

1999

La pêche autrefois à Dieppe :

MARINS-PÊCHEURS et CHALUTIERS DIEPPOIS

DURANT LA GUERRE 1914-1918.

par Gérard BIGNOT



**Extrait du Bulletin des Amys du Vieux Dieppe
Année 1999 fascicule CVII**

Un témoignage de l'amitié qui unit les flammes entre nos amis - premières

CH

1914

La pêche autrefois à Dieppe :

MARINS-PÊCHEURS ET CHALUTIERS DIEPPOIS DURANT LA GUERRE 1914-1918

par Gérard BIGNOT

L'histoire de Dieppe et des Dieppois durant les deux dernières guerres mondiales reste à faire. Les matériaux ne manquent pas et c'est sans doute l'ampleur de la tâche qui fait reculer les historiens. L'objectif du présent article est plus modeste. Il consiste à relater les événements, grands et petits, qui affectèrent à Dieppe le monde de la pêche au cours des années 1914-18.

1 - LA FLOTTE DE PÊCHE À DIEPPE EN AOÛT 1914

A la veille de la déclaration de guerre, en France, les techniques de pêche sont en pleine mutation technologique. La vapeur l'a emporté sur la voile. La flottille française compte alors près de 200 chalutiers et cordiers à vapeur : 135 à Boulogne, 38 à Arcachon, 29 à la Rochelle, une vingtaine à Lorient, etc.

Dieppe tient un rang honorable avec 20 chalutiers auxquels s'ajoutent 4 tréportais. Ensemble, ils totalisent 4.000 tonneaux. Leur tonnage moyen est de 160, 6 dépassent 200 tonneaux et/ou 35 mètres de longueur. Bien qu'âgés (14 ans en moyenne), ils sont adaptés au chalut "ottertrawl". Leur valeur est - selon les statistiques officielles - estimée à 1.700.000 francs (-or !).

Aux chalutiers se joignent 3 cordiers à vapeur, dits "mélangueux polletais", de 15-18 m, et - tant à Dieppe qu'au Tréport - une centaine de lougres, vaquelottes et canots, de dimensions réduites, pontés ou non, quelques-uns munis d'un moteur à pétrole, la plupart à voiles, totalisant 1.000 tonneaux et estimés à 650.000 francs.

Cette flottille montée par 650 marins-pêcheurs inscrits au quartier (y compris 200 tréportais), renforcés par nombre de boulonnois, berckois ou autres, est d'un bon rendement. Toujours d'après les statistiques officielles, Dieppe n'est, en 1913, qu'au 13^{ème} rang des ports de pêche français avec un produit de 1.749.830 francs, mais occupe le 4^{ème} pour ce qui concerne la pêche fraîche avec 1.584.000 francs. Performance qui place toutefois notre port loin derrière Boulogne (11.906.000 francs), la Rochelle (8.000.000 francs) et Arcachon (6.460.000 francs).

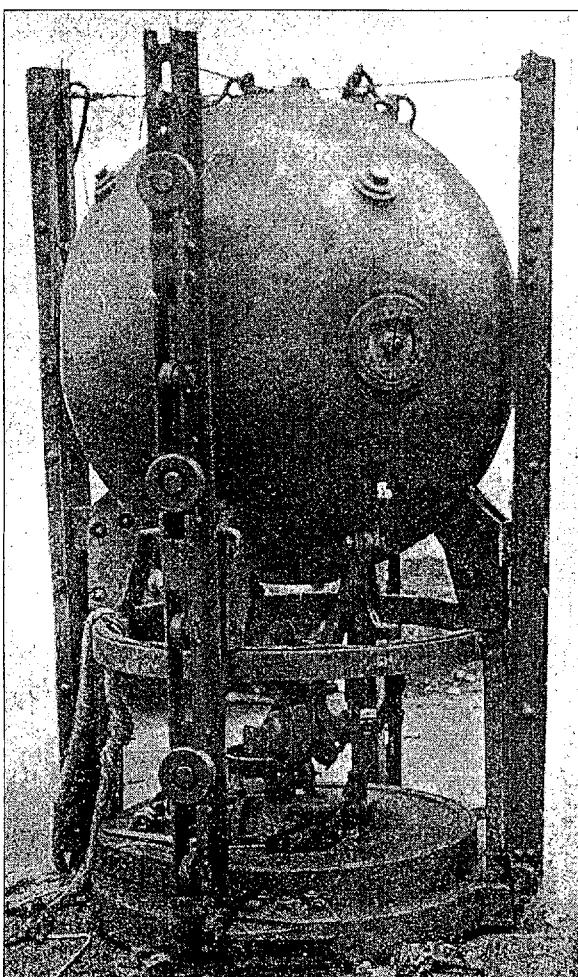
La mobilisation, en août 1914, de 400 marins dieppois (la majeure partie des inscrits de moins de 48 ans) et de plusieurs armateurs (Fernand Rimbert et René Petit) désorganise la pêche. Mais exemptés, pensionnés, novices et mousses remplacent les marins mobilisés et, durant les premiers mois des hostilités, la pêche reprend presque normalement dans une Manche à peu près paisible. Les produits de la pêche dieppoise pour l'année 1914 sont identiques à ceux de 1913.

2 - LES DESSEINS INITIAUX DE L'AMIRAUTÉ, OU LA MINE ATTENDUE ET LE SOUS-MARIN IMPRÉVU

C'est la guerre russo-japonaise de 1904-1905 qui révèle aux Amirautes l'efficacité des mines sous-marines. Leur succès fait craindre qu'une puissance de second ordre puisse menacer la suprématie des grandes nations maritimes. D'hypocrites Conférences de la Paix tentent de limiter l'usage de ces inquiétantes armes. En vain naturellement!

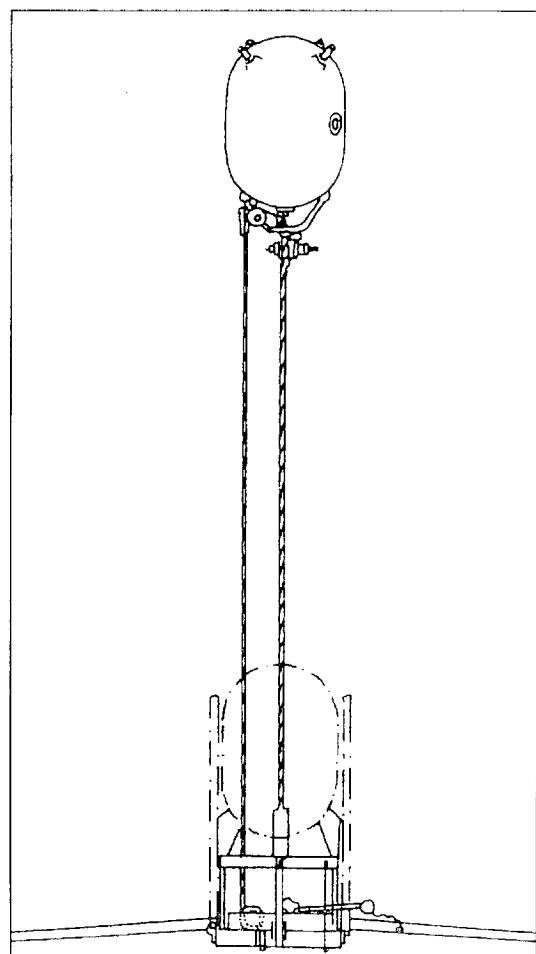
A l'époque, une mine est un engin peu sophistiqué. Ce sont 200 kg d'explosif emballés dans une marmite de tôle hérissée d'antennes plus ou moins longues, flottant entre deux eaux à l'extrémité d'un (ou deux) orin(s) d'acier fixé(s) au fond de la mer par une gueuse (ou crapaud) en fonte.

En jouant sur la longueur des orins et le marnage dû aux marées, les mines sont placées à la profondeur où elles ont le plus de chance de rencontrer la coque d'un navire : 3 mètres pour ceux de surface, 10 mètres pour les sous-marins en plongée. Le moindre contact avec les antennes déclenche électriquement l'explosion de la charge. Ces mines sont fixes (ou dormantes) mais si les orins se rompent, elles



*Mine allemande de 1914,
telle qu'elle est embarquée à bord
des navires mouilleurs de mine.*

*Mine allemande de 1914,
après son déploiement au fond de l'eau.
Selon la longueur du double orin qui relie
la mine à la gueuse reposant sur le fond,
la charge explosive flotte à la profondeur
où elle a le plus de chance
de rencontrer la coque d'un navire.
(Extrait du livre de H. de Blois, p. 46).*

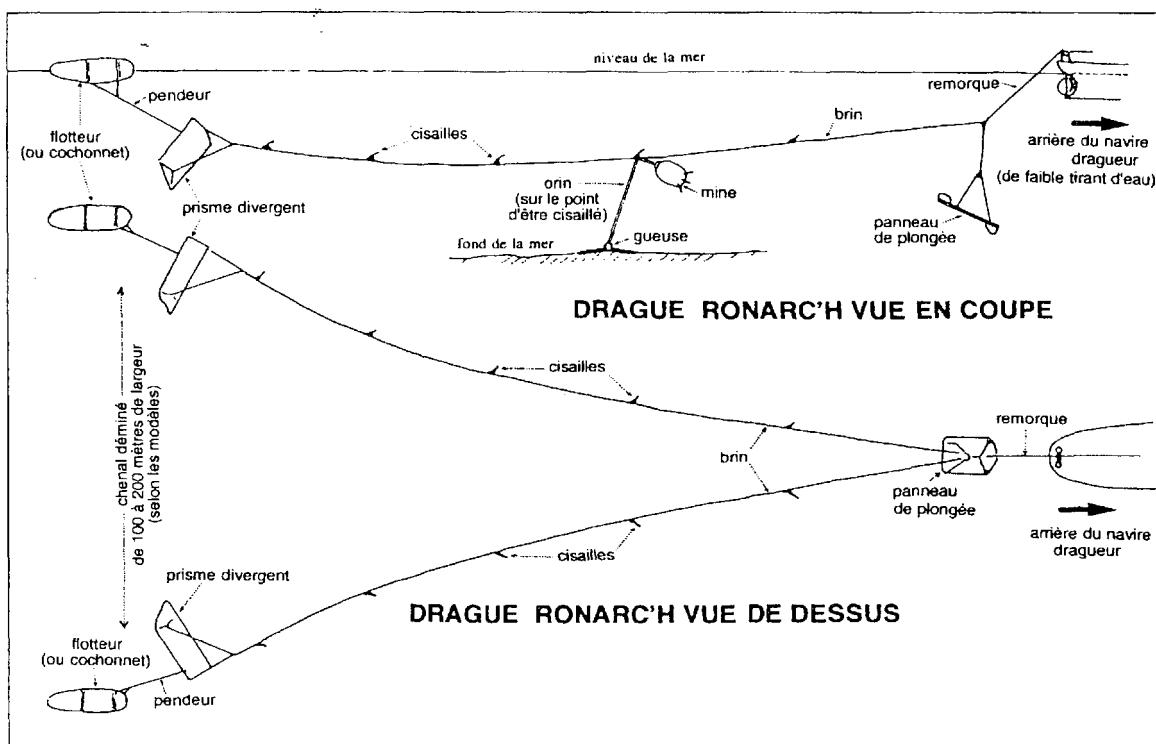


remontent flotter à la surface et dérivent avec les courants. Dans ce cas, en principe, un système automatique les rend inoffensives.

Il serait vain de chercher à enlever les mines partout où l'ennemi a pu en déposer, et les Amirautés se cantonnent à balayer en permanence les rades et quelques itinéraires balisés.

Pour les éliminer de ces endroits privilégiés, la marine française a adopté l'appareillage inventé par le futur amiral Ronarc'h, composé de deux longs câbles d'acier (ou brins) divergents munis d'endentures (ou cisailles) qu'un navire de faible tirant d'eau (moins de 3 mètres) traîne derrière lui. Les cisailles sectionnent les orins des mines qui font surface. Il ne reste plus qu'à les faire exploser à distance respectueuse, en tirant dessus au canon ou au fusil. L'écartement des brins de la drague, soit 200 mètres, représente la largeur nettoyée à chaque passage du dragueur.

Quel est le navire le mieux adapté pour traîner une telle drague à la vitesse de 3 ou 4 nœuds, si ce n'est celui qui toute l'année, par treuil et potences interposés, est attelé à son chalut de pêche ? De fait, le plan de mobilisation de la flotte française de 1910 prévoit, dès le début des hostilités, de réquisitionner 24 chalutiers de Boulogne. Quatre seraient attachés à chacun des ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, le Havre et Cherbourg, et les quatre derniers attribués, toujours comme dragueurs, à la deuxième escadre légère de l'amiral Rouyer (1) chargée de coopérer avec les Britanniques pour interdire le Pas de Calais aux navires ennemis.



Drague Ronarc'h. Les deux brins divergents sont maintenus à la profondeur voulue par un panneau de plongée. L'immersion du sommet de la drague est fixée par la profondeur de la remorque. A l'extrémité des brins les prismes divergents écartent les brins dans un plan horizontal. Ces divergents sont empêchés de plonger par l'action des flotteurs (ou cochonnet) et leur profondeur d'immersion se règle en faisant varier la longueur des pendeurs qui les relient aux flotteurs.

Les premières mines furent posées par les Allemands en juillet 1915 devant Calais mais, bien avant cette date, un péril autrement pressant s'est manifesté avec les sous-marins qui furent - dit-on - "la plus grande révélation tactique de la guerre".

L'occupation par les Allemands, en octobre 1914, des ports belges d'Ostende et de Zeebrugge, donnent à leurs sous-marins des bases de départ pour écumer la Mer du Nord et la Manche. Eventualité non prévue par les Britanniques et les Français. De ce fait, aucune lutte spécifique n'a été envisagée et la destruction des sous-marins est confiée aux canonniers des cuirassés et des torpilleurs. La participation des navires de ligne étant jugée indésirable (la perte d'un gros bâtiment ne peut être dissimulée au public), la lutte contre les sous-marins échoit aux seuls torpilleurs.

Il apparaît vite qu'ils ne sont pas assez nombreux pour mener à bien la tâche qui leur est assignée. Mais n'y a-t-il pas les chalutiers de pêche ? Armons-les d'un canon, baptisons-les patrouilleurs-auxiliaires et lançons-les contre les sous-marins allemands. Ce que fait l'Amirauté britannique. Après quelques hésitations, le gouvernement français suit cet exemple et, le 13 janvier 1915, le C.V. Jean Merveilleux du Vigneaux (2) est chargé d'armer des flottilles de chalutiers qui coopéreront avec les trop rares torpilleurs.



Exercice de tir à bord d'un chalutier à l'avant duquel un canon vient d'être installé à l'A.M.B.C. du Havre. (Extrait du livre de A. Chatelle, entre pp. 110 et 111).

3 - LA PREMIÈRE RÉQUISITION DE FÉVRIER 1915.

Avant même le 2 août 1914, les navires français de la ligne Dieppe-Newhaven ont été mobilisés. Les 3 paquebots transformés en croiseurs auxiliaires ou en transports de troupes, et les 6 cargos devenus charbonniers sont initialement affectés à l'escadre de l'amiral Rouyer. Ils paieront un lourd tribut au cours des années à venir (3).

Les premiers chalutiers (40 de la Manche et 20 des ports de l'Atlantique) sont réquisitionnés le 1^{er} février 1915. Pour sa part, Dieppe en livre 8, les *Ailly*, *Automne*, *Graziella*, *Hiver*, *Printemps*, *Reliance*, *Salambo* et *Sirius*, auxquels est joint le tréportais *Walkyrie*. Ce sont évidemment les plus grands et les plus récents. Ainsi en a décidé le Ministre de la Marine qui fait parvenir à l'Administrateur de l'Inscription Maritime de Dieppe neuf dépêches ainsi libellées :

"Je vous prie de bien vouloir procéder à la réquisition du chalutier X..., dont les réparations et l'armement seront faits au Havre sous le contrôle du Service de Surveillance. Ce bâtiment sera affecté au Service des Patrouilles..."

"Vous maintiendrez à bord les hommes mobilisables et ceux qui signeront l'engagement spécial prévu par la loi du 2 mai 1899.

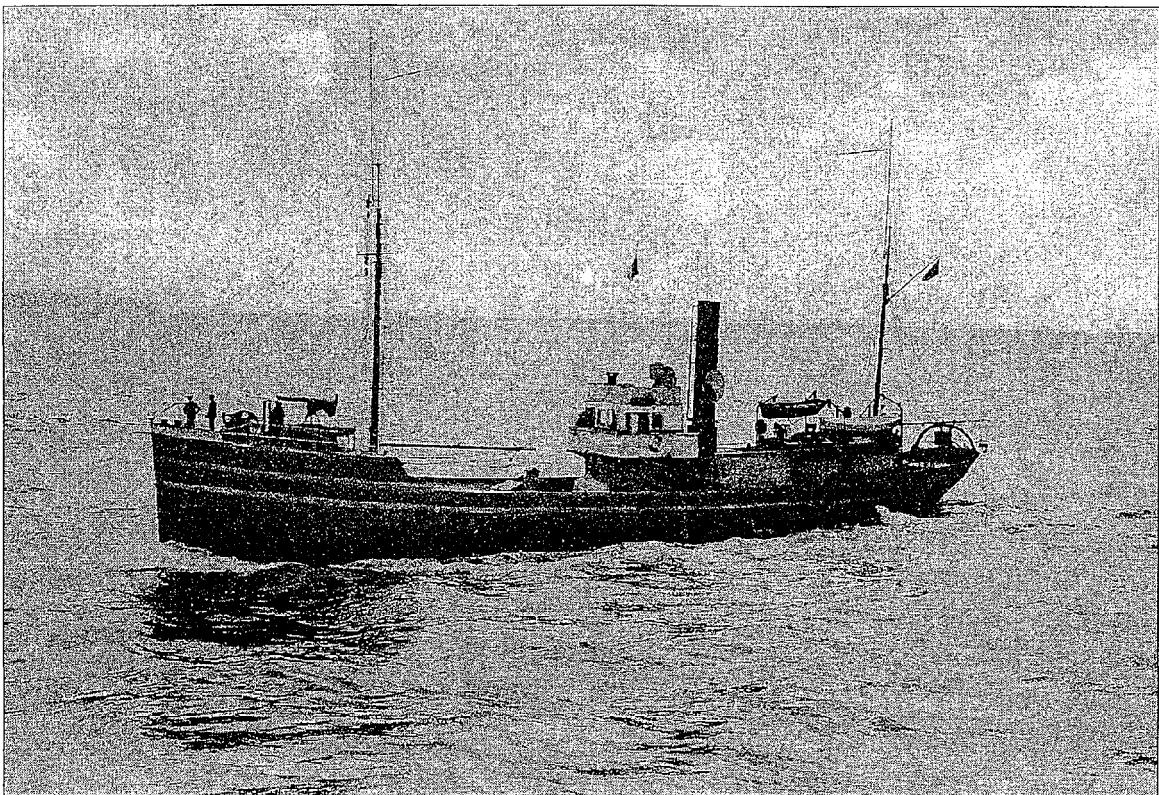
"Si l'armement ainsi constitué était insuffisant pour assurer la conduite du navire au Havre, vous réquisitionneriez les autres hommes d'équipage du X ... reconnus nécessaires.

"Dès que le bâtiment aura débarqué ses engins de pêche vous le dirigerez vers le Havre".

En un seul jour, plusieurs armateurs, tels Fernand Rimbert ou les frères P. & G. Planchat, sont privés de tous leurs chalutiers mais, pour chaque navire mobilisé, ils se voient proposer une indemnité mensuelle de "non-utilisation". Parallèlement, en prévision d'une perte possible, les experts évaluent l'*Hiver*, l'*Automne* et le *Salambo*, à 220.000 francs chacun, le *Graziella* à 200.000, et les autres entre 160.000 à 180.000.

Filets et apparaux de pêche débarqués, chaque réquisitionné est envoyé au Centre d'Armement Militaire des Bâtiments de Commerce (A.M.B.C.) du Havre. La transformation d'un paisible chalutier en navire de guerre est l'affaire de quelques jours. Les parcs à poissons enlevés, l'espace occupé par les cales forme un vaste sinon confortable poste d'équipage, où 10 à 11 hommes d'équipage logeront sans difficultés. Un petit canon de 47 mm est installé, à l'avant du navire, sur des sellettes (ou crinolines) solidement rivées aux tôles de la teugue. Des grenades de 25 kg de charge explosive avec leur dispositif de lancement viennent garnir la plage arrière. L'arsenal est complété par quelques fusils et revolvers. Il ne reste plus qu'à recouvrir la coque et ses structures d'une bonne couche de peinture grise réglementaire.

Les pêcheurs dispensés par leur âge du service militaire ont la faculté de rester sur leur chalutier en signant un engagement pour la durée des hostilités. Beaucoup se résignent à cette solution qui assure leur subsistance et fait bénéficier la famille d'une allocation. L'équipage civil, si possible maintenu,



*Chalutier patrouilleur (non identifié) entrant au port de Dieppe.
Ses potences ont été enlevées. Il est équipé de la radio et est armé d'un canon.*

est renforcé par quelques matelots fusiliers et canonniers des dépôts de Brest et de Cherbourg. Chaque chalutier armé est commandé par un maître de manœuvre, enseigne de vaisseau ou lieutenant au long cours mobilisé. Les postes de second et de chef mécanicien sont laissés au patron et au mécanicien du temps de paix.

Le 1^{er} mars, après un bref entraînement, les 60 chalutiers réquisitionnés sont à leur poste de guerre. Ils constituent la Division des Chalutiers de la Manche, répartie en trois escadrilles commandées chacune par un capitaine de frégate et respectivement basées à Boulogne, à Fécamp et à Dieppe, où séjournent également des torpilleurs. Le C.V. de Lacroix de Castries est nommé commandant du front de mer de Dieppe.

Il n'est que temps. Depuis octobre 1914 des sous-marins allemands sont signalés dans la Manche et les 23 et 26 novembre l'*U-21* (cdt : L.V. Hersing) coule, au canon, deux petits vapeurs anglais, le *Malachite* et le *Primo*, dans la baie de Seine.

Le 30 janvier 1915, le chalutier dieppois *Foi*, en train de pêcher, rencontre un sous-marin "qui arrivé en vue du chalutier hisse le pavillon français". Sans doute s'agit-il de l'*U-20* (cdt : L.V. Schwieger) qui, le même jour, devant le Havre, torpille, après 137 heures d'affût dont 111 en plongée, trois grands vapeurs britanniques : le *Toko-Maru*, l'*Ikaria* et l'*Oriole*.

Le 14 février, le sémaphore du Cap d'Ailly repère un sous-marin. Certainement celui qui le lendemain coule, sans avertissement, au large de Fécamp, le vapeur britannique *Dulwich*. Un autre, le *Dinorah* (prise de guerre autrichienne), est torpillé, le 18 février, à 20 milles devant l'Ailly.

Grâce aux chalutiers *Hiver* et *Ailly*, il peut, avec "au flanc une large plaie", rejoindre Dieppe.

Le 8 mars, le chalutier *Salambo* ramène un mât monte-charge que l'on suppose avoir appartenu au vapeur anglais *Harpalion*, disparu le 26 février, à 30 milles en face de l'Ailly.

Enfin le 15 mars, l'*Hiver* participe au sauvetage du cargo *Highford* de Glasgow poursuivi par un sous-marin.

Ces exploits font prendre conscience à tous - alliés et ennemis - des possibilités de cette arme nouvelle et de sa quasi-invulnérabilité. Pour l'heure, en effet, les Français et les Anglais ne peuvent guère opposer aux sous-marins allemands que des chalutiers réquisitionnés.

4 - LES ESCADRILLES DE CHALUTIERS DU COMMANDANT MERVEILLEUX DU VIGNEAUX (1915)

C'est par d'incessantes patrouilles, escortes et dragages, toujours à recommencer, que les chalutiers réquisitionnés protègent les navires de commerce des mines et des sous-marins. Deux ennemis invisibles qui, d'ailleurs, ne tardent pas à se conjuguer. Aptes à l'attaque au canon et à la torpille, les sous-marins sont bientôt aménagés pour semer discrètement des mines. Cette innovation allemande prend - encore une fois - de court les amiraux alliés qui ripostent en multipliant le nombre de chalutiers équipés de dragues Ronarc'h. Par la suite, les dragueurs français en arrivent à neutraliser 75 mines en moyenne par mois.

Les sous-marins sont plus tenaces. Bien qu'ils naviguent presque toujours en surface et se fassent ainsi repérer, ils plongent rapidement, en moins d'une minute, "et comment - écrit Paul Chack (4) - espérer faire mouche si vite sur un but qui a l'air d'une planche posée sur l'eau ?". Il n'y a pas alors d'appareils de détection et un sous-marin en plongée n'est repérable que par son périscope. "Songez - poursuit Paul Chack - à l'aspect que peut avoir un cylindre de 8 cm de diamètre lorsqu'en un point quelconque de la mer immense il émerge d'un demi-pied pendant 10 secondes puis disparaît [...]. Par mer d'huile, parfois son sillage le trahit. Mais le plus léger clapotis brouille la trace. Le voir est une affaire de hasard [...]. Une chance sur 10.000 peut-être". Même localisé, l'ennemi en plongée est presque indestructible. Les grenades sous-marines sont si peu précises et si peu efficaces que les états-majors en viennent à recommander l'éperonnage ! En réalité la rencontre entre sous-marin et chalutier s'achève le plus souvent sans conclusion. C'est ce qui arrive le 22 août 1915, à 8 milles au Nord-Ouest d'Ault, quand l'*Ailly* repère un sous-marin qui disparaît avant même d'être inquiété. Cependant, par sa seule présence, le chalutier fait fuir l'ennemi et s'il ne peut le détruire, il le gêne, l'oblige à tenir la plongée, donc à vider ses batteries et à s'immobiliser. Le sous-marin doit renoncer au canon pour recourir aux torpilles, emportées en nombre limité, qu'il faut placer en bonne position, en plongée, à faible distance (quelques centaines de mètres) et qui n'exploseront pas à tout coup. A tel point qu'un navire attaqué ainsi a - s'il est averti et manœuvre habilement - près d'une chance sur deux d'en sortir indemne.

Par groupes de 2, 4 ou 6, le chalutier devenu dragueur de mines ou patrouilleur-escorteur (auxiliaire !) est en mer 4 jours sur 6. Tous les 3 mois, un indispensable repiquage des chaudières l'oblige à relâcher quelques jours. A la grande joie des équipages...

Les plus petites unités, les cordiers en particulier, se voient confier d'autres besognes parmi les plus ingrates, la police des rades par exemple. L'arraisonner (c'est ainsi qu'il s'appelle) doit se tenir en permanence en pleine mer, à 6 ou 12 milles du littoral, sans pouvoir, même par gros temps, se mettre à l'abri. Il est également souvent chargé de maintenir en place les kilomètres de filets métalliques tendus en rade, et dans lesquels, on l'espère, les sous-marins s'empêtreront.

5 - 1915 : LA PÊCHE DIEPPOISE EN CRISE

Au début de l'année 1915, les interdictions de pêche se multiplient. Le 10 avril, le chalutage est interdit en Manche orientale, puis bientôt toute activité nocturne. Même en Manche occidentale le danger n'est pas nul, et il est rappelé aux pêcheurs "*qu'ils courrent les plus grands dangers en ramenant une mine dans leurs filets. Ils doivent dans ce cas remettre leurs filets à la mer jusqu'à ce que la mine soit à une distance d'au moins 100 mètres de leur bâtiment. Ils s'efforceront de la conserver dans leurs filets et préviendront dans le plus bref délai un des bâtiments de surveillance qui prendra les mesures nécessaires pour la détruire*". La mine est amenée à la côte à Pourville où on la fait exploser, au grand dam des vitres des habitations des alentours.

Beaucoup de chalutiers restés à la disposition de leurs armateurs sont inactifs, par manque d'équipage et surtout parce que, seule, la pêche aux cordes avec des navires de moins de 10 tonneaux ou de moins de 18 m de long est autorisée dans la bande côtière s'étendant à quelques (de 3 à 8 selon les moments) milles du littoral et ce uniquement de jour. Le règlement impose aux cordiers de sortir du port "*une demi-heure avant le lever du soleil et [d'y rentrer] une demi-heure après le coucher*".

Bien que dictées par la plus élémentaire prudence, ces mesures sont mal accueillies par les marins et par les armateurs. Aux uns et aux autres la pêche rapporte maintenant tout juste assez pour couvrir les frais. D'autre part, la majeure partie de la maigre pêche étant expédiée aux Halles de Paris, il en reste peu pour les Dieppois qui se plaignent que leur "*poissonnerie au détail est toujours pauvrement achalandée [...]. Le poisson en effet très rare [...] tend à devenir un article de luxe parce que la pêche est aujourd'hui, malgré nos efforts, infiniment réduite, alors qu'il s'agit de [nourrir] un excédent de population flottante composée de 2.000 réfugiés, de 1.500 blessés dans les hôpitaux [...] et de 2.000 hommes de troupes belge et anglaise*

Pour améliorer la situation nos pêcheurs prennent des risques. Ils bravent les interdictions, et les nombreuses sanctions que doit prendre le Commandant de la Marine témoignent de la difficulté à les maintenir dans les zones autorisées. De leur côté et par deux fois, les 27 juillet et 12 octobre 1915, les armateurs dieppois envoient une pétition au Secrétaire d'Etat à la

Marine Marchande. Ils parlent de "crise sans précédent", se plaignent que les derniers chalutiers non réquisitionnés doivent rester à quai et que "les petits canots à voile... [et les cordiers]... ne peuvent sortir par gros temps et ne pourront pas, quand viendra la mauvaise saison se risquer à la mer. Ce sera alors l'arrêt absolu dans la production". Et de réclamer la permission "de se livrer à la pêche du merlan de nuit" à partir du 15 novembre. Enfin il est demandé le "maintien des droits de douane sur les apports de poisson venant de l'étranger dont l'exonération constituerait une concurrence des plus préjudiciables à notre pêche nationale".

Types de pêche	Années	Mois de guerre						
		1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Poissons frais (chalut, cordes, folles et autres)	F	3.066.156	2.797.554	1.754.396	2.180.402	3.643.472	6.625.584	12.914.770
Part du chalutage		77%	55%	40%	36%	21%	?	?
Harengs (frais et salés)	F	167.988	486.982	1.132.252	2.589.530	3.822.709	4.177.172	5.715.047
Totaux	F	3.234.144	3.284.536	2.886.648	4.769.932	7.466.181	10.802.756	18.629.817
Valeur du franc par rapport à celui de 1913		F = 1	F = 1	F = 0,83	F = 0,75	F = 0,63	F = 0,48	F = 0,36
Produits exprimés en francs-1913		3.234.144	3.284.536	2.395.943	3.577.449	4.703.694	5.185.323	7.265.629
SOIT PAR RAPPORT A CEUX DE 1913		100	101%	74%	111%	145%	160%	225%

Produits des pêches (en francs) comprenant l'apport à Dieppe des bateaux dieppois et celui des navires étrangers (de Boulogne, de Fécamp, de Gravelines, de Saint-Valery-sur-Somme et flamands) au port de Dieppe.

D'après les chiffres fournis par la Chambre de Commerce de Dieppe qui précise que n'y figure pas le produit des pêches non vendues par les soins du Service des Pêches du port de Dieppe.

Ces chiffres diffèrent sensiblement de ceux fournis par les Statistiques Officielles des Pêches Maritimes qui ne prennent en compte que les tonnages et les produits débarqués par les seuls navires dieppois.

Les hommes politiques s'en mêlent. Ils appuient les pétitions et réclament pour les pêcheurs une protection plus efficace. C'est hélas ce que, sollicitée par ailleurs, ne peut faire la marine militaire :

"Nous ne pouvons assurer, reconnaît l'amiral Lacaze, ministre de la Marine, la protection de la petite pêche, parce que nos ressources sont déjà maigres pour protéger le trafic commercial, autrement important [...]. Il est vraiment déconcertant de constater combien peu les pêcheurs ont une appréciation saine de la situation. Je reconnais qu'ils sont très gênés dans leur industrie, mais je regrette qu'ils ne parviennent pas à comprendre que les restrictions qui leur sont imposées ne sont pas des brimades et qu'elles ont pour but leur intérêt".

A titre d'essai, il est organisé des "caravanes de pêche" pour les chalutiers et les cordiers du quartier. Les résultats sont intéressants : "un chalutier ramène 2.500 f. en une journée, la moyenne oscillant entre 700 et 1.200".

Noms (par ordre alphabétique)	Jauge brute en tx	Longueur en m	Année de construc- tion	Armateurs	Patrons	Mécaniciens	Date de réquisition et affectation principale
					avant	réquisition	

Chalutiers dieppois

Di 654 AILLY	204	35	1907	Bourdin & Denis	J. Bouvier	E. Collas puis M. Aubry	2.1915 Port Vendres
Di 627 ALPHA	198	35	1905	Bourdin & Denis	J. Dubuc	A. Renault puis J. Radde	3.1916 la Pallice
Di 530 AUTOMNE	256	38	1907	Rimbert	L. Lanier	L. Morel de la Combe	2.1915 Port Vendres
Di 547 BAUDROIE	161	32	1893	Anquetin	H. Bajet puis P. Gourmay	Ch. Leroy puis A. Radde	6.1915 Bizerne
Di 415 CHARITÉ	130	27	1900	Anquetin	P. Gournay	A. Radde	7.1915 Salonique
Di 600 CHARLES	93	27	1910	Abraham	E. Catelain puis P. Frère	J. Radde	6.1916 Dunkerque
Di 417 CONFIANCE	172	31,5	1895	Ass. Dieppoise Pêche & Arm.	H. Ré	J. Darrien puis L. Dupuis	5.1915 la Pallice
Di 608 ESPÉRANCE (II)	97	?	1897	Anquetin	P. Galien	G. Goubert	non réquisitionné; à la pêche avec P. Gournay, coulé le 17.9.1917
Di 257 EUGÉNIE	101	25	1893	Hubert	J. Boyard	A. Radde	3.1916 le Havre
Di 413 FOI	114	26	1899	Lebastard	G. Buchon puis Ph. Lemaire	L. Lefebvre puis H. Borel	5.1915 la Pallice
Di 659 GRAZIELLA	241	37	1906	Petit & Anquetin	J.-B. Plé	M. Aubry	2.1915 Port Vendres
Di 511 HIVER	277	40	1906	Rimbert	L. Rouvillois	L. Allais	Bizerne & Bône
Di 533 LIANE	136	28,5	1894	Anquetin	L. Damois puis P. Galien	P. Broustail	7.1915 Dieppe
Di 636 MARIE-LOUISE	108	29	1898	Pickel & Denos	H. Laurent	G. Maison	6.1915 Dieppe
Di 365 PIERRE FRANÇOIS	94	27,5	1886	Lecat	E. Ledoux puis A. Blondel	G. Goubert, E. Delage, J. Radde puis H. Savary	non réquisitionné; à la pêche avec L. Rouvillois, J. Boyard puis J.-P. Delage
Di 425 PRINTEMPS	154	33	1901	Rimbert	J. Boyard	H. Sénechal	2.1915 Boulogne; coulé le 1.5.1917
Di 622 RELIANCE	198	33,5	1903	Planchat	H. Lamotte puis J. Lamidei	J. Mouquet	2.1915 Boulogne
Di 281 SAINT JACQUES	101	25	1895	Leroux	P. Frère puis M. Ratiel	R. Baudouin puis L. Dupuis	3.1916 le Havre; coulé le 20.6.1916
Di 686 SALAMBO	248	37	?	Petit	J.-B. Plé	M. Aubry	2.1915 Port vendres; coulé le 10.4.1918
Di 693 SIRIUS	170	33	1898	Huret	E. Blondel	G. Dupuis	2.1915 Dunkerque

Chalutiers tréportais

Di 439 CANCHE	153	29,5	1897	Calamel	A. Layet	R. Potier	7.1915 ?
Di 313 DENISE	94	23,5	1896	Lameille	?	?	3.1916 le Havre
Di 414 ESPÉRANCE (I)	130	27	1900	Calamel	D. Berquier	G. Bernard, J. Darlen	7.1915 Salonique
Di 618 WALKYRIE	150	31,5	1893	Calamel	P. Douillet	G. Bernard	2.1915 Mer Egée

Cordiers à vapeur

Di 323 MARGUERITE	38	15	1897	Vve Corue	E. Duchaussy	E. Magnan, E. Guibert	5.1916 ?
Di 664 ROLLON	52	18	1913	Vve Corue	E. Benoni, E. Auvray	P. Couturier	5.1916 Le Havre
Di 445 SACRÉ COEUR DE JÉSUS	33	15	1901	Anquetin	L. Lemonnier, J. Lorin, L. Truguet	C. Gouley, A. Delcourt	non réquisitionné; à la pêche avec I. Lorin puis L. Truguet

Principales acquisitions durant la guerre

Di 708 SAINT ANTOINE cordier à vapeur	50	16	1896	Planchat puis Anquetin			acheté en avril 1915 venant de Boulogne (B 3555)
Di 720 MARIE-MADELEINE dundee mixte	24	?	1912	Vve Corue			acheté en août 1916 venant du Croisic (Cr 324)
Di 732 DOMINION dundee (à voiles ?)	50	?	1903	Planchat			acheté en février 1918 venant d'Angleterre

Chalutiers et cordiers à vapeur inscrits au quartier de Dieppe en août 1914
et ce qui leur advint durant la guerre.

En dépit de ces sorties, l'année 1915 est calamiteuse. Chalutiers, cordiers et barques apportent, en poisson frais, à peine un peu plus de la moitié de ce qu'ils apportaient en 1913.

Compensation : "la pêche aux harengs donne cette année à Dieppe des résultats inconnus jusqu'ici". La harengaison a lieu sous la protection des torpilleurs et dans des zones délimitées. Les barques dieppoises auxquelles se sont joints plusieurs grands navires de Boulogne ramènent 93.094 mesures (contre 45.514 l'année précédente) (5).

6 - DERNIÈRES RÉQUISITIONS ET DISPERSION DES CHALUTIERS RÉQUISITIONNÉS (1915-1916)

Le 6 mai 1915, au vif étonnement des amiraux anglais et français, un sous-marin allemand, l'*U-21* (encore lui!), sous le commandement du L.V. Otto Hersing, contourne les Iles Britanniques, franchit le détroit de Gibraltar et gagne la Méditerranée. Moins de quinze jours après son arrivée dans le port autrichien de Cattaro (aujourd'hui Kotor), il torpille, devant les Dardanelles, les antiques cuirassés anglais *Triumph* et *Majestic*, et se réfugie triomphalement à Constantinople. Un mois plus tard, 14 sous-marins allemands opèrent en Méditerranée. Selon les estimations des états-majors, il faudrait, sur ce nouveau front, pas moins de 140 torpilleurs et de 280 chalutiers armés pour simplement protéger les convois.

Le 16 mai, 10 chalutiers de la Manche sont envoyés en Méditerranée, puis 10 autres en septembre, et encore 20 en décembre. Parmi eux quatre dieppois : *Ailly*, *Graziella*, *Hiver* et *Salambo* ainsi que le tréportais *Walkyrie*. En fin 1915, 52 chalutiers français ont rallié la Méditerranée.

Pour compenser ces départs et reconstituer les flottilles de la Manche, 18 nouveaux chalutiers sont réquisitionnés. Cette fois, entre mai et juillet 1915, Dieppe en fournit sept, les *Baudroie*, *Charité*, *Charles*, *Confiance*, *Foi*, *Liane* et *Marie-Louise*, et le Tréport deux, les *Canche* et *Espérance* (I) (6).

La pêche est de plus en plus contrariée. Les armateurs s'efforcent de se procurer des cordiers. Après avoir obtenu des autorités militaires l'assurance qu'il ne serait pas réquisitionné, Pierre Planchat rachète le vieux *Saint Antoine*. En réalité ce petit cordier immatriculé à Boulogne, est depuis long-temps un habitué de notre port. Son achat ne fit que changer son numéro B 3555 en Di 708. De son côté, en août 1916, Mme Veuve Edmond Corue acquiert un petit cordier mixte, le *Marie Madeleine*.

A défaut de poisson, il arrive au pêcheur de rapporter un avion. Le 26 janvier 1916, "le cordier Marguerite (patron Emile Duchaussoy) ramène à Dieppe en remorque un avion Nieuport flottant entre deux eaux, monté par un officier anglais qui, perdu, avait amerri près du bateau, à 8 milles de Dieppe".

Au début de l'année 1916, les sous-marins allemands sont partout, en Manche, en Mer d'Iroise, dans le Golfe de Gascogne, en Méditerranée. L'Amirauté manque de chalutiers et réquisitionne les derniers encore disponibles, ceux que plusieurs expertises avaient d'abord dédaignés.

C'est ainsi qu'en mars 1916 Dieppe livre encore 3 chalutiers : l'*Alpha* et les vétérans *Saint Jacques* et *Eugénie*, respectivement âgés de 21 et 23 ans. Ils sont affectés à la surveillance des filets protégeant le port du Havre. Le Tréport fournit le *Denise*, vieille coque de 20 ans, qui devra assurer la police de la navigation entre son port d'attache et Fécamp.

Après cette ponction, il ne reste plus, outre les voiliers, que 5 ou 6 vieilles baisses refusées, pour la nième fois, à la réquisition et qui, à cause de leur mauvais état général, "*ne sont autorisées à naviguer qu'en raison de leurs courtes sorties*". Malgré leur désir, les militaires doivent se résoudre à ne pas armer ces invalides à cause du manque de place sur le pont et de l'absence d'hommes connaissant la manœuvre des canons. La Marine Nationale va jusqu'à s'emparer, la harengaison terminée, des deux petits cordiers *Marguerite* et *Rollon* pour leur faire transporter d'Angleterre en France, avec quelques voiliers organisés en convois, un précieux charbon dont le prix a doublé depuis l'occupation des mines du Nord (7). Aussitôt après, en mai 1916, les deux cordiers sont réquisitionnés malgré une "*pétition présentée par les femmes de pêcheurs en vue d'obtenir que l'un des deux cordiers soit laissé à la disposition de son armateur*". En vain le député Paul Bignon soutient-il cette pétition. La réponse du chef d'état-major de la Marine, l'amiral de Bon, est une fin de non recevoir :

"Il n'est pas possible de donner suite à la demande [...]. Les besoins de la Marine en petits bâtiments se font chaque jour plus impérieux pour assurer la garde des filets de barrage destinés à défendre l'accès de nos ports de commerce et de nos bases navales. Tous nos ports de pêche et notamment Boulogne se sont vus privés de leurs vapeurs de pêche de tout tonnage susceptibles d'être utilisés, et dans les circonstances actuelles, les exigences de la Défense Nationale doivent primer toute autre considération.

Le port de Dieppe par ailleurs doit disposer encore de quatre vapeurs de pêche, dont deux chalutiers Espérance (II) et Pierre François et deux cordiers Saint-Antoine et Sacré-Cœur de Jésus. Enfin la belle saison actuelle est particulièrement propice à l'armement des bateaux de pêche à voiles, et il y aurait grand intérêt à favoriser le développement de cet armement surtout si l'on tient compte du prix actuel du charbon".

Sans relever l'ironie (involontaire ?) de cette mise en demeure, la presse locale conclut : "*Cette décision est d'autant plus regrettable que cela va ruiner 150 femmes du Pollet, employées chez les armateurs à l'entretien des engins de pêche*".

D'ailleurs tous les navires, les réquisitionnés aussi bien que les rares demeurés à la disposition de leurs armateurs, guettés par les mines et par les sous-marins, sont exposés aux mêmes dangers.

Le 20 juin 1916, à 7 h 45, le chef guetteur du sémaphore de la Hève observe à la jumelle le chalutier *Saint Jacques* (maître Jean Costard) traverser le Banc de l'Eclat, à un mille du rivage. Soudain, il aperçoit surgissant du bateau une colonne de fumée dense en même temps que de nombreux débris projetés en l'air. Quand la fumée se dissipe, moins de 20 secondes après, le *Saint Jacques* a disparu. Une mine l'a brisé en deux. Sur les 16 hommes de

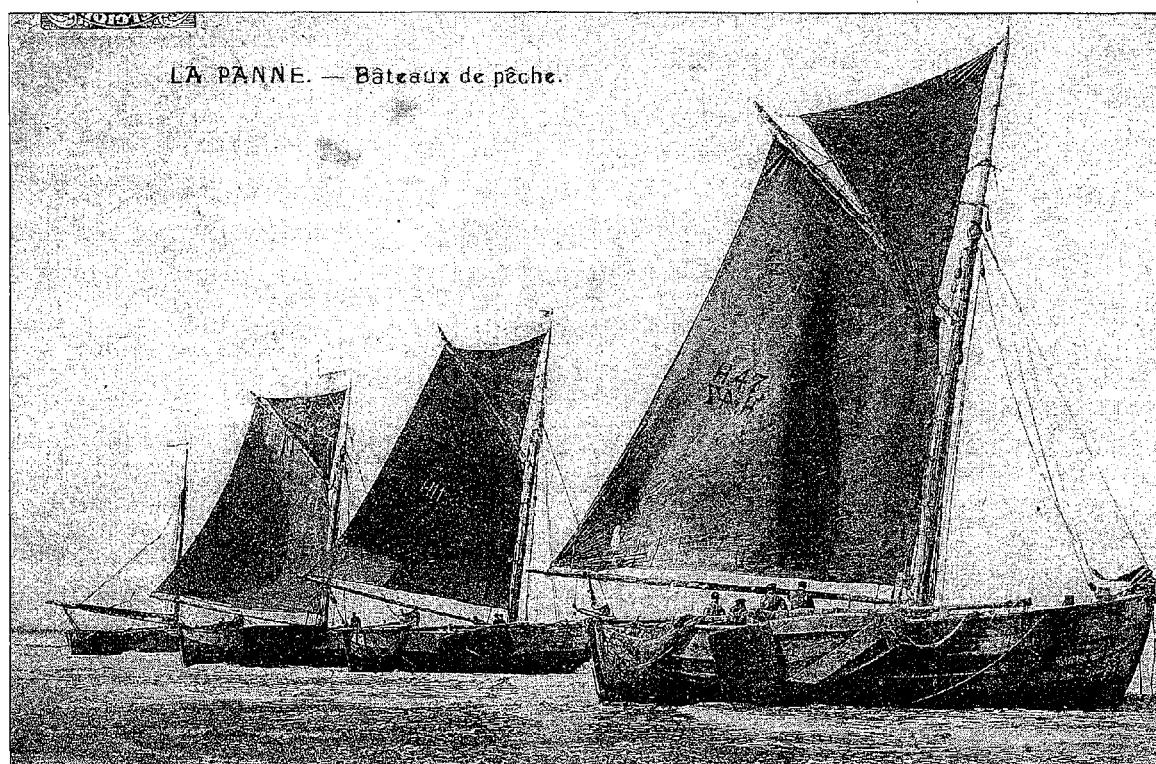
l'équipage, 6 sont morts et les 10 autres blessés. Le Dieppois Alexandre Layer, qui souffre d'une fracture de la cuisse droite, est transféré à l'Hôpital de Dieppe.

7 - L'ARRIVÉE DES PÊCHEURS BELGES, REPRISE DE LA PÊCHE À DIEPPE À PARTIR DE 1916

A partir de février 1916, à titre temporaire, le chalutage de nuit est permis aux voiliers et aux vapeurs de moins de 18 mètres dans une zone de trois milles à partir de la laisse de basse-mer. Encore faut-il prouver que les semelles, les garnitures et les attaches des chaluts ne présentent aucune aspérité susceptible de détériorer les câbles sous-marins. La permission est confirmée en juillet "dans la bande côtière de 3 milles s'étendant du parallèle de la Barrière au Cap d'Antifer".

En mai, le C.V. de Fauque de Jonquières est nommé commandant du front de mer à Dieppe. Il conservera ce poste jusqu'en janvier 1920.

Le 27 mai, la presse locale fait savoir que "suite à une démarche de la municipalité et avec l'autorisation de l'amiral Ronarc'h [commandant du front nord], trois chalutiers à voile [...] belges [...], deux de Zeebrugge et un de la Panne, ont été autorisés à venir se livrer à la pêche sur nos côtes pour suppléer au manque de chalutiers à vapeur [...]. Deux de ces bateaux sont munis d'un moteur à pétrole [...]. La consignation à Dieppe [...] est faite par M. Pognant".



Scutes de Blankenberg et de Heyst.
Coque bordée à clin, à bordé rectiligne de l'avant à l'arrière,
à fond plat sans quille, à arrière pointu, pourvu de large dérives latérales.
(?) Non ponté. Un seul mât avec une voilure de cotre.

Ce n'est qu'un début. Les barques belges sont bientôt 50 et les canots non pontés 20, le tout monté par 250 marins. Un commissaire de la marine belge, M. Cuvelier, s'installe à Dieppe. Il a juridiction sur ses compatriotes installés entre le Tréport et le Havre. Originaires des ports flamands de la Panne, d'Ostende, de Nieuport et de Zeebrugge les nouveaux venus s'étaient réfugiés au début des hostilités, avec leurs familles, en Angleterre, à Ramsgate et à Brixham, ou dans d'autres ports français, à Dunkerque, à Calais et à Saint-Malo.

Bien que les documents manquent à ce propos, il est fort probable que les Flamands sont venus avec leurs traditionnelles barques d'échouage dites scutes (schuit en flamand) de Blankenberg et de Heyst dont les larges coques bordées à clin, à fond plat sans quille, à arrière pointu, et dérives latérales, durent ébahir les Dieppois habitués aux élégants lougres et vaquelotes à tableau arrière. Autre sujet d'étonnement : les scutes "*d'un tonnage relativement élevé, de 25 à 40 tonneaux, [ont] des équipages réduits à 4 ou 5 hommes. Moins que sur les bateaux français de type similaire. Pour cette raison et aussi à cause des prix très élevés qu'atteint en France le poisson, les pêcheurs belges réalisent des gains auxquels ils n'étaient pas habitués dans leur pays ni même en Angleterre depuis le début de la guerre*".

Il est vrai qu'à Dieppe le poisson se vend de plus en plus cher. Plus encore à Paris et dans les villes de l'intérieur, à cause des difficultés de transport et de la pénurie des emballages. Certains poissons autrefois peu estimés, comme le chien de mer, et qui figurent pour un tiers de la pêche, trouvent désormais de grandes facilités de vente. Que dire alors du poisson de qualité ? De 1914 à 1916, la sole passe de 3 à 15 francs le kilo et la mesure de merlan de 12-15 à 50 et même 75 francs. Le hareng d'octobre vaut, à la pièce, 30 centimes en 1914, 65 en 1917 et 85-90 en 1918. A ce compte, "*le poisson entre dans la catégorie des plats réservés aux nouveaux riches*". Et pourtant le poisson abonde sur nos côtes. Les fonds n'étant plus ravagés par les chaluts, les frayères se reconstituent. Tel équipage qui apportait 10 tonnes autrefois rentre aujourd'hui avec 15. Et "*nos canots sans s'éloigner de plus de deux milles rapportent souvent de très beaux produits qui ne sont généralement pêchés qu'au large*". Enfin les Flamands sont si habiles à pêcher la crevette qu'ils en susciteraient presque la jalouse de Dieppois.

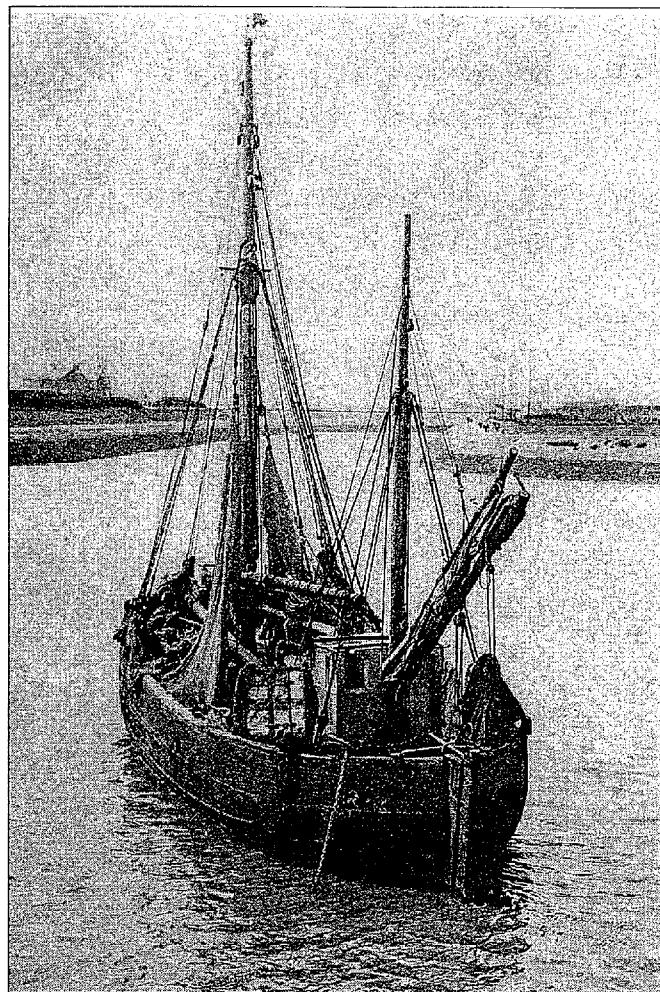
En avril 1917, devant l'accaparement de la pêche par les mareyeurs "*pour l'expédier au dehors*", le Conseil Municipal de Dieppe envisage de réinstaller, au pied des falaises, des parcs (ou pêcheries) (8) dont les prises seraient obligatoirement réservées à la consommation locale. L'Administration accueille favorablement cette requête en ce qui concerne les hauts parcs mais refuse le rétablissement des bas parcs dont "*le caractère nocif est nettement reconnu*". L'installation d'un parc est estimé à 1.000 F (quelques 10.000 de francs d'aujourd'hui) et "*des offres [...] ont été faites à la mairie pour aider les parquieux*". Sans succès.

Par bonheur, les harengaisons des années de guerre ont toutes été miraculeuses. Sous la protection des torpilleurs et des chalutiers armés les harenguiers opèrent la nuit, "*abondamment illuminés*" comme en temps de paix sans être inquiétés par les ennemis. En 1916, 266.938 mesures de harengs

sont ramenées, la plupart salées à bord. Pour la harengaison de 1917, des permissions sont accordées aux mobilisés de la classe H (45-50 ans) ainsi qu'aux "hommes des autres catégories classés inutilisables à terre, en raison des blessures de guerre ou d'infirmités contractées en service commandé". Outre les barques belges, notre port accueille "jusqu'à 80 bateaux de tous les ports de la Manche et du Pas de Calais" qui débarquent 189.233 mesures, 686 caisses et 1254 tonnes de harengs. L'apport de la trentaine de barques dieppoises n'excède pas 10 à 12% des apports totaux. En janvier 1918, "la darse de pêche est si encombrée que les mouvements des barques y sont devenues à peu près impossibles. Beaucoup ont dû se réfugier dans l'avant-port, et de ce fait l'accès aux lieux de déchargements est devenu particulièrement difficile. Il en est résulté à plusieurs reprises des incidents fâcheux entre pêcheurs français et belges".

A l'exception du hareng, le poisson est rare mais il se vend cher. Les produits de la pêche ne font que grimper. Les chiffres étourdissent et les journalistes en deviennent lyriques : "où pourrait-on trouver un total semblable dans les archives de l'Ecorage d'antan ou du Service des Pêches de maintenant ?" (9). Bien qu'il faille tenir compte de la dégradation du franc, la harengaison et la petite pêche laissent de beaux bénéfices à ceux qui peuvent s'y livrer.

Cependant les dangers de la guerre n'atténuent pas les périls du temps de paix. Le 1^{er} août 1916 les Dieppois sont attristés en apprenant le décès de Léon Rouvillois, né à Boulogne mais attaché à notre port depuis près de vingt ans, l'un des meilleurs patrons (sur l'*Hiver* avant la guerre) et présentement sur le *Pierre François*. Ce vieux chalutier (30 ans !), l'un des deux non réquisitionnés, était "à 12 milles environ au large de Dieppe [quand] le chalut s'accrocha [...] et il fallut le remonter. En procédant à la manœuvre, le patron Rouvillois qui la surveillait fut saisi par le filin et projeté à la mer [...] par le câble du chalut. [Son] corps a été ramené sans vie peu après dans le chalut".



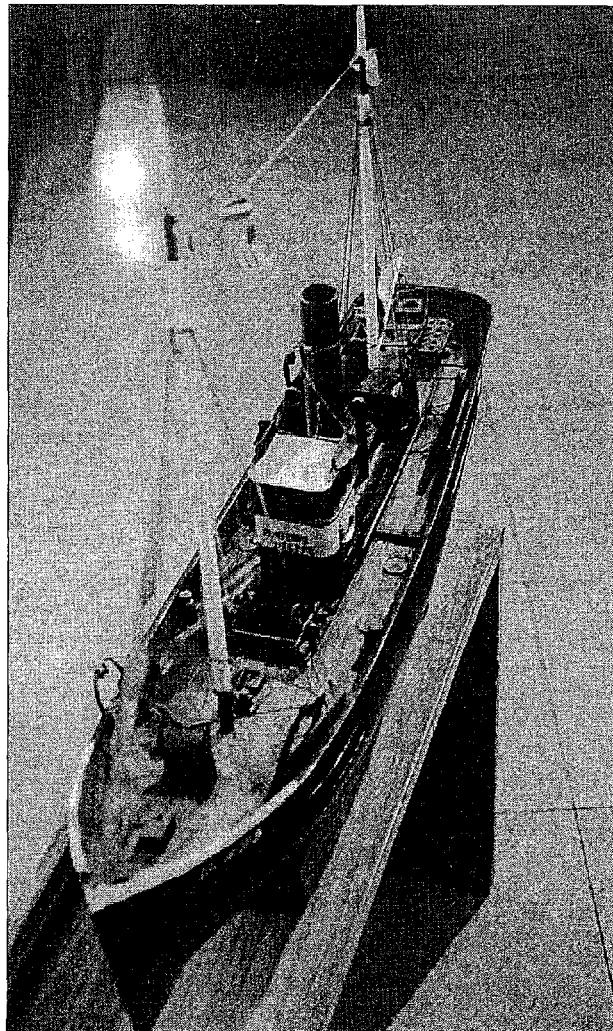
Scute de Blankenberg et de Heyst
ponté avec deux mâts et (?) un moteur.

8 - 1917 ET DÉBUT 1918 : LES MOIS DE TOUS LES DANGERS

Le premier danger réside dans la navigation de nuit, feux masqués qui ne peut manquer d'entraîner de tragiques abordages. C'est ce qui arrive au torpilleur d'escadre *Yatagan*, chargé de la surveillance des harenguiers, coulé après avoir été abordé, dans la nuit du 3 novembre 1916, par le vapeur anglais *Teviot*, au large de Fécamp. Le 9 juillet 1917, c'est au tour du lougre tréportais *Leon Alphonsine* (Di 552), de Louis Desombre, qui coule à 1 mille 1/2 au large de Mers, après sa rencontre avec le chalutier-patrouilleur *Ville de Boulogne*.

Auparavant, le 25 février 1917, dans une brume épaisse, le patrouilleur *Printemps* aborde son coéquipier *l'Agate*, au large de Wissant. Tous deux regagnent Calais avec de sérieuses avaries. A peine réparé, le 1^{er} mai 1917, à 22 h. 30, le *Printemps* donne sur une épave près des Quénocs, au large de Boulogne, coule et est rapidement brisé par la mer. L'équipage est sauf. Le souvenir de ce naufrage se perpétue par la belle maquette du *Printemps* aujourd'hui exposée au Château-Musée de notre ville.

Si, depuis février 1917, les sous-marins allemands ont pour unique objectif de couler "à outrance, sans aucune restriction et qu'elles qu'en soient les conséquences", selon les expressions mêmes de l'Amirauté allemande, les cargos alliés et neutres, certains ne dédaignent pas de s'en prendre à d'innocents pêcheurs. Le 19 février 1917, la barque belge P82 (patron Lenarts), hébergée à Dieppe, est arraisonnée par un sous-marin. Après avoir pris un homme en otage, le commandant allemand se fait livrer le poisson, l'huile, le pétrole, la graisse se trouvant dans la barque. Puis sous la menace de son revolver, il force les pêcheurs à placer une bombe dans leur propre barque avant de les abandonner dans le canot. Le matelot pris en otage dira avoir été brutalisé à bord du sous-marin. Un autre affirme avoir été délesté des 125 francs qu'il portait sur lui.



Le chalutier dieppois Printemps (Di 425), armement F. Rimbert, coulé en service sur les roches des Quénocs au large de Boulogne, le 1^{er} mai 1917.

Modèle réduit (armé pour la pêche) conservé au Château-Musée de Dieppe.

Les mines sont plus meurtrières.

Fin mars 1917, pour la première fois (il y en aura beaucoup d'autres par la suite !) des mines sont dispersées sur les hauts fonds entre le Tréport et Dieppe. Le 30, le *Sarcelle*, (Di 632), fort chalutier à voiles du Tréport (propriétaire et patron Alexandre Lambert), en rencontre une, à 4 milles au Nord-Nord-Ouest de Berneval et disparaît avec les 7 membres de son équipage. Le 25 avril c'est le tour de la barque flamande *P51*. Il n'y aura également aucun survivant.

Le 17 août, les deux petits chalutiers dieppois, les seuls non réquisitionnés, l'*Espérance (II)* (patron Joseph Gournay) et le *Pierre François* (patron Jacques Boyard) pêchent ensemble à 6 milles au Nord de Berneval. En un instant l'*Espérance* disparaît. Des 11 hommes d'équipage, un seul, ne sachant pas nager, le chauffeur Alfred Féron, est retrouvé vivant "dans un état lamentable", cramponné à Nazzaro, le chien du bord. Il est sauvé juste à temps par le *Pierre François* qui, à moins de 300 mètres, a été lui aussi bien secoué par l'explosion et dont le chef mécanicien Joseph Radde décède peu après d'une syncope cardiaque "à la suite de la violente commotion qu'il a éprouvée" ainsi que l'établit le docteur Poupault. Une modeste plaque, apposée sur le mur droit de la chapelle Notre Dame de Bonsecours, commémore le souvenir du mousse Auguste Monnier, décédé à l'âge de 16 ans, lors du naufrage de l'*Espérance*.

Au début de l'année 1918, il semble que le sort s'acharne sur les barques belges : 6 coulent sur leur lieu de pêche, en une seule journée, le 29 janvier 1918, à 20 milles au Nord-Ouest d'Antifer. Les équipages des *O68* (patron Lameres), *P48* (patron Gonzales), *P50* (patron Degrauwe), *P59* (patron Calcoen) et *Z5* (patron Vantorre) sont sauvés et ramenés à Dieppe, directement ou via Portsmouth. Quant au *O31* (patron Corneau), il disparaît avec ses "quatre hommes et le mousse, fils du patron".

Ces hécatombes avec les angoisses qu'elles font naître sont probablement à l'origine de ce que dans son rapport du 23 mai 1918, l'Administrateur de l'Inscription Maritime considère comme de la paresse et du désintérêt :

"Je suis - écrit-il - au regret de dire que malgré mes efforts et ceux de M. le Commissaire Maritime Belge, l'activité [des pêcheurs flamands] laisse beaucoup à désirer. Sur 57 bateaux présents à Dieppe, une dizaine seulement, en moyenne, sont à la mer..."

"Le mal vient de ce que ces pêcheurs sont trop largement secourus et pas toujours à bon escient. Ils reçoivent trop d'allocations. La pêche leur apparaît comme un moyen de vivre plus largement et le ravitaillement du pays les préoccupe fort peu".

Il conclut en suggérant soit "l'appel sous les drapeaux des pêcheurs inactifs, soit la réquisition de [leurs] bateaux de pêche qui pourraient être montés par des équipages français si les pêcheurs belges trouvent trop grands les dangers de la pêche".

Défaillances momentanées car la pêche n'a jamais été interrompue à Dieppe où, durant toutes les années de guerre, les marins ont activement concouru au ravitaillement des populations.

9 - LES DERNIERS MOIS ET L'EXPLOIT DE L'AILLY

(16 MAI 1918).

La guerre se prolongeant, c'en est fini des improvisations du début. Désormais, les chalutiers sont supérieurement équipés. Ils sont munis de la T.S.F. Leur canon est plus puissant, c'est maintenant un 75 ou un 100 mm. Quelquefois ils en ont deux, un à l'avant et un autre à l'arrière. Des mitrailleuses contre avions sont installées. Les grenades sous-marines passent à 40 puis à 75 kg de charge avec réglage hydrostatique de profondeur d'explosion. Dans le nid de pie à mi-mât un guetteur continue à scruter l'horizon à la jumelle, mais bientôt les chalutiers sont équipés de microphones détectant le bruit de l'hélice des sous-marins à plus de 4 km de distance. Le *Sirius* (de la première escadrille de Dunkerque) en est pourvu le 16 juillet 1918.

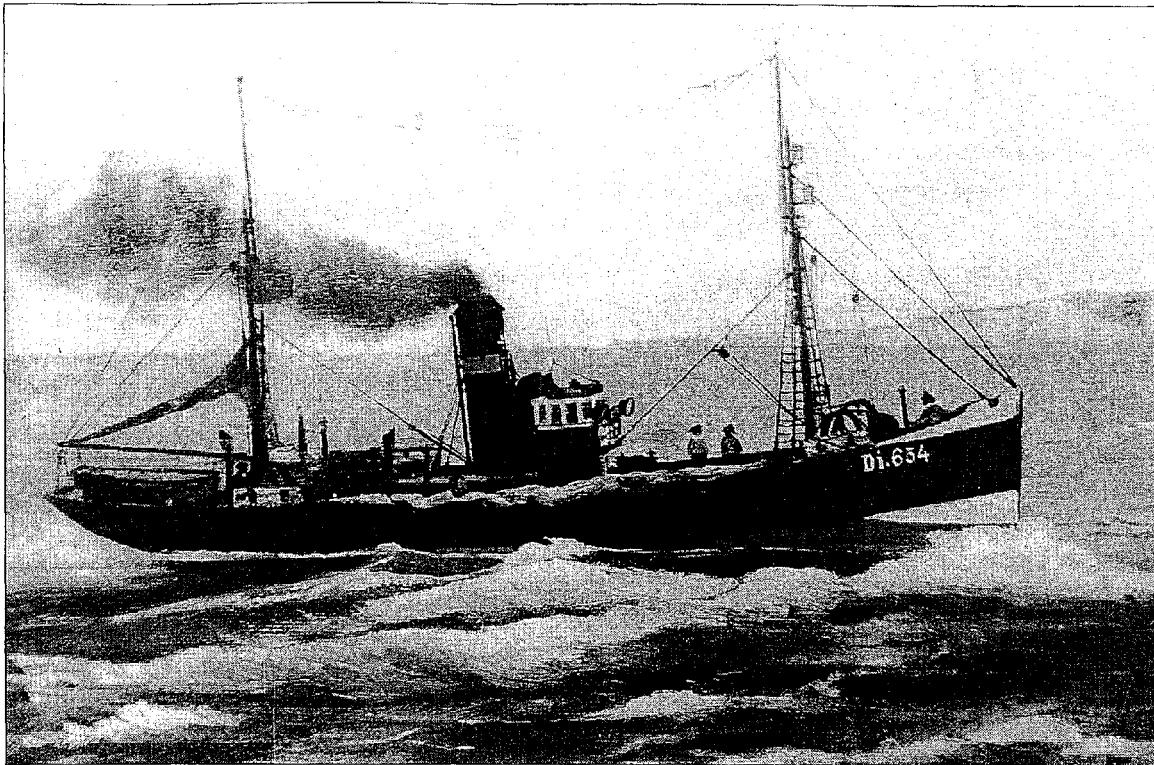
Le sous-marin est encore une menace, il n'est plus un péril. De chasseur, le sous-marin devient gibier, avec la mise en œuvre des avions. Ces derniers longtemps fragiles et peu rapides (120 à 135 km/heure au maximum), gagnent en efficacité : ils repèrent les sous-marins et les arrosent de bombes ou, à tout le moins, signalent leur présence aux patrouilleurs. Depuis mai 1917, quelques hydravions sont installés dans trois baraquements hâtivement édifiés sous la falaise du Pollet. Leur mise à l'eau à l'aide d'une grue attire toujours les badauds. Le 4 septembre 1917, de grand matin, ces hydravions, commandés par l'E.V. François Faye, bombardent un sous-marin en surface à 50 milles de Dieppe, et lui causent des avaries. Il coulera quelques heures plus tard sous les obus d'un patrouilleur. En novembre 1918, 20 hydravions sont basés à Dieppe sous les ordres du L. V. Gueguen.

Conscient du rôle primordial des chalutiers, le gouvernement en achète à l'étranger, en particulier en Espagne, en Norvège et au Japon, tant et si bien qu'à la fin de la guerre on compte 550 chalutiers français armés. A cette date, les Anglais en ont plus de 3500 !

En dépit de ces renforts, dragages et patrouilles restent le lot quotidien, monotone et ô combien périlleux, des chalutiers réquisitionnés. Ce faisant, ils protègent efficacement les navires marchands et, au besoin, contribuent, lors des torpillages, à sauver les navires et les équipages. Ainsi le 24 mars 1916, le *Reliance* (de la flottille de la Manche Orientale) prend en remorque le paquebot *Sussex* ou du moins ce qu'il en reste après son torpillage, et le ramène à Boulogne. Ce même chalutier repêche le 1^{er} mars 1917 les 17 hommes de l'équipage du vapeur anglais *C. A. Jacques* torpillé à 20 milles à l'Ouest de Berck.

Le dernier chalutier dieppois à couler par fait de guerre est le *Salambo*, attaché depuis 3 ans à Port-Vendres, qui est torpillé, le 19 avril 1918, au large des côtes algériennes.

La revanche ne se fait pas attendre, un autre chalutier dieppois de la même flottille, l'*Ailly* (maître Victor Le Roux, de 29-Brignogan) détruit au canon, le 16 mai, le sous-marin allemand *UC-35* (10), au large de la Sardaigne.



*L'Ailly (Di 654) de l'armement V. Bourdin et G. Denis, armé en pêche.
Chalutier de 204 tonneaux. Dimensions 34,9 x 6,6 x 3,64 m. Moteur à vapeur
de 450 cv donnant 10 nœuds. Construit chez J. Duthie à Aberdeen en 1907.*

*Navigue sous pavillon anglais sous le nom de Riversdale
jusqu'à son arrivée à Dieppe en 1912.*

*Reproduction d'un tableau de Semenutine,
obtenue grâce à l'obligeance de M. David Raillot.*

Le chalutier remorquait deux petits voiliers, le portugais *Gloria* et le français *Roi René*, du port sarde de Caralforte vers Toulon, quand, au point 39°48'N-07°42'E, il est attaqué au canon de 88 mm, à 8.000 mètres de distance, par le sous-marin en surface. L'*Ailly* coupe précipitamment la remorque et riposte avec sa pièce de 75 mm. Au bout de 7 minutes durant lesquelles il envoie 32 obus, l'équipage du chalutier voit le sous-marin "piquer de l'avant [...], les hélices en l'air et disparaître dans la même position à peine une minute après". Il entraîne avec lui le commandant L.V. von Korsch et 24 hommes. Huit seulement sont repêchés par l'*Ailly*. L'un d'eux est un marin espagnol du vapeur *Ville de Solers* que l'allemand a coulé quelque temps auparavant. L'affaire terminée, l'*Ailly* récupère ses voiliers et rentre triomphalement à Toulon.

Cette victoire a un grand retentissement et est abondamment commentée à Dieppe et dans la presse nationale. Mais comme toujours en temps de guerre les journalistes se croient (ou sont ?) obligés d'embellir la réalité, sans doute pour remonter [sic] le moral des civils. Selon le magazine "l'Illustration" du 1^{er} juin 1918 (p. 541), l'ennemi aurait été touché dès le premier obus. "Coup heureux entre tous - poursuit le cocardier hebdomadaire- dénotant une rare sûreté de coup d'œil de la part du premier maître Le Roux, qui avait apprécié la distance sans télémètre. De plus en plus précis, [...] les coups au but se succèdent emportant les periscopes,

démolissant le kiosque, défonçant le pont, arrachant les canons de leurs affûts, rasant le sous-marin comme un ponton.... On ne put recueillir que cinq [non 8] hommes au nombre desquels se trouvait le commandant du sous-marin [non il est mort]. Ainsi finit l'UC-35, cité souvent dans les communiqués de l'ennemi, qui le considérait comme un champion de la guerre de course sous-marine et qui le donnait en exemple à tous ses congénères pour stimuler leur zèle". Cette dernière allégation est erronée (ou mensongère ?). Le champion de la guerre de course n'est pas le petit UC-35 mais l'U-35, sous-marin de grande croisière, qui écuma les mers durant quatre années (de novembre 1914 à l'armistice) en coulant 224 navires jaugeant 535.900 tonneaux. La plupart sous le commandement du L.V. Lothaire von Arnaud de la Périère, descendant d'huguenots français émigrés après la Révocation de l'Edit de Nantes.

De son côté la presse locale ne manque pas de signaler les marins dieppois faisant partie de l'équipage de l'Ailly : Jules Bouvier, 38 ans, patron du chalutier avant sa réquisition, Emile Rogue, 33 ans, quartier maître mécanicien et Joseph Frère, 32 ans, matelot de pont, né au Tréport mais habitant à Dieppe rue du Ravelin. En réalité seul ce dernier est à bord lors du combat. Les deux autres, permissionnaires à Dieppe, avouent "regretter de ne pas avoir été présents à bord lors de cette brillante action".

Les membres de l'équipage reçurent la Croix de Guerre des mains de l'amiral Lacaze, préfet maritime de Toulon, et se partagèrent la prime de 10.000 francs. Dans son allocution, l'amiral félicite "l'équipage de l'Ailly [qui] s'est montré en cette circonstance, par sa magnifique attitude et sa belle ardeur, digne des plus belles traditions de la Marine Française".

Par delà la phraséologie conventionnelle, le lecteur appréciera l'exploit de l'Ailly à sa juste valeur quand il saura que sur les 213 sous-marins allemands coulés entre 1914 et 1918, 3 ou 4 seulement le furent par un chalutier réquisitionné.

10 - LA "DÉRÉQUISITION" (1918-1919) ET LA RECONSTITUTION DE LA FLOTTE DIEPPOISE (1919-1920)

L'armistice à peine signée, les pêcheurs flamands entendent rentrer dans leur patrie libérée, mais tiennent auparavant à remercier les Dieppois pour leur accueil. Le 14 novembre, à 16 heures, ils se rassemblent près de la Poissonnerie et s'organisent en cortège. Drapeaux en tête et précédés par l'Harmonie des auxiliaires belges en garnison à Dieppe (dir. M. Michel), ils se rendent à la mairie (11) en parcourant la Grande Rue, la rue de la Barre puis la rue de Sygogne. Dans la Grande Salle de l'Hôtel de ville, devant Benoni Ropert, faisant fonction de maire, entouré des autorités civiles et militaires, le Commissaire belge, visiblement ému, traduit ainsi les pensées de ses concitoyens :

"La population belge de la pêche apporte un hommage spécial à l'autorité maritime qui n'a cessé de leur faire prêter le concours particulier de surveillance et de protection de ses barques de pêche. C'est grâce à la solidarité de cette grande famille de marins que notre industrie a pu se relever

du port de Dieppe et y recueillir une richesse jusqu'ici peu connue dans les annales de l'industrie de la pêche belge".

S'il y eut un temps des malentendus entre marins belges et marins dieppois, la victoire efface tout. Elle ramène aussi, sinon la liberté totale, du moins un sérieux élargissement de la zone de pêche qui est étendue à 30 milles du littoral.

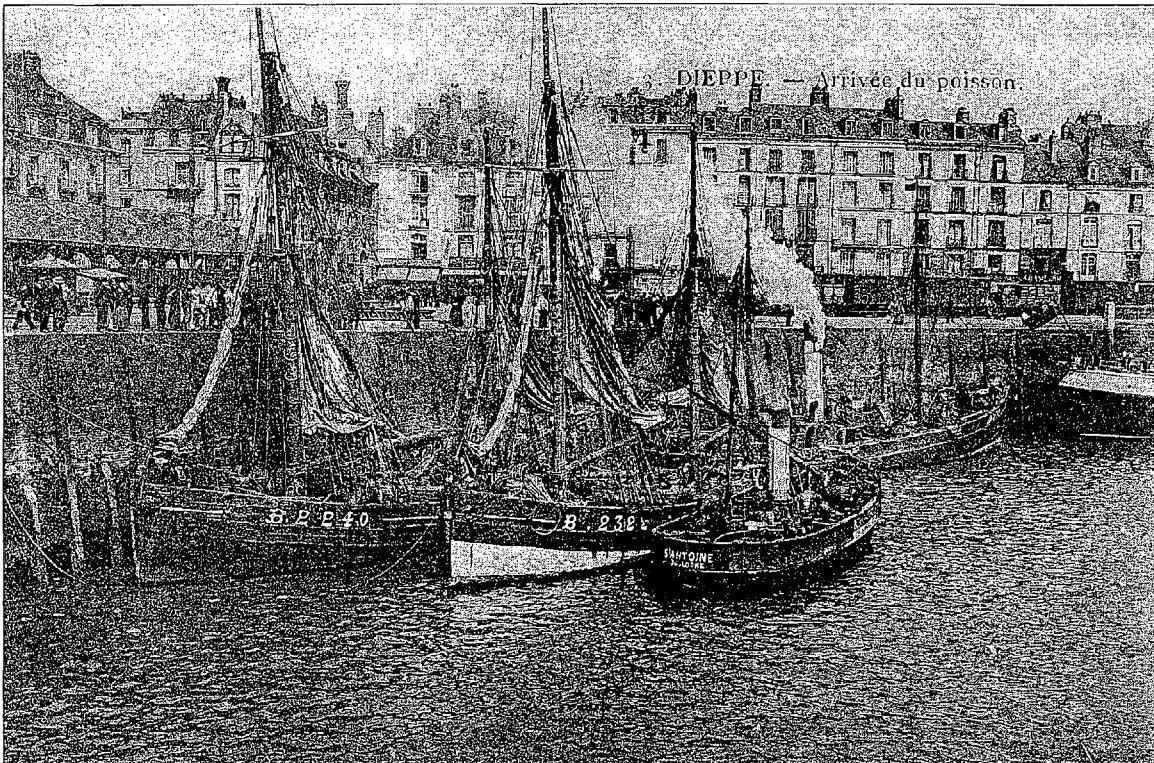
Quant à la pêche dieppoise elle se porte bien. Bien que la part qui revient aux chalutiers continue à diminuer, les produits de la pêche pour cette année 1918 équivaut (en francs constants) à 160% de ceux de 1913. La harengaison de cette année-là tint du prodige. Le poisson est si abondant que l'on "*manque de sel et de vinaigre et si cette pénurie continue il sera impossible à nos saleurs et mareyeurs de faire le hareng saur et le hareng salé Providence des petites bourses*". Jusqu'en mars 1919, des bancs de harengs défilent le long de nos côtes. Avant même l'armistice les activités du port reprennent un cours normal. Le 23 septembre, le dundee *Fursy* de Gravelines (patron Joseph Soonnekindt), armé par 20 hommes et deux canons, débarque à Dieppe 42.200 morues pêchées autour de l'Islande. Ce "*premier arrivage inconnu à notre port depuis bien des années hélas marquera-t-il pour Dieppe une renaissance de la grande pêche ?*". Dans l'euphorie de la victoire tous les espoirs sont permis.

Dès décembre 1918, les cordiers et les plus anciens chalutiers sont rendus à leurs armateurs. Le "*déréquisition*" des autres s'étale sur 3 à 4 mois. Chaque retour est un événement attendu mais les chalutiers reviennent fourbus par plusieurs années de service intensif.

En privant les chantiers dieppois de leurs meilleurs ouvriers, la mobilisation d'août 1914 a arrêté la construction navale. Madame Veuve Edmond Corue cède, pendant la durée de la guerre, ses installations aux Chantiers de France de Dunkerque. Les armateurs dieppois se procurent difficilement des navires. Ils ne trouveront, outre le vieux *Saint Antoine* et les dundees *Marie-Madeleine* et *Dominion*, que quatre vaquelottes non pontées construites à Dieppe et une demi-douzaine de petits lougres neufs en provenance des chantiers de Boulogne.

En septembre 1919, afin de remplacer ceux coulés par fait de guerre, le gouvernement distribue des chalutiers aux armateurs. Trois japonais de la série des "*Fleurs*", les *Mimosa* (ex *Mandaï Maru*), *Narcisse* (ex *Kwanon Maru*), et *Géranium* (ex *Daichi Maru*), de 200 tonneaux et 33 m de long, viennent prendre la place du *Saint Jacques* (arm. Henri Leroux), du *Printemps* (arm. Fernand Rimbert) et de l'*Espérance (II)* (arm. Félix Anquetin). Quant à l'armateur René Petit, en dédommagement de la perte de son *Salambo*, il se voit remettre l'ancien morutier islandais *Singe* (ex *Ingolfur Arnason*) de 330 tonneaux et 45 m de long, le plus grand chalutier que l'on ne verra de longtemps à Dieppe.

Avec le retour de la paix, la pêche devient pléthorique. En 1919, les tonnages pêchés et leurs produits (en francs constants) sont le double de ceux de 1913). Respectivement, 7.136 tonnes contre 3.740 et 19.629.982 francs (soient 7.265.629 francs 1913) contre 3.234.144. Les Dieppois disposant de



Le vieux cordier Saint Antoine, seule unité nouvelle de la flottille dieppoise durant la guerre de 1914-1918. Immatriculé à Boulogne (B 3555) mais depuis longtemps habitué du port de Dieppe. Construit à Nantes en 1896. Acheté par P. Planchat en 1915 et immatriculé à Dieppe (Di 708). Vendu ensuite à A. & F. Anquetin (1918) puis au patron Pierre François Galien. Disparaît le 7 janvier 1927 au large de Saint-Valery-en-Caux.

quelques capitaux voient là de bons placements et les achats de chalutiers se multiplient. Les uns, en dépit des années de guerre, sont relativement modernes et les "Fleurs" japonais sont parmi les plus recherchés. Il y aura à Dieppe un *Pétunia*, un *Dahlia*, un *Hortensia*, etc... Arrivent également de vieux rafiot de 20 voire 30 ans d'âge, à bout de souffle, dont il faudra rapidement se débarrasser, à moins qu'ils ne coulent dans le port pour cause de vétusté.

Avec de telles recrues, il ne faut pas longtemps pour reconstituer - quantitativement - la flottille dieppoise. Le 31 décembre 1920, 31 chalutiers et 4 cordiers à vapeur (soit l'équivalent de 5.660 tonneaux) et quelques 60 voiliers sont attachés au port. En mars 1922, le nombre (40) des chalutiers dieppois est le double de celui (20) de 1914.

11 - ÉPILOGUE

La guerre durant, les puissants navires de ligne sur lesquels étaient accumulées les armes les plus perfectionnées restèrent embusqués au fond des ports derrière la protection de filets anti-sous-marins. Ce sont de modestes rafiot, chalutiers et cordiers, montés par des équipages nullement préparés à cette mission, qui vinrent à bout des sous-marins et des mines. Les rencontres avec l'ennemi furent rares et nombre de patrouilleurs ont battu la mer toute la guerre sans avoir vu un seul sous-marin allemand.

Restés à l'époque, à cause de la censure, ignorés du public, les 48 chalutiers français coulés par fait de guerre sont aujourd'hui bien oubliés. Peut-être quelques anciens Dieppois se souviennent-ils encore du sort funeste du *Saint Jacques*, du *Printemps*, de l'*Espérance (II)* et du *Salambo*?

Pour les marins-pêcheurs la guerre ne s'est pas terminée le 11 novembre 1918. Il s'en faut (12). Durant bien des années encore des mines dérivant au gré des flots sont signalées et neutralisées. Les chalutiers en trouvent dans leurs filets : le *Charles* (arm. Abraham, patron Etienne Catelain) le 22 janvier 1919, le *Baudroie*, (arm. Anquetin, patron Pierre Galien) le 17 mai 1919. A nouveau le 2 février 1926, le *Charles* (encore lui !) ramène, du large de l'Ailly, dans ses filets une mine dont "*un artificier de la marine venu d'urgence du Havre a constaté qu'il s'agit d'une mine allemande, chargée et amorcée, du modèle 1918, c'est-à-dire munie des derniers perfectionnements*".

La dernière mauvaise rencontre paraît être celle du chalutier *Chevrette* (arm. Capron, Guéneron & Quilan, patron Raux) qui repêche une mine au large d'Eddystone, le 19 septembre 1931. Laissons la parole au journaliste : "*En relevant le chalut et en l'amenant sur le pont [les marins trouvent] une ancienne mine sous-marine anglaise datant de la guerre et qui avait dû exploser car elle ne formait plus qu'un amas de ferraille [...]. Le patron donne l'ordre de la placer à l'avant du bateau pour la rejeter à la mer. A ce moment le chauffeur Albert Hamond, remplissant les fonctions de second mécanicien, remontant de la machine, s'offre de donner un coup de main aux camarades [...]. Au moment où les hommes s'apprêtent à fixer la mine [...] elle heurte la lisse. Le détonateur explose et les débris de fer atteignent l'infortuné Hamond sur diverses parties du corps et notamment à la main [...]. Conduit à l'hôpital de Plymouth, Hamond se vit amputer de deux doigts*".

Ainsi 13 années après la fin de la guerre, des engins de mort continuent à menacer les pêcheurs. Ce délai sera - et de beaucoup - amélioré après la Seconde Guerre mondiale.

REMERCIEMENTS

Merci à tous ceux et particulièrement à Messieurs Pierre Bazin, Marcel Bignot (†), Maurice Duteurtre, Claude Féron, Emmanuel Marchand et David Raillot, qui, par leurs remarques et leurs documents, m'ont aidé lors de l'élabo ration de cet article.

NOTES

(1) Durant la guerre Dieppe fut successivement sous l'autorité supérieure des amiraux suivants : Albert Rouyer (1857-1930) dont le successeur, en octobre 1914, Charles Favereau (1856-1936), eut à organiser la lutte anti-sous-marin en Manche. Favereau fut remplacé, en mai 1916, par Pierre Ronarc'h (1865-1940), le plus jeune vice-amiral de France, connu pour avoir commandé, de 1914 à 1915, la brigade de fusiliers-marins tenant le front de l'Yser, entre Nieuport et Ypres.

(2) Jean Merveilleux du Vigneaux (1865-1930) était bien connu des pêcheurs car il avait, de décembre 1909 à juin 1912, été chargé, sur l'aviso *Ibis*, de la surveillance de la pêche en Manche et en Mer du Nord. Il est, avant la guerre, commandant de l'Ecole Navale. L'organisation et le commandement de la Division de Chalutiers de la Manche du 1^{er} mars 1915 au 1^{er} avril 1916, lui vaut le grade de contre-amiral.

(3) Le lecteur intéressé trouvera dans le livre "la Chouine" de J. Lafosse tous les détails concernant les torpillages du *Sussex* (24 mars 1916) et du *Rouen* (28 décembre 1916), ainsi que le sort malheureux des cargos *Cherbourg* (sous le nom *Auvergne*), *Anjou* et *Maine*.

(4) Paul Chack (1876-1945) est un personnage très controversé. Capitaine de vaisseau et chef des services historiques de l'Etat-Major de la Marine, il écrit, entre les deux guerres, plusieurs livres vibrant de patriotisme à la gloire des marines militaires française et britannique. Il évoque l'œuvre et le sort des chalutiers réquisitionnés dans plusieurs livres (*Patrouilles tragiques dans la nuit*, *Sur mer et dessous*, etc.). Lors de la dernière guerre son antibolchevisme virulent l'entraîne à collaborer avec l'occupant. Il est condamné à mort et exécuté à la Libération.

(5) Une mesure de hareng correspond à 20 litres, soit 110 à 120 poissons.

(6) Il y a, à l'époque, dans le quartier, deux chalutiers portant le même nom : *Espérance*. Le premier, le Di 414, du Tréport (arm. Calamel), appelé ici *Espérance (I)*, réquisitionné en juillet 1915, passera sans dommage la guerre à Salonique. Le second, le Di 608, de Dieppe (arm. A. & F. Anquetin), appelé ici *Espérance (II)*, ne sera pas réquisitionné et heurtera une mine, en pêchant, le 17 septembre 1917.

(7) Avant-guerre la maison Thoumyre importait, chaque mois, 12.000 tonnes de charbon. Le fléchissement des importations (5.500 tonnes en décembre 1916) fait monter les prix qui passent de 45 à 80 francs. Pour amener à Dieppe le précieux combustible de vieilles coques, des pièces de musée, sont réarmées. En août 1917, la presse locale signale la présence "au fond du bassin Duquesne [...] d'un ponton, avec trois pieux en guise de mâts et un peu de voile autour". Il s'agit du vieux trois-mâts de Grimsby *Anne and Sophie*, construit en 1845 (!), qui a été remorqué jusqu'à Dieppe avec 300 tonnes de charbon, dont le prix atteint à l'époque 120 francs. Mieux encore, le *Mary*, également de Grimsby et qui aurait été construit en 1826 (!!) fait plusieurs voyages en 1918 apportant à chaque fois 140 tonnes de charbon aux Etablissements Robbe.

(8) Sur les pêcheries, voir Connaissance de Dieppe, no 125, avril 1995, pages 5 -8.

(9) L'ancien Service de l'Ecorage a été remplacé, depuis le 1^{er} octobre 1902, par le Service des Pêches du port de Dieppe.

(10) L'*UC-35*, petit sous-marin mouilleur de mines, mis en service en 1916, avait les caractéristiques suivantes : tonnage: 427/509 tonnes ; longueur: 50,35 mètres ; largeur: 5,22 mètres ; tirant d'eau : 3,17 mètres ; puissance et vitesse en surface : 2 moteurs Diesel de 250 cv chacun pour 11,6 nœuds ; puissance et vitesse en plongée, 2 moteurs électriques de 230 cv pour 6,7 nœuds ; temps pour plonger : 40 secondes; autonomie (avec 55 tonnes de fuel) : 18.850 km en surface à 7 nœuds, 100 km en plongée à 4 nœuds ; armement : 4 tubes et 7 torpilles, 18 mines en 6 tubes de 3 ; équipage : 3 officiers et 23 hommes.

Les caractéristiques de ce navire diffèrent un peu selon les sources mais aucune ne fait état de la présence d'un canon. Doutons donc que l'*UC-35* ait attaqué l'*Ailly* au canon à 8.000 mètres de distance. Par ailleurs comment expliquer que, dès les premiers obus du chalutier, le sous-marin n'ait pas plongé. Peut-être était-il déjà mal en point ?

(11) La mairie était alors rue de la Halle aux Blés.

(12) On a -avec raison- vilipendé les Allemands poseurs de mines. De 1914 à 1918, ils en ont certes semé sournoisement quelques 43.000. Une bagatelle devant les 56.000 américaines et les 128.000 britanniques. Les Français qui en manquent car la fabrication d'armes et de munitions pour l'armée de terre absorbe la presque totalité de la production industrielle, n'en auraient posées que (sic!) 1.000. Mais qu'est-ce tout ceci devant les 400.000 mines mouillées par les alliés devant les seules côtes de France de 1939 à 1945 ?

SOURCES PRINCIPALES :

Fondamentales :

- Presse locale** (*Vigie, Impartial, Eclaireur*) et nationale (*l'Illustration* du 1^{er} juin 1918),
Compte Rendus de la Chambre de Commerce de Dieppe (surtout année 1915),
Inscription maritime du quartier de Dieppe,
et
Lebas G. (1922) : *Dieppe pendant la guerre*. Dieppe, Imp. Centrale, 277 p.
Chatelle A. (1949) : *La base navale du Havre et la guerre sous-marine secrète en Manche (1914-1918)*. Ed. Médicis, Paris, 263 p.

Pour replacer le sujet dans un contexte plus général :

- de Blois H. (1982) : *La guerre des mines dans la marine française***, Brest, Ed. Cité, 224 p.
Guichard L. (1929) : Les chalutiers dans la guerre, *Rev. Marit.*, Paris, n.s, 120, 757-776.
Cf. *Connaissance de Dieppe*, n° 172 (mars 1999), p. 2-4,
La Bruyère R. (1920) : *Notre marine marchande pendant la guerre*, Paris, Payot, 384 p.
Laurens A. (1930) : *Histoire de la guerre sous-marine allemande (1914-1918)*, Paris, Soc. Ed. Géogr. Marit. Colon., 462 p. ;
Thomazi A. (1925) : *La guerre navale dans la zone des armées du Nord*, Paris, Payot, 263 p.
et les récits de P. Chack.