette technique de pêche à la flottille luzienne.

2.1. LES PROBLÈMES DE CONSERVATIONS DU PEÏTA

* *Du petit vivier expérimental...*

La presque totalité des bateaux s'équipent d'un vivier en bois. On peut dire que ces aménagements sont réalisés dans la plus grande improvisation. Les pêcheurs tentent de trouver une place convenable à ces grandes caisses de formes cubiques, sur le pont des bateaux, qui ne sont pas étudiés pour. En effet, ces viviers sont lourds car ils peuvent contenir entre 2.000 et 2.500 litres d'eau. Mais l'équipement est loin d'être opérationnel. L'appât meurt rapidement et ne se garde pas plus de dix heures. Le principal souci est la difficulté de conserver l'appât pour que celui-ci soit de bonne qualité. On comprend donc l'importance que joue la qualité de l'eau de mer. Malgré les prises élevées grâce à cette pratique, il n'en reste pas moins que des

15. Note manuscrite privée établit par M. Pommereau, op-cit.

16. A. PERCIER, Thoniers basques dans les eaux tropicales, *Bulletin du Musée Basque*, n° 37, 3^e trimestre, p. 99.

progrès sont à réaliser pour rendre plus productive et plus performante cette technique.

** ...au vivier en duralinox*

Pour améliorer la technique, M. Elissalt entreprend un voyage en Californie au printemps 1949, en vue de ramener quelques explications pratiques supplémentaires. Le voyage est financé par le COFICA. Notons que le COFICA, qui rappelons-le correspond à la Fédération des Conserveurs, s'investit financièrement dans l'amélioration de cette méthode. M. Elissalt rencontre des armateurs, des conserveurs et des pêcheurs américains, qui lui procurent de précieux renseignements. Le premier consiste à peindre en blanc les parois du viviers. Le second conseil concerne les dimensions des écoutilles des viviers qu'il faut augmenter pour laisser le maximum de lumière solaire, les écoutilles étant les ouvertures des caisses. Ensuite, les viviers ont besoin d'être éclairé par des lampes électriques durant la nuit. Enfin, l'eau des viviers doit être d'une grande qualité, en excluant les bulles d'air¹⁷.

Cependant, il convient de souligner la qualité des équipages luziens qui améliorent certains aspects de la technique. En effet, ils perfectionnent le renouvellement de l'eau de mer dans les viviers, ils fixent la quantité d'appâts dont peut disposer les viviers, ils établissent les dimensions des tuyautages et améliorent la distribution par clarinettes, et enfin, ils mettent au point l'entraînement des pompes à eaux par des moteurs auxiliaires. Mais les innovations ne s'arrêtent pas là. Le thonier "Altxa Muthila" connaît les premiers viviers en duralinox intégrés dans la coque du bateau et pourvu d'une passerelle. Ce métal répondant à de nombreuses exigences, il est alors adopté par beaucoup de thoniers luziens.

2.2. UNE ÉNORME VAGUE D'INVESTISSEMENT SUR LES BATEAUX

** L'adaptation de la flottille luzienne*

En l'espace de quelques années seulement, la flottille commence à se moderniser pour prendre une allure assez spécifique. En effet, on assiste à une refonte ou bien à un agrandissement de plusieurs coques, pour accueillir les viviers, désormais encastrés dans les bateaux, remplaçant ainsi les viviers de pont beaucoup plus encombrants et dangereux. Les pêcheurs modifient alors les moteurs de petites puissances pour des modèles plus résistants, pour pouvoir exercer une pêche plus éloignée des lieux habituellement fréquentés.

Les frais engagés par ses travaux sont rendus possibles par les crédits consentis aux armateurs, à certains pêcheurs devenus propriétaires, par le

17. Note manuscrite privée établit par M. Pommereau, op-cit.

Crédit Maritime. On assiste donc à une véritable reconversion de la flottille luzienne, anciennement consacré à la pêche à la sardine.

** L'achat de clipppers*

Le port de Saint-Jean-de-Luz voit sa flotte se renouveler en grande partie. Ces nouveaux bateaux spécialement conçus pour la pêche à l'appât vivant sont baptisés "clipppers" luziens. Ces navires sont assez longs. Les logements, la cabine de pilotage, la cuisine se trouvent bloqués à l'avant, laissant la partie arrière dégagée pour accueillir les viviers¹⁸. Plusieurs bateaux sont commandés dans différents chantiers navals de la Côte Atlantique dès 1954 comme aux Sables d'Olonnes, à La Teste, La Rochelle, Gujan Mestras. C'est à cette période que Saint-Jean-de-Luz connaît la plus forte vague d'investissement dans son industrie.

CHAPITRE III: LA CRISE DU PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ À PARTIR DE 1950

1. La disparition de la sardine dès 1950

De 1949 à 1950, le tonnage de sardine chute de 4.322 tonnes à seulement 594 tonnes¹⁹. La sardine disparaît du Golfe de Gascogne, mettant le premier port sardinier de France en grande difficulté. On ne peut alors que déplorer ce désastre économique pour l'agglomération luzienne.

1.1. LE PREMIER PORT SARDINIER DE FRANCE EN DIFFICULTÉ

** Une baisse considérable des apports*

Le port de Saint-Jean-de-Luz vit essentiellement de la sardine. Entre 1930 et 1949, 74% des pêches débarquées sont composées essentiellement de sardines. Les autres poissons ne représentent alors que 26% du total des pêches²⁰. Il est aisé de comprendre l'enjeu économique que constitue la sardine.

1947 est l'année où le tonnage de sardine est le plus élevé avec 6.249 tonnes. En 1948 et 1949, les apports sont de l'ordre de 3.766 tonnes et 4 322 tonnes respectivement. Mais voilà qu'en 1950, seulement 594 tonnes de sardines sont débarquées. C'est une véritable catastrophe pour le port et

18. P. PORTAIS, op-cit, p. 21.

19. *Altza Mutillak*, n° 6, op-cit, p. 21.

20. Ibidem, p. 223.

ses protagonistes. Durant les années suivantes, la sardine continue à se faire rare sur les Côtes et dans le Golfe. La pêche tombe même jusqu'à 63 tonnes en 1954 et 21 tonnes en 1955. En 1950, la pêche à la sardine ne représente plus que 23% du total des pêches. Désormais, l'hiver constitue une période morte, malgré les prises de plus en plus élevées de thons l'été.

** Des causes inexplicables*

En 1950, les pêcheurs basques ne se doutent pas encore que cette situation va perdurer quelques années. Certains évoquent des changements dans les courants marins, d'autres parlent d'un refroidissement de l'eau ou encore des problèmes de pollution²¹. Mais toutes ces hypothèses ne sont jamais confirmées, d'autant plus qu'elles ne reposent sur aucun fondement. Néanmoins, dès le mois de mars 1952, un technicien est envoyé au port de Saint-Jean-de-Luz par l'Institut Scientifique des Pêches²². Le Comité Local des Pêches, qui avance une grande partie des dépenses portuaires pour le compte de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne, gérant le port de Saint-Jean-de-Luz, décide en 1955 d'acheter un bateau uniquement destiné à la recherche du poisson²³, le "Donibane". Cela dénote de la part des pêcheurs, ainsi que des différents organismes liés au port, une attitude visant à continuer et à approfondir les recherches. Néanmoins, la brillante campagne au thon en 1954 atténuée ou compensée les pertes causées par la disparition de la sardine. En fin de compte, très peu d'explications sont données sur les causes réelles de la désertion de ce poisson.

1.2. UN DÉSASTRE ÉCONOMIQUE

** La montée du chômage*

L'hiver correspond désormais à une période morte où les pêcheurs ont du mal à gagner leur vie. Entre 1950 et 1955, pas moins de dix demandes d'aides, de subventions ou bien de création de caisses de chômage ont été enregistrées dans les Cahiers de Délibérations du Conseil Municipal de Saint-Jean-de-Luz²⁴. Dans une réunion du 10 avril 1951, le Conseil Municipal estime que "la misère sans cesse grandissante des populations maritimes en chômage par suite de l'arrêt de la pêche, fait obligation aux pouvoirs publics de se pencher sérieusement sur cette détresse.(...)". Durant trois années consécutives, de 1952 à 1955, une union des différents syndicats du personnel des usines de conserves, de chais de marée et de l'armement, solli-

21. Entretien avec M. Jeannot Alzate.

22. Cahier des délibérations du Syndicat des Marins du 28 mars 1950 au 13 novembre 1954.

23. G. POMMERAU, La crise sardinière, *Activités en Pays Basque*, Mai 1955, n° 63, pp. 3 à 5.

24. Délibérations du Conseil Municipal de la ville de Saint-Jean-de-Luz, de 1949 à 1957.

cite la création d'un fond de chômage intercommunal. Ces nombreuses requêtes adressées à la municipalité de Saint-Jean-de-Luz, témoignent clairement des difficultés économiques rencontrées par une grande partie de la population.

Néanmoins, on a évoqué des comités représentants essentiellement les ouvriers de la conserve, marée et armement. Les pêcheurs, quant à eux, considérés comme des artisans, sont souvent exclus du système d'attribution d'allocation de chômage car il paraît difficile de calculer leur nombre d'heures de travail. On peut penser que les pêcheurs sont exclus de ces aides.

** Une reconversion difficile pour les pêcheurs*

Le Syndicat des Marins, avec le concours de la Croix Rouge, a distribué pendant un temps de la nourriture. Le Syndicat a également l'idée de lancer une petite pièce de théâtre, appelée "Les Kaskarots au commissariat" dont les bénéfices vont directement à l'aide des pêcheurs. L'été, grâce aux prises de plus en plus élevées de thons, les pêcheurs peuvent faire vivre leurs familles décevantement. Mais l'hiver venant, les pêcheurs se doivent de ramener de l'argent dans leurs foyers. Beaucoup d'entre eux se tournent alors vers de petits travaux à terre et notamment dans le bâtiment. Après la guerre, les besoins en logements sont pressants. Mais ces pêcheurs restent avant tout des travailleurs de mer. Ils ne se sentent pas à leur place. Comme le rapporte un pêcheur ayant connu cette période, M. Alzate: "Nous, ça ne nous plaisait pas beaucoup, ce n'était pas notre travail, et puis là, on s'ennuyait". Par ailleurs, beaucoup de capitaux avaient été investis dans l'équipement, voire la construction de thoniers canneurs. L'hiver représentant une saison morte, les investissements n'étaient pas rentabilisés.

2. Les ébauches d'une solution: la pêche en AOF

Dès le début de l'année 1954, l'idée d'aller pêcher le thon au large de Dakar est retenue. Quelques tentatives individuelles ont lieu mais toutes ces expériences ont subi un échec total. Cette même année, la perspective d'effectuer des campagnes en Afrique Occidentale Française parcourt du chemin dans les esprits puisque quelques réunions de travail ont lieu au sein du Comité Local des Pêches de Bayonne, en collaboration avec le COFICA. Désormais, il reste à convaincre les pêcheurs et à s'organiser.

2.1. LES RÉUNIONS PRÉLIMINAIRES

** L'annonce faite aux pêcheurs*

D'après les dires de certains pêcheurs basques qui ont parcouru les eaux sénégalaises durant la dernière guerre, de nombreux bancs de thons s'y

trouveraient en abondance sur ces côtes. Le 24 janvier 1954, en Conseil d'Administration du Syndicat des Marins²⁵, le président, M. Koxe Basurco, expose aux autres membres présents un éventuel projet de pêche au thon sur les côtes sénégalaises. La première étape du projet consiste en l'envoi de deux bateaux luziens avec un équipage complet, en vue de pratiquer quelques essais de pêche au thon sur les côtes de Dakar. Si les résultats de cette mission sont concluants, plusieurs bateaux luziens, sur la base du volontariat, seraient envoyés pour effectuer une campagne expérimentale. Le 31 janvier, ce projet est de nouveau exposé, mais cette fois-ci à l'ensemble des pêcheurs lors d'une Assemblée Générale. Malgré les réticences et les craintes que suscitent cette nouvelle voie, le projet est accepté par un vote positif massif.

Les pêcheurs luziens ne sont pas les seuls à être intéressés par cette expérience de pêche. Selon M. Basurco, la forme coopérative est "le seul moyen de lutter contre les magnats de la pêche industrielle qui ont, en ce moment les regards tournés vers la pêche au thon sur les côtes africaines... si nous ne le faisons pas, d'autres le feront à notre place"²⁶.

* *La recherche de subventions*

L'élaboration de ce projet s'est faite sous l'impulsion d'organismes différents dont les principaux sont le Syndicat des Marins de Saint-Jean-de-Luz et le Comité Local des Pêches de Bayonne. Après étude du projet, on estime que le coût total de ces opérations est d'environ 8.958.888 anciens francs²⁷. Le financement est assuré par le Comité Local des Pêches Maritimes de Bayonne pour une valeur de un million de francs (de l'époque), puis par la Chambre Syndicale des Conserveurs, représentée en la personne de M. Elissalt, pour une valeur de deux millions d'anciens francs. Enfin, six millions sont alloués par le Plan de Productivité. Il est à noter l'engagement pris par l'Union des Conserveurs, car ceux-ci ont un avantage à ce que ce projet réussisse. Mais il paraît essentiel de rapporter les propos tenus par M. Basurco, au sein de ce Comité: "Dans l'esprit du Comité Local, la pêche lointaine du thon peut et doit être pratiquée de telle sorte que les produits soient débarqués dans la métropole et transformé par la main d'œuvre métropolitaine"²⁸.

25. Cahier des délibérations du Syndicat des Marins, op-cit.

26. Ibidem.

27. Lettre du Comité Local des Pêches Maritimes de Bayonne, écrit par son président M. Basurco, le 15 juin 1954.

28. Ibidem.

2.2. LE VOYAGE D'ÉTUDES À DAKAR EN JUILLET 1954

** La possibilité de pêche au thon est établie*

Afin de mieux préparer l'arrivée des bateaux luziens, un voyage d'étude est accompli par Messieurs Basurco et Elissalt du 16 juillet au 22 juillet. Les deux délégués embarquent à bord du "Danton" une fois arrivés à Dakar. C'est ce même jour qu'ils capturent 1.800 kilos de thons albacore. Le deuxième jour, ce sont 2.000 kilos pêchés et le troisième jour, 1.400 kilos²⁹. Il paraît alors évident d'affirmer que ces eaux sont riches en espèces thonidés. Dès le 21 juillet, les deux représentants passent en revue toutes les possibilités techniques du port. Il ressort de cette étude une déficience notable des infrastructures portuaires en ce qui concerne l'exploitation thonière, et particulièrement les possibilités de congélation, le maximum étant de 10 tonnes par jour.

** L'envoi d'une flottille est retardé d'un an*

De retour au Pays basque, dans une réunion du Comité Local des Pêches, d'après les résultats du rapport détaillé, M. Basurco propose de différer d'un an l'envoi d'une flottille de pêche, le temps d'organiser un minimum cette première campagne. L'Union des Conserveurs confirme le maintien de la subvention pour l'année d'après. Même si le voyage d'étude de juillet 1954 n'a pas révélé que des aspects positifs, l'ensemble des pêcheurs et conserveurs semble garder confiance en cette nouvelle zone de pêche.

CONCLUSION

Si les futures campagnes dakaroises, comme nous allons l'étudier en seconde partie, ont pu s'organiser d'une certaine manière, c'est à dire sous forme coopérative, c'est parce que des éléments décisifs ont été mis en place à cette période. Ces trois éléments sont l'évolution de la situation du pêcheur luzien, l'introduction d'une nouvelle technique de pêche plus productive et la crise sardinière qui frappe de plein fouet le port.

29. Procès-verbal n° 83 du Comité Local des Pêches Maritimes de Bayonne, le 4 août 1954.

LES CAMPAGNES DAKAROISES SOUS L'ÉGIDE D'UNE FORTE ORGANISATION COOPÉRATIVE

CHAPITRE IV: DES PREMIERS TÂTONNEMENTS À UNE ORGANISATION BIEN RÔDÉE

1. La campagne expérimentale de 1955-1956

Les subventions ayant été maintenues, ce premier voyage peut avoir lieu, attendu par beaucoup de monde. Le résultat doit pouvoir fixer les conditions de pêche en AOF. Mais la confiance n'est pas totalement acquise car trois bateaux luziens refusent finalement de partir, remplacés par trois autres bretons.

1.1. LES CONDITIONS DE PÊCHE

** Le choix des bateaux*

Dès l'annonce du projet de pêche lors d'une Assemblée Générale du Syndicat des Marins, le 31 janvier 1954, et après le vote de l'application du projet, un appel est lancé pour l'inscription d'éventuels volontaires pour participer à l'expédition expérimentale. L'inscription est clôturée le 14 février. A cette date, plusieurs bateaux sont inscrits. Mais comme nous venons de le voir, l'envoi d'une flottille est différé d'un an. Parmi les volontaires, six clippers luziens sont retenus: "Bixintxo", "Curlinka", "Izurdia", "Carmentxu", "Michel-Joseph", et "Tutina". Mais ces trois derniers retirent leurs candidatures, prétextant la faiblesse des indemnisations en cas de mauvaises pêches. Trois autres thoniers bretons viennent compléter l'expédition. Il s'agit du "Marcelle-Yveline", "Martien" et "Toubib". Le départ est fixé pour le mois de novembre 1955 et le premier bateau à partir est le "Curlinka", le 11 novembre.

** L'écoulement du poisson*

L'écoulement du poisson est prévu minutieusement dans les contrats d'achat de thon conclus entre le COFICA et les bateaux luziens. Le thon albacore est l'espèce la plus consommée et donc la plus sollicitée. Le thon représente alors la plus grosse quantité de thon pouvant être capturé, car le COFICA s'engage à absorber 1.500 tonnes de thons albacore, au prix de 90 francs le kilo³⁰. Néanmoins, le COFICA s'engage à lever également du thon listao, appelé aussi bonite à ventre rayé, jusqu'à la limite de 200 tonnes, au prix de 55 francs le kilo. Au moment du débarquement du poisson, le COFI-

³⁰. Contrat d'achat de thon, le 14 octobre 1955, entre les représentants des bateaux luziens et le COFICA.

CA règle 50 % du montant de la marchandise. Le reste est payé au moment de l'expédition en France³¹. Une fois le produit de la pêche débarqué et livré à Dakar, le COFICA, après congélation du poisson, l'achemine vers la métropole au moyen de cargos frigorifiques loués. Ensuite, le COFICA se charge de répartir la marchandise dans les diverses usines du littoral.

1.2. LE DÉROULEMENT DE LA CAMPAGNE

** Une expérience réussie...*

Il paraît essentiel de préciser que les six bateaux, mis à part le "Marcelle-Yveline" qui avait déjà passé un hiver à Dakar, ne connaissent rien de la pêche dans ces eaux. Il leur faut alors tout apprendre. Où se pêche le peïta, les courants marins, les vents, les comportements du thon albacore, différents de ceux du thon blanc ou rouge connus dans le Golfe. Ces pêcheurs ont appris à pêcher de manière empirique.

Malgré ces quelques handicaps concernant la méconnaissance des lieux de pêches, les Luziens et les Bretons, arrivés au terme de cette campagne expérimentale, prouvent finalement que les eaux sénégalaises sont très riches en thons et que désormais, l'hiver n'est plus synonyme de saison morte pour la Côte basque. Au terme de la campagne, en février 1956, les bateaux luziens ont alors pêché au total 717 tonnes avec 260 tonnes pour le "Bixintxo", 235 tonnes pour "l'Izurdia", 222 tonnes pour le "Curlinka"³². La moitié du quota étant pratiquement atteint (la moitié étant de 750 tonnes, les bateaux bretons devant pêcher l'autre moitié), les Luziens ont alors rempli leur contrat. Le quota prévu par le COFICA dans le contrat d'achat est fixé à 1.500 tonnes n'est pas tout à fait atteint. Cependant, les apports à la fin de la campagne sont jugés suffisants et dépassent les espoirs fixés parmi les personnes du monde maritime.

** mais des réserves quant aux structures du port et à la position des conservateurs*

Dans les précédents contrat d'achat, le COFICA assurait s'occuper de toute l'organisation et manutention, une fois à Dakar. Mais des problèmes sont à noter quant à la levée des pêches. Les bateaux ont pris beaucoup de retard, car le tunnel de congélation, comme nous l'avons déjà vu, n'a qu'une faible capacité. Prenons comme exemple le "Curlinka" qui dû laisser sa glacière ouverte pendant sept heures pour débarquer 13 tonnes³³. La lenteur de ce débarquement amène des problèmes de détérioration de la qualité du

31. Ibidem.

32. *Altxa Mutillak*, n° 5, op-cit, p. 26.

33. Lettre de M. Basurco à M. de Torquat, le 12 décembre 1955.

poisson, le thon étant soumis pendant de longues heures à la chaleur tropicale. Cette lenteur dans le débarquement immobilise les bateaux à quai pendant plusieurs jours, entraînant retard et perte. De plus, le COFICA prélève une taxe non prévue par les contrats pour les frais de manutention³⁴. En bref, les relations se dégradent peu à peu entre le COFICA et M. Basurco, par un échange de lettre aux propos assez vifs.

2. La première campagne officielle en 1956-1957

Au vu du succès de la campagne expérimentale, vécue par trois bateaux luziens, une très forte majorité est dès à présent convaincue par la pêche à Dakar, la considérant comme l'avenir du port de Saint-Jean-de-Luz. C'est alors que nous assistons à un véritable engouement de la part des nombreux équipages désirant participer à ces campagnes. C'est durant ces campagnes que s'affirment alors un esprit particulier au groupe luzien, un esprit coopératif où la Coopérative Itsasokoa est le véritable maître d'œuvre de ces campagnes.

2.1. UNE ADHÉSION TOTALE DE LA POPULATION

** Tous les marins pêcheurs veulent profiter de cette manne en AOF*

Après la campagne expérimentale de 1955-1956, le Comité Interprofessionnel du Thon décide à l'unanimité de ses membres, et à la demande du COFICA, que "les campagnes de pêches africaines sont le complément des pêches métropolitaines (...) que les produits soient débarqués dans la Métropole et transformés par la main d'œuvre métropolitaine". Ce souhait avait déjà été exprimé au sein du Comité Local des Pêches de Bayonne. Désormais, il revêt un caractère plus officiel.

Dès le retour des bateaux luziens de Dakar, une Assemblée Générale du Syndicat des Marins est organisée, le 6 mars 1956 au Magic Cinéma. Devant la limitation du nombre de bateaux pouvant participer à la campagne durant l'hiver 1956, par le Comité Central des Pêches Maritimes, tous les pêcheurs protestent vivement contre cette décision. Ils expriment leur désir de partir à Dakar et de profiter de cette richesse. L'assemblée décrète que ce sont tous les pêcheurs luziens qui vont se rendre au Sénégal ou bien personne. Devant un tel enthousiasme, le Syndicat, en partenariat avec la Coopérative, se charge de trouver une solution pour remédier au problème de congélation, étant donné que pas moins de 25 équipages souhaitent tenter l'aventure³⁵.

34. Lettre de M. de Torquat à M. Basurco, le 31 janvier 1956.

35. Tiré du mémoire de M. BASURCO, op-cit.

** L'émotion véritable de toute une population lors des Pardons*

Quelques jours avant les départs, une cérémonie religieuse est organisée appelée Pardon, en l'honneur des bateaux. Il rassemble quelques personnalités et pas moins de 5.000 personnes pour cette première édition qui a lieu le 4 novembre 1956, sur le port de Saint-Jean-de-Luz. L'émotion transparaît de l'ensemble de la foule quand le Chanoine Narbaitz prononce son discours et lorsque toutes les sirènes des bateaux s'élèvent au-dessus du port. Dans l'allocution du Chanoine Narbaitz, il explique que ce Pardon "est à la fois le signe éclatant de la consécration d'un véritable événement économique et spirituel". Et il continue ainsi: "Le premier port thonier de France, voici qu'aujourd'hui, il déclare la guerre à la morte saison qui, trop souvent, condamnait au chômage des centaines de familles"³⁶.

Les Pardons existaient déjà à l'époque des morutiers lors des grandes expéditions en Amérique Septentrionales au XVI^e siècle et XVII^e siècle. En règle générale, les pêcheurs luziens sont attachés à ces Pardons, qui sont des manifestations religieuses avant tout. Pourtant, ils sont assez peu pratiquants dans la réalité³⁷. Cette méfiance peut s'expliquer par une longue tradition syndicaliste au sein de la population des marins pêcheurs depuis le début du siècle.

2.2. L'EXPLOIT DU GROUPE COOPÉRATIF

** La construction du "Sopite", bateau congélateur*

Pour permettre au 25 équipages luziens de partir à Dakar, M. Basurco, président du Syndicat et de la Coopérative, a l'idée d'acheter un ancien chalutier corsaire allemand, resté à Bordeaux. A partir de la coque, il propose la construction d'un congélateur en saumure. La saumure est un mélange d'eau de mer et de sel. Le projet de construction du "Sopite" est approuvé en Assemblée Générale de la Coopérative Itsasokoa le 14 mai 1956. La Coopérative contracte un emprunt auprès de la Caisse Centrale de Crédit Coopératif dont le président est M. Lacour. Le coût du "Sopite" s'élève à 200 millions de francs (de l'époque). M. Basurco a calculé qu'en prélevant 20 francs sur chaque kilo d'albacore, le "Sopite" devrait être remboursé au bout de 4 ans. Le "Sopite" est le premier bateau congélateur d'Europe. Il mesure 52 mètres, il possède une puissance de 500 CV et une capacité de congélation de 80 tonnes par jour. En seulement 5 mois, la rénovation de ce bateau est accompli.

36. *Aitxa Mutillak*, n° 5, op-cit, p. 32.

37. Entretien avec Mikel Epalza, Aumônier des Marins.

** Une organisation commandée par l'équipe d'Itsasokoa.*

La Coopérative Itsasokoa est le véritable maître d'œuvre de ces campagnes dakaroises. Elle se charge de la location de ces cargos transporteurs amenant le poisson jusqu'à la métropole pour être travaillé dans les usines de la Côte basque. Elle représente l'ensemble des pêcheurs luziens à Dakar dans les contrats d'achat de thons conclus avec différents conserveurs de la Côte basque. Mais aussi, elle représente les pêcheurs pour tout problème administratifs avec les autorités sénégalaises. En effet, l'arrivée d'une importante flottille nécessite son encadrement par un administrateur, chef de la Circonscription Maritime de Dakar. La Coopérative se charge également de l'approvisionnement des bateaux luziens. Enfin, elle s'occupe de recevoir et d'envoyer le courrier, seul et unique lien avec la famille restée au Pays Basque.

CHAPITRE V: UN ESPRIT D'INITIATIVE PROPRE AU GROUPE LUZIEN

1. Une organisation autonome

Comme nous l'avons vu précédemment, la campagne expérimentale en 1955 a révélé des difficultés dans les rapports entre pêcheurs et conserveurs. De plus, l'insuffisance du tunnel de congélation oblige la Coopérative Itsasokoa à prendre des initiatives pour un meilleur fonctionnement autonome, en construisant son propre congélateur flottant. La construction du "Sopite" s'achève en 1956, mais celui-ci est interdit en 1958. C'est alors qu'un second bateau congélateur est acheté et rénové dès 1961. Il est baptisé l'"Iraty".

1.1. LE "SOPITE" EN 1956

** Son rôle fondamental dans le déroulement des campagnes*

Le tunnel de congélation installé sur le port de Dakar ne peut que congeler 10 tonnes par jour. Ce chiffre est insuffisant par rapport au nombre total de bateaux luziens, bretons et vendéens pratiquants la pêche dans cette zone. Les pêcheurs basques quant à eux, grâce à la présence du "Sopite", peuvent travailler normalement durant deux hivers. En effet, contrairement aux autres bateaux, ils ne sont pas obligés d'attendre et de perdre du temps au déchargement. Ainsi, le "Sopite" est un outil indispensable, capable d'absorber l'ensemble des pêches débarquées par les Luziens et évite d'éventuels problèmes d'engorgement au débarquement.

** Son interdiction à Dakar*

Le "Sopite" est interdit au port de Dakar à partir de 1958. Cette décision émane du Syndicat National des Conserveurs Français, ce dernier interve-

nant auprès des autorités dakaroises. La prise de position des conserveurs est due à ce que ces derniers n'acceptent pas l'indépendance du groupe luzien. Ils invoquent ainsi, pour justifier leur décision, que le "Sopite" fait de l'ombre aux usines qu'ils ont installées au Sénégal. Ces conserveries procureraient du travail aux sénégalais, et la Coopérative Itsasokoa, en envoyant sa marchandise en métropole, empêcherait cela³⁸. Néanmoins, l'ensemble des conserveurs oublie et renie la décision qui fut prise au sein du Comité Local des Pêches, qui, rappelons-le, faisaient des campagnes dakaroises "le prolongement des campagnes métropolitaines".

Pour la Coopérative Itsasokoa, cette nouvelle est synonyme de grosses difficultés financières car elle s'était fortement endettée. Désormais, la Coopérative est dans l'obligation de passer par l'intermédiaire d'une société dénommée SOFRIGAL, qui a pour finalité la congélation et l'expédition en France de la marchandise. Quant au "Sopite", il se reconvertit en congélateur de sardine au large du Maroc. Très rapidement, ce sont 700 tonnes de sardines congelées qui sont fournies aux conserveries basques³⁹, puis ce chiffre atteint les 2.500 à 3.000 tonnes de sardines.

1.2. L'"IRATY" EN 1961

* *Son rôle*

Privé de son bateau congélateur, la Coopérative Itsasokoa réplique en bâtissant l'"Usine du Mali" en l'espace de seulement deux mois, d'une surface de 3.200 m². Ainsi, la Coopérative joue le jeu des conserveurs en s'implantant à Dakar. On décide d'adjoindre à cette usine un entrepôt flottant car la pêche se fait parfois rare. Pour la campagne 1960-1961, les bateaux sont obligés de descendre sur la Côte d'Ivoire. Mais en janvier 1961, le thon réapparaît, permettant ainsi aux thoniers de rentrer avec de très belles prises. Cependant, cette reprise cause de grosses difficultés d'absorption, de congélation, puis de stockage. Cet entrepôt flottant permet de réguler les prises importantes.

Ce bateau congélateur, baptisé l'"Iraty" est un ancien LST américain en fin d'exploitation sur les côtes de l'Alaska. Les initiales LST signifient Landing Ship Tank, ce sont des navires utilisés pour le débarquement des chars. Ce navire effectuait la congélation du saumon. Avec l'appui financier et le soutien moral de M. Lacour, président du CCCC (Caisse Central du Crédit Coopératif), la Coopérative Itsasokoa transforme ce navire en bateau congélateur. Il mesure 105 mètres et possède une possibilité de congélation de 100 tonnes par jour. L'"Iraty" abrite une fabrique de glace, nécessaire pour les clipper luziens. Il exerce également un rôle d'atelier d'entretien pour d'é-

38. Tiré du mémoire de M. BASURCO, op-cit.

39. *Altxa Mutillak*, n° 6, op-cit, p. 93.

ventuelle panne. C'est donc un outil indispensable, permettant la régulation des apports à la "Conserverie du Mali".

** Son interdiction*

L'"Usine du Mali", avec le concours de l'"Iraty" symbolise l'indépendance dont jouissent les pêcheurs luziens, sous la tutelle de la Coopérative Itsasokoa. Cela ne plaît pas forcément à tout le monde puisque les conserveurs privés se trouvent en dehors de ce schéma. C'est alors qu'en octobre 1954, la Marine Marchande, sous l'impulsion des conserveurs, envoie l'ordre d'interdire l'"Iraty" pour les prochaines campagnes à Dakar. M. le président d'Itsasokoa, M. Basurco, conteste cette décision. L'intervention du Premier Ministre, Georges Pompidou, le 3 décembre 1964, est nécessaire. Il arbitre le conflit en acceptant que cela soit la dernière campagne en Afrique pour l'"Iraty".

Concernant sa reconversion, il est décidé en Conseil d'Administration que l'exploitation de l'"Iraty" serait confié à un équipage luzien. Celui-ci rejoint alors les sardiniers congélateurs présents au Maroc au côté du "Sopite" (d'Itsasokoa), du "Donibane" (de l'armement Ithurralde), et de L'"Urdachuri" (Soubelet)⁴⁰.

2. Les dissensions entre pêcheurs et conserveurs

Les relations entre pêcheurs et conserveurs ne cessent de se dégrader. Les pêcheurs basques fournissent leurs poissons aux conserveries locales. Mais là aussi, certaines dégradations sont à noter, même si elles n'atteignent pas celles déjà connues avec le COFICA en 1955. Pourtant, à l'échelle nationale, les conserveurs vont interdire une espèce de thons en 1963-1964, déclenchant alors un mouvement de colère.

2.1. LES RELATIONS AVEC LES CONSERVEURS

** Les problèmes de prix et de quantités*

La Coopérative Itsasokoa, qui représentent l'ensemble des pêcheurs, passe des contrats avec les usiniers locaux, puisqu'elle a pratiquement rompu tout contact avec le COFICA. Malgré la construction de la "Conserverie du Mali", la Coopérative fait livrer du thon pour la Côte basque au moyen de cargos frigorifiques. Mais les relations avec ces usiniers locaux vont se dégrader dès 1959. Le problème est le suivant: après une promesse d'achat faite

40. Ibidem, p. 93.

par les conserveurs locaux, ils décident de ne plus passer de contrat avec la Coopérative⁴¹, manœuvre visant à faire baisser les prix. Pour la Coopérative, le refus des conserveurs de s'engager frôle la catastrophe car tout est prévu, organisé en vue de la campagne dakaroise qui débute d'ici quelques jours.

** La contre attaque de la Coopérative*

Sans se faire attendre, Itsasokoa procède à une demande d'assignation des Etablissements Elissalt au Tribunal de Commerce de Bayonne⁴². Le Syndicat des Marins et la Coopérative mettent en avant la correspondance échangée entre Itsasokoa et le ETS Elissalt. Ces lettres prouvent que ce conserveur, ainsi que les autres, souhaitait passer un contrat. Mais l'affaire ne va pas plus loin car les deux parties concernées réussissent à trouver un terrain d'entente⁴³, le 9 janvier 1960. Effectivement, des dispositions ont été prises pour que les conserveurs de Saint-Jean-de-Luz reçoivent en temps et aux conditions normales le chargement intégral des deux seuls voyages. Ainsi, la demande d'assignation faite par le Syndicat des Marins et par la Coopérative Itsasokoa est retirée. La rupture n'est pas consommée mais il a tout de même fallu l'intervention de la Justice.

2.2. L'OPÉRATION ALIZÉ EN 1963-1964

** Le contexte*

Les débuts de la campagne de l'année 1963-1964 paraissent assez laborieux du fait de l'absence de thon albacore. Le moral des équipages commence à en pâtir. C'est seulement à partir du 15 janvier que le thon fait son apparition. Cependant, il s'agit d'une autre espèce de thon appelée patudo. Pour une raison indéterminée, l'albacore déserte les côtes sénégalaises cette année. Mais les conserveurs refusent de recevoir cette espèce de thon car celui-ci ne figure pas sur la liste établie par le Comité Interprofessionnel du thon, et qui indique les différentes variétés de thons pouvant être mis en conserve. Ils affirment que la chair du patudo verdit lorsqu'il est mis en conserve. Le 12 février 1964, le stock de patudo atteint les 812 tonnes, entreposés dans l'"Iraty"⁴⁴.

41. Remarques soulevées par l'examen du contrat de fournitures d'albacore par la Coopérative Itsasokoa aux conserveurs, le 27 novembre 1959.

42. Demande d'assignation des Ets Elissalt au Tribunal de Commerce de Bayonne, par l'avocat R. Gardera, représentant le Syndicat des Marins, et la Coopérative Itsasokoa, Bayonne, le 8 décembre 1959.

43. Lettre de M. Basurco, à M. Goyala, avocat à Bayonne, le 15 janvier 1960.

44. *Altxa Mutillak*, n° 5, op-cit, p.47.

** La réaction du groupe luzien*

Les dirigeants d'Itsasokoa, ainsi que l'ensemble des pêcheurs luziens, n'admettent pas la version des conserveurs affirmant le verdissement de la chair du patudo. Selon eux, la chair de ce poisson est quasiment impossible à distinguer de celle de l'albacore. C'est pour cela que le groupe luzien continue à pêcher jusqu'au 19 février. La Coopérative souhaite faire classer le thon patudo dans la fameuse liste. Après plusieurs réunions où la situation est exposée aux pêcheurs, la Coopérative demande que des tests soient effectués dans une usine neutre. Ces tests sont pratiqués dans une usine à Porto Rico. Pendant ce temps, les pêcheurs luziens prennent des vacances forcées et rentrent chez eux. En trois jours, 419 pêcheurs sont rapatriés par avion. La Compagnie Air France, peu habituée à organiser un retour en si peu de temps, nomme cette opération, l'opération alizé.

Il est essentiel d'expliquer ici que M. Basurco avait pris la décision, dès le début de la crise, de pratiquer un test secret, officieux, dans le laboratoire de l'usine à Ciboure. Dès la réussite de ce test, sans attendre les résultats des essais de Porto Rico, M. Basurco prend l'initiative de faire revenir tous les équipages à Dakar entre le 12 et le 16 mars. Les tests entrepris à la conserverie de Porto Rico s'avère être une totale réussite.

CHAPITRE VI: L'INTÉGRATION DES PÊCHEURS BASQUES DANS L'ÉCONOMIE SÉNÉGALAISE

1. L'affiliation du groupe luzien à "Pêcheurs de France"

"Pêcheurs de France" est un organisme d'union des coopératives. La Coopérative Itsasokoa s'y affine car elle est la propriétaire d'une conserverie à Ciboure. Mais concernant la zone de Dakar, la Coopérative, après l'interdiction "Sopite" en 1958, réagit en décidant de la construction d'une conserverie à Dakar, appelée "Conserverie du Mali", avec le concours de "Pêcheurs de France".

1.1. UN ORGANISME D'UNION DES COOPÉRATIVES: LA SOCIÉTÉ "PÊCHEURS DE FRANCE"

** Les objectifs de cette société*

La société "Pêcheurs de France" se crée en 1959. Elle regroupe en son sein toutes les coopératives du littoral atlantique. Son directeur est M. Lecuyer, et le vice-président est M. Basurco. Son principal but est la commercialisation en commun de la production des usines installées par des coopératives. Ainsi, "Pêcheurs de France" facilite l'écoulement de la production des conserves. Les usines coopératives ne s'occupent donc que de la produc-

tion. Néanmoins, "Pêcheurs de France" fixe des programmes de fabrication en fonction de ses besoins de ventes. Ses prévisions globales sont réalisées à partir de critères tel que les affaires traitées précédemment, les perspectives de ventes, et les possibilités de fabrications des usines⁴⁵. "Pêcheurs de France" assure donc un rôle de commercialisation. Ses principaux clients sont des collectivités locales, et surtout l'armée. Ce dernier est un client très exigeant. L'avoir comme client représente donc un gage de qualité.

** Pourquoi une usine de la Coopérative? Exemple de l'usine Itsasokoa de Ciboure*

Pour comprendre les raisons qui ont poussé la Coopérative à construire une conserverie, il est nécessaire d'expliquer le contexte dans lequel l'usine est née. Durant l'année 1958, la campagne de pêche au thon bat son plein. Mais les conserveurs locaux et nationaux décident de ne plus lever de poissons. La crise s'explique par le fait qu'en 1958, la consommation de thon est en forte augmentation, pour ensuite se stabiliser. La hausse des apports en 1958 (6.200 tonnes en 1958, 5.500 tonnes en 1957) entraîne une certaine désorganisation sur le marché, déjà saturé. La prise de position des conserveurs entraîne l'arrêt total des thoniers bretons et vendéens. Mais M. Basurco en tant que président du Syndicat des Marins, prend la responsabilité de faire rentrer-le "Sopite" au port de Saint-Jean-de-Luz pour congeler le poisson. Une fois le conflit dépassé, le poisson s'écoule alors normalement.

Le groupe luzien se rend compte qu'il est à la merci des moindres décisions des privés. C'est alors qu'il est jugé indispensable de créer une usine de la Coopérative Maritime Itsasokoa. La conserverie de Ciboure débute son activité le 17 juillet 1959 avec comme directeur A. Garcia. M. Basurco obtient l'appui financier et moral de la Marine Marchande et de M. Lacour, président du CCCC. L'usine de Ciboure est essentielles pour les pêcheurs qui la possèdent car désormais, ils ont la possibilité d'être présents sur le quai. Cette conserverie est en quelque sorte un outil de surveillance des conserveurs privés, une usine témoin⁴⁶.

1.2. LA CONSTRUCTION DE LA "CONSERVERIE DU MALI"

** Le contexte de sa création*

Après l'interdiction du "Sopite" en 1958, la Coopérative Itsasokoa décide alors de construire une usine à Dakar même. Effectivement, les pêcheurs basques étant privés d'un outil indispensable pour le bon déroulement de la campagne, la conserverie permettrait ainsi d'écouler sans difficulté une par-

45. M. LAFFARGUE, rapport de stage effectué à la Coopérative Itsasokoa, février-mars 1972, 21 pages.

46. Entretien avec A. Garcia.

tie de leur pêche. "Pêcheurs de France" se crée la même année, et soutient l'effort financier de la Coopérative. Cette société se charge de la commercialisation des conserves. Il fait préciser que dès les premières campagnes dakaroises, des conserveries se sont installées à Dakar, sous l'impulsion de conserveurs métropolitains⁴⁷.

La Coopérative fait parvenir du Pays basque la quasi-totalité du matériel nécessaire à la construction de l'usine. En moins de deux mois, l'usine de 3 200 m² est définitivement achevée. Son inauguration a lieu le samedi 30 janvier 1960 par le Ministre de l'Économie Rurale et de la Coopération, Joseph M'Baye. Dans le discours qu'il prononce, il salut l'action de "Pêcheurs de France": "Je me plais à rendre un hommage officiel à l'action de la Coopérative "Pêcheurs de France" qui a réussi le tour de force de construire son usine en moins de trois mois".

* *Son fonctionnement*

La "Conserverie du Mali" emploie de nombreuses personnes sénégalaises. Elle est ouverte essentiellement durant les campagnes que mènent les bateaux basques. Ce n'est qu'un peu plus tard que lui sera adjoint l'"Iraty". A eux deux, ils représentent les deux outils indispensables au bon déroulement des campagnes dakaroises. Les produits de l'usine sont tous expédiés en France pour leur commercialisation. Le poisson provient essentiellement des pêches des bateaux luziens. Toutefois, une partie est destinée aux conserveries de la Côte basque, pour qui ce thon tropical représente encore du travail pour de nombreux ouvriers et ouvrières. Il semble évident que le groupe luzien s'investit davantage dans l'économie sénégalaise, mais cela étant fait par la force des choses puisque le premier objectif de la Coopérative était d'abord de procurer du travail à la population luzienne. La construction de l'usine relève plus d'une réponse à l'attaque des conserveurs qu'à un début d'implantation économique au Sénégal, avec un recours à la main d'œuvre locale.

2. Le développement de la pêche au thon au Sénégal

Le gouvernement s'aperçoit de la richesse qu'abritent ses eaux c'est à dire le thon albacore. L'indépendance acquise en 1960, l'une des priorités du gouvernement sénégalais est d'étendre le secteur de la pêche thonière. Ce vœu est confirmé à l'occasion des Journées du Thon, qui se déroulent les 29 et 30 janvier 1960. Plus tard, ce souhait sera concrétisé par la construction d'un complexe thonier en 1968, où le groupe luzien prendra part.

47. J.P. CHAUVEAU, Histoire de la pêche industrielle au Sénégal et politique d'industrialisation, in *La pêche, enjeux de développement et objet de recherche*, Cahiers des Sciences Humaines, vol. 25, n° 1-2, p. 263 et 266.

2.1. LES JOURNÉES DU THON

** Le Sénégal s'intéresse à l'industrie du thon*

L'indépendance récemment acquise, le gouvernement décide d'organiser les Journées du Thon, sous la direction du Ministère de l'Economie Rurale et de la Coopération. Ces journées rassemblent de nombreuses personnalités concernées par cette activité, entre autres des représentants des pêcheurs selon les différents groupes présents à Dakar, les conserveurs privés installés à Dakar⁴⁸. Le Sénégal prend conscience de la richesse qu'elle possède dans ses eaux, le thon. Officiellement, le gouvernement sénégalais, par la voix de son Ministre M. M'Baye, annonce le projet de création d'une société d'armement à la pêche proprement sénégalaise. La SOSAP (Société Sénégalaise d'Armement à la Pêche) ne débutera réellement son activité qu'en 1965.

** L'idée de construire un complexe thonier est lancée*

C'est à l'occasion de ces journées que le gouvernement sénégalais lance l'idée de construire un complexe thonier. Ce gouvernement cherche donc un partenaire. "Pêcheurs de France" venant d'inaugurer la "Conserverie du Mali", ne peut s'engager de nouveau financièrement. Les conserveurs privés veulent s'associer mais l'affaire traîne en longueur, aucune partie ne se mettent d'accord. Ce n'est qu'en 1967 que M. Basurco apprend de source officielle qu'un projet de construction d'un complexe thonier est en préparation, en collaboration avec les Russes⁴⁹. M. Basurco expose la situation au sein du Conseil d'administration de "Pêcheurs de France". En effet, il n'est pas question d'accepter que les Russes, qui n'ont jamais participé au développement de la pêche au Sénégal, puissent prendre part à ce projet. Avec le soutien de M. Lacour, "Pêcheurs de France", par la rencontre du Président de la République Senghor, "Pêcheurs de France" est le nouveau partenaire du Sénégal, dans l'édification d'un complexe dont l'ouverture est prévue pour novembre 1968.

2.2. LA CRÉATION DU COMPLEXE THONIER À DAKAR

** Sa construction*

En huit mois, sa construction est achevée et l'inauguration a lieu le 7 novembre 1968. Les plans sont confiés à l'architecte Louis Soubelet, et les techniciens d'Itsasokoa supervisent la construction. Une grande partie du matériel provient de France, et plus spécialement du Pays Basque. Les trans-

48. Fascicule résumant les différentes interventions des Journées du Thon, 29 et 30 janvier 1960.

49. Tiré du mémoire de M. BASURCO, op-cit.

ports maritimes n'étant plus assurés normalement du fait des troubles en France dû aux mouvements de grèves et de manifestations de mai 1968, l'"Iraty" est chargé du transport de tout matériel. Le complexe est baptisé "Conserverie du Sénégal" et couvre une surface de 15.500 m². La "Conserverie du Mali", quant à elle, est vendue à un gros industriel.

** Les attaques portées contre ce complexe*

De nombreuses attaques sont portées contre ce complexe thonier, émanant principalement des conserveurs. Ils accusent "Pêcheurs de France" d'être à la base de nombreuses fermetures d'usines en France, et donc de licenciements. En effet, ce complexe thonier importerait leurs conserves à très bas prix. "Pêcheurs de France" répond à ces critiques. Les fermetures de conserverie (depuis 1945) sont antérieures à la création de "Pêcheurs de France" (1959). De plus, les conserveurs sont installés à Dakar bien avant eux, donc ils ne sont les seuls à importer de la conserve africaine. En fait, cette usine est un formidable outil d'écoulement pour les pêcheurs, qui leur assure la vente de leurs prises.

CONCLUSION

Itsasokoa met tout en œuvre pour pallier certains manques quant aux infrastructures du port de Dakar, par la construction du "Sopite" et de l'"Iraty". La coopérative fait preuve d'esprit d'initiative et combatif face à la position des conserveurs. Elle a dû diversifier ses activités, en construisant des usines, assurant l'écoulement de la pêche des bateaux luziens. De même, elle s'est affiliée à "Pêcheurs de France" et possède donc plus de poids pour s'implanter plus solidement au Sénégal.

CES AVENTURIERS DE DAKAR: LES AFRIKANUAK

CHAPITRE VII: UN APERÇU DE LA VIE DES ÉQUIPAGES LUZIENS

1. Le quotidien à bord des bateaux

Les conditions de travail sont rendues délicates du fait de l'exiguïté des bateaux et de la pêche artisanale, donc très physique. Néanmoins, l'équipe doit rester soudée quelle que soit la situation.

1.1. DES CONDITIONS DIFFICILES

** Une pêche très artisanale*

La flottille de clippers luziens est équipée en vue d'une pêche artisanale, où l'homme tient une place centrale, par opposition à la pêche industrielle, qui se développera dans l'avenir. Chaque pêcheur possède un rôle, une fonction dans le bon déroulement des campagnes, permettant ainsi la bonne conduite des bateaux en pêche. Ce travail est réalisé par une quinzaine de marin, dans des espaces très exiguës. En effet, les bateaux mesurent moins de 20 mètres de long, soit 1 mètre 33 par homme⁵⁰.

** L'exiguïté des bateaux*

La principale difficulté est l'étroitesse des bateaux où les pêcheurs vivent dans une grande promiscuité. Concernant l'hygiène quotidienne, les marins se contentent du minimum. Les bateaux partent en mer avec une quantité d'eau ne dépassant pas les 300 litres. Ce volume doit servir à l'élaboration des repas, et comme boisson pour l'équipage. Les douches sont donc bannies pour économiser le plus possible de l'eau. Après une journée de travail, pour se débarrasser du sang du thon, les pêcheurs se rincent alors dans l'eau des viviers⁵¹. Les dents sont également lavées avec de l'eau de mer. Pour certains pêcheurs, le plus dur était le manque de confort durant ces six mois. En effet, il n'est pas évident pour les marins de récupérer leurs journées de travail car l'équipage dort dans des odeurs mêlées de "linges sales, d'odeurs de poissons, de gas-oil, de lubrifiants chauds"⁵². Les pêcheurs luziens, mais aussi très certainement une grande partie des pêcheurs présents à Dakar, exercent leurs métiers dans des conditions ingrates et pénibles.

50. A. PERCIER, *Thoniers basques dans les eaux tropicales*, *Bulletin du Musée Basque*, n° 37, troisième trimestre 1967, p. 102.

51. Entretien avec M. Alzate.

52. Entretien avec M. Alsuguren.

1.2. LA NÉCESSITÉ D'UN ÉQUIPAGE SOLIDAIRE

** L'importance primordiale de l'entente*

Le métier de marin pêcheur est un métier qui comporte de hauts risques face à un élément naturel tel que la mer, dont on connaît sa force ainsi que ses caprices. Lorsqu'un équipage se retrouve en mer, tous les hommes ont conscience qu'ils forment un groupe soudé, une seconde famille, pour affronter ensemble le travail mais aussi les dangers et les périls du métier. Alors, les liens qui se forment à bord durant de pénibles moments sont très forts, voire indestructibles. Ce sont ces sentiments de solidarité, de fraternité, d'entraide qui permettent aux pêcheurs de supporter la dureté du métier d'une part, et l'éloignement de leurs familles d'autre part. En plus du soutien moral mutuel dont font preuve les pêcheurs, il existe au sein de ces équipages une entraide matérielle. Nous connaissons plusieurs cas où un ou des pêcheurs sont absents pour cause de maladie ou autre, voit sa part lui être versée, comme s'il avait fourni le même travail que ces équipiers.

Cependant, l'entente au sein des équipages n'est pas toujours idyllique. En effet, quinze hommes sont amenés à vivre ensemble sur un espace très restreint, avec les conditions que nous connaissons. Cette situation engendre parfois des querelles. Mais pour de nombreux pêcheurs, les campagnes se déroulent dans une bonne ambiance.

** Les rapports avec les équipages luziens*

Les relations parmi la formation luzienne sont des relations de solidarité. Prenons comme exemple le système du baltxan, qui signifie en basque "en commun". Pour limiter les risques d'exploitations, tous les thoniers luziens mettent leurs frais en commun. Aussi, les bénéfices sont partagés de manière égale. Plus tard, le baltxan s'effectuera par groupe d'affinité (5 ou 6 bateaux). Ce système dénote un bel esprit d'entraide et de soutien.

Cette entente parfaite doit être cependant nuancée. Dans la pratique, ce sens de solidarité est à relativiser car les bateaux voulaient pêcher toujours plus. Certains équipages se cachent parfois des informations. Mais cette petite rivalité entre patrons est naturelle, pas très bien méchante, et elle existe depuis toujours⁵³.

2. Les moments passés à terre

Les pêcheurs consacrent la plupart de leurs temps en mer. Pourtant, lorsqu'ils se retrouvent à quai, ils ont peu le loisir de se reposer car priorité est

53. Entretien avec M. Alzate.

donnée au travail restant à faire. Les instants de détente existent mais sont hélas trop rares.

2.1. ENTRE TRAVAIL ET REPOS

** Le travail fait à terre*

Lorsque les cales des bateaux sont pleines de thons refroidis avec de la glace en paillettes, ils se dirigent vers Dakar. Arrivés à terre, les équipages donnent priorité au débarquement de la pêche. Les bateaux restent à quai le temps de débarquer leurs prises, à savoir deux ou trois jours. C'est aussi à terre que l'occasion est donnée pour réviser de manière plus complète l'équipement et les machines. Il faut également penser à se réapprovisionner en vivres, glaces, eau potable, gas-oil, etc.

** L'importance du courrier et des distractions*

Il faut souligner ici l'importance du courrier pour les pêcheurs. En effet, c'est le seul lien direct entre les pêcheurs et les familles. Ces lettres sont primordiales pour le moral des marins et il tient une place capitale. Ce service est assuré par la Coopérative qui se charge de distribuer le courrier une fois au Sénégal, et de porter les lettres adressées aux familles du Pays basque. Ensuite, les pêcheurs profitent de se trouver à terre pour prendre une bonne douche salubre, laver son linge et répondre au courrier. En 1963, sur le port de Dakar, est construit un foyer des Marins qui abrite des douches, lave-linge, salle climatisée, où les pêcheurs peuvent se reposer un instant.

2.2. QUELQUES INSTANTS DE DÉTENTE BIEN RARES

** Les Noëls*

Les Noëls sont des instants très émouvants car lors de cette fête familiale, les pêcheurs sont loin des leurs. Cette fête est tout de même marquée par un repas amélioré lorsque les bateaux se retrouvent en mer. Quand ils sont à Dakar, aucun équipage ne travaille ce jour là. Généralement, une messe est célébrée par un homme d'Église souvent originaire du Pays basque. Selon les années, il y eut l'Aumônier des Marins M. Idiartégaray, l'Aumônier M. Darraidou, ou bien M. le Curé de Saint-Jean-de-Luz, Emilio Laxalt, ou encore des prêtres de passage.

** Les réceptions du Général Madré.*

Le Général Madré, Commandant en Chef des Forces Aériennes, est originaire d'Hasparren. Il aime véritablement tout ce qui touche le Pays basque et

sa culture, aux dires de ceux qui l'ont côtoyé⁵⁴. C'est pour cela qu'il a organisé de nombreuses réceptions en l'honneur des pêcheurs basques, qui se trouvaient à terre. Cela permet aux pêcheurs de sortir de leur quotidien et de passer d'agréables moments.

3. Les relations avec le Pays Basque: un besoin réconfortant

On peut noter que même si les clippers luziens partent en campagne thonière à Dakar pour une durée de 5 à 6 mois, les liens avec leur terre natale restent forts. Des bulletins de liaisons sont édités pour garder contact entre les équipages et les familles de marins. Aussi, certaines personnes rendent visite aux "Afrikanuak" pour leur apporter soutien et réconfort.

3.1. LES BULLETINS DE LIAISONS

** La Croix du Sud*

La "Croix du Sud" est éditée par l'Aumônier Idiartegaray. Il paraît de 1956 à 1961, de manière irrégulière. En six ans, huit numéros sortent. Ce bulletin a pour but de servir de liaison entre tous les marins, ceux partis à Dakar et ceux restés au port de Saint-Jean-de-Luz, ainsi que les familles maritimes. La "Croix du Sud" relate les faits divers de Saint-Jean-de-Luz et de Dakar, les anecdotes, l'Etat civil, et même les résultats sportifs du Pays basque, ou bien quelques reportages. L'état de santé de l'Aumônier Idiartegaray se dégradant, la parution de la "Croix du Sud" cesse.

** Jeiki-Jeiki*

La Coopérative reprend le concept et édite à son tour Jeiki-Jeiki. Ce titre signifie en basque "debout les gars", et fait allusion à un célèbre chant de corsaire basque. Ce bulletin est davantage tourné vers le monde professionnel de la pêche, avec des comptes rendus de réunions, des tableaux, des classements, etc. Jeiki-Jeiki est édité de 1962-1964, et il a moins frappé les esprits des pêcheurs.

3.2. LES AUTRES LIENS AVEC LE PAYS BASQUE

** L'intérêt marqué par la population luzienne*

Les Luziens, mais également les Ziburutars, expriment leur intérêt lors des Pardons ou bien lors des retours des clippers. En effet, ces manifesta-

54. *La Croix du Sud*, Janvier 1960, p. 3.

tions rassemblent une foule aussi dense sur le port ou dans les églises. Aussi, les pêcheurs luziens font l'objet de nombreuses visites, visites effectuées par des hommes d'Église le plus souvent, ou encore des personnes appartenant au monde maritime. Ces visites sont très appréciées par les marins. Elles apportent réconfort aux pêcheurs, et un peu de Pays basque dans leurs cœurs. Beaucoup d'articles paraissent dans les journaux locaux à propos de cette aventure de Dakar, et des pêcheurs. Cela montre l'intérêt que porte la population luzienne à ces pêcheurs.

** Les différents moyens de communications*

La communication avec le Pays Basque ne peut se faire qu'à terre. Le courrier est le moyen le plus utilisé et aussi le plus sûr. Pour les fêtes de Noël, les familles peuvent envoyer à Dakar des colis. Les bulletins de liaisons permettent aux pêcheurs de se tenir au courant sur la vie du port de Saint-Jean-de-Luz. Les visites effectuées par certaines personnes est un moyen de communiquer, d'échanger de nouvelles. Le téléphone est un moyen employé parfois mais son utilisation semble assez cher.

CHAPITRE VIII: L'APOGÉE D'UNE PÉRIODE FRUCTUEUSE, UN AVENIR MOINS ÉCLATANT

1. Les apports économiques et sociaux de cette aventure

Désormais, grâce aux campagnes dakaroises, les pêcheurs ramènent des salaires plus consistants dans leurs foyers. De plus, les activités locales profitent de cet enrichissement. Mais au-delà de l'aspect matériel et financier, les pêcheurs ont acquis une certaine fierté et reconnaissance. Ils ont prouvé l'efficacité d'un groupement coopératif, œuvrant pour le bien du marin.

1.1. UN CERTAIN CONFORT MATÉRIEL

** Des gains plus importants*

Grâce à cette aventure, les pêcheurs ramènent des salaires plus que corrects dans leurs familles. Les revenus des pêcheurs ont énormément augmenté depuis environ 1955, date de la première campagne de thon effectué au Sénégal. Cela leurs a permis de devenir propriétaires de leurs logements, et des quartiers entiers ont vu le jour à cette époque, habités par les afrikanuak⁵⁵. De plus, nous assistons à la promotion sociale de tout un groupe. En effet, les pêcheurs peuvent offrir une certaine instruction à leurs enfants.

55. *Altxa Mutillak*, n° 5, op-cit, p. 50.

Un article paru dans le "Monde" en 1958, sous la plume de M. Lannou dit que "le niveau de vie des pêcheurs luziens est le plus élevé des pêcheurs atlantiques...". Et il explique: "les artisans luziens ont démontré jusqu'à ce jour qu'il n'y avait pas de fatalité économique. (...) Sur le navire luzien, le partage se fait ainsi: 40 % pour le bateau, 60 % pour l'équipage. Sur les navires industriels, 70 % vont au bateau, et 30 % à l'équipage"⁵⁶.

** Les apports pour les activités locales*

La pêche à Dakar ne profite pas seulement aux pêcheurs mais aussi aux activités locales. La prospérité que connaît le port de Saint-Jean-de-Luz grâce à Dakar permet aux commerçants locaux de profiter de cette richesse. De plus, le secteur de la conserve profite de l'apport du thon tropical ce qui permet aux usines d'ouvrir leurs portes toute l'année. Ce ne sont pas moins de 1.500 ouvriers de ce secteur qui tirent avantage de ce travail régulier. De l'argent est donc réinjecté dans le circuit économique local. Aussi, des activités liées au secteur de la pêche tirent profit de la prospérité du port telles que les ateliers de mécanique, les charpentiers de marine, des filetières, etc.

1.2. UNE CERTAINE VALORISATION DU MÉTIER DE MARIN PÊCHEUR

** La fierté d'avoir connu cette aventure*

Il faut rappeler les conditions dans lesquelles vivaient les pêcheurs en 1945. Ils étaient confrontés à une grande pauvreté et étaient mal considérés du reste de la population. Désormais, ils ont su s'organiser en système coopératif. Nous assistons à cette période à la revalorisation du pêcheur. Le métier n'est plus dévalorisé et dévalorisant, mais une activité procurant un salaire honnête. Certains pêcheurs ressentent comme une certaine fierté à avoir participé à cette aventure.

** L'efficacité prouvée du groupement coopératif*

Les Luziens ont prouvé que l'organisation coopérative est la plus efficace pour œuvrer pour le bien du pêcheur. Rappelons que la Coopérative, selon la définition du petit Larousse est "une méthode d'action économique par laquelle des personnes ayant des intérêts communs constituent une entreprise où les droits de chacun à la gestion sont égaux, et où le profit est réparti entre les seuls associés au prorata de leur activité". Cette définition s'applique parfaitement à Itsasokoa. Mais cette Coopérative défend ardemment les intérêts de la pêche et des pêcheurs artisanaux. C'est ainsi que face aux agissements des conserveurs, la Coopérative Itsasokoa a toujours réagi en

56. Extrait du "Monde", article écrit par M. LANNOU, 6 avril 1958.

faveur du pêcheur et de la sauvegarde de son métier. Ce système favorise le plein épanouissement de l'homme car il tient une place centrale dans toute action. Mais Itsasokoa défend l'idée d'une certaine pêche, une pêche artisanale, certes, où l'homme est au centre du système, mais aussi une pêche respectueuse de l'équilibre des populations de poissons, par un prélèvement modéré, surveillé, en prévision des pêches pour les générations futures.

2. L'évolution de la pêche à Dakar

Plusieurs éléments vont faire que la pêche à Dakar, à partir de 1968, change de physionomie. Ces éléments sont d'une part l'arrivée de nouvelles personnes dirigeantes à la tête de la Coopérative Itsasokoa et du Syndicat des Marins, et d'autre part les débuts de l'adoption massive d'une nouvelle technique de pêche, la senne.

2.1. LE CHANGEMENT D'ÉQUIPE DIRIGEANTE: UNE ÉVOLUTION DÉCISIVE EN 1968

** Querelles internes*

Dans ce conflit, deux personnes s'opposent principalement. Il s'agit de M. Basurco et de M. Mugica. Selon lui, il faudrait renforcer la surveillance des eaux territoriales françaises face aux incursions des bateaux espagnols, et porter tous les efforts sur la pêche à l'anchois dans le Golfe de Gascogne. Cette pêche ferait vivre l'ensemble des pêcheurs du port et constituerait une solution d'avenir, délaissant peu à peu les campagnes dakaroises. Pour M. Basurco, ce programme semble totalement démagogique et irréalisable. En effet, selon une lettre de Jean Elissagaray, président de la Caisse Du Crédit Maritime de Bayonne⁵⁷, "en se limitant à la pêche côtière et dans le Golfe, les pêcheurs luziens interdiraient pratiquement toutes possibilités d'expansion de l'activité du port qui ne pourrait que décliner (...)". La pêche à l'anchois ne représente que 1/10 de la production en valeur, et 4 % de la production totale luzienne.

En juin 1968, alors que M. Basurco supervise la construction de la "Conserverie du Mali" à Dakar, une campagne a lieu à Saint-Jean-de-Luz contre le Conseil d'Administration du Syndicat des Marins. Le président s'en trouve évincé, remplacé par M. Mugica, qui a gagné la confiance d'une majorité par son programme utopique.

Mais M. Basurco reste encore le président de la Coopérative Itsasokoa. Après une expertise comptable sur la Coopérative demandée par le nouveau Syndicat, expertise qui ne révélera rien d'irrégulier, M. Basurco présente une lettre de démission du Conseil d'Administration lors d'une Assemblée Géné-

57. Lettre de Jean Elissagaray, président de la Caisse du Crédit Maritime de Bayonne, à M. Marcel Fargues, vice-président de la Chambre de Commerce de Bayonne, le 14 février 1969.

rale, le 23 mai 1969. M. Basurco part avec le quitus qui est un acte par lequel la gestion d'une personne est reconnue exacte et régulière. Le départ de M. Basurco s'explique par le fait que deux personnes aux vues opposées dirigent chacune le Syndicat et la Coopérative, ces deux organismes devant travailler d'une même voix, pour la bonne marche du port.

** Les conséquences de la pêche à Dakar*

A partir de 1968, la pêche à Dakar se modifie. Désormais, les bateaux commencent à pêcher toute l'année à Dakar. L'équipage est composé majoritairement de sénégalais, les pêcheurs basques effectuent des rotations par avion entre la France et Dakar. Les départs des clippers luziens pour l'Afrique n'existent plus dans son aspect spectaculaire, et les campagnes dakaroises ont un peu perdu leur côté aventureux.

Ces évolutions ne sont pas seulement dues au changement de dirigeants à la tête du Syndicat et de la Coopérative mais cela a accentué ces transformations. Sous l'influence de M. Mugica, le Comité Interprofessionnel du Thon est scindé en deux: la pêche au thon en France et la pêche thonière africaine. Désormais, il n'existe plus de fixation de durée de campagne, les apports sont libres. C'est alors la porte ouverte aux prélèvements excessifs.

2.2. L'ÉVOLUTION VERS UNE PÊCHE INDUSTRIELLE: LE TOURNANT DE LA SENNE

** Les premiers essais*

La première tentative de pêche à la senne s'effectue en avril 1961 par le "Curlinka" dont le patron de pêche est Jackie Urnau, devant la Sierra Leone. Malgré des résultats discutables concernant la quantité des prises, ces essais ont apporté de nombreuses informations concernant la technique du filet, son emploi et l'installation du navire. Dans l'idée que se fait M. Basurco de la pêche à la senne, les armements appartiendraient toujours aux pêcheurs. Mais l'évolution des choses nous montrent qu'actuellement, ce sont de grands armateurs qui détiennent le monopole des bateaux senneurs.

** La réticence des pêcheurs basques*

Très vite, la pêche au thon prend un essor mondial, dès la fin des années cinquante. La course à la modernisation est engagée. Cependant, la Caisse Centrale de Crédit Coopératif propose d'apporter de l'aide aux Luziens afin d'étendre leurs activités vers d'autres champs de pêche. Mais les pêcheurs s'y refusent⁵⁸. Il est difficile d'expliquer les raisons de cette réticen-

58. *Altxa Mutillak*, n°5, op-cit, p.67.

ce de la part des pêcheurs basques. Peut être qu'ils ne sont pas préparés à cette évolution vers de grosses unités, vers des bateaux polyvalents. Ces hommes ont sans doute peur de s'endetter, peur d'échouer. Les Bretons, quant à eux, sont équipés dès les années 1960 de bateaux congélateurs car en 1963, dix sont construits. Ils sont alors vraisemblablement mieux disposés à accueillir cette évolution. Cependant, quelques armements basques investissent dans les bateaux senneurs mais le mouvement ne suit pas. Désormais, les sociétés privées d'armement breton vont prendre de l'influence, pour occuper un quasi-monopole en France, telle que COBRECAF, la Société Saupiquet, CMB (Compagnie Maritime Bretonne) et ACF (Armement Coopératif Finistérien).

CONCLUSION

Les conditions de vie des équipages luziens sont difficiles et très pénibles. Néanmoins, les hommes restent soudés entre eux, et les moments de distractions sont rares à quai mais très bénéfiques. Les apports de cette aventure pour les pêcheurs sont indéniables. Les activités locales ne sont pas lésées puisqu'elles profitent largement de la prospérité du port. Mais cette aventure ne dure pas car elle évolue rapidement. Les pêcheurs sont présents toute l'année à Dakar. Les armateurs bretons prennent le monopole des bateaux senneurs et le groupe luzien se trouve en dehors de ce schéma.

CONCLUSION GÉNÉRALE

De 1945 à 1968, nous avons assisté à la totale transformation du port de Saint-Jean-de-Luz Ciboure. Cette transformation est le résultat des campagnes dakaroises, qui débutent dans l'année 1954.

La pêche à Dakar par les Luziens a été rendue possible par la mise en place de facteurs déterminants. Il s'agit dans un premier temps de la véritable libéralisation du pêcheur, au tout début des années cinquante. Effectivement, celui-ci contrôle l'organisation du port grâce à la Coopérative Itsasokoa et la flottille luzienne appartient désormais à des armateurs navigants. Dans un même temps, est introduit sur la Côte basque une nouvelle technique de pêche au thon beaucoup plus productive que l'ancienne, la pêche à l'appât vivant à la canne. Cette découverte coïncide à deux années près à la disparition totale de la sardine du Golfe, ce qui pour le premier port sardinier de France constitue une catastrophe économique.

C'est alors que tous les espoirs du monde maritime se tournent vers la pêche en AOF. Après des études et quelques expériences, les premières campagnes dakaroises s'organisent, commandées et gérées par la Coopérative Itsasokoa. Celle-ci met tout en œuvre pour défendre ardemment le métier de pêcheur, face aux positions opposées des conserveurs. La Coopérative est

amenée à construire deux bateaux congélateurs pour assurer la viabilité du métier dans de bonnes conditions, puis deux usines coopératives à Dakar, jouant le jeu des conserveurs en s'intégrant aussi dans l'économie sénégalaise. La Coopérative s'affilie à "Pêcheurs de France", une société d'union des coopératives, ce qui lui procure plus de poids et plus d'importance.

Le principal maillon de cette chaîne sont les pêcheurs. Malgré l'âpreté du travail et l'éloignement de leurs familles, aucun incident majeur n'est à déplorer. Au contraire, ils ont su faire preuve d'intelligence et de solidarité. La pêche à Dakar leur a apporté une certaine dignité et une estime.

Mais les heures de gloire de Dakar prennent fin avec l'arrivée d'une nouvelle équipe dirigeante à la tête du Syndicat des Marins et de la Coopérative Itsasokoa, mais également avec le tournant de la senne. Un autre visage de la pêche se révèle, celui de la pêche industrielle, où les unités sont entre les mains de compagnies privées, et où le bien du pêcheur passe bien après celui du profit et du bénéfice. Une autre étude peut alors être menée sur la pêche à la senne et la place que tient le marin.

Mais ce qui doit être retenu avant tout, c'est le formidable esprit coopératif qui animait à l'époque les dirigeants du Syndicat et de la Coopérative, ce sens de l'entraide et de la solidarité que possédaient tous les marins. De plus, cette aventure a permis une formidable promotion sociale pour le groupe des pêcheurs.