



N°11 - 1995



LA PÊCHE MORUTIERE FRANÇAISE de 1500 à 1950

STATISTIQUES, CLIMAT ET SOCIÉTÉ

Jacqueline HERSART DE LA VILLEMARQUÉ
Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

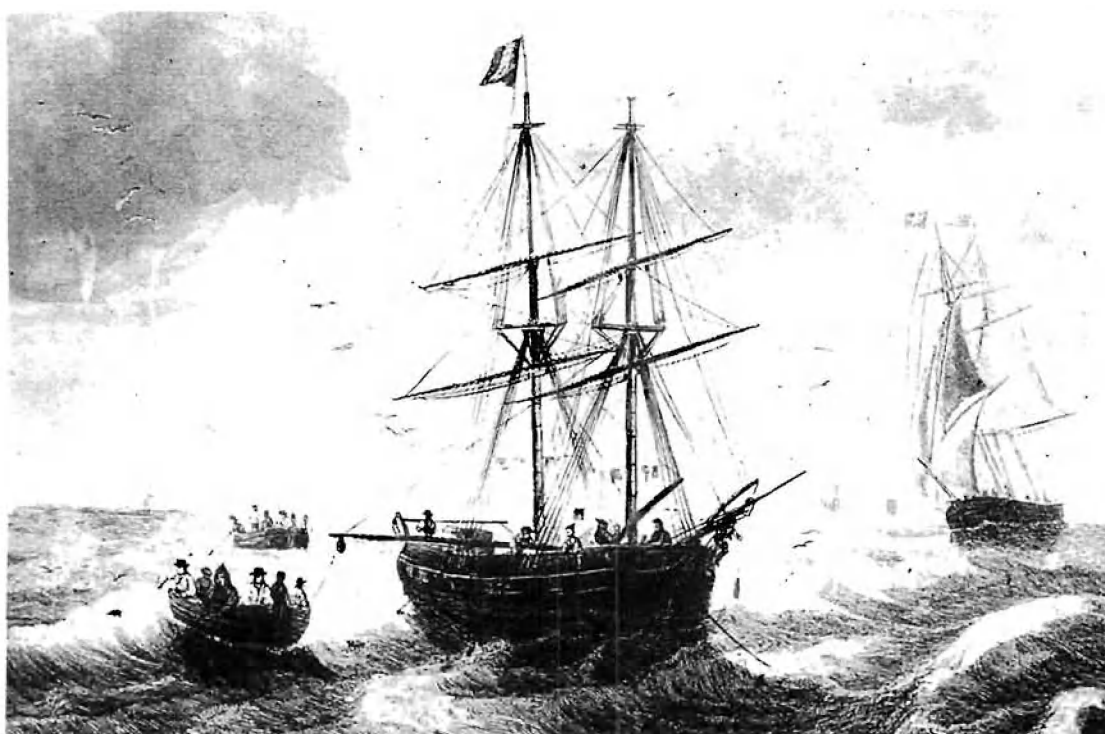
Découvrez les publications récentes de l'Ifremer dans le [catalogue en ligne](#) du service des éditions.
Découvrez également un ensemble de documents accessibles gratuitement dans [Archimer](#)



Ifremer

LA PÊCHE MORUTIÈRE FRANÇAISE
de 1500 à 1950

STATISTIQUES, CLIMAT ET SOCIÉTÉ



1 - La pêche sur les bancs (vers 1830)

(Collection du Musée de Saint-Malo)

REPÈRES OCÉAN N° 11 - 1995

LA PÊCHE MORUTIÈRE FRANÇAISE de 1500 à 1950

STATISTIQUES, CLIMAT ET SOCIÉTÉ

Jacqueline HERSART DE LA VILLEMARQUÉ

Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer



L'ouvrage

**“LA PÊCHE MORUTIÈRE FRANÇAISE DE 1500 À 1950
STATISTIQUES, CLIMAT ET SOCIÉTÉ**

a été réalisé par

Jacqueline HERSART de LA VILLEMARQUÉ

*Laboratoire d'Écologie halieutique
Direction des Ressources Vivantes*

IFREMER

Centre de Nantes

B.P. 1105

44311 NANTES Cedex 03

*Ce travail a été réalisé avec la collaboration de Daniel WOEHLING
pour le traitement informatique*

ÉDITIONS IFREMER

Centre de Brest

B.P. 70 - 29280 PLOUZANÉ (France)

Tél. 98 22 40 13 - Fax : 98 22 45 86

ISBN 2-905434-68-6

ISSN 1240-1153

© Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer IFREMER, 1995

SOMMAIRE

| | Pages |
|---|-------|
| INTRODUCTION..... | 9 |
| SOURCE DES DONNÉES ET MÉTHODE SUIVIE | 11 |
| CONDITIONS DE PÊCHE | 17 |
| Le poisson | 17 |
| Morue sèche et morue verte | 21 |
| Les lieux de pêche | 22 |
| LES PORTS MORUTIERS..... | 25 |
| Les flottes | 25 |
| Evolution des ports | 27 |
| LA PRODUCTION..... | 33 |
| Pêches globales de 1500 à 1950 | 34 |
| Production par siècle et par port..... | 38 |
| Captures par lieu de pêche..... | 57 |
| RÔLE DU CLIMAT | 63 |
| Le climat au cours des siècles | 63 |
| Hydrologie de l'Atlantique du Nord-Ouest..... | 66 |
| Influence du climat sur la morue et sur les pêches..... | 67 |
| RÔLE DES ÉVÉNEMENTS DE SOCIÉTÉ | 73 |
| CONCLUSION | 77 |
| BIBLIOGRAPHIE | 80 |
| ANNEXE - CATALOGUE DES DONNÉES | 85 |

LISTE DES FIGURES

- 1 - L'île de Terre-Neuve
- 2 - La morue (*Gadus morrhua* L.) oeuf, larve
- 3 - Les principaux ports morutiers français de 1500 à 1950
- 4 - Les bancs de Terre-Neuve
- 5 - Correspondance d'unités
- 6 - Nombre de morutiers partis en pêche de 1500 à 1950
- 7 - Nombre de départs de morutiers recensés au XVI^e siècle
- 8 - Nombre de morutiers partis de Bordeaux de 1500 à 1950
- 9 - Nombre de morutiers partis de Honfleur de 1500 à 1950
- 10 - Nombre de morutiers recensés au XVII^e siècle
- 11 - Nombre de morutiers partis de Saint-Malo de 1500 à 1950
- 12 - Nombre de morutiers recensés au XVIII^e siècle
- 13 - Tonnage des morutiers du XVIII^e siècle
- 14 - Nombre de morutiers partis de Dunkerque de 1500 à 1950
- 15 - Nombre de morutiers partis de Granville de 1500 à 1950
- 16 - Nombre de morutiers partis de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz de 1500 à 1950
- 17 - Nombre de morutiers recensés au XIX^e siècle
- 18 - Production de morue à Dunkerque de 1500 à 1950
- 19 - Tonnages des morutiers de Granville de 1500 à 1950
- 20 - Production de morue à Fécamp de 1500 à 1950
- 21 - Nombre de morutiers recensés de 1900 à 1950
- 22 - Production de morue à Saint-Malo de 1500 à 1950
- 23 - La production morutièrre en France de 1500 à 1950
- 23bis Production morutièrre française en 450 ans
- 24 - Répartition des morutiers selon les lieux de pêche en 450 ans
- 25 - Nombre de morutiers pêchant dans la zone de Terre-Neuve de 1500 à 1950
- 26 - Nombre de morutiers pêchant en Islande de 1500 à 1950
- 27 - Nombre de morutiers pêchant en mer du Nord de 1500 à 1950
- 28 - Nombre de morutiers pêchant au Groenland de 1500 à 1950
- 29 - Répartition des morutiers des principaux ports sur les lieux de pêche
- 30 - Variations de longueur des glaciers en Islande et Norvège d'après Ahlmann, (1953)
- 31 - Nombre moyen de semaines, par année, de glaces flottantes sur les côtes d'Islande (par période de 20 ans, de 860 à 1939) d'après Koch (1945)
- 32 - Moyenne des températures au centre de l'Angleterre de 1650 à 1960 par période de 10 ans, selon Manley (1974) et Mason (1976)
- 33 - Représentation schématique de la circulation des courants dans l'Atlantique du Nord-Ouest (Dupouy et Leroy, 1981)
- 34 - Courants de surface dans les eaux groenlandaises
- 35 - Le nombre des morutiers et les températures au centre de l'Angleterre - moyenne de 50 ans
- 36 - Effets des guerres sur le départ en pêche des morutiers français

LISTE DES TABLEAUX

- 1 - Auteurs et sources des principales données selon les ports et les siècles
- 2 - Pêche à Terre-Neuve, de Saint-Malo et d'Honfleur au cours du XVII^e siècle
- 3 - Valeurs réelles ou estimées de la pêche française de la morue au XVI^e siècle à Terre-Neuve
- 4 - Valeurs réelles ou estimées de la pêche française de la morue au XVII^e siècle à Terre-Neuve
- 5 - Valeurs réelles ou estimées de la pêche française de la morue au XVIII^e siècle
- 6 - La pêche française de la morue au XIX^e siècle
- 7 - La pêche française de la morue dans la première moitié du XX^e siècle
- 8 - Evolution de la pêche morutière française en 450 ans
- 9 - Cumuls des données des principaux ports, par lieu de pêche en 450 ans
- 10 - Influence des guerres sur les pêches
- 11 - Evolution de l'activité des ports morutiers français de 1500 à 1950

LISTE DES PHOTOS

- 1 - La pêche sur les bancs (vers 1830)
- 2 - Terre-neuviers en pêche au XVIII^e siècle
- 3 - La pêche errante sur les bancs au XVIII^e siècle
- 4 - L'échafaud et le séchage des morues sur les graves
- 5 - La pêche au banc, le travail à bord
- 6 - Flibot XVII^e siècle
- 7 - Terre-neuvier malouin de cent tonneaux
- 8 - Quatre-mâts goélette "Léone", 1920
- 9 - "Côte d'Émeraude" trois-mâts goélette terre-neuvier

INTRODUCTION

On estime que la succession historique des principaux types de pêche n'est pas indépendante des grandes tendances climatiques. L'essor de la pêche de la morue à Terre-Neuve à partir du XVI^e siècle, correspond au déclin des sécheresses bretonnes de poisson, à une extraordinaire abondance de morue autour de Terre-Neuve, mais aussi au désir de découverte d'autres lieux de pêche, voire d'autres terres.

On ne sait pas très bien si l'île de Terre-Neuve (fig. 1) et le Grand-Banc, découverts vers la fin du IX^e siècle par les Normands, le furent à la suite de guerres ou de tempêtes ou en vue de la pêche. Les sagas d'Islande du X^e siècle mentionnent le Groenland, le Helluland, le Markland et le Vinland. Il semblerait que le Helluland soit le Labrador, le Markland, Terre-Neuve, et le Vinland, la région du cap Cod. Puis, les Normands et leur drakkars oublièrent peu à peu le chemin du Nouveau Monde.

Au XII^e siècle, les Basques traversent l'Atlantique à la poursuite des baleines et redécouvrent à nouveau le Grand-Banc, comme un remarquable fond de pêche (Le Danois, 1924). Dès l'an 1200, Harfleur, Honfleur, Dieppe, Saint-Valéry-en-Caux, Caen et Fécamp connaissent la morue et ont des ateliers de salaison. On pêche alors ce poisson dans la Manche, et sa conservation par le sel compense la pénurie de viande et de légumes. Mais, à partir de 1350, l'abondance de morue diminue, la température des eaux de la Manche se modifie et le poisson déserte cette zone (du Rin, 1936).

Au XIV^e siècle, les Basques redécouvrent Terre-Neuve qu'ils appellent "Terra-Bacalaos" c'est-à-dire le Pays des morues. Ils peuplent l'île de Cap-Breton en Nouvelle-Ecosse et s'établissent au sud-ouest de Terre-Neuve (Le Danois, 1924).

Au XV^e siècle, les Bretons et les Normands rejoignent les Basques. A la fin du siècle, le 24 juin 1497, les Génois Giovanni Caboto et son frère ne font en fait que redécouvrir l'île de Cap-Breton. Ensuite, vers 1500-1502, les Portugais arrivent au Labrador et à Terre-Neuve. En 1506, Jean Denys de Honfleur et Thomas Aubert de Dieppe naviguent du côté du cap Bonavista à Terre-Neuve. A partir de cette époque, débutent les voyages pour la capture des morues et des bateaux quittent régulièrement Dieppe, Saint-Malo, La Rochelle, Honfleur, etc... (Julien, 1948).

Enfin, vers 1550, les marins de Dunkerque s'aventurent en mer du Nord et retrouvent sur le Dogger Bank, la morue qui avait déserté la Manche (du Rin, 1936).

La pêche de la morue et la découverte des "Terres-Neuves", avec l'extraordinaire abondance de poisson que les marins y ont trouvé, marquent le début d'une poussée formidable vers l'Atlantique du Nord-Ouest, qui ne diminuera qu'au XX^e siècle. La pêche de la morue, qui fut source de nombreux conflits et traités, fut en outre soumise au cours des siècles aux variations et rigueurs du climat, aux événements de société, à l'évolution technologique des armements.

Cet ouvrage replace cette grande activité économique qu'a été la pêche de la morue au cours des siècles passés, dans son contexte climatique et humain. Cette synthèse, issue de la reconstitution de séries chronologiques de captures, permettra d'évoquer le rôle des divers facteurs qui sont intervenus sur les pêches. Nous avons choisi, comme cadre chronologique de ce travail, l'année 1500 correspondant au début des explorations et l'année 1950, date conventionnelle de la fin de la pêche traditionnelle de la morue.

| PORTS | XVI ^e et XVII ^e siècle | XVIII ^e siècle | XIX ^e siècle | XX ^e siècle |
|----------------------------------|---|--|--|---|
| DUNKERQUE | (H. du RIN, 1936 (RAMBERT, 1966 | H. du RIN, 1936 PFISTER- LANGANAY 1985 | <u>Pour tous les ports</u> | <u>Pour tous les ports</u> |
| DIEPPE | DARDEL, 1941 | DARDEL, 1941 | | |
| FECAMP | DELUMEAU, 1961 | - | | |
| HONFLEUR | BREARD, 1899 DARDEL, 1941 | DARDEL, 1941 et 1963 | - Archives Nationales, Série Marine CC5 : 600-603- 604-605-608- 131-134-135-148 | |
| LE HAVRE | RAMBERT, 1966 | | | |
| ROUEN | DARDEL, 1941 | DARDEL, 1963 | | |
| GRANVILLE | HUETZ, 1975 | - | | |
| SAINT- MALO | DELUMEAU 1961 & 1966 RAMBERT, 1966 DARDEL, 1941 | GIBON, 1908 RAMBERT, 1966 RIBAUT, 1962 DELUMEAU, 1966 BRIERE, 1978 DARDEL, 1941 LE ROCH, 1971 Manuscrit de 1787 | - Revue Maritime et Coloniale de 1861 à 1896 | - Statistiques des Pêches Maritimes de 1900 à 1950 |
| ST BRIEUC/BINIC | - | | | |
| PAIMPOL | - | RAMBERT, 1966 | | |
| NANTES | RAMBERT, 1966 | RAMBERT, 1966 | - Statistiques des Pêches Maritimes de 1874 à 1950 | |
| LA ROCHELLE | MUSSET, 1892 TROCME, DELAFOSSE, 1952 | JEULIN, 1924 - | | |
| BORDEAUX | BERNARD, 1968 RAMBERT, 1966 HUETZ, 1975 | HUETZ, 1975 | | |
| BAYONNE SAINT-JEAN- DE-LUZ | - | DARDEL, 1941 JAUPART, 1981 RAMBERT, 1966 | | |

Tableau 1 - Auteurs et sources des principales données selon les ports et les siècles

SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODE SUIVIE

Les données proviennent essentiellement d'archives, de correspondances et d'inventaires effectués sous l'Ancien Régime. L'ouvrage en trois volumes de La Morandière, (1962), a été une source de données pour tous les ports morutiers au cours des trois premiers siècles. D'autres ouvrages ont fourni également selon chaque port (tab.1).

Au XVI^e siècle les données sont très incomplètes. Les seules qui soient généralement connues sont le nombre des bateaux et les quantités pêchées, celles-ci étant plus estimatives qu'exactes. L'origine de ces données est souvent dans les registres de Tabellionnage (notaires).

Au XVII^e siècle, c'est l'essor de la "Grande Pêche", la plupart des ports arment à la pêche morutière. Les renseignements viennent alors aussi des notaires qui effectuent des prêts à "la grosse aventure". Les minutes notariales et les registres de Tabellionnage sont les principales sources de données où sont indiqués le nom du bateau, le tonnage, le nombre de marins etc...

Au XVIII^e siècle, les registres sont encore de précieux renseignements. En outre, des "Inventaires" systématiques apportent des indications sur le nombre de morutiers de chaque port. Le premier avait été organisé par Colbert en 1664, il est suivi de ceux de Le Masson du Parc, Inspecteur Général des Pêches de 1723 à 1727 et de Sicard, Inspecteur Général des Pêches en 1729. Ces données sont cependant très ponctuelles.

Aux XIX^e et XX^e siècle, les documents chiffrés viennent principalement des Archives Nationales, des Annales de la Marine puis, à partir de 1865, des Statistiques de Pêches qui donnent des chiffres fiables, mais parfois incomplets. Ainsi, les valeurs des ventes de morue avant 1860 sont très rares et le tonnage des morutiers entre 1915 et 1950 manque complètement.

Les sources suivantes ont été exploitées : thèses, périodiques d'histoire ou de géographie, Archives Nationales à Paris, Archives départementales de Nantes et de Rennes, Archives de la Marine à Vincennes, bibliothèques de l'IFREMER, Centre Culturel Canadien etc...

De nombreux renseignements proviennent également d'auteurs français et étrangers, notamment anglais, qui se sont penchés sur cette pêche prodigieuse et sur l'impact qu'elle a eu dans la vie des Français au cours des siècles passés.

D'une façon générale, les données anciennes ne peuvent que sous-estimer la réalité des faits, ce sont des valeurs estimatives qui donnent un ordre de grandeur des pêches, et sont bien différentes de données scientifiques.

En outre, les données collectées pendant des périodes de guerre sont très partielles et des incidents comme l'incendie de Bayonne en 1558 ont été la cause de destruction d'archives.

Les données les plus fiables que nous avons pu récolter au XVI^e siècle par port sont essentiellement les nombres de morutiers partis en pêche. A cette époque, le tonnage des bateaux et les quantités de morues pêchées sont peu connus. Aussi, afin de disposer de séries chronologiques les plus complètes possibles, nous avons estimé, à chaque siècle, le tonnage moyen d'un morutier. Pour cela, nous sommes partis d'un nombre connu de bateaux dont nous avons les tonnages réels correspondants, et nous en avons déduit le tonnage moyen d'un morutier, sa production estimée en quintaux (valeur ancienne) et en tonnes métriques (tab. 3).

Pour chaque siècle, les valeurs estimées varient. Au XVI^e siècle on a estimé que le tonnage moyen est de 97 tonneaux par bateau. Cette valeur semble importante mais Turgeon (1986), qui évalue le tonnage moyen d'un morutier à 80 tonneaux au XVI^e siècle, signale que *"ce chiffre est inférieur à la moyenne réelle car le tonnage moyen des navires de tonnage connu à Bordeaux est de 127,5 tonneaux en 1565, 153,5 tonneaux en 1575 et 95,8 tonneaux en 1585"*.

Au XVII^e siècle, nous avons procédé de la même manière pour les données connues et notre estimation du tonnage moyen est de 115 tonneaux par morutier ; par calcul nous donnons des valeurs estimatives de la production (tab.4).

Au XVIII^e siècle, nous estimons, selon le même principe, à 96 tonneaux le tonnage moyen d'un morutier (tab.5).

Au XIX^e et au XX^e siècle, les données sont telles qu'elles ont été recueillies, les calculs n'interviennent plus. Les morutiers partent en pêche généralement une fois par an au XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècle. A la fin du XVIII^e et au cours des périodes suivantes ils partent parfois deux fois par an lorsque les conditions de pêche et de climat sont favorables.

| SAINT-MALO (Delumeau, 1966) | | | HONFLEUR (Dardel, 1941) | | |
|--------------------------------|---------|----------|----------------------------|---------|------------|
| ANNÉE | NAVIRES | TONNAGES | ANNÉE | NAVIRES | |
| 1681 | 102 | 13 685 | 1636 | 20) | en moyenne |
| 1682 | 98 | 12 575 | 1637 | 20) | |
| 1683 | 107 | 14 166 | 1638 | 20) | |
| 1684 | 72 | 9 229 | 1639 | 26 | en moyenne |
| 1685 | 68 | 9 075 | 1640 | 20) | |
| 1686 | 90 | 11 585 | 1641 | 20) | |
| 1687 | 99 | 12 821 | 1642 | 15 | en moyenne |
| 1688 | 113 | 13 626 | 1643 | 20) | |
| 1689 | 47 | 6 420 | 1644 | 20) | |
| 1690 | 6 | 830 | 1645 | 20) | en moyenne |
| 1691 | 12 | 1 430 | 1665 | 27 | |
| 1692 | 5 | 620 | 1674 à | 31) | |
| 1693 | 6 | 1 060 | 1681 |) | |
| 1694 | 17 | 2 540 | | | |
| 1695 | 18 | 3 380 | | | |
| 1696 | 39 | 6 080 | | | |
| 1697 | 15 | 2 540 | | | |
| 1698 | 90 | 14 460 | | | |
| 1699 | 98 | 15 622 | | | |
| 1700 | 90 | 11 975 | | | |

Tableau 2 - Pêche à Terre-Neuve de Saint-Malo, et de Honfleur au cours du XVII^e siècle

| Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production estimée | | Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production estimée | |
|-------|---------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------|-------|---------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------|
| | | | en quintaux 1Q=48,5 kg | en tonnes métriques TM | | | | en quintaux 1Q=48,5 kg | en tonnes métriques TM |
| 1508 | 5 | 485 | 9 700 | 470 | 1550 | 5 | 485 | 9 700 | 470 |
| 1510 | 2 | 194 | 3 880 | 188 | 1551 | 1 | 100 | 1 940 | 94 |
| 1512 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1552 | 1 | 140 | 1 940 | 94 |
| 1517 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1553 | 3 | 291 | 5 820 | 282 |
| 1520 | 4 | 388 | 7 760 | 376 | 1554 | 1 | 100 | 1 940 | 94 |
| 1521 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1555 | 109 | 10 573 | 211 460 | 10 255 |
| 1522 | 3 | 291 | 5 820 | 282 | 1556 | 9 | 380 | 17 460 | 846 |
| 1523 | 5 | 485 | 9 700 | 470 | 1557 | 12 | 400 | 23 280 | 1 129 |
| 1524 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1558 | 4 | 420 | 7 760 | 36 |
| 1526 | 5 | 405 | 9 700 | 470 | 1559 | 51 | 180 | 98 940 | 4 798 |
| 1527 | 7 | 225 | 13 580 | 658 | 1560 | 38 | 3 686 | 73 720 | 3 575 |
| 1529 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1561 | 31 | 3 007 | 60 140 | 2 916 |
| 1530 | 3 | 291 | 5 820 | 282 | 1562 | 3 | 210 | 5 820 | 282 |
| 1532 | 1 | 120 | 1 940 | 94 | 1563 | 11 | 1 067 | 21 340 | 1 034 |
| 1533 | 2 | 70 | 3 880 | 188 | 1564 | 97 | 9 409 | 188 180 | 9 126 |
| 1534 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1565 | 119 | 11 543 | 230 860 | 11 195 |
| 1535 | 3 | 70 | 5 820 | 282 | 1566 | 4 | 388 | 7 760 | 376 |
| 1536 | 1 | 70 | 1 940 | 94 | 1571 | 1 | 100 | 1 940 | 94 |
| 1537 | 9 | 590 | 17 460 | 846 | 1572 | 14 | 840 | 27 160 | 1 317 |
| 1538 | 3 | 291 | 5 820 | 282 | 1573 | 1 | 90 | 1 940 | 94 |
| 1539 | 3 | 291 | 5 820 | 282 | 1574 | 6 | 220 | 11 640 | 564 |
| 1540 | 1 | 97 | 1 940 | 94 | 1575 | 19 | 150 | 36 860 | 1 787 |
| 1541 | 77 | 460 | 149 380 | 7 244 | 1576 | 7 | 360 | 13 580 | 658 |
| 1542 | 6 | 582 | 11 640 | 564 | 1577 | 17 | 1 649 | 32 980 | 1 599 |
| 1543 | 12 | 180 | 23 280 | 1 129 | 1578 | 11 | 150 | 21 340 | 1 034 |
| 1544 | 2 | 194 | 3 880 | 188 | 1579 | 11 | 120 | 21 340 | 1 034 |
| 1545 | 5 | 510 | 9 700 | 470 | 1580 | 16 | 1 552 | 31 040 | 1 505 |
| 1546 | 24 | 100 | 46 560 | 2 258 | 1581 | 6 | 582 | 11 640 | 564 |
| 1547 | 13 | 100 | 25 220 | 1 223 | 1582 | 15 | 1 455 | 29 100 | 1 411 |
| 1548 | 13 | 1 261 | 25 220 | 1 223 | 1583 | 10 | 150 | 19 400 | 940 |
| 1549 | 99 | 370 | 192 060 | 9 314 | 1584 | 3 | 80 | 5 820 | 282 |
| | | | | | 1585 | 47 | 4 559 | 91 180 | 4 421 |
| | | | | | 1590 | 1 | 97 | 1 940 | 94 |
| | | | | | 1595 | 5 | 485 | 9 700 | 470 |
| | | | | | 1596 | 101 | 9 797 | 195 940 | 9 502 |
| | | | | | 1597 | 10 | 970 | 19 400 | 940 |
| | | | | | 1598 | 17 | 1 620 | 32 980 | 1 599 |
| | | | | | 1599 | 21 | 3 050 | 40 740 | 1 975 |

Tableau 3 – Valeurs réelles ou estimées de la pêche française de la morue au XVI^e siècle à Terre-Neuve (tonnage moyen par bateau : 97 tonneaux)

. chiffres gras : données issues d'archives ou de publication.

. chiffres normaux : données manquantes, estimations calculées à partir du nombre des bateaux.

* tonneaux : calculés à partir du nombre des bateaux et du tonnage moyen selon chaque siècle

* quintaux : calculés à partir du nombre des bateaux, du tonnage moyen selon le siècle, de l'estimation selon laquelle : 1 tonneau = 20 quintaux – 1 quintal (unité ancienne)= 48,5 kg

* tonne métrique : 1 TM = 1 000 kg

| Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production estimée | | Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production estimée | |
|-------|---------------------|--------------------|------------------------|------------------------|-------|---------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| | | | en quintaux IQ=48,5 kg | en tonnes métriques TM | | | | en quintaux IQ=48,5 kg | en tonnes métriques TM |
| 1600 | 14 | 810 | 32 200 | 1 562 | 1651 | 31 | 3 565 | 71 300 | 3 458 |
| 1601 | 19 | 840 | 43 700 | 2 119 | 1653 | 24 | 2 760 | 55 200 | 2 677 |
| 1602 | 22 | 800 | 50 600 | 2 454 | 1660 | 1 | 115 | 2 300 | 111 |
| 1603 | 3 | 100 | 6 900 | 335 | 1662 | 125 | 14 375 | 287 500 | 13 943 |
| 1605 | 16 | 370 | 36 800 | 1 785 | 1663 | 2 | 500 | 4 600 | 223 |
| 1606 | 10 | 660 | 23 000 | 1 115 | 1664 | 345 | 5 125 | 793 500 | 38 484 |
| 1607 | 9 | 220 | 20 700 | 1 004 | 1665 | 145 | 16 675 | 333 500 | 16 174 |
| 1608 | 17 | 500 | 39 100 | 1 896 | 1666 | 18 | 80 | 41 400 | 2 008 |
| 1609 | 21 | 3 600 | 48 300 | 2 342 | 1667 | 17 | 1 955 | 39 100 | 1 896 |
| 1610 | 29 | 250 | 66 700 | 3 235 | 1668 | 17 | 1 955 | 39 100 | 1 896 |
| 1611 | 23 | 360 | 52 900 | 2 565 | 1669 | 17 | 1 955 | 39 100 | 1 896 |
| 1612 | 14 | 1 610 | 32 200 | 1 562 | 1670 | 89 | 6 700 | 204 700 | 9 928 |
| 1613 | 46 | 2 495 | 105 800 | 5 131 | 1671 | 17 | 105 | 39 100 | 1 896 |
| 1614 | 35 | 140 | 80 500 | 3 904 | 1672 | 17 | 1 955 | 39 100 | 1 896 |
| 1615 | 17 | 290 | 39 100 | 1 896 | 1674 | 31 | 3 565 | 71 300 | 3 458 |
| 1616 | 20 | 2 300 | 46 000 | 2 231 | 1675 | 145 | 480 | 333 500 | 16 175 |
| 1617 | 133 | 140 | 305 900 | 14 836 | 1676 | 45 | 5 175 | 103 500 | 5 020 |
| 1618 | 10 | 1 150 | 23 000 | 1 115 | 1677 | 39 | 4 485 | 89 700 | 4 320 |
| 1619 | 9 | 1 035 | 20 700 | 1 004 | 1678 | 33 | 3 795 | 75 900 | 3 681 |
| 1620 | 118 | 13 570 | 271 400 | 13 163 | 1679 | 31 | 3 565 | 71 300 | 3 458 |
| 1621 | 15 | 1 750 | 34 500 | 1 673 | 1680 | 82 | 9 430 | 188 600 | 9 147 |
| 1622 | 3 | 345 | 6 900 | 335 | 1681 | 162 | 13 685 | 372 600 | 18 071 |
| 1623 | 10 | 1 150 | 23 000 | 1 115 | 1682 | 120 | 12 575 | 276 000 | 13 386 |
| 1624 | 8 | 920 | 18 400 | 892 | 1683 | 123 | 14 166 | 282 900 | 13 720 |
| 1625 | 6 | 690 | 13 800 | 669 | 1684 | 80 | 9 229 | 184 000 | 8 924 |
| 1627 | 159 | 300 | 365 700 | 17 736 | 1685 | 162 | 9 075 | 372 600 | 18 071 |
| 1628 | 113 | 12 995 | 259 900 | 12 605 | 1686 | 144 | 13 910 | 331 200 | 16 063 |
| 1629 | 12 | 1 380 | 27 600 | 1 338 | 1687 | 247 | 26 772 | 568 100 | 27 553 |
| 1635 | 12 | 1 380 | 27 600 | 1 339 | 1688 | 118 | 14 266 | 271 400 | 13 163 |
| 1636 | 27 | 3 105 | 62 100 | 3 012 | 1689 | 47 | 6 420 | 108 100 | 5 243 |
| 1637 | 20 | 2 300 | 46 000 | 2 231 | 1690 | 9 | 1 070 | 20 700 | 1 004 |
| 1638 | 20 | 2 300 | 46 000 | 2 231 | 1691 | 12 | 1 430 | 27 600 | 1 339 |
| 1639 | 26 | 2 990 | 59 800 | 2 900 | 1692 | 5 | 620 | 11 500 | 558 |
| 1640 | 45 | 5 175 | 103 500 | 5 020 | 1693 | 26 | 2 990 | 59 800 | 2 900 |
| 1641 | 46 | 5 290 | 105 800 | 5 133 | 1694 | 25 | 2 540 | 57 500 | 2 789 |
| 1642 | 18 | 2 070 | 41 400 | 2 008 | 1695 | 26 | 3 380 | 59 800 | 2 900 |
| 1643 | 20 | 2 300 | 46 000 | 2 231 | 1696 | 51 | 6 080 | 117 300 | 5 689 |
| 1644 | 20 | 2 300 | 46 000 | 2 231 | 1697 | 36 | 2 540 | 82 800 | 4 016 |
| 1645 | 20 | 2 300 | 46 000 | 2 231 | 1698 | 192 | 14 650 | 440 600 | 21 418 |
| 1646 | 24 | 2 760 | 55 200 | 2 677 | 1699 | 165 | 15 622 | 379 500 | 18 406 |
| 1648 | 15 | 1 750 | 34 500 | 1 673 | | | | | |
| 1649 | 19 | 2 185 | 43 700 | 3 714 | | | | | |

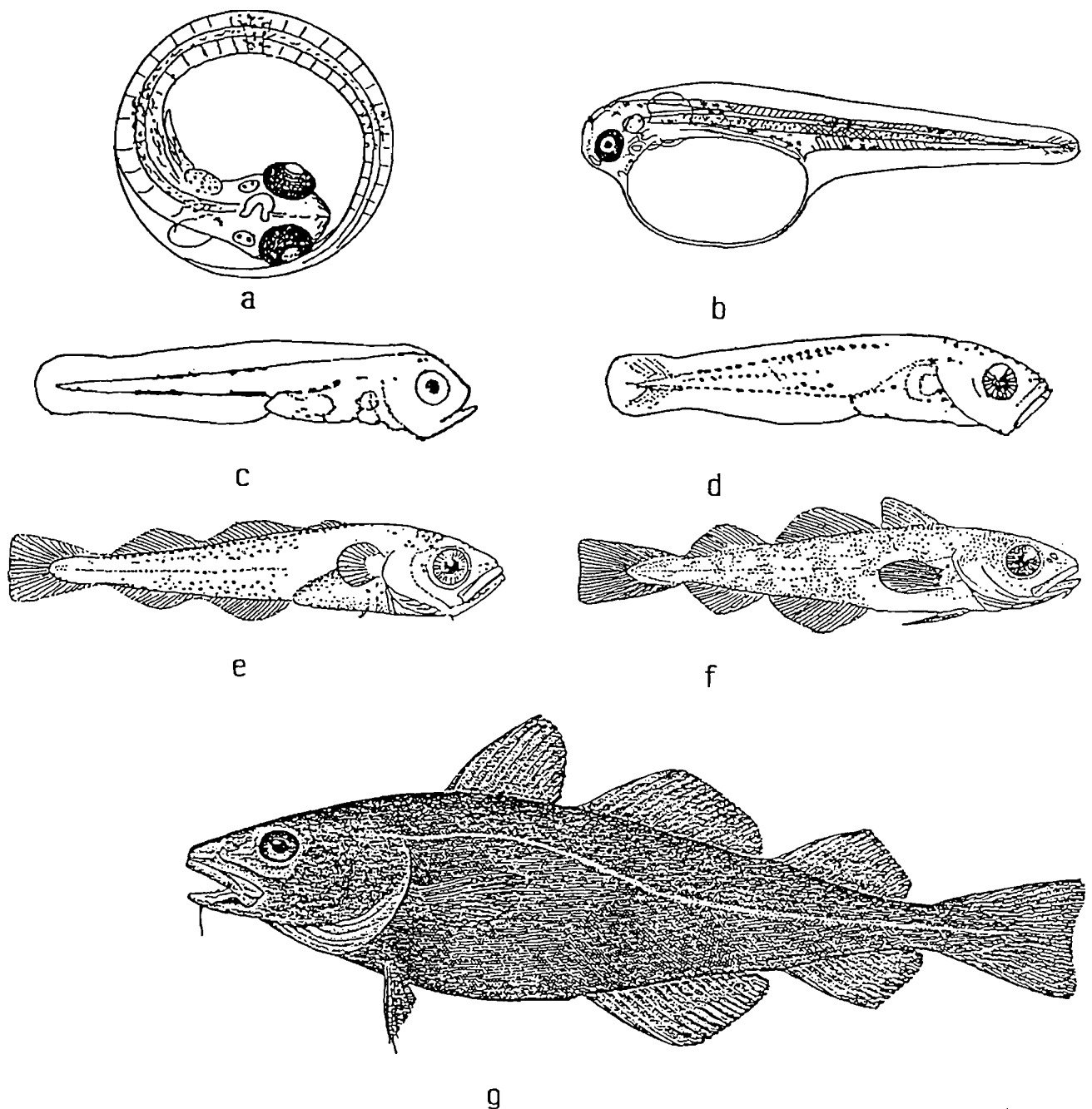
Tableau 4 – Valeurs réelles ou estimées de la pêche française de la morue au XVII^e siècle à Terre-Neuve
(tonnage moyen par bateau : 115 tonneaux)

chiffres en gras : données issues d'archives ou de publication.
chiffres normaux : données manquantes, estimations calculées à partir du nombre des bateaux.

| Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production estimée | | Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production estimée | |
|-------|------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------------------|-------|---------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | | en quintaux IQ=48,5 kg | en tonnes métriques TM | | | | en quintaux IQ=48,5 kg | en tonnes métriques TM |
| 1700 | 112 | 14 035 | 215 040 | 10 429 | 1750 | 202 | 26 678 | 387 840 | 18 810 |
| 1701 | 139 | 12 440 | 266 880 | 129 437 | 1751 | 196 | 13 342 | 376 320 | 18 251 |
| 1702 | 135 | 12 236 | 259 200 | 12 571 | 1752 | 123 | 13 790 | 236 160 | 11 454 |
| 1703 | 28 | 4 710 | 53 760 | 2 607 | 1753 | 176 | 12 385 | 30 720 | 1 490 |
| 1704 | 31 | 4 710 | 59 520 | 2 887 | 1754 | 143 | 14 280 | 274 560 | 13 316 |
| 1705 | 44 | 4 610 | 84 480 | 4 097 | 1755 | 164 | 12 185 | 314 880 | 15 272 |
| 1706 | 26 | 4 640 | 49 920 | 2 421 | 1756 | 41 | 3 854 | 78 720 | 3 818 |
| 1707 | 49 | 6 400 | 94 080 | 4 563 | 1757 | 2 | 188 | 3 840 | 186 |
| 1708 | 67 | 7 560 | 128 640 | 6 239 | 1762 | 52 | 4 888 | 99 840 | 4 842 |
| 1709 | 16 | 2 480 | 30 720 | 30 671 | 1763 | 162 | 3 685 | 311 040 | 15 085 |
| 1710 | 30 | 5 395 | 57 600 | 2 794 | 1764 | 150 | 6 065 | 288 000 | 13 968 |
| 1711 | 16 | 2 650 | 30 720 | 1 490 | 1765 | 142 | 8 535 | 272 640 | 13 223 |
| 1712 | 25 | 4 245 | 48 000 | 2 328 | 1766 | 247 | 8 445 | 474 240 | 23 000 |
| 1713 | 65 | 6 638 | 124 800 | 6 053 | 1767 | 281 | 6 353 | 539 520 | 26 167 |
| 1714 | 64 | 8 475 | 122 880 | 5 960 | 1768 | 206 | 9 514 | 395 520 | 19 183 |
| 1715 | 110 | 8 080 | 211 200 | 10 243 | 1769 | 165 | 7 140 | 316 800 | 15 365 |
| 1716 | 22 | 1 420 | 42 240 | 2 049 | 1770 | 171 | 14 931 | 328 320 | 15 923 |
| 1717 | 103 | 7 880 | 198 000 | 9 591 | 1771 | 175 | 12 689 | 336 000 | 16 296 |
| 1718 | 83 | 7 471 | 159 360 | 7 729 | 1772 | 187 | 10 090 | 359 040 | 17 413 |
| 1719 | 93 | 10 333 | 178 560 | 8 660 | 1773 | 176 | 11 225 | 337 920 | 16 389 |
| 1720 | 67 | 8 310 | 128 640 | 6 239 | 1774 | 188 | 11 390 | 360 960 | 17 506 |
| 1721 | 6 | 576 | 11 520 | 559 | 1775 | 232 | 10 955 | 445 440 | 21 604 |
| 1722 | 47 | 4 512 | 90 240 | 4 477 | 1776 | 286 | 21 163 | 549 120 | 26 632 |
| 1723 | 68 | 6 528 | 130 560 | 6 332 | 1777 | 191 | 7 208 | 366 720 | 17 786 |
| 1724 | 74 | 7 104 | 142 080 | 6 891 | 1778 | 35 | 1 100 | 67 200 | 3 259 |
| 1725 | 64 | 6 144 | 122 880 | 5 960 | 1779 | 50 | 45 000 | 96 000 | 4 656 |
| 1726 | 52 | 3 240 | 99 840 | 4 842 | 1780 | 65 | 3 587 | 124 800 | 6 053 |
| 1727 | 44 | 4 224 | 84 480 | 4 097 | 1781 | 76 | 3 972 | 145 920 | 7 077 |
| 1728 | 110 | 10 560 | 211 200 | 10 243 | 1782 | 93 | 5 203 | 178 560 | 8 660 |
| 1729 | 23 | 180 | 44 160 | 2 142 | 1783 | 134 | 11 009 | 257 280 | 12 478 |
| 1730 | 172 | 135 | 330 240 | 16 017 | 1784 | 297 | 20 196 | 570 240 | 27 657 |
| 1731 | 126 | 12 096 | 241 920 | 11 733 | 1785 | 275 | 19 267 | 528 000 | 25 608 |
| 1732 | 93 | 8 928 | 178 560 | 8 660 | 1786 | 460 | 36 800 | 883 200 | 428 352 |
| 1733 | 29 | 2 784 | 55 680 | 2 700 | 1787 | 281 | 7 950 | 539 520 | 26 167 |
| 1734 | 11 | 1 056 | 21 120 | 1 024 | 1788 | 225 | 8 953 | 43 200 | 20 952 |
| 1735 | 81 | 7 776 | 155 520 | 7 543 | 1789 | 100 | 4 897 | 19 200 | 9 312 |
| 1736 | 78 | 7 480 | 150 000 | 7 263 | 1790 | 172 | 12 382 | 330 240 | 16 017 |
| 1737 | 64 | 6 144 | 122 880 | 5 960 | 1791 | 59 | 4 202 | 113 280 | 5 494 |
| 1738 | 73 | 7 008 | 140 160 | 6 798 | 1792 | 99 | 9 386 | 190 080 | 9 219 |
| 1739 | 61 | 5 856 | 117 120 | 5 680 | | | | | |
| 1740 | 139 | 5 786 | 266 680 | 12 944 | | | | | |
| 1741 | 8 | 768 | 15 360 | 745 | | | | | |
| 1742 | 17 | 1 632 | 32 640 | 1 583 | | | | | |
| 1743 | 123 | 8 348 | 236 160 | 11 454 | | | | | |
| 1744 | 25 | 2 400 | 48 000 | 2 328 | | | | | |
| 1745 | 5 | 480 | 9 600 | 466 | | | | | |
| 1746 | 3 | 360 | 5 760 | 279 | | | | | |
| 1748 | 13 | 1 248 | 24 960 | 1 210 | | | | | |
| 1749 | 149 | 11 859 | 286 080 | 13 875 | | | | | |

Tableau 5 – Valeurs réelles ou estimées de la pêche française de la morue au XVIII^e siècle
(tonnage moyen par bateau : 96 tonneaux)

. chiffres gras : données issues d'archives ou de publication.
. chiffres normaux : données manquantes, estimations calculées à partir du nombre des bateaux.



a = Oeuf de 1,10 à 1,82 mm de diamètre,
d'après Heincke et Ehrenbaum

b = Larve juste éclos, de 4 mm, d'après Masterman

c = Larve de 4,5 mm d'après Schmidt

d = Larve de 9 mm, d'après Schmidt

e = Alevin de 20 mm, d'après Schmidt

f = Jeune de 40 mm, d'après Schmidt

g = Morue adulte, d'après Goode

Figure 2 - La morue *Gadus morhua* L. - BIGELOW et SCHROEDER, 1953

CONDITIONS DE PÊCHE

Une description rapide de la biologie de la morue, une approche historique de deux sortes de pêches et une étude des lieux de pêche de l'Atlantique Nord-Ouest permettront de mieux cerner les conditions générales de cette pêche.

LE POISSON

La morue *Gadus morhua* L. (fig. 2) est un gadidé des mers froides d'Europe, de la mer Baltique, de l'Atlantique Nord-Ouest. Ce poisson a une taille commerciale qui varie de 50 cm à 140 cm et son poids se situe entre 1,3 kg et 24 kg. On appelle "**morue**" le poisson salé et séché ou bien salé seulement. On réserve le nom de "**cabillaud**" au même poisson, vendu et consommé frais.

De couleur gris à vert-olive, le cabillaud a trois nageoires dorsales séparées, deux nageoires ventrales séparées, une ligne latérale claire, une mâchoire supérieure projetée au-dessus de la mâchoire inférieure qui porte un appendice sous le menton (Bigelow et Schroeder, 1953). La femelle est généralement plus grande que le mâle. L'adulte évolue de la surface à 450 m de profondeur, mais il est typiquement un poisson démersal, c'est-à-dire un poisson fréquentant de préférence les eaux proches du fond, surtout pour des raisons trophiques.

Il existe plusieurs races de morue qui ont des croissances différentes. Sous le nom de "morue" sont rassemblés des poissons de morphologie et de comportement voisins mais non identiques. On distingue, selon la couleur, la pigmentation, les variations de croissance, la morue de "type arctique", de type bancs", de "type golfe du Saint-Laurent" Thomson, 1943 (fig.2). Dans le monde on observe divers "stocks" de morue : le stock canadien, le stock de l'ouest du Groenland, le stock des îles Féroé, le stock de la mer du Nord, etc....

La morue se nourrit de crabes, de petits crustacés et de crevettes mais aussi de bulots, d'encornets et de poissons tels que les capelans et les lançons. Ce poisson est pratiquement omnivore. Il semblerait même que les adultes âgés aient un comportement cannibale envers les jeunes.(Hansen, 1969).

Les femelles pondent beaucoup d'oeufs, une femelle d'un mètre peut produire 3 000 000 d'oeufs par an et une femelle de 1,30 m pesant 25 kg peut en produire 8 000 000. On estime à 1 000 000 d'oeufs par femelle, la ponte effectuée dans la région du golfe du Maine au Canada (Bigelow et Schroeder, 1953). En général, elle a lieu entre 50 m et 100 m dans une eau de température comprise entre 0° et 12° avec un optimum entre +4° et +6° et une salinité comprise entre 34 et 35‰ (Bronkhorst, 1927). Au cours de la ponte, le mâle et la femelle nagent en étant très proches l'un de l'autre et les oeufs sont fertilisés dans l'eau.

A la saison de ponte, qui varie suivant les régions de décembre à mai, les morues se concentrent en larges bancs au-dessus des frayères. A Terre-Neuve les principaux lieux de ponte sont les bancs et la côte américaine (Rallier du Baty, 1927). Au Labrador, ils sont à l'est, au large des côtes. (Thompson, 1943). Au Groenland, les zones de ponte sont le long des côtes est et ouest, d'autres ont été découvertes en Islande et au Groenland, sur le banc Anton Dohrn (Hansen, 1969). En mer du Nord, les lieux de ponte sont plutôt dans la partie centrale et méridionale (Graham, 1956).

Les oeufs de morue mesurent de 1,10 à 1,82 mm de diamètre, ils sont transparents et leur période d'incubation dépend de la température. A 15°C l'éclosion a lieu en 10 à 11 jours ; à 6°-7°C, 20 ou 23 jours sont nécessaires. Lorsque la mer est à 0°, la mortalité des oeufs est élevée, de 50 à 75% (Bigelow et Schroeder, 1953). Un très petit nombre d'oeufs émis développent une larve, car beaucoup sont dévorées par les organismes planctonophages ou ne sont pas fertilisés.

La larve a communément 4 mm à l'éclosion, elle a des pigments rassemblés en 4 ou 5 taches au niveau des nageoires et le long de la queue. La température la plus favorable à la survie des larves se situe entre 9°C et 15°C. La petite morue grandit en moyenne de 12 à 13 cm par an.

L'évolution des divers stocks de morue fait l'objet d'études constantes. Le stock canadien et le stock du Banc George qui, dans les années soixante, était de 2,5 millions de tonnes, a chuté dans les années soixante dix, a remonté, puis est de nouveau en baisse (Campana, 1990). Le stock de l'ouest du Groenland est constitué de trois populations de morue (Buch et Hovgaard, 1990). Le stock de la Mer Blanche est peu important (Serebryakov, 1990). Le stock de la zone arctique norvégienne est historiquement le plus gros stock de l'Atlantique Nord (Sundby et Sunnana, 1990). On connaît bien aussi la morue de la côte du Skagerrak (Gjøsaeter, 1990), le stock des îles Féroé, toujours exploité (Kristiansen et Hansen, 1990), le stock de la mer Baltique (Larson, 1990) et enfin les stocks de la mer du Nord et de la mer d'Irlande (Hegsen, 1990, Brander, 1990).

Les morues obéissent à des lois biologiques et physiques précises. Des observations hydrologiques ont montré que, dans l'Atlantique Nord-Ouest et dans la région de Terre-Neuve, il existe au printemps et à l'été :

- des années chaudes où l'eau de mer a des températures supérieures à 12°C jusqu'à 60 m, qui sont désastreuses pour la pêche de la morue parce que ce poisson d'eau froide fuit et disparaît des zones habituelles,
- des années moyennes, avec des eaux de températures situées entre +8°C et +10°C sur 30 m qui sont favorables à la pêche, car la morue se trouve au-dessous de cette couche, tandis qu'en surface se trouve l'encornet dont la morue est friande,
- des années froides, avec le développement exceptionnel des eaux froides du courant du Labrador, favorable à la présence des morues mais défavorable à celle de l'encornet (Furnestin, in Malaurie, 1969).

Autour de Terre-Neuve, l'eau propice à la morue, appelée "eau de morue", a entre 3°C et 5°C au niveau du fond, avec une salinité supérieure à 33 ‰, ce qui permet une pêche entre 50 m et 100 m de profondeur correspondant à la surface des Bancs. Il peut exister aussi des pêches "pélagiques" quand la morue a "décollé" du fond. Pour une pêche satisfaisante il faut donc une eau dessalée en surface, provenant de la fonte des glaciers, avec en dessous une eau de pente ou de mélange un peu plus chaude. Ceci permet alors des conditions d'habitat de la morue : eau de température entre 1°C et 10°C de salinité comprise entre 30 et 34.10‰ (Beaugé, 1929).

Aux XIX^e et XX^e siècles, ces conditions ont été généralement réunies à la fin du printemps, en mai et juin. Par contre, au XVII^e et XVIII^e siècle au cours d'années froides, les glaces étant encore là en mai et juin, les bateaux ne pouvaient pêcher. L'été est une saison plus favorable à la navigation mais moins propice à la présence des morues qui préfèrent les eaux froides. Or, du XVI^e au XIX^e siècle, on pêchait de préférence l'été autour de Terre-Neuve. Les départs des morutiers de France se faisaient au printemps et le voyage durant plusieurs semaines, on préférait naviguer si possible hors des tempêtes et des glaces.



Figure 3 - Les principaux ports morutiers français de 1500 à 1950.

MORUE SÈCHE ET MORUE VERTE

Pour pouvoir rapporter, en France, le poisson en bon état, il était nécessaire d'utiliser des techniques de conservation, efficaces, par le sel et par le séchage. Deux techniques de pêche et de conservation étaient ainsi liées à la pêche de la morue.

- La pêche de la **morue sèche**, ou pêche **sédentaire**, se faisait principalement le long des côtes poissonneuses de Terre-Neuve. Depuis le navire ancré à la côte et chargé de sel, partaient des chaloupes avec trois hommes, pour pêcher le poisson à la ligne. A la fin de la journée, elles revenaient à terre débarquer le poisson sur "l'échafaud", sorte de plate-forme en bois bâtie sur pilotis. Le poisson était alors découpé puis salé quelques jours, lavé et mis à sécher sur les grèves. Une fois bien sèches, les morues étaient alors empilées dans les cales du navire, celui-ci retournait en France quand il était plein ou en fin de saison de pêche vers la mi-août. Il n'y avait qu'une campagne par an. La pêche sédentaire nécessitait un navire de fort tonnage qui dépassait souvent 300 tonneaux. Le nombre de marins assez élevé, était de 70 à 130 hommes.

- La pêche de la **morue verte** ou **pêche errante**, qui s'est développée après la pêche sédentaire, était plus pénible et plus dangereuse. Elle se faisait en pleine mer sur les Bancs où le navire dérivait en permanence, on pêchait avec une ligne tenue à la main depuis le bateau.

Avant 1780, les hommes étaient placés le long du bord dans des sortes de barils espacés pour ne pas se gêner. A bord, le poisson était ensuite découpé, nettoyé, salé une première fois puis nettoyé et de nouveau salé abondamment, enfin rangé dans les cales pour le retour. Cette pêche est connue aussi sous le nom de "pêche errante" parce que le navire va de droite à gauche sur les bancs, à la recherche du poisson (La Morandière, 1962). La pêche de la morue verte nécessite en moyenne 20 à 30 hommes d'équipage par navire (fig. 3).

Après 1780, on pratique la pêche aux **lignes dormantes** en utilisant une ligne de fond plombée, munie de quinze à vingt hameçons garnis d'appâts, qui reliait le navire à une chaloupe, celle-ci s'écartant et tendant ainsi la ligne. Cette technique permet de très bonnes prises de poissons.

Les navires pêchant à la morue verte sont de tonnages compris entre 50 et 150 tonneaux, avec dix à quinze hommes à bord. Certains bateaux faisaient deux campagnes de pêche par an. (La Morandière, 1962). Les morutiers quittaient la France en général entre la mi-février et la fin juin, et pêchaient donc au printemps et en été.

Pour la morue verte, selon Duhamel du Monceau (1773), les départs avaient lieu de la mi-avril à la fin juin. En réalité, entre le XVI^e et le XIX^e siècle, les premiers terre-neuviens partaient en février-mars et arrivaient à Terre-Neuve un mois après. Dans la plupart des ports on ne faisait qu'une campagne, les départs s'échelonnant de la mi-février à la fin avril ou même plus tard. Aux Sables d'Olonne on effectuait parfois deux campagnes de pêche, la première se déroulait sur les bancs d'avril à juillet, l'autre se faisait en septembre et octobre.

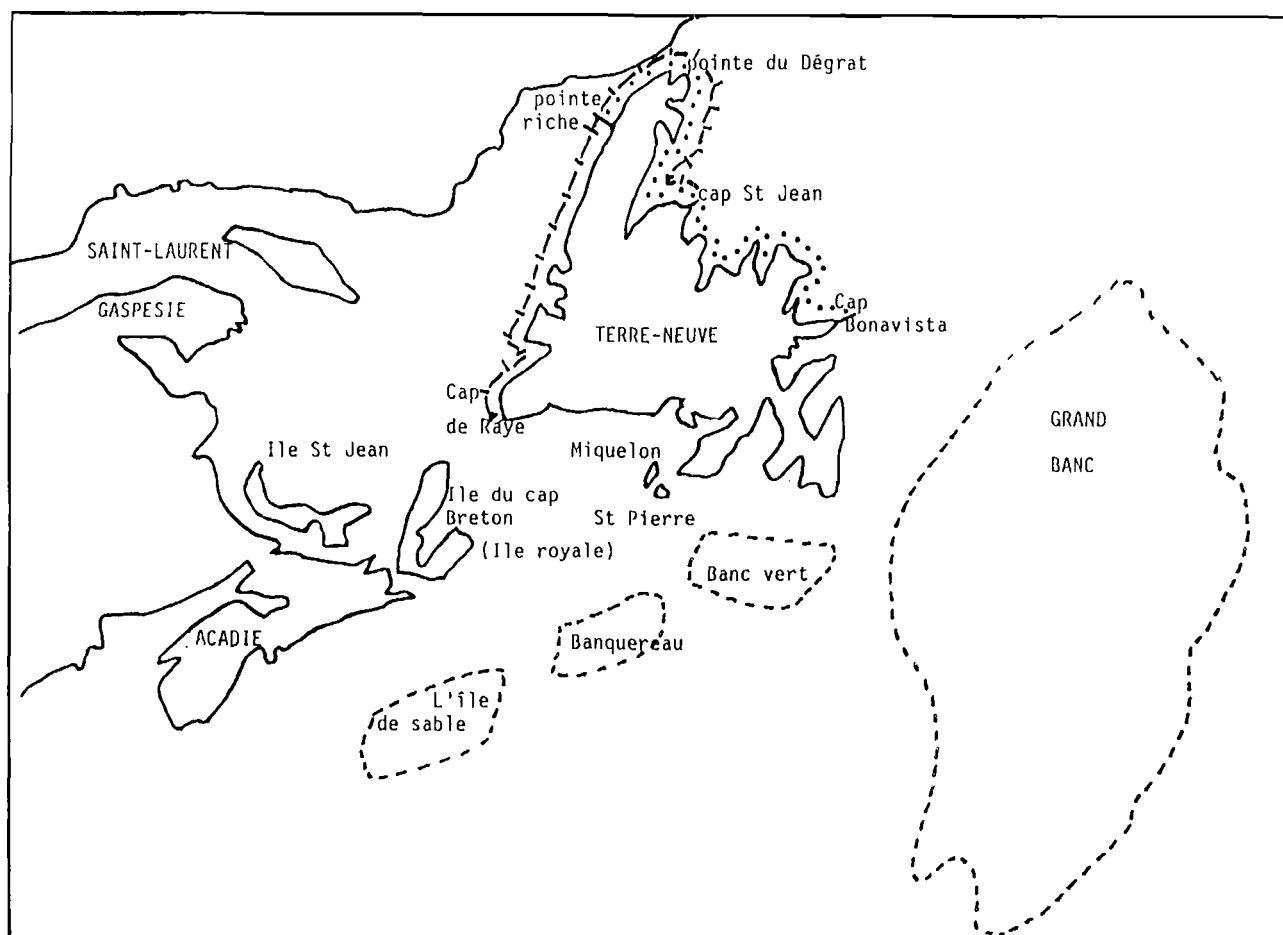
Les morutiers armant à la pêche sédentaire ne quittaient pas le port avant la mi-mars et les départs s'étaient jusqu'en mai de façon à arriver dans les parages de Terre-Neuve quand les glaces étaient fondues et ne présentaient plus de danger.

Jusqu'à la Révolution de 1789, les deux sortes de pêche se sont pratiquées séparément. Dès la fin du XVIII^e siècle, apparût un armement pour ainsi dire "mixte" : pêche de poisson sur le Grand-Banc et sècherie à Saint-Pierre-et-Miquelon. Au siècle suivant, la différence entre les deux armements s'atténua encore davantage. Les Français ont leur zone de pêche limitée au French Shore, sur les bancs et à Saint-Pierre, la pêche aux bancs avec sècherie à Saint-Pierre se développe considérablement. On ne fait plus guère de distinction entre pêche errante et pêche sédentaire (La Morandière, 1966).

LES LIEUX DE PÊCHE

Les découvertes des terres et les premières pêches de morue datent de la fin du XV^e siècle. On a donc appelé "Terres Neuves", ces terres nouvellement connues autour desquelles la morue était en abondance les îles, les côtes et les bancs du Nord-ouest atlantique. Pendant tout le XVI^e siècle, les morutiers français y vont à la pêche. Les premiers arrivés, les Bretons et les Basques, donnent des noms à la plupart des caps et des havres de Terre-Neuve : Petit-Nord, Plaisance, Cap-Breton. Cette vaste zone de pêche où se dispersent les pêcheurs français comprend le Canada, avec la côte de Gaspé, l'Acadie, l'île de Cap-Breton, les côtes et les Bancs de Terre-Neuve, le Labrador. (fig. 4)

Au XVII^e siècle, la pêche devient un commerce très lucratif, la morue sèche est un objet d'exportation, la morue verte reste de consommation nationale. Les zones de pêche sont toujours l'Acadie (Nouvelle-Ecosse), la côte de Gaspé, l'île de Terre-Neuve avec le Petit-Nord et Plaisance. Le Labrador est un peu délaissé à cause de la férocité des tribus esquimaudes. La pêche sédentaire, pêche de la morue sèche, s'effectue à l'île Percée, à Gaspé, à Plaisance, au Petit-Nord. La pêche de la morue verte de fait plutôt autour de Terre-Neuve sur les Bancs, dont les principaux sont le Grand-Banc, le Banc Vert, le Banquereau, l'île de Sable. Cependant, de fréquents incidents et même la guerre avec les Anglais rendent cette pêche dangereuse.



... Limites du French Shore à partir de 1715
 -|- Limites du French Shore de 1783 à 1904

Figure 4 - Les Bancs de Terre-Neuve (Archives Municipales de Saint-Malo, 1985)

Au XVIII^e siècle, les lieux de pêche se diversifient. Les morutiers vont toujours sur les bancs de Terre-Neuve et aux autres lieux de pêche déjà connus et prospectés mais, pour la morue verte, ils vont aussi pêcher à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Islande, à Hitland (îles Shetland), en Laponie à Kola. Pour la morue sèche, les armateurs envoient leurs navires à l'île de Cap-Breton qui s'appellera plus tard île Royale, à l'île Saint-Jean, aujourd'hui île du Prince Edouard et au Labrador.

On assiste à l'établissement de colonies en particulier sur l'île de Cap-Breton. Chaque port morutier envoie sa flotte sur des lieux bien précis, considérés comme "territoire de pêche". Ainsi les Malouins partent à la grande pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Terre-Neuve (Petit-Nord et Gaspé). Les morutiers de Granville vont plutôt à Terre-Neuve et au Canada, ceux de Honfleur vont à Terre-Neuve, ceux de Dieppe vont pêcher en mer du Nord et à Terre-Neuve. Dunkerque envoie ses morutiers tout spécialement en Islande et quelques uns en Laponie à Kola.

Les guerres incessantes avec l'Angleterre, l'insécurité sur mer et les ravages qu'elles produisent sur les implantations des colons français se terminent, dans un premier temps, par le Traité d'Utrecht en 1713, puis par le Traité de Paris, en 1763. Ces accords limitent la zone de pêche française au "French Shore" de Terre-Neuve et expulsent les Français de toutes leurs possessions de l'Amérique septentrionale, sauf Saint-Pierre-et-Miquelon (La Morandière, 1962). La perte de l'Acadie, de Terre-Neuve et de toute la Nouvelle-France (Canada) oblige les morutiers à chercher d'autres lieux de pêche.

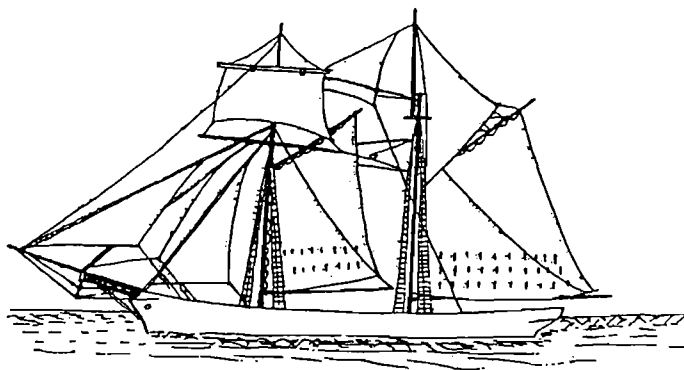
Au XIX^e siècle, à la suite des traités du siècle précédent, le Canada est désormais interdit aux morutiers français. L'essentiel de la pêche s'effectue sur le "French-Shore" de Terre-Neuve, sur les Bancs, autour de Saint-Pierre-et-Miquelon et de l'Islande, en mer du Nord. Certains ports comme Dunkerque, arment presque totalement pour l'Islande. Vers la fin du XIX^e siècle, d'autres, tels que Fécamp, Paimpol et Saint-Malo, y envoient une partie de leur flotte. La pêche de la morue se fait aussi en mer du Nord, en particulier sur le Dogger Bank.

Au début du XX^e siècle, les zones de pêche fréquentées sont essentiellement le Grand-Banc de Terre-Neuve et l'Islande. Cette pêche islandaise est très importante jusqu'en 1925, puis elle décline. À partir de 1929 et jusqu'en 1938, on observe des captures relativement importantes au Groenland. Les années de guerre stoppent ensuite toute pêche et les terre-neuviens ne repartent qu'en 1945, mais seuls quelques ports arment de nouveau pour Terre-Neuve.

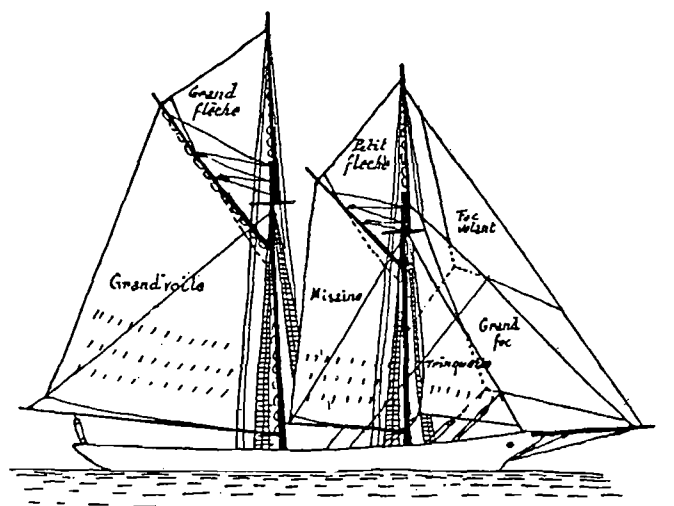
Terre-Neuve, qui se situe à 47° Nord et 53-54° Ouest, couvre une aire de 110 000 km². Géologiquement, elle fait partie du Bouclier Canadien, ainsi que le Labrador duquel elle est séparée par le détroit de Belle-Isle. Autour de ses côtes le poisson est extrêmement abondant : morue, hareng, flétan, capelan ainsi que encornets et crustacés. Au sud et au sud-est de Terre-Neuve s'étendent les bancs, dont la superficie est presque équivalente à celle de la France (fig. 4). Ils représentent les restes d'un ancien continent sur lesquels se sont accumulés des sédiments glaciaires dus à l'érosion et transportés par les icebergs (Le Danois, 1924). La profondeur des bancs varie de 50 à 100 mètres et leur surface présente parfois des irrégularités. Au bord du Grand-banc se trouve la zone du Platier dont les profondeurs n'excèdent pas 40 à 50 m ; elle fut pendant des siècles le lieu de pêche le plus exploité. (R. de Loture, 1957). Du printemps à l'automne, la région des Bancs est le siège d'épais brouillards dus à la rencontre du courant froid du Labrador et du courant tiède du Gulf Stream. L'hiver, les glaces bloquent complètement l'île et parfois, le détroit de Belle-Isle, entre le Labrador et Terre-Neuve, est fermé jusqu'en mai. Les bancs sont étalés entre 43° et 47°30' de latitude nord, séparés entre eux par des sortes de chenaux ou de vallées profonds de 100 à 600 m (La Morandière, 1962). À l'est, on trouve le Bonnet Flamand, le Grand-Banc, le Banc à vert, le Banc Saint-Pierre. À l'ouest, les bancs de la Nouvelle-Ecosse sont le banc de Misaine, le banc d'Artimon, le banquereau, le banc de l'Isle de Sable, le banc George (fig. 4).

L'Islande est le sommet émergé d'une montagne sous-marine reliée aux îles Féroé par une crête sous-marine. Les fonds de 200 m, qui entourent complètement l'île sur une largeur variant de 30 à 100 km constituent les bancs. Au début de la saison, entre février et avril, la morue est rassemblée sur les bancs de la côte sud. La première période de pêche s'effectue du 15 février au 1^{er} mai, près de la côte sud. La seconde période de pêche commence en mai et s'étend sur le reste de l'année, d'abord sur la côte ouest, puis au nord et à l'est en suivant les déplacements des poissons (Bronkhorst, 1927).

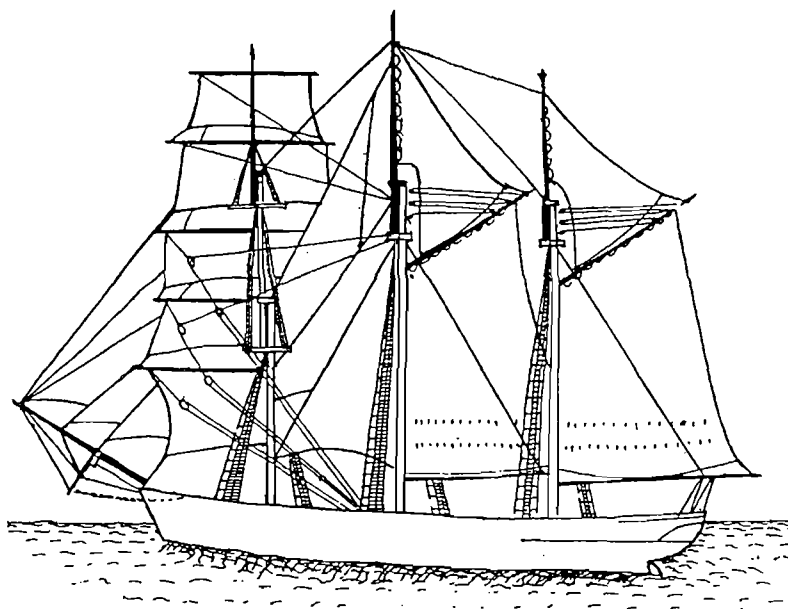
La pêche en mer du Nord se fait sur le **Dogger Bank** qui est un plateau sous-marin de 60 km² environ entre la côte anglaise et le Jutland. Sa profondeur n'excède pas 30 m et les bateaux avaient coutume d'y aller pêcher d'avril à juillet. L'autre zone de pêche se trouve autour des **îles Féroé**, au nord de l'Angleterre, sur un banc présentant des fonds de l'ordre de 90 à 96 m (Bronkhorst, 1927).



Goélette à hunier.



Goélette franche.



Trois-mâts goélette.

LES PORTS MORUTIERS

Au cours des siècles, de très nombreux ports français ont armé à la morue. Au XVI^e siècle, au moment où se produit une poussée formidable vers les Terre-Neuves, presque tous les ports de la Manche et de l'Atlantique ont participé à cette pêche. Le premier acte de l'armement était de construire ou de faire construire un navire et on a dit que, entre le XVI^e et le XVIII^e siècle, il y avait autant de genres de navires que de port d'armement. Malgré cela, de grandes familles de morutiers se sont précisées au cours du temps.

LES FLOTTES

La pêche de la morue sèche et celle de la morue verte nécessitaient deux sortes d'armement. Pour l'une, des bateaux lourds avec de nombreux marins, pour l'autre des bateaux maniables et rapides avec un nombre réduit de marins car ils devaient chacun avoir leur place le long des bords du bateau pour effectuer la pêche errante sur les bancs. La pêche reprenait donc à son compte les navires de l'époque qui étaient à la fois un héritage du moyen-âge et des nouveautés introduites à l'occasion des découvertes.

■ Au XVI^e siècle

Toutes sortes de navires étaient construits pour la pêche en général. On en distingue deux conceptions. La conception nordique ou hollandaise donne des bateaux lourds à flancs larges, de forme ronde. Les navires de conception biscaïenne ou portugaise sont à coque fine, rapides et manoeuvrant bien.

- Les navires lourds, de conception nordique, sont puissants, de grande capacité mais aussi de vitesse réduite (La Morandière, 1962) Ce sont les **heux**, les **hourques** ou **hougres**, les **dogres**, les **roberges**.

Les **heux** ont le fond plat et portent un mât avec voile.

Les **hourques** sont des navires de charge, grossiers, grésés en trois-mâts, de forme très pleine afin de charger au maximum. Ces bateaux sont peu conçus pour la vitesse.

Les **dogres** sont des navires à deux mâts qui jaugent jusqu'à 150 tonneaux, ils sont surtout utilisés sur le Dogger Bank, d'où leur nom.

Les **roberges** ont aussi deux mâts.

Tous sont de grande capacité, de 100 à 200 tonneaux, utilisés pour la pêche sédentaire à Terre-Neuve et nécessitent de 50 à 60 marins. Dans la seconde moitié du XVI^e siècle, les tonnages augmentent, les navires atteignent 250 à 300 tonneaux et ont besoin de 55 à 70 hommes.

- Les navires de conception biscaïenne ou portugaise ont des tonnages peu importants, de 30 à 60 tonneaux. Ce sont des bateaux rapides tels que les **pinasses** et les **caravelles**, qui nécessitent de 10 à 12 hommes et sont utilisées pour la pêche errante la fin du siècle.

Les **pinasses** sont des embarcations à fond plat, en pin, très estimées aux XVI^e et XVII^e siècles, utilisées pour la pêche sur le littoral aussi bien qu'à Terre-Neuve.

Les **caravelles** possèdent deux ou trois mâts et des voiles carrées : trois fois plus longues que larges, elles sont adaptées à la haute mer. Ce sont ces "caravelles rondes" de 100 tonneaux, de la deuxième génération à voiles triangulaires, qui seront utilisées par les Portugais et les Espagnols pour les découvertes.

Au XVI^e siècle, presque tous les ports de la Manche et de l'Atlantique ont armé pour les "Terres-Neuves", dès que l'on apprit que la morue y abondait (La Morandière, 1962). L'essentiel des données porte sur le nombre des morutiers partis en pêche et leur tonnage. On a dénombré 314 départs pour Terre-Neuve de 1500 à 1549, totalisant au moins 3 060 tonneaux ; de nombreux tonnages manquent. Ces navires partaient à la pêche de "la morue" au sens large, sans qu'il soit précisé morue sèche ou morue verte. Dans la seconde moitié du siècle, l'augmentation des départs est sensible ; 838 pour 14 675 tonneaux, mais là aussi des données manquent. Le siècle totalise donc 1 153 départs de morutiers, des bateaux de conception nordique pour la pêche sédentaire qui jaugent entre 100 et 140 tonneaux, d'autres de conception portugaise, pour la pêche aux bancs entre 40 et 70 tonneaux.

■ Au XVII^e siècle

Les documents concernant les navires utilisés pour la pêche de la morue sont plus nombreux et plus précis qu'au XVI^e siècle. Ce sont deux catégories de bateaux : **navires lourds et navires légers**.

- Les bâtiments lourds, à arrière rond, à la manière hollandaise ou anglaise sont toujours représentés par les heux et les hourques mais aussi par les flûtes, les flibots, les galiotes, bateaux dont le tonnage moyen est compris entre 100 et 300 tonnes et qui font la pêche sédentaire.

Les **flûtes** sont de gros navires hollandais, de charge, à trois mâts, à fond plat et de formes très renflées. La coque est beaucoup plus large à la flottaison qu'à la hauteur du pont.

Le **flibot** ressemble beaucoup à la flûte, c'est aussi un bateau de type hollandais, plat et renflé, mais à deux mâts et ne dépassant pas 100 tonnes.

La **galiote** est également un bâtiment de charge à fond plat, à deux mâts, jaugeant 50 à 300 tonnes, avec l'avant et l'arrière rond. Ces divers navires, très utilisés dans les ports du nord de la France étaient susceptibles de recevoir de fortes charges (La Morandière, 1962).

- Les bâtiments plus légers sont du type pinasse, frégate, brigantin et ont un tonnage moyen de 70 à 100 tonnes.

La **pinasse** du XVII^e siècle a la poupe carrée et peut jaugeer de 150 à 350 tonnes.

La **frégate** est un bâtiment à trois mâts, de 200 à 300 tonnes, utilisé pour la guerre. Les navires de pêches étaient construits "en façon de frégate", avec des formes élancées permettant une bonne vitesse.

Le **brigantin** est un navire à deux mâts, rapide et de faible tonnage.

D'une façon très générale, on estime que les navires à deux mâts, plus petits, avec un équipage restreint et jaugeant en moyenne 90 tonnes, étaient surtout armés à la morue verte ; ceux à trois mâts, de tonnage plus important, sont armés à la morue sèche (La Morandière, 1962). Delumeau (1961) estime que les terre-neuviens malouins étaient à la fin du siècle, des bateaux de 50, 60, 80, 120, 160 et 230 tonnes. Le XVII^e siècle est marqué par une très forte augmentation des départs de terre-neuviens, de 1 153 au XVI^e siècle on atteint 4 344 départs de bateaux au XVII^e siècle, soit une augmentation de 376 %. Au cours de la première moitié du siècle 1 329 navires quittent les côtes de France, au cours de la seconde, on en compte 3 021, soit plus du double. Les données récoltées concernant les tonnages sont partielles on ne totalise que 11 114 tonnes pour la première moitié du siècle et 185 215 tonnes pour la seconde.

■ Au XVIII^e siècle

C'est le navire à trois mâts qui est le plus souvent utilisé pour l'armement morutier, surtout dans la première moitié du siècle, où on assiste à une augmentation des tonnages. Dans la seconde moitié du siècle apparaissent des bateaux nouveaux : senaux et goélettes (Carrière, 1964).

Les **senaux** sont des bâtiments à deux mâts, qui jaugeant de 100 à 170 tonnes.

Les **goélettes** sont des voiliers à deux mâts, d'inspiration américaine, à voiles auriques, c'est-à-dire placées dans l'axe du navire et qui peuvent être de différentes formes. Les goélettes du XVIII^e siècle, ou goélettes franches, jaugeant de 30 à 80 tonnes et nécessitent de 10 à 11 marins, ce sont les morutiers de la fin du siècle.

A partir de 1760, le nombre des navires à deux mâts, brigantins et goélettes, augmente donc, mais le faible tonnage des goélettes induit une diminution des quantités pêchées par bateau. Ainsi, vers 1730-1735, la cargaison moyenne des "vaisseaux" morutiers à trois mâts arrivant à Marseille est en moyenne de 3 500 quintaux, alors que celle des navires légers de la fin du siècle est en moyenne de 2 360 quintaux.

Le siècle totalise 11 648 départs de morutiers en pêche soit respectivement 3 083 pour la première et 8 565 départs pour la seconde moitié du siècle, soit une augmentation très importante de la pêche, bien qu'elle ait été totalement arrêtée les sept dernières années du siècle.

■ Au XIX^e siècle

La **goélette** est alors le bateau morutier par excellence, il est le mieux adapté au "métier de pêche" avec son pont très dégagé qui permet d'y loger les barils et de laisser de la place aux hommes pour pêcher (du Rin, 1938). Des améliorations ont lieu par rapport à la première génération de "goélette franche à deux mâts". Ainsi, dans la seconde moitié du siècle on construit des goélettes à trois mâts baptisées "**à trois mâts latins**". Par la suite, on ajoute d'autres mâts, jusqu'à sept. On voit apparaître aussi la "**goélette à hunier**", grée d'une voile carrée au mât de misaine, et le "**brick-goélette**" à **3,4 ou 5 mâts** (Bronkhorst, 1927).

A Dunkerque, on utilise la "**goélette islandaise**", jaugeant de 120 à 150 tonneaux, qui possède trois mâts et nécessite de 17 à 19 hommes à bord (du Rin, 1938). En Bretagne, les **goélettes paimpolaises** ont un tonnage légèrement supérieur et ont besoin de 22 à 25 hommes. Pour la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon, les armements envoient en mars des goélettes de 50 tonneaux, avec huit hommes d'équipage, de France au Grand-Banc, qui pêchent, traitent le poisson puis le débarquent à Saint-Pierre pour le faire sécher sur les graves. Après trois aller-retour du banc à Saint-Pierre, ils effectuent le quatrième mais gardent la morue verte dans les cales et retournent en France avec. Plus tard dans la saison, de gros brigantins de 100 à 200 tonneaux, avec au minimum 16 hommes à bord, arrivent à la colonie, déchargent les marchandises importées qu'ils "troquent" contre la morue laissée à sécher sur les graves par les goélettes, vont pêcher à la morue sèche et repartent en France avec toute la cargaison (Ribault, 1962). Au XIX^e siècle, on recense 30 334 morutiers qui partent en pêche, dont 10 169 au cours de la première moitié du siècle (données inexistantes de 1804 à 1813) et 20 165 de 1850 à 1900, ce qui témoigne de l'importance économique de la morue à cette époque.

■ Au XX^e siècle

On retrouve toujours les **goélettes à trois ou à quatre mâts et les goélettes à hunier**. Les goélettes à hunier de Saint-Malo ont maintenant une jauge moyenne de 180 tonneaux et le tonnage moyen des trois et quatre mâts varie de 300 à 400 tonneaux, la plupart des bateaux étant construits dans la région, certains étant munis de moteurs accessoires à essence ou à pétrole (Bronkhorst, 1927).

A partir de 1903 apparaissent les **premiers chalutiers à vapeur** qui vont pêcher en Islande, puis l'année suivante, les premiers partant pour Terre-Neuve. A cette époque le tonnage moyen des chalutiers de Grande Pêche oscille entre 70 et 100 tonneaux. Pour la sécurité, la traversée et le rendement, des navires de 150 à 200 tonneaux étant préférables, après 1919 on envoie des bâtiments plus importants. Les chalutiers construits après 1918, ont une jauge brute moyenne de 400 tonneaux et des machines-vapeur d'une puissance de 700 à 800 CV, leur permettant des vitesses de 10 à 12 noeuds (Bronkhorst, 1927).

On considère alors que **le rendement moyen d'un chalutier est équivalent au double de celui d'un voilier**. Petit à petit, les chalutiers à vapeur remplacent les voiliers. Au début du siècle, la pêche en Islande est effectuée par 164 voiliers en 1902, puis par 158 voiliers et 4 chalutiers en 1903, par 145 voiliers et 12 chalutiers en 1904, et ainsi de suite. En 1920, il n'y a plus que 17 voiliers mais 15 chalutiers pour la pêche islandaise.

Dans la zone de Terre-Neuve la pêche connaît la même évolution, les voiliers sont peu à peu remplacés par les chalutiers. Il faut noter également la forte diminution de la pêche sédentaire. De 100 bateaux vers 1800, l'effectif tombe à 7 ou 8 en 1904. Ceci est dû à l'importance prise par la pêche hauturière fraîche depuis le début du siècle, grâce aux innovations techniques.

ÉVOLUTION DES PORTS

■ Au XVI^e siècle

Les armements vers les "Terres-Neuves" se font dans les ports où l'argent est abondant parce qu'il s'agit d'une ville opulente et son arrière-pays riche, tels que Rouen, Saint-Malo, Nantes, Olonne, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, mais aussi d'une quantité de petits ports comme Régnéville, Binic. On estime qu'entre 1510 et 1540 une cinquantaine de ports envoient des bateaux pêcher la morue (La Morandière, 1962). Certains se spécialisent dans la morue verte comme Fécamp, Honfleur, Le Havre, d'autres deviennent des ports de morue sèche comme Nantes et Bayonne, mais de nombreux ports pratiquent les deux sortes de pêche (fig. 3). Cette pêche morutière, peu commune et conçue comme une bonne aubaine incite de nombreux petits armateurs à investir. Le but est de rapporter le plus possible de morue, poisson facile à conserver et de vente assurée.

La seconde moitié du XVI^e siècle est une époque de croissance économique en France. Des villes comme La Rochelle et Bordeaux prennent une grande importance (Turgeon, 1985). Ainsi, La Rochelle, qui semble avoir été un

marché international de la morue verte et sèche, envoi de 11 à 49 navires par an à Terre-Neuve entre 1559 et 1565 (Trocmé et Delafosse, 1952). Ces auteurs estiment aussi à 100 navires les départs de Bretagne. De Bordeaux, s'en vont 38 morutiers en 1565, 18 en 1575 et 47 en 1585 (Turgeon, 1986).

Les ports de la Manche participent aussi à la pêche terre-neuvienne mais les navires sont moins nombreux : 4 viennent de Saint-Malo en 1566, 12 de Granville en 1572, 17 de Honfleur en 1577, et 5 de Fécamp en 1564 (La Morandière, 1962).

Au XVI^e siècle, les premiers ports morutiers sont, **La Rochelle** et **Rouen** qui envoient respectivement 268 et 336 bateaux à Terre-Neuve. L'importance de Bordeaux se traduit par 195 navires, celle de Honfleur et Olonne par leur 121 et 108 navires qui arment à la morue.

Ces chiffres, retrouvés de façon ponctuelle grâce aux archives, ne représentent sans doute qu'une partie de la flotte existant au XVI^e siècle.

Dès la fin du siècle et au cours du siècle suivant, la croissance générale de l'économie a tendance à se ralentir mais, pour de nombreux ports, le XVII^e siècle reste une période de pêche morutièrre intensive.

■ Au XVII^e siècle

Ce siècle marque l'essor de la "grande pêche" en quantités pêchées, bien que le nombre de ports armant à la pêche de la morue ait fortement diminué. Ainsi, de la cinquantaine de ports terre-neuviens du XVI^e siècle, il n'en reste plus qu'une dizaine où se concentre l'armement.

En 1664, l'Inventaire Colbert nous indique qu'il ne reste que dix-sept ports armant à la morue dont les plus importants : Dunkerque, Dieppe, Le Havre, Honfleur, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Nantes, Les Sables d'Olonne, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz et Marseille. Bien que certains ports continuent à assurer les deux sortes de pêche, errante et sédentaire, désormais la plupart orientent leur flotte vers l'une ou l'autre des pêches (fig. 3).

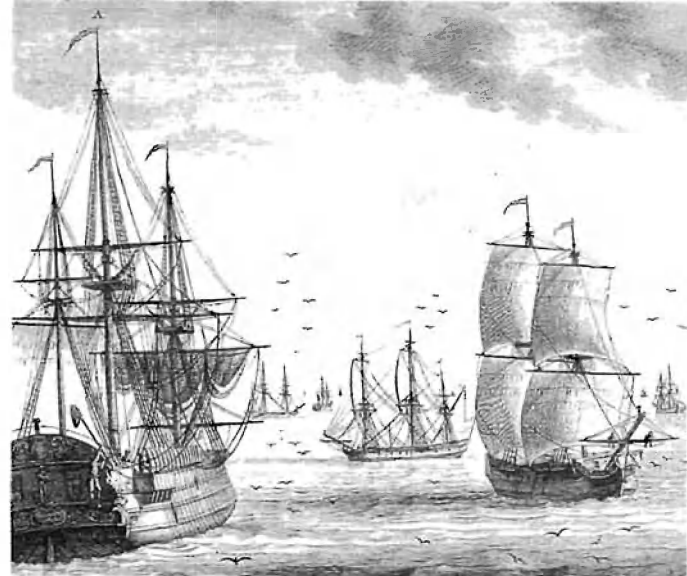
Le XVII^e siècle marque la suprématie de **Saint-Malo** pour la pêche de la morue sèche. La pêche se fait à Terre-Neuve ou dans le nord-ouest atlantique. Elle s'intensifie à partir de 1620 et se poursuivra au cours des siècles, avec quelques interruptions, jusqu'à 1940. Les données les plus fiables que nous ayons concernent le nombre de bateaux partant en pêche. On estime donc à 1 786 le nombre de départs de morutiers malouins vers Terre-Neuve avec 427 dans la première moitié et 1 359 dans la seconde. Les trois quart des navires arment à la morue sèche, l'autre quart à la morue verte.

✕ **Honfleur** est le second port morutier du XVII^e siècle avec 1 004 départs vers Terre-Neuve. Les navires arment pour moitié à la pêche sédentaire ~~est~~ pour moitié à la pêche errante. Les exemples de Saint-Malo et de Honfleur nous permettent de constater la permanence des départs en pêche.

Le Havre est le troisième port important. Les Havrais arment essentiellement à la morue verte et on a répertorié 598 départs de morutiers au cours du siècle. **Nantes** et **Les Sables d'Olonne** sont les ports actifs de la côte atlantique pour la pêche errante, Nantes envoie 169 bateaux et Les Sables 165. Dans ce dernier port, les navires font souvent deux campagnes par an et bien qu'il nous manque de nombreuses données, les trois dernières années du siècle témoignent encore de son importance : en 1664, 74 bateaux ont quitté Les Sables, en 1698 on en compte 80 et en 1699 il y en a eu 11.

Les autres ports morutiers d'importance sont Granville avec, pour le siècle, 156 départs pour les deux sortes de pêche, La Rochelle et Bordeaux avec une centaine de bateaux pour la pêche de la morue sèche. Dunkerque, avec 73 départs pour la morue verte en Islande devient vraiment un port morutier à partir de 1670. Les autres ports de moindre importance sont Fécamp, Dieppe, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz.

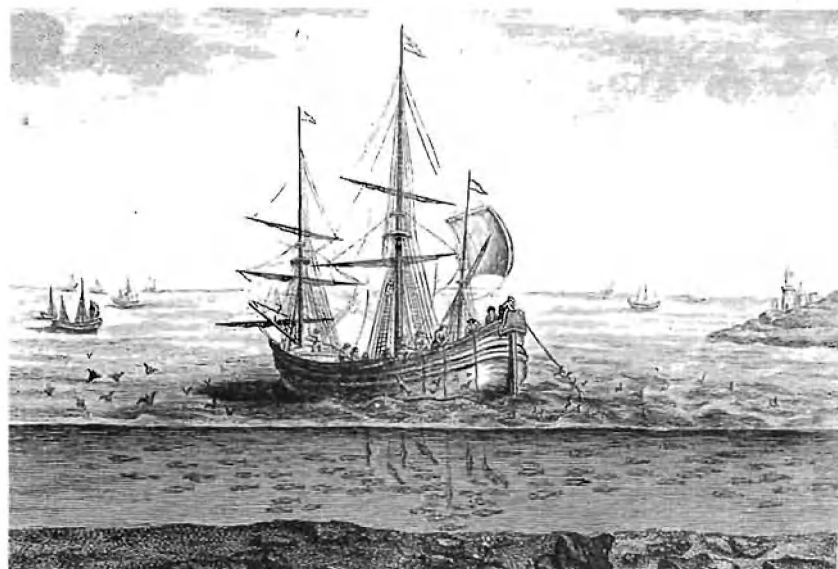
Dans la seconde moitié du siècle, certains ports, notamment Bordeaux et Marseille évoluent petit à petit et s'orientent vers le commerce de "port de décharge", c'est-à-dire port de débarquement de la morue. Des morutiers basques ou olonnais portent leur cargaison à Bordeaux, tandis que certains navires malouins ou granvillais viennent décharger à Marseille. La morue est alors exportée au Portugal, en Espagne, en Italie. De plus, à la fin du siècle, Nantes, La Rochelle et Bordeaux pratiquent le commerce triangulaire très rémunérateur, avec les Antilles et se désintéressent des pêcheries de Terre-Neuve.



2 - Terre-neuviers en pêche au XVIII^e siècle.

(Traité général des Pêches - Duhamel du Monceau - 1769)

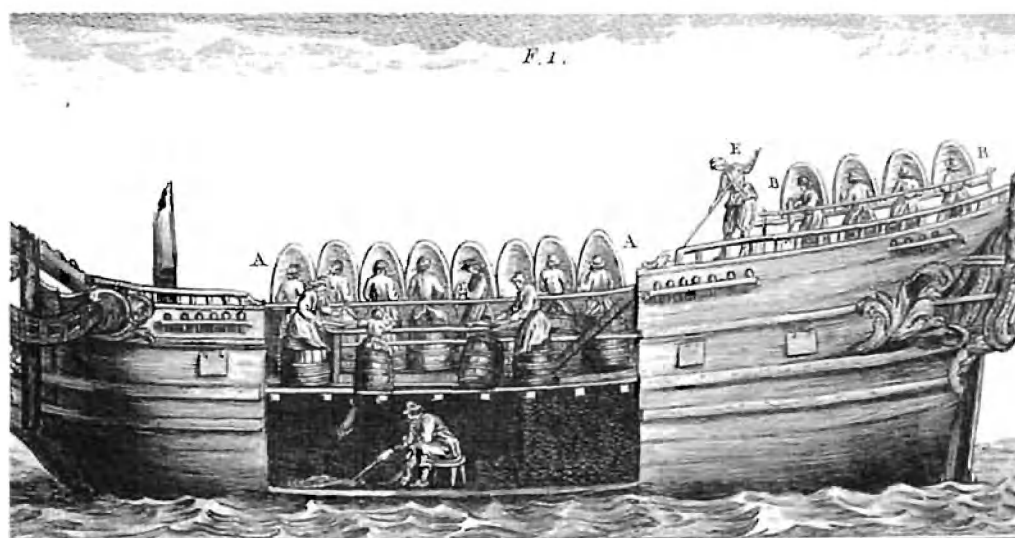
Photo : O. Barbaroux



3 - La pêche errante sur les bancs au XVIII^e siècle

(Traité général des pêches - Duhamel du Monceau - 1769)

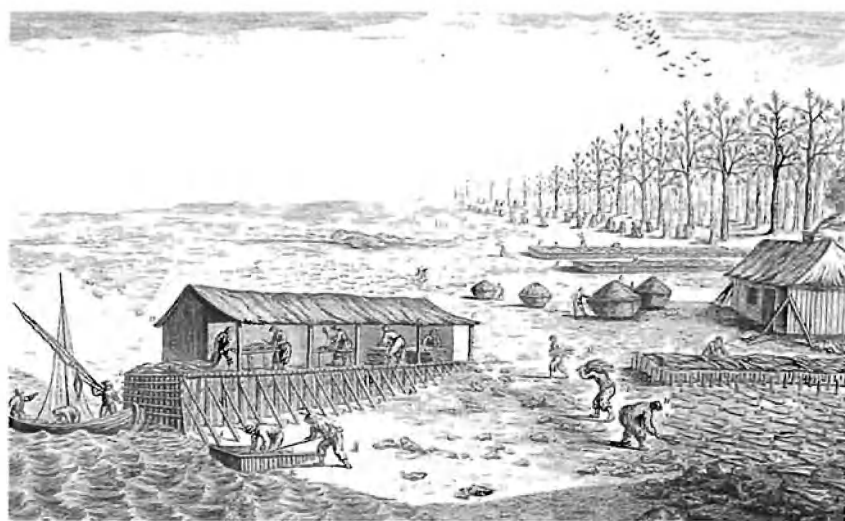
Photo : O. Barbaroux



4 - La pêche au banc, le travail à bord

(Traité général des pêches - Duhamel du Monceau - 1769)

Photo : O. Barbaroux



5 - L'échafaud et le séchage des morues sur les graves (morue sèche)

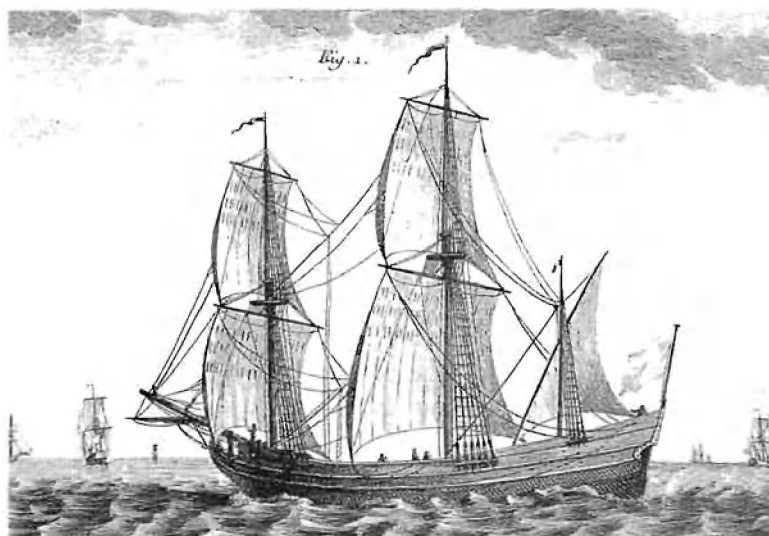
(Traité général des pêches - Duhamel du Monceau - 1769)

Photo : O. Barbaroux

6 - Flibot - XVII^e siècle

(Traité général des Pêches - Duhamel du Monceau - 1769)

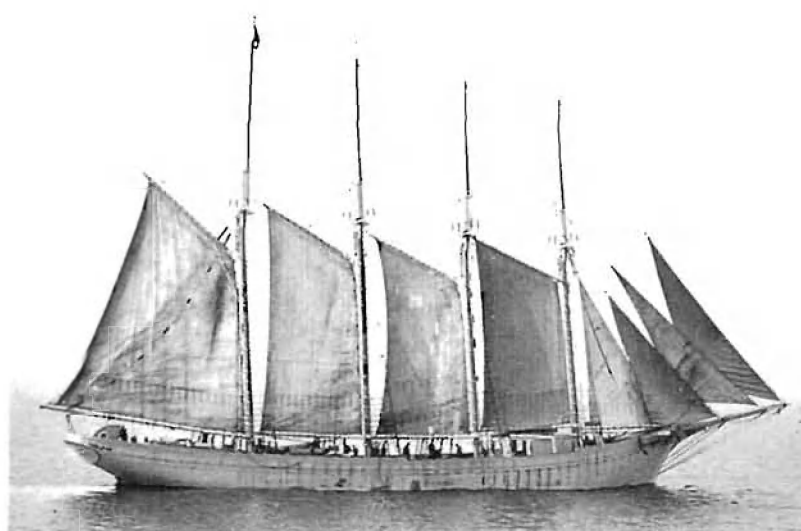
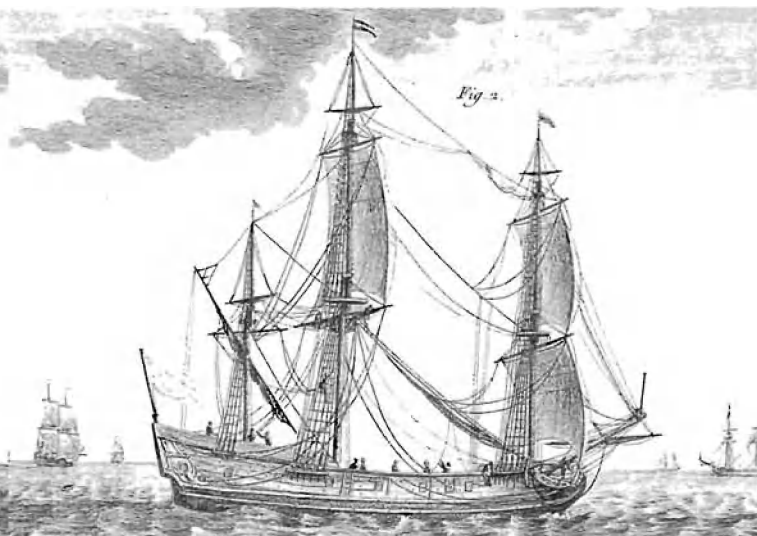
Photo : O. Barbaroux



7 - Terre-neuvier malouin de cent tonneaux au XVIII^e siècle

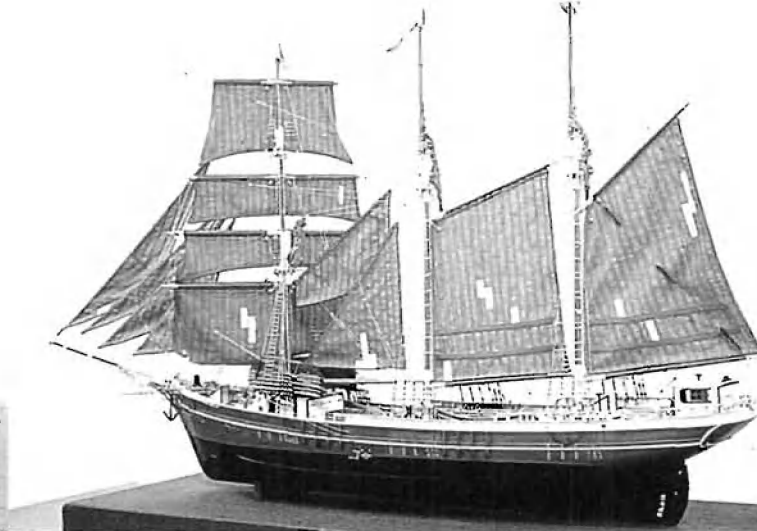
(Traité général des Pêches - Duhamel du Monceau - 1769)

Photo : O. Barbaroux



8 - Quatre-mâts goélette "Léone" 1920

Photo : Serrand (Granville). Cliché aimablement prêté par M. Glâtre ancien armateur malouin



9 - "Côte d'Émeraude" Trois-mâts goélette Terre-neuvier de Saint-Malo

Modèle (par M. Jean Vaillant)
(Collection du Musée de Saint-Malo)

■ Au XVIII^e siècle

• Certains ports, auparavant relativement importants pour la pêche morutière, **diminuent leur activité** par suite de la concurrence, et même **l'abandonnent** quand il se produit un ensemble de faits défavorables. En outre, tout au cours du siècle, la France subit les conséquences des guerres successives telles que la guerre de Succession d'Espagne, la guerre de Succession d'Autriche, la Guerre de Sept Ans, la guerre de l'Indépendance américaine, et enfin la Révolution Française, ce qui équivaut à 25 ans de troubles.

Rouen cesse totalement son activité morutière au début du siècle car il est trop éloigné de la mer et les capitaux partent ailleurs.

De même **Nantes**, cesse pratiquement la pêche de la morue. Au début du siècle, ce port arme un certain nombre de terre-neuviers pour la pêche de la morue sèche mais, comme au siècle précédent, Nantes favorise plutôt le commerce avec les Antilles. On dénombre 123 départs de morutiers jusqu'à la Révolution, bien que Nantes soit plutôt devenu port de décharge et de distribution, en dépit des taxes élevées sur les morues qui freinent quelque peu ce commerce.

Honfleur, après avoir été un port important du XVI^e et du XVII^e siècle, continue la pêche pendant le XVIII^e siècle jusqu'à la Révolution, tout en diminuant puis supprimant la pêche errante à la morue verte. A la fin du siècle, Honfleur abandonne aussi la pêche sédentaire à cause de la pénurie de matelots. Pendant la première moitié du siècle, 192 bateaux quittent Honfleur, et 484 de 1750 à 1789, soit un total de 676 départs en pêche pour le XVIII^e siècle.

Le Havre arme encore régulièrement des morutiers pour Terre-Neuve, de façon assez importante au début du siècle avec 217 départs de bateaux jusqu'en 1750, puis en diminution constante entre 1750 et 1789 avec 61 départs de morutiers. Il arrête enfin son activité au moment de la Révolution pour la reprendre un peu entre 1810 et 1840, préférant commencer avec les "Isles d'Amérique".

Port assez actif au XVIII^e siècle, **Les Sables d'Olonne** arme 254 morutiers pour pêcher la morue verte au cours de la première moitié du siècle, et 244 bateaux de 1750 à la Révolution. Mais, à la fin du siècle, on assiste à la décadence de ce port due à deux causes principales : l'insubordination des matelots et le manque d'empressement des armateurs à les payer (La Morandière, 1962). La proximité d'autres grands ports morutiers comme Nantes et Bordeaux, hâte aussi la décadence des Sables dont l'activité s'arrête pratiquement à la Révolution.

• Trois ports continuent à envoyer des bateaux dans la zone de Terre-Neuve avec une **activité moyenne mais continue** : Fécamp, La Rochelle et Bordeaux.

On ne peut que constater des départs ponctuels de **Fécamp**, bien que ce port soit connu depuis le XVI^e siècle, ceci peut être dû au manque de données. Au XVIII^e siècle, de Fécamp partent 9 bateaux entre 1723 et 1740, puis 130 bateaux entre 1770 et 1789. La Morandière (1962) estime que lorsque la Révolution éclata, Fécamp armait environ 10 navires par an pour la pêche errante, maintenant donc une activité

La Rochelle périclité au XVIII^e siècle et devient port de décharge. Treize navires vont en pêche de 1700 à 1709, puis 77 de 1760 à 1780 d'où l'activité moyenne de ce port. Après 1763, une vingtaine de navires par an vient en décharge à la Rochelle, le commerce essentiel du port se faisant désormais avec les Isles d'Amérique.

Au même titre que Nantes et la Rochelle, **Bordeaux** n'envoie que peu de morutiers en pêche. On dénombre 36 bateaux partis en pêche sédentaire de 1700 à 1730 et 42 de 1760 à 1789. La principale activité de Bordeaux est la décharge des morutiers venant d'autres ports et le commerce avec les Antilles.

• Cinq ports ont un **commerce morutier important** et maintiennent ou augmentent le nombre des navires en pêche au cours du siècle, ce sont Dunkerque, Dieppe, Granville, Saint-Malo et Bayonne.

Dunkerque est par excellence un port de pêche islandaise dont l'activité est croissante au cours du siècle. De 1700 à 1750, 178 navires arment à la morue verte et, de 1750 à 1800, on dénombre 2 147 départs. L'importance de Dunkerque qui compte donc 2 325 départs en pêche au XVIII^e siècle en fait un des principaux ports morutiers de son temps, et le second de France.

Dieppe n'a pas la croissance de Dunkerque, mais l'armement terre-neuvier se maintient, bien qu'il n'y ait que 10 départs recensés de 1700 à 1750, et 139 de 1750 à 1800 qui se font en direction du Grand-Banc et de Terre-Neuve. Cependant l'activité du port se tourne plutôt vers la décharge des navires de Normandie et de Bretagne venus y livrer leur cargaison.

Granville voit son commerce maritime avec Terre-Neuve se développer avec rapidité au cours du XVIII^e siècle. Ce port arme à la morue verte et à la morue sèche et envoie 1 203 bateaux en pêche pour le siècle dont 429 au cours de la première moitié et 774 au cours de la seconde moitié. De tous les ports de France, Granville est celui qui se développe avec le plus d'ampleur au XVIII^e siècle (La Morandière, 1962).

Saint-Malo. Ce siècle est pour l'armement terre-neuvier/malouin, celui de l'apogée. Premier port morutier de pêche sédentaire, Saint-Malo arme aussi, au XVIII^e siècle, à la pêche errante avec le même dynamisme. 3 426 terre-neuviers partent en pêche, dont 1 548 de 1700 à 1750 et 1 878 dans la seconde moitié du siècle. Les diverses périodes de guerre ne semblent pas avoir affecté cette activité essentielle qui place Saint-Malo au premier rang de France pour le siècle.

A Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, le commerce morutier augmenta au cours du siècle malgré la guerre de succession d'Autriche et la Guerre de Sept Ans qui furent autant de coups d'arrêt au commerce maritime. Les Basques envoient cependant 88 bateaux à Terre-Neuve pendant la première moitié du siècle et 537 au cours de la seconde moitié. A la fin du siècle, Bayonne fut déclaré "port franc", ce qui fut très favorable à la pêche morutièrre. A la veille de la Révolution, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz forment le troisième port morutier français avec pour le siècle un armement total de 625 départs en pêche recensés.

- Trois ports **débutent** leur activité, qui se poursuivra de façon notable au XIX^e siècle : Saint-Brieuc, Binic et Paimpol. La pêche à la morue de **Saint-Brieuc, Binic** existe dès 1728 avec quelques départs de morutiers. Cette activité se développe surtout après la guerre de Succession d'Autriche, soit vers 1750, et, en cinquante ans, cette région arme 233 navires à la pêche sédentaire. Au moment de la Révolution, les départs vers Terre-Neuve diminuent fortement ainsi que dans tous les ports français.

Paimpol débute son armement juste à la fin du XVIII^e siècle en envoyant quatre bateaux en pêche à Terre-Neuve en 1786 qui iront débarquer la morue à Marseille (RAMBERT, 1966). Ce sera au siècle suivant, un port important de pêche islandaise.

Certains ports ont connu leur période de gloire mais le XVIII^e siècle est marqué par les guerres et un mauvais climat politique qui influe sur les pêches de la morue. Sa fin est caractérisée par une crise économique d'une part, la Révolution et les guerres napoléoniennes, d'autre part, est une période troublée avec arrêt ou fort ralentissement des pêches pour la plupart des ports de 1790 à 1810.

■ Au XIX^e siècle

La sécurité en mer étant bien meilleure tout au long du siècle, l'activité de certains ports terre-neuviers ou islandais se développe et ils deviennent de grands ports morutiers. Certains autres périclitent, envoient quelques navires en campagne ou arrêtent toute pêche morutièrre ; d'autres sont uniquement port de décharge ; deux nouveaux ports morutiers apparaissent (fig.3).

- Les ports qui **périclitent ou arrêtent** définitivement sont : Le Havre, Nantes, Les Sables d'Olonne, Bayonne et Marseille.

Du **Havre** partent 77 bateaux à Terre-Neuve, entre 1810 et 1839, mais aucun autre armement ne semble être répertorié au cours du siècle et le Havre abandonne donc ce commerce.

Nantes envoie encore 59 morutiers de 1818 à 1840 puis cesse toute activité par la suite. Le commerce morutier disparaît totalement aux **Sables d'Olonne** après les campagnes de dix navires de 1802 à 1818.

Bayonne envoie encore au XIX^e siècle, un certain nombre de morutiers à Terre-Neuve, on en compte 129 jusqu'à la veille de la guerre de 1870, mais ensuite, c'est l'arrêt définitif de cette pêche.

Marseille, grand port de décharge au XVIII^e siècle est atteint par le déclin de la pêche sédentaire et les navires ne viennent plus en décharge, d'où l'arrêt de cette activité.

- Deux ports entretiennent encore une **petite activité** morutièrre, ce sont la Rochelle et Bordeaux. Très peu de morutiers quittent **La Rochelle** pour la pêche à Terre-Neuve ou à Saint-Pierre, au cours du siècle, on n'en compte que 31.

Pour **Bordeaux**, bien que seuls 34 morutiers partent effectivement en campagne de pêche, ce port est considéré comme un des principaux marchés de la morue au XIX^e, car il est devenu un très gros centre de décharge.

- A la fin du siècle, deux nouveaux ports **commencent leur activité** morutière.

Gravelines, à partir de 1881 envoie tout d'abord des bateaux en Islande puis ensuite, de nombreux morutiers en mer du Nord sur le Dogger Bank. En vingt ans on enregistre 751 départs de morutiers à Gravelines.

Cancale débute son activité en 1885 par trois morutiers qui vont pêcher à Terre-Neuve. Pendant les quinze dernières années du siècle, partiront au total 147 terreneuviers de Cancale qui ne sera port morutier que pendant la période entre les deux guerres de 1870 à 1914.

- Le XIX^e siècle est la période de **grande activité morutière** de l'ensemble des ports de la Manche.

De **Dunkerque**, grand port morutier essentiellement islandais, partent selon nos chiffres 2 683 bateaux entre 1800 et 1850 et 5 354 au cours de la seconde moitié du siècle soit au total 8 037 morutiers, ce qui met ce port au premier rang de tous les ports morutiers français de ce siècle.

Boulogne, Fécamp et Dieppe ont également une activité morutière très productive, que ce soit vers Terre-Neuve, l'Islande ou la mer du Nord. **Boulogne** envoie 957 morutiers en pêche, **Fécamp** : 2 158 et **Dieppe** 887 au cours du XIX^e siècle. Les ports de la mer du Nord confirment donc une activité morutière prospère et la guerre de 1870 ne semble pas avoir affecté les armements de ces ports.

Les ports de la Manche ont aussi un volume de pêche très important. **Granville** envoie 2 738 bateaux en pêche en Islande et sur les bancs de Terre-Neuve, doublant ainsi sa flotte morutière du siècle précédent. **Saint-Malo** maintient un nombre de départs importants pour Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon, que l'on estime à 3 797 pour le siècle, soit un peu plus qu'au XVIII^e siècle. **Saint-Brieuc** passe de 233 départs en pêche au siècle dernier à 2 452 au XIX^e siècle soit dix fois plus, ce qui permet d'estimer l'effort de pêche considérable imputable à cette région. Enfin **Paimpol**, port morutier très récent, envoie 2 002 bateaux en Islande, se hissant en quelques décennies au niveau des grands ports morutiers.

Le XIX^e siècle est donc caractérisé par une augmentation du nombre des départs en pêche sur le French Shore de Terre-Neuve, Saint-Pierre-et-Miquelon, l'Islande, la mer du Nord, pour les huit ports conservant une forte activité morutière. Sept ports relativement importants périclitent ou abandonnent la pêche de la morue, et deux nouveaux ports se montrent particulièrement dynamiques à la fin du siècle.

■ Au XX^e siècle

La France doit se résigner en 1904 à abandonner ses droits séculaires sur le French Shore de Terre-Neuve. Les seules zones de pêche désormais possibles restent Saint-Pierre-et-Miquelon, les Bancs, l'Islande et la mer du Nord.

De nombreux ports, jusque là prospères et qui témoignent depuis le début du siècle d'une forte activité morutière, abandonnent cette activité à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, Dunkerque, Gravelines, Dieppe, Granville, Cancale, Saint-Brieuc et Paimpol, qui totalisent en quarante ans 4 064 départs en pêche, arrêtent la pêche à la morue dès le début de cette guerre.

Trois ports reprennent leur commerce morutier après 1944 alors que celui-ci avait été nul depuis 1939, il s'agit de Fécamp qui totalise 1 584 départs jusqu'à 1950, Bordeaux avec 228 départs en pêche, Saint-Malo reste, avec 2 543 départs, le plus important port morutier de France au XX^e siècle.

LA PRODUCTION

Afin de valoriser au mieux les données se rapportant aux divers siècles, il a été nécessaire de trouver des correspondances entre les diverses unités de mesure utilisées au cours des siècles. De 1500 à 1950, la donnée essentielle et fiable est le nombre de navires partis en pêche. Au XVI^e et XVII^e siècle s'y ajoute souvent le tonnage, au XVIII^e siècle le nombre d'hommes embarqués et les quantités de morues rapportées, au XIX^e et XX^e siècle les renseignements recueillis sont en général complets. Ils sont fournis à partir de 1865 par les Statistiques de Pêche. Cependant, à compter de 1927, ces statistiques omettent d'indiquer le tonnage et le nombre de pêcheurs.

Les mesures les plus diverses ont été utilisées pour évaluer les quantités de morues pêchées (fig. 5). Ainsi, à Nantes, la morue verte est comptée, au XVII^e siècle en **millier nombre**, ce qui équivaut à 1 280 morues (La Morandière, 1962), le poids d'une morue étant évalué à 6 **livres-pesant** (Dardel, 1963) soit à peu près 2,6 kg. Une livre-pesant vaut 435 grammes à Dunkerque en 1751 (La Morandière, 1962). A Honfleur, à la fin du XVII^e siècle, la morue se vend au **cent**, qui équivaut à 66 **poignées** ou à 132 pièces (Dardel, 1941). Le **millier poids** de morues équivaut à dix quintaux (Huetz de Lempis, 1975) et la valeur marchande en est en moyenne de 100 **livres-tournois** (monnaie) (Tanguy, 1956).

- 2 000 milliers de livres de morue verte équivalent à 1 000 tonnes métriques au XVIII^e siècle (JEULIN, 1924).
- 1 livre-pesant de morue verte à Dunkerque équivaut à 0,435 kg, au XVIII^e siècle (de RIN, 1936).
- 1 morue verte = 6 livres pesant soit 2,610 kg au XVIII^e siècle (DARDEL, 1963).
- 1 quintal (ancien) vaut 100 livres de 485 g (poids de marc) soit 48,5 kg au XVIII^e siècle (de LA MORANDIÈRE, 1962).
- 1 tonne de morue verte à Dunkerque en 1751 équivaut à 300 livre-pesant (poids de Dunkerque) soit 138,5 kg (de LA MORANDIÈRE, 1962).
- 1 tonne de morue sèche équivaut à 300 livres-pesant soit 130,5 kg (TURGEON, 1986).
- Un demi tonneau équivaut à une pipe qui pèse 10 quintaux en moyenne au XVI^e siècle (TURGEON, 1986).

Figure 5 - Correspondance d'unités

Au XVI^e siècle, la morue sèche est évaluée en **pipe** qui correspond à un demi-tonneau, ou à 2 **barriques** ou à 4 **barils**, soit entre 9 et 11 quintaux (Turgeon, 1986). En moyenne donc un demi-tonneau équivaut à 10 quintaux, un tonneau à donc 20 quintaux, unité ancienne, soit approximativement 970 kilos .

Au XVII^e siècle, la morue est donc aussi évaluée en **quintal**, unité ancienne, qui équivaut à 100 livres (poids de marc) de 485 grammes, soit 48,5 kilos. Pour faire un quintal, il fallait 125 morues sèches du Petit-Nord de Terre-Neuve, ou 100 morues sèches de la Grande Baye ou 60 à 70 morues sèches de Saint-Pierre-et-Miquelon (La Morandière, 1966). Cette unité ancienne continue à être utilisée bien après l'application du système métrique pour les évaluations de poisson. Vers 1929 elle valait 55 kilos. Pour la simplicité de nos calculs, on considère qu'un **quintal ancien** vaut un demi quintal métrique.

La **tonne** est une unité également très utilisée mais sa valeur varie. Ainsi à Dunkerque, en 1751 elle vaut 300 livres-pesant soit 138,5 kg, de 1766 à 1785 elle vaut 312 livres-pesant soit 135,72 kg (La Morandière, 1962) et en 1763, elle vaut 300 livres-pesant, poids de Dunkerque, soit 130,5 kg (du Rin, 1935).

On a utilisé les correspondances entre ces diverses unités de façon à estimer la production en **tonne métrique** de 1 000 kg.

L'unité de volume utilisée pour le jaugeage des navires est le **tonneau de mer** équivalant à 1,44 m³ au XVII^e en France et en Angleterre, et 1,686 m³ au Pays Basque. L'évaluation des équivalences volume/poids a été faite sur la base de un demi-tonneau équivalent à 10 quintaux (Turgeon, 1986).

PÊCHES GLOBALES DE 1500 À 1950

L'importance des pêches morutières au cours des siècles est mise en évidence par le recensement des bateaux au départ des campagnes vers Terre-Neuve (fig. 6 et 7). Les débuts sont d'abord assez timides au **XVI^e siècle** qui est un siècle de découvertes. Les archives font état de 1 152 départs vers "les Terres Neuves" avec un pic de 119 bateaux pour l'année 1565. Les chiffres indiquent également un volume de 17 945 tonneaux pour le siècle (tab. 3), ce qui représente en équivalence une production de 358 900 quintaux (unité ancienne) ou 17 406 tonnes métriques. Ces chiffres, issus d'archives, ne représentent pas vraiment la totalité de la pêche morutière au XVI^e siècle, car de nombreux résultats de campagnes n'ont pas été retrouvés.

Afin d'estimer la pêche de la morue au cours des siècles, nous avons calculé, à partir de données réelles, des chiffres théoriques moyens de tonnages et de captures. Pour chaque siècle, en partant du nombre des bateaux de tonnage connu, nous estimons le volume moyen d'un morutier. Les quantités pêchées, en quintaux (unité ancienne) sont calculées à partir du nombre de bateaux partis en pêche chaque année, du tonnage moyen calculé selon le siècle et de l'estimation selon laquelle un tonneau équivalait à 20 quintaux de 48,5 kilos.

Au XVI^e siècle (tab. 3), le volume moyen d'un morutier est voisin de 97 tonneaux. Cette projection fait que nous pouvons totaliser, pour la première moitié du siècle, un volume de 8 702 tonneaux et estimer la pêche à 609 160 quintaux (unité ancienne) ou 29 544 tonnes métriques. Pour l'autre moitié, c'est de l'ordre de 70 455 tonneaux, correspondant à 162 572 quintaux soit 78 847 tonnes métriques, ce qui montre déjà la croissance rapide des pêches morutières.

Les données très partielles retrouvées indiquent des pêches pour le siècle de 17 406 tonnes métriques mais l'estimation raisonnée de la quantité de morue pêchée par la France serait donc de l'ordre de 108 391 tonnes métriques. A titre de comparaison, pour l'année 1911, les captures de morues se sont élevées à 118 451 tonnes métriques, soit davantage que pendant tout le XVI^e siècle.

Au XVII^e siècle, on observe une augmentation significative des morutiers avec, notamment en 1664, un pic de 345 unités de pêche, recensées pour l'inventaire Colbert. Au cours de ce siècle 4 344 départs en pêche ont été répertoriés vers Terre-Neuve soit une augmentation de 277 % par rapport au nombre de morutiers du XVI^e siècle. C'est ce qui fut appelé "La ruée vers Terre-Neuve" (Turgeon, 1982). On totalise également un volume de 196 329 tonneaux soit en équivalence 3 926 580 quintaux (unité ancienne) ou 190 439 tonnes métriques de morue pêchée (tab. 4). De même qu'au siècle précédent, il manque de nombreuses données et pour avoir une estimation plus proche de la vérité concernant les quantités pêchées, on a établi par calcul, pour un nombre recensé de bateaux dont on connaît le tonnage, une moyenne de 115 tonneaux par bateau, toutes catégories de morues confondues. Pour le siècle, on estime ainsi à 499 560 tonneaux, le tonnage des morutiers partis à Terre-Neuve qui auraient rapporté 9 991 200 quintaux de morue (unité ancienne) soit 484 573 tonnes métriques. Cette dernière estimation correspond davantage aux quantités réellement pêchées. L'augmentation de la pêche par rapport au XVI^e siècle serait vraisemblablement de l'ordre de 447 %.

Le XVIII^e siècle marque encore une augmentation de la pêche avec 11 648 départs, soit une croissance de 168 % par rapport au nombre de bateaux du siècle précédent. Nous avons compté pour le siècle, un tonnage total de 635 279 tonneaux. Désormais, la production étant de mieux en mieux connue, nos données totalisent 291 162 tonnes métriques de captures (tab. 5).

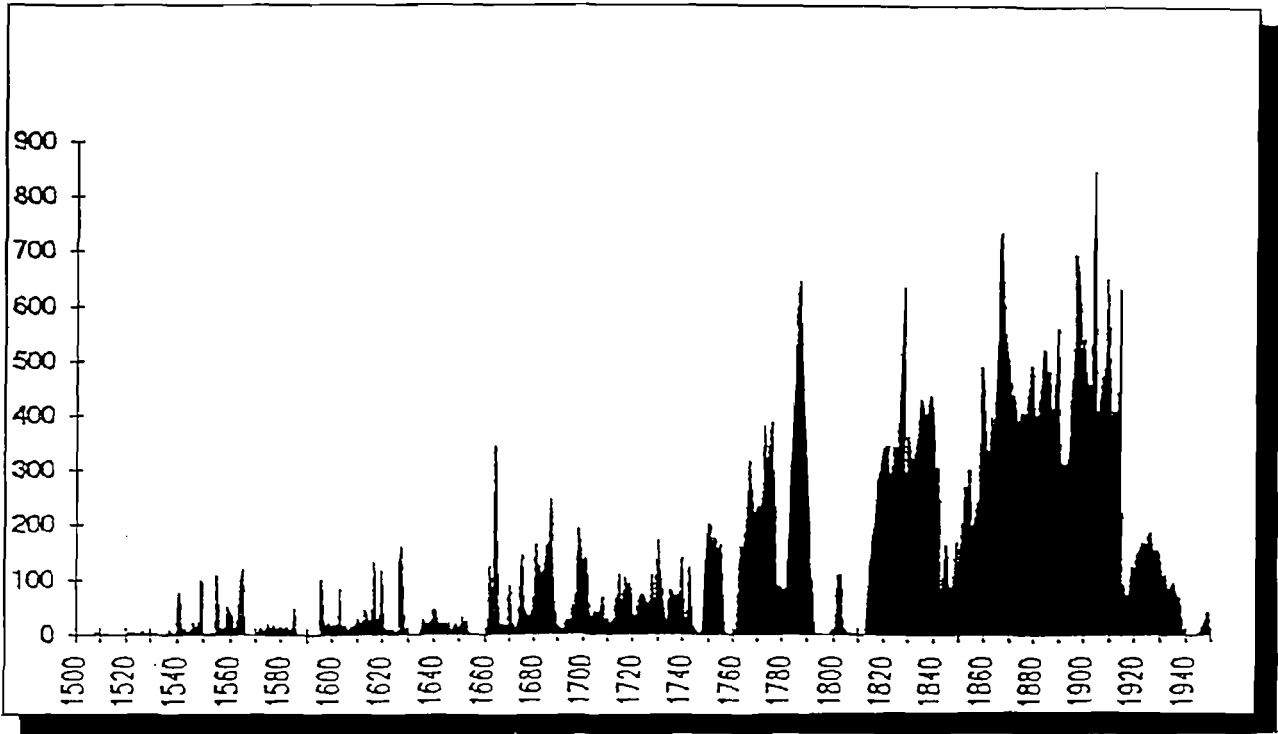


Figure 6 - Nombre de morutiers français partis en pêche de 1500 à 1950

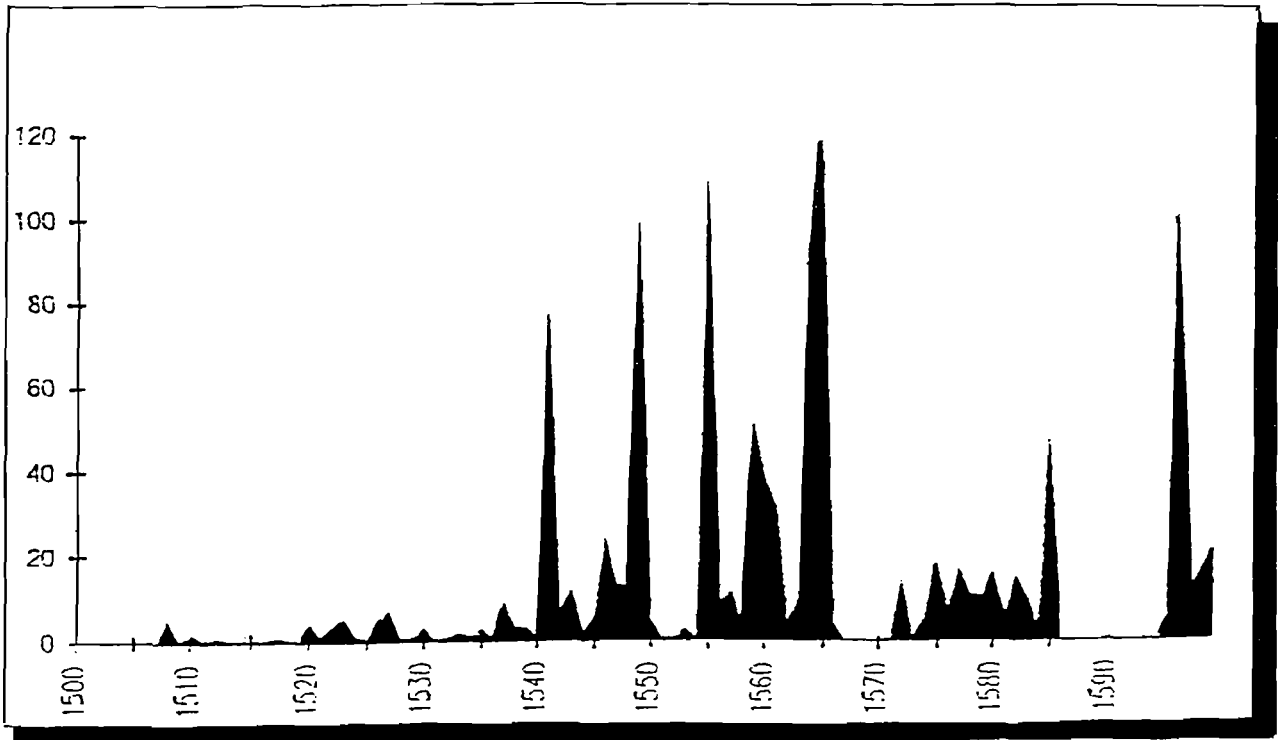


Figure 7 - Nombre de départs de morutiers recensés au XVI^e siècle

| Année | Nombre de morutiers | Volume en tonnes | Production en tonnes métriques TM | Année | Nombre de morutiers | Volume en tonnes | Production en tonnes métriques TM |
|-------|---------------------|------------------|-----------------------------------|-------|---------------------|------------------|-----------------------------------|
| 1800 | 10 | - | 407 | 1850 | 123 | 14 479 | 11 324 |
| 1801 | 16 | - | 488 | 1851 | 139 | 18 201 | 5 616 |
| 1802 | 110 | 959 | 4 948 | 1852 | 272 | 23 550 | - |
| 1803 | 110 | 13 600 | - | 1853 | 193 | 19 037 | 6 549 |
| 1804 | 2 | - | - | 1854 | 302 | 28 700 | 4 815 |
| 1805 | 9 | - | 265 | 1855 | 151 | 11 321 | - |
| 1807 | 2 | - | - | 1856 | 196 | 11 514 | 7 941 |
| 1808 | 1 | - | 58 | 1857 | 241 | 27 0436 | 5 198 |
| 1808 | 1 | - | - | 1858 | 250 | 24 159 | 17 956 |
| 1809 | 1 | - | - | 1859 | 492 | 49 291 | 45 505 |
| 1810 | - | - | - | 1860 | 431 | 42 578 | 14 084 |
| 1811 | - | - | - | 1861 | 322 | 34 017 | 14 265 |
| 1812 | - | - | - | 1862 | 303 | 31 714 | 22 317 |
| 1813 | - | - | - | 1863 | 401 | 31 412 | 10 856 |
| 1814 | 50 | 2 601 | 537 | 1864 | 355 | 32 717 | 12 196 |
| 1815 | 112 | 3 874 | 2 068 | 1865 | 505 | 61 206 | 13 140 |
| 1816 | 194 | 10 851 | 3 149 | 1866 | 530 | 65 683 | 13 151 |
| 1817 | 144 | 9 359 | 47 747 | 1867 | 736 | 104 479 | 17 506 |
| 1818 | 283 | 30 358 | 14 274 | 1868 | 562 | 64 931 | 17 280 |
| 1819 | 307 | 11 980 | 2 615 | 1869 | 514 | 70 565 | 4 372 |
| 1820 | 331 | 11 169 | 3 025 | 1870 | 489 | 60 946 | 35 |
| 1821 | 347 | 13 585 | 4 521 | 1871 | 389 | 49 374 | 28 |
| 1822 | 347 | 12 404 | 2 549 | 1872 | 439 | 55 483 | 3 572 |
| 1823 | 146 | 4 085 | 2 679 | 1873 | 398 | 54 017 | 4 025 |
| 1824 | 344 | 4 812 | 3 813 | 1874 | 384 | 53 038 | 4 802 |
| 1825 | 282 | 5 046 | 3 459 | 1875 | 410 | 52 185 | 28 623 |
| 1826 | 369 | 12 974 | 4 863 | 1876 | 396 | 50 816 | 27 985 |
| 1827 | 403 | 6 011 | 4 222 | 1877 | 423 | 53 836 | 27 024 |
| 1828 | 635 | 7 060 | 6 201 | 1878 | 445 | 56 085 | 28 861 |
| 1829 | 109 | 6 763 | 4 140 | 1879 | 494 | 56 624 | 33 506 |
| 1830 | 365 | 22 302 | 5 130 | 1880 | 433 | 49 232 | 35 211 |
| 1831 | 330 | 40 569 | 7 244 | 1881 | 355 | 41 882 | 27 869 |
| 1832 | 318 | 40 076 | 1 676 | 1882 | 422 | 48 100 | 29 613 |
| 1833 | 338 | 43 542 | 1 893 | 1883 | 477 | 51 302 | 34 397 |
| 1834 | 383 | 49 072 | 1 612 | 1884 | 524 | 58 158 | 31 487 |
| 1835 | 431 | 53 652 | 8 279 | 1885 | 470 | 53 440 | 39 508 |
| 1836 | 414 | 52 720 | 12 552 | 1886 | 483 | 54 947 | 45 349 |
| 1837 | 379 | 60 316 | 156 | 1887 | 401 | 47 645 | 38 843 |
| 1838 | 420 | 44 806 | 14 302 | 1898 | 370 | 50 210 | 60 934 |
| 1839 | 438 | 54 995 | 16 167 | 1889 | 562 | 50 344 | 59 851 |
| 1840 | 404 | 52 303 | - | 1890 | 368 | 47 658 | 31 700 |
| 1841 | 217 | 4 972 | 13 311 | 1891 | 300 | 39 787 | 20 000 |
| 1842 | 306 | 5 901 | 13 696 | 1892 | 315 | 40 309 | 21 117 |
| 1843 | 79 | 6 301 | 14 461 | 1893 | 311 | 36 710 | 25 350 |
| 1844 | 87 | 6 961 | 13 810 | 1894 | 330 | 38 030 | 23 627 |
| 1845 | 163 | 6 300 | 5 022 | 1895 | 467 | 42 806 | 28 793 |
| 1846 | 91 | 77 792 | 6 039 | 1896 | 474 | 44 100 | 35 642 |
| 1847 | 86 | 8 045 | 6 580 | 1897 | 696 | 43 544 | 32 937 |
| 1848 | 87 | 7 288 | 6 392 | 1898 | 660 | 40 282 | 28 320 |
| 1849 | 169 | 6 148 | 6 235 | 1899 | 462 | 45 523 | 47 073 |

Tableau 6 - La pêche française de la morue du XIX^e siècle

| Année | Nombre de morutiers | Volume en tonneaux | Production en tonnes métriques |
|-------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 1900 | 542 | 53 044 | 33 161 |
| 1901 | 463 | 57 957 | 42 528 |
| 1902 | 457 | 51 217 | 80 975 |
| 1903 | 447 | 49 622 | 50 442 |
| 1904 | 848 | 52 455 | 38 635 |
| 1905 | 369 | 57 806 | 42 080 |
| 1906 | 420 | 54 637 | 31 237 |
| 1907 | 476 | 61 210 | 47 728 |
| 1908 | 435 | 61 049 | 66 399 |
| 1909 | 654 | 58 248 | 64 287 |
| 1910 | 477 | 86 319 | 75 543 |
| 1911 | 373 | 73 231 | 118 451 |
| 1912 | 411 | 87 883 | 52 053 |
| 1913 | 264 | 50 129 | 47 493 |
| 1914 | 634 | 77 678 | 35 515 |
| 1915 | 89 | 32 354 | 20 620 |
| 1916 | 94 | 22 949 | 11 628 |
| 1917 | 70 | 15 573 | 13 186 |
| 1918 | 70 | 38 972 | 11 589 |
| 1919 | 126 | 34 205 | 33 129 |
| 1920 | 110 | 29 329 | 39 474 |
| 1921 | 145 | 43 058 | 45 126 |
| 1922 | 158 | 46 660 | 36 091 |
| 1923 | 169 | 54 612 | 43 251 |
| 1924 | 153 | 43 957 | 42 073 |
| 1925 | 176 | 55 669 | 62 855 |
| 1926 | 188 | 65 676 | 75 667 |
| 1927 | 153 | - | 60 445 |
| 1928 | 153 | - | 63 470 |
| 1929 | 154 | - | 56 818 |
| 1930 | 144 | - | 48 340 |
| 1931 | 98 | - | 42 498 |
| 1932 | 110 | - | 44 090 |
| 1933 | 87 | - | 48 254 |
| 1934 | 83 | - | 58 330 |
| 1935 | 98 | - | 59 340 |
| 1936 | 78 | - | 59 076 |
| 1937 | 68 | - | 66 170 |
| 1938 | 67 | - | 73 255 |
| 1939 | - | - | - |
| 1940 | - | - | 9 573 |
| 1941 | - | - | - |
| 1942 | - | - | - |
| 1943 | - | - | 6 |
| 1944 | - | - | - |
| 1945 | 5 | - | 8 853 |
| 1946 | 13 | - | 23 298 |
| 1947 | 24 | - | 24 872 |
| 1948 | 41 | - | 34 496 |
| 1949 | 39 | - | 37 379 |
| 1950 | 35 | - | 42 496 |

Tableau 7 - La pêche française de la morue dans la première moitié du XX^e siècle

On constate cependant que, pendant plus de trente ans, on n'a aucune valeur de tonnage. Aussi, comme pour les siècles précédents, on a calculé le tonnage moyen par bateau qui est de 96 tonneaux pour le XVIII^e siècle. En utilisant cette valeur moyenne et le mode de calcul indiqué précédemment, nous estimons le tonnage utilisé au cours du siècle à 1 118 208 tonneaux et une production de 22 364 160 quintaux (unité ancienne) soit 1 084 662 tonnes métriques, ce qui est plus vraisemblable. En fait, on observe que la production de la pêche à la morue augmente très fortement à chaque siècle.

Le XIX^e siècle marque l'apogée de la pêche morutière en France, grâce à de meilleures techniques et à un commerce intensif. En cent ans, 30 334 morutiers partent pour Terre-Neuve et l'Islande, ce qui indique encore une augmentation de la flottille de 160 % par rapport au XVIII^e siècle. On peut désormais considérer que les données sont fiables et que les valeurs des tonnages et de la production sont en rapport avec le nombre des morutiers recensés (tab. 6).

Ces bateaux représentent un tonnage de 2 974 255 tonneaux et rapportent 1 370 738 tonnes métriques de morue soit 26 % de plus qu'au XVIII^e siècle.

Nos investigations se sont arrêtées à la **moitié du XX^e siècle** et les statistiques de pêche déjà utilisées à la fin du siècle précédent ont été notre base de données, notamment pour le nombre des morutiers et pour la production. Par contre, les chiffres sur les tonnages des navires sont inexistantes après 1926 car ils n'ont pas été relevés à l'époque (tab. 7).

Au cours de ce demi-siècle, 10 268 morutiers sont partis en pêche malgré la forte incidence des deux guerres mondiales, ce qui équivaut à la moitié des départs de bateaux de la période 1850-1900 et reste proche des départs de 1800 à 1850.

Les tonnages recensés ne concernent donc que vingt-six années de pêche et équivalent à 1 415 499 tonneaux. Par contre, la production est forte, elle est de 2 122 275 tonnes métriques, ce qui représente 71 % de la production totale du XIX^e siècle. Cela est dû au remplacement progressif des voiliers par des bateaux à vapeur et à la découverte d'une bonne pêcherie au Groenland.

Cependant, les conséquences des deux guerres mondiales sont responsables de la chute de la pêche qui s'accroît après la seconde guerre. Jusqu'en 1938, la pêche reste encore importante ; après 1944, quelques dizaines de bateaux repartent en campagne. La consommation de la morue diminue et le déclin de la pêche est rapide.

PRODUCTION PAR SIÈCLE ET PAR PORT

■ **Au XVI^e siècle**, les données chiffrées qui nous sont parvenues sont peu nombreuses et souvent imprécises. Les Bretons et les Basques partent régulièrement pour "les Terres Neuves" à partir de 1506. Le début de cette pêche coïncide avec le "Petit âge glaciaire" et correspond au déclin des pêcheries bretonnes. Au cours du siècle, la Grande Pêche débute par des départs peu nombreux jusqu'à 1540 (fig. 7) puis ils croissent assez nettement entre 1540 et 1565 et on peut observer quatre pics de 77 bateaux en 1541 à 119 bateaux en 1565. Une absence de données entre 1567 et 1571 est suivie d'années à faibles départs si on excepte un pic d'une quarantaine de morutiers en 1585, puis de nouveau on observe un manque de données de 1585 à 1594 et le siècle se termine par un départ de 100 morutiers d'Olonne en 1596.

Les quantités de morue pêchées et rapportées en France ne sont guère connues. Certains bateaux arment dans un port et déchargent dans un autre.

Les premiers armements importants sont constitués à Honfleur, Rouen, Les Sables d'Olonne, La Rochelle, Bordeaux. D'autres ports moins commerçants tels que Fécamp, Le Havre, Granville, Saint-Malo, Binic et Bayonne, envoient de dix à trente morutiers au cours du siècle. Enfin, quelques ports n'envoient qu'un ou deux navires chacun.

Au cours du siècle, des divers ports de France, on recense 314 départs de morutiers de 1500 à 1550 et 838 de 1550 à 1600. Les estimations calculées représentent un volume de jauge de 111 000 tonneaux et une production de l'ordre de 110 000 tonnes métriques pour le siècle. (tab. 3).

Rouen est le plus important avec 336 morutiers répertoriés, dont 148 pour la première moitié du siècle et 188 pour la seconde. L'activité débute en 1508 avec 4 morutiers puis l'augmentation du commerce induit le départ de 60 bateaux en 1541, 73 en 1549, 94 en 1555 et 38 en 1562, (Turgeon, 1986 ; Innis, 1954). Le volume des terre-neuviers pour le siècle est estimé à 32 592 tonneaux et la production à 32 686 tonnes métriques. Ce port ralentit son activité avant la fin du siècle, victime vraisemblablement des difficultés de remontée de la Seine. (La Morandière, 1962).

La Rochelle est également un port morutier important d'où partent 268 bateaux estimés pour 25 996 tonneaux. La pêche commence dès 1523 avec 5 navires puis, régulièrement, les Rochelais arment pour Terre-Neuve à

raison de 1 à 13 bateaux par an. Parfois, la flottille est plus importante et atteint 49 morutiers en 1559, 29 en 1561, 44 en 1564, 42 en 1565 et 15 en 1598 (Trocme et Delafosse, 1952). La production de La Rochelle est estimée à 25 216 tonnes métriques essentiellement en morue sèche.

Bordeaux commence vers 1526 à envoyer deux bateaux en pêche et continue par la suite à armer régulièrement entre deux et dix morutiers selon les années. Les meilleures sont 1546 avec 22 bateaux 1549 avec 21, 1565 avec 38, 1575 avec 18 et 1585 avec 47 (Bernard 1968). Au total, 195 morutiers quittent Bordeaux, dont on estime le tonnage à 18 915 tonneaux et la production à 18 347 tonnes métriques (fig. 8). Pendant tout le XVI^e siècle, Bordeaux est un port de pêche et de commerce de morue sèche, qui évoluera au siècle suivant en un grand port de décharge (débarquement de morue).

Pour **Honfleur** (fig. 9), débute l'évolution de ce port morutier qui s'affirmera tout au long du siècle suivant, puis encore au XVII^e siècle et s'arrêtera définitivement en 1789. Un morutier quitte Honfleur en 1520, puis quatre en 1564. Entre ces deux années, il est vraisemblable que des départs en pêche ont eu lieu fréquemment mais les données manquent. Après 1564, le nombre de morutiers se maintient régulièrement : 17 en 1577, 11 en 1578 et 1579, 15 en 1582, 10 en 1597 (Bréard, 1899). On estime que le tonnage global des morutiers a été de 11 737 tonneaux pour le siècle, la production étant de l'ordre de 11 385 tonnes métriques.

Des **Sables d'Olonne** et d'Olonne partent 108 morutiers. Quelques uns vont à Terre-Neuve en 1543, 1549, 1571, et il y aurait eu 100 départs en 1596 (La Morandière, 1962). Nous estimons donc à 10 476 le tonnage de ces bateaux et à 10 162 tonnes métriques la production de poisson rapportée en France.

Les autres ports, encore peu actifs au XVI^e siècle sont au nombre de six, Fécamp envoie 32 morutiers en pêche entre 1520 et 1595, avec une bonne année en 1564 où partent 11 unités de pêche.

On compte 21 morutiers au Havre, 25 en 1565 au Croisic, 14 à Granville en 1552, 8 à Saint-Malo en 1565/66, 4 à Saint-Brieuc/Binic et Bayonne. Huit autres ports envoient un ou quelques navires à Terre-Neuve : Saint Valéry, Harfleur, Régneville, Coutances, Lannion, Saint-Pol-de-Léon, Ploemeur et Ré.

■ Le XVII^e siècle marque l'essor de la "Grande Pêche" par une forte augmentation des départs de terre-neuviers. Sur les lieux de pêche, on assiste à la concentration de la pêche sédentaire dans certaines régions et à la création de colonies de pêcheurs, notamment à la fin du siècle, bien que sévisse toujours un climat froid avec une avancée importante des glaces polaires (Lamb, 1979). L'Etat par ailleurs, encourage la formation de matelots. Au XVII^e siècle, se pose la question de l'hégémonie maritime en Europe entre la France et l'Angleterre, il est donc important de disposer d'un grand nombre de matelots endurcis.

Les facteurs politiques comme la guerre de la Ligue d'Augsbourg de 1688 à 1697 perturbent de façon importante les campagnes de pêche et surtout les colonies de pêcheurs de Terre-Neuve, notamment à Plaisance qui est dévastée. D'autres facteurs, comme la Révocation de l'Edit de Nantes en 1685, portent un coup très dur au commerce terre-neuvier de Nantes, La Rochelle et le Havre, de nombreux armateurs quittent ces régions. Le trafic morutier augmente cependant considérablement (fig.10). De 1600 à 1650, 1 323 bateaux partent en pêche, de 1650 à 1700 on en compte 3 021 soit un total de 4 344 terre-neuviers pour le siècle, correspondant à une forte augmentation par rapport au XVI^e siècle.

Jusqu'à 1660, les départs vers Terre-Neuve sont réguliers et en augmentation nette par rapport aux périodes antérieures. On observe des pics d'abondance, en 1617 avec 133 morutiers, en 1620 avec 118, en 1627 avec 159. De 1654 à 1662, nous n'avons que très peu de données sur les pêches de morue. La deuxième moitié du siècle est mieux connue, les morutiers sont de plus en plus nombreux. Dès 1662, on note un pic de 125 bateaux puis l'inventaire Colbert de 1664 indique avec précision 345 morutiers répertoriés. Par la suite, les départs annuels oscillent pour la plupart entre la dizaine et plus de 100 navires. Certaines années, les départs sont importants, ainsi en 1675, 145 morutiers partent en pêche, en 1681 on en compte 162 et 247 en 1687. La guerre de la Ligue d'Augsbourg fait chuter les départs entre 1689 et 1697. La fin du siècle est de nouveau une période de pêche active avec 192 morutiers en 1698 et 165 en 1699. Cependant les données que nous avons recensées sur les tonnages ne correspondent pas réellement au nombre de morutiers partis en pêche, par ailleurs, la production de morues est pratiquement inconnue.

Entre 1600 et 1650, on estime le tonnage des 1 323 morutiers à 152 145 tonnes métriques. Par rapport au demi-siècle précédent, le nombre des morutiers a augmenté de 58 %, le tonnage et la production de 87 %. Pour la seconde moitié du XVII^e siècle, on a répertorié 3 021 unités de pêche, l'estimation du tonnage est de 347 415 tonneaux et la production de 336 992 tonnes métriques. En comparant avec la première moitié du siècle, la pêche traduit un accroissement de bateaux, tonnage et production, de 128 %. D'un siècle à l'autre, l'augmentation du nombre des morutiers est de 277 % ce qui accroît les tonnages et la production de 347 % en cent ans (tab. 4).

Certains ports continuent à assurer les deux sortes de pêche morue sèche et morue verte mais désormais la plupart s'orientent vers l'une ou l'autre. Nous avons dénombré pour le siècle 661 morutiers effectuant avec certitude la pêche de la morue verte et venant de Dunkerque, Fécamp, Dieppe, le Havre, Nantes et les Sables d'Olonne. La morue sèche est plus spécialement rapportée dans les ports de Saint-Malo, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne. Certains ports, tels que Honfleur et Granville, pratiquent les deux pêches dans des proportions identiques.

■ Au XVII^e siècle, **Saint-Malo** est sans conteste le premier port morutier français. On a comptabilisé 1 805 départs de bateaux vers Terre-Neuve, les trois quart de ces bateaux font la pêche sédentaire et rapportent de la morue sèche, les autres pêchent sur les Bancs et rapportent de la morue verte (fig. 11). Les données sur les pêches de Saint-Malo sont des valeurs ponctuelles jusqu'à 1680. On note ainsi le départ de 118 bateaux en 1620 (La Morandière, 1962) 112 en 1628, 24 en 1646 et 120 en 1665 (Dardel, 1941), 58 en 1675 (La Morandière, 1962). Après 1680, on a retrouvé des données annuelles régulières se poursuivant jusqu'en 1720 (Delumeau, 1961). Pendant la première moitié du siècle, 427 morutiers sont partis à Terre-Neuve, on en a estimé le tonnage à 49 105 tonnes et la production à 47 631 tonnes métriques. Au cours de la seconde, le commerce de la morue est intense et 1 378 morutiers partent en pêche, soit une augmentation de 222 %, on estime le tonnage à 158 470 tonnes et la production à 153 716 tonnes métriques. Soit pour le siècle un total estimé à 201 347 tonnes métriques de morue.

Second port très important, **Honfleur** totalise 990 morutiers en pêche dont 506 de 1600 à 1650 et 484 jusqu'à 1700 (fig.9). Les morutiers de Honfleur pratiquent à Terre-Neuve les deux sortes de pêche, morue sèche sur les côtes et morue verte sur les Bancs à peu près à égalité, la morue verte étant, par la suite acheminée vers Paris. De 1600 à 1627 les départs de morutiers sont réguliers (Bréard, 1899). De 1636 à 1645, une vingtaine de bateaux partent annuellement à Terre-Neuve (Dardel, 1941), enfin de 1664 à 1687 les départs varient entre 17 et 36 selon les années (Dardel, 1941). On estime à 58 190 tonnes, le tonnage des morutiers de 1600 à 1650, ce qui situe la production à 56 444 tonnes métriques et à 55 660 tonnes le tonnage de 1650 à 1700 avec une production de 53 990 tonnes métriques. Pour le siècle, la production peut donc être estimée à 110 434 tonnes métriques, soit une augmentation de 870 % correspondant à 718 % de plus de morutiers, de capacité supérieure à ceux du XVI^e siècle.

Le Havre-de-Grâce est le troisième port en importance. Son activité se poursuivra encore au début du XVIII^e siècle, pour s'arrêter à la Révolution. On compte 598 départs en pêche pendant le siècle, essentiellement sur les Bancs d'où ils rapportent la morue verte. Le Havre de Grâce est ainsi le premier port de morue verte de son époque. Les départs les plus importants ont lieu en 1603 : 80 morutiers (Innis, 1954) ; 1627 : 80, 1662 : 125, 1664 : 57 (La Morandière, 1962) ; 1670 : 72 (Dardel, 1941) ; 1675 : 55 et 1687 : 54 (La Morandière, 1962). On estime que les 598 terre-neuviens ont jaugé 68 770 tonnes et ont rapporté 66 707 tonnes métriques de morue verte en France.

Nantes, les Sables d'Olonne et Granville envoient, surtout après 1660, respectivement, 169, 165 et 156 bateaux sur les Bancs, les morutiers de Granville rapportant moitié morue verte et moitié morue sèche. En 1664, l'inventaire Colbert comptabilise 34 morutiers à Nantes, 74 aux Sables d'Olonne et 24 à Granville. Par la suite, le commerce de Nantes se maintient régulièrement de 1680 à 1697, aux Sables d'Olonne le trafic est assez réduit, à Granville le commerce morutier préfigure le développement de ce port au XVIII^e siècle.

De La Rochelle, Bordeaux, Dunkerque et Dieppe partent moins de cent terre-neuviens au cours du siècle. Bayonne, Fécamp, Saint-Brieuc et Rouen ne consacrent que quelques bateaux à la pêche morutière.

Les cargaisons rapportées par les morutiers sont pour une grande partie déchargées dans le port de départ, mais aussi à Marseille, Bordeaux et Nantes qui deviennent "ports de décharge". La morue est ensuite acheminée vers les villes de l'intérieur ou exportée en Espagne et en Italie. Malgré les multiples dangers des pêches à Terre-Neuve : guerres, piraterie, attaques fréquentes des bateaux anglais même au cours des traversées de la Manche, le commerce de la morue prit donc une très grande place au cours du XVII^e siècle.

■ Le XVIII^e est essentiellement marqué par les guerres qui ont toutes des fortes répercussions sur la grande pêche. De 1701 à 1714, la Guerre de Succession d'Espagne a pour conséquences, jusqu'en 1716, une réduction importante des départs de bateaux qui sont ramenés à une trentaine par an compte tenu de l'insécurité sur les mers et des pillages ou incendies des havres par les Anglais à Terre-Neuve. Cette guerre, par le Traité d'Utrecht, oblige la France à abandonner Terre-Neuve et l'Acadie à l'Angleterre. Cinquante ans plus tard, la Guerre de Sept Ans avec l'Angleterre, de 1756 à 1763 se termine par le Traité de Paris qui impose aux Français la perte du Canada, du Labrador, de l'île du Cap-Breton et de l'île Saint-Jean. Il ne reste plus aux morutiers français que l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et le "French Shore" sur Terre-Neuve, qui s'étend sur la côte est du cap Normand au cap Bonavista, puis le long de la côte ouest jusqu'à Portachois approximativement. La guerre de l'Indépendance Américaine, de 1779 à 1783,

fut un frein supplémentaire aux départs des morutiers français vers la pêche de la morue. En 1783, le Traité de Versailles modifia les limites du "French Shore", qui se limita à toute la côte ouest de Terre-Neuve. Outre la succession des guerres, le commerce avec les Antilles et la concentration des capitaux dans certains ports modifièrent considérablement l'activité des ports morutiers au XVIII^e siècle.

Pour cette époque, nous avons des données plus fiables et surtout plus régulières. Tous les ans, nous connaissons le nombre de bateaux partis à Terre-Neuve ou en Islande. Pour la première moitié du siècle, on totalise 3 083 morutiers en pêche (fig. 12). Les valeurs souvent partielles de tonnage et de production nous ont encore conduit à faire des "estimations" supposées plus proches de la vérité que les données effectivement récoltées (tab. 5). A partir des tonnages connus d'un nombre précis de morutiers, on a estimé à 96 tonneaux le tonnage moyen d'un morutier du XVIII^e siècle. Il en ressort une estimation des tonnages de 295 968 tonneaux pour les 3 083 bateaux recensés et une production estimée à 287 089 tonnes métriques entre 1700 et 1750. L'augmentation du nombre des bateaux est de 102 % par rapport au demi-siècle précédent.

Durant la seconde moitié du siècle, bien que perturbée par les guerres, on compte 8 565 départs en pêche, soit 277 % de plus que pendant les cinquante premières années, de jauge totale 822 240 tonneaux et qui rapportent 797 573 tonnes métriques (valeurs estimatives). Pourtant, au XVIII^e siècle, 11 648 morutiers ont rapporté une quantité de morues estimée à 1 084 662 tonnes métriques pour le siècle soit une augmentation en poids de 224 % par rapport au XVII^e siècle. Les tonnages recensés au cours du siècle, bien que partiels, révèlent le développement de la pêche, notamment pendant les périodes de paix (fig. 13). A la fin du siècle, une crise économique et la Révolution secouent la France, font baisser de façon importante le prix de vente de la morue et provoquent l'arrêt du commerce terre-neuvier pendant quelques années.

Au XVIII^e siècle, le nombre de départs de morutiers s'accroît de façon spectaculaire, passant, au cours des cinquante premières années d'une moyenne de 50 bateaux par an, à environ 150 par an dans la seconde moitié du siècle. Les inventaires effectués, en 1726, par Lemasson du Parc et, en 1729, par Sicard, Inspecteurs Généraux des Pêches, nous ont été très utiles. De 1700 à 1750, les meilleures années sont :

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| - 1700 avec 112 morutiers | - 1731 avec 126 morutiers |
| - 1715 avec 110 " | - 1740 avec 139 " |
| - 1730 avec 172 " | - 1749 avec 149 " |

De 1750 à 1800, les pics de densité augmentent :

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| - 1750 avec 203 morutiers | - 1776 avec 390 morutiers |
| - 1766 avec 249 " | - 1786 avec 591 " |
| - 1767 avec 319 " | - 1787 avec 646 " |
| - 1773 avec 382 " | |

On peut observer cependant des périodes creuses qui correspondent aux temps de guerre. La Guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) a des répercussions qui s'étendent de 1703 à 1716 : sur douze ans partent seulement 461 morutiers. De 1715 à 1756, une période de paix de quarante et un ans permet de nouveau la Grande Pêche et de nombreux ports envoient un total de 3 337 bateaux à Terre-Neuve. Entre 1743 et 1749, on remarque une période de très faibles pêches, 46 terre-neuviers en cinq ans, qui ne peut s'expliquer par un motif de guerre. La Guerre de Sept Ans (1756-1763), avec les pillages sur terre et sur mer, fait chuter les départs des morutiers de 1756 à 1762, seuls 148 bateaux sont armés. Une autre époque de prospérité s'étend de 1763 à 1777 qui conduit les armateurs à envoyer 3 778 bateaux en pêche sur quatorze ans. La guerre de l'Indépendance Américaine (1779-1783) opposant les colonies anglaises de l'Amérique du Nord à l'Angleterre a pour conséquence la fuite des terre-neuviers de cette zone car on ne compte, de 1778 à 1782, que 403 navires français en quatre ans. Ensuite les départs reprennent jusqu'aux approches de la Révolution Française : 2 963 de 1783 à 1790 mais seulement 166 de 1791 à 1799.

Le XVIII^e siècle est donc marqué socialement par les guerres et un mauvais climat politique. C'est cependant le siècle de l'apogée pour les ports morutiers les plus entreprenants comme Saint-Malo, Granville et Honfleur. C'est aussi la grande époque des ports de commerce tels que Nantes, Bordeaux, Saint-Jean-de-Luz et Marseille bien que pour certains, le commerce avec les Antilles provoque le déclin de leur commerce morutier à la fin du siècle. Tout au long des côtes de France, les ports morutiers continuent à se modifier ou se spécialisent. Leur puissance varie et on peut les classer selon leur importance. Les plus productifs concentrent les capitaux et les équipages, assurent parfois les deux sortes de pêche, se spécialisant soit dans la pêche proprement dite, soit dans le commerce de la morue.

A Saint-Malo (fig. 11), les deux pêches sont désormais pratiquées, la sédentaire comme au XVII^e siècle et la pêche errante sur les Bancs. Les Malouins vont principalement à Terre-Neuve, au Petit-Nord et à Chapeau-Rouge, ils vont peu au Labrador et à l'Île Royale, vraisemblablement pour éviter la concurrence avec les Basques ou les Normands. De 1700 à 1720, 981 terre-neuviers quittent Saint-Malo, on estime leur pêche à 182 701 tonnes métriques. De 1721 à 1748, nos données sont irrégulières et manquent même pendant quinze années. En 1749, onze bateaux partent en pêche à la morue verte et cinquante autres à la morue sèche qui reste quand même la pêche de base (La Morandière, 1962). La pêche de la morue verte se renforce dans la seconde moitié du siècle lorsqu'une loi instituant des droits élevés est modifiée avantageusement par Louis XV. Une période de paix et de prospérité s'étend de 1749 à 1756 provoquant de nombreux départs vers Terre-Neuve, avec une moyenne de 82 bateaux par an, les deux pêches confondues (Le Roch, 1971). La Guerre de Sept Ans a ensuite des conséquences désastreuses à Terre-Neuve, tant sur terre (sécheries) que sur mer (sur les Bancs). De 1774 à 1778, bien que la France ait maintenant perdu l'Île Royale, le Labrador et le Canada après Terre-Neuve et l'Acadie, la pêche reprend de plus belle, 118 terre-neuviers en 1785, 120 en 1786 (La Morandière, 1962). De 1783 à 1792, 482 cargaisons rapportent de l'ordre de 44 884 tonnes métriques de morue. Mais, trop de poisson provoque la mévente y compris même dans les ports de décharge comme Marseille. En outre, la crise économique qui fut d'ailleurs une des causes de la Révolution, et les troubles politiques des années de la fin du siècle firent qu'aucun morutier n'est parti en pêche de 1793 à 1800. Au XVIII^e siècle, Saint-Malo est donc le premier port morutier de France avec 3 426 départs en pêche, qui ont rapporté une quantité de morue estimée à 319 029 tonnes métriques.

Dunkerque devient le second port morutier français et se spécialise dans la pêche en Islande, quelques bateaux vont cependant à Terre-Neuve, d'autres sur le Dogger Bank ou en Laponie. (fig. 14). La croissance est relativement stable au cours de la première moitié du siècle, de 3 à 21 morutiers par an de 1730 à 1740 (du Rin, 1936). Elle devient plus importante après la Guerre de Sept Ans. Pêchant essentiellement en Islande, les Dunkerquois ne souffrent pas de la Guerre d'Indépendance Américaine et vont capturer la morue verte à raison de 13 à 93 bateaux par an de 1763 à 1792 (Pfister-Langanay, 1985), soit 2 044 bateaux en trente ans, ce qui donne une moyenne annuelle de 68 morutiers avec une estimation de 6 332 tonnes métriques de morue par an.

A la fin du siècle, l'agitation révolutionnaire empêcha tout départ à partir de 1793, la situation fut identique dans les autres ports français. Pour le siècle, à notre connaissance, 2 325 morutiers ont quitté le port de Dunkerque et ont rapporté une quantité de morue estimée à 216 504 tonnes métriques.

Essor de **Granville** qui devient au XVIII^e siècle, le troisième port morutier par son importance, avec une moyenne de trente navires par an au moins dans la première moitié du siècle (fig. 15). Les Granvillais pêchent pour moitié sur les Bancs (morue verte) et moitié sur les côtes (morue sèche), ils vont généralement à Terre-Neuve, l'Île Royale, Gaspé au Canada. La Guerre de Sept Ans provoque là aussi des pertes considérables et une chute des départs. Les données que nous avons sur Granville sont irrégulières bien que ce port ait vraisemblablement envoyé tous les ans un bon nombre de navires à Terre-Neuve. On a connaissance de 32 morutiers en 1722, 40 en 1723 (Gibon, 1908), 52 en 1724, 47 en 1726, 51 en 1736, 70 en 1740 et 90 en 1743 (La Morandière, 1962). Dans la seconde moitié du siècle, les données sont un peu plus fréquentes, les meilleures années sont 1767 avec 85 morutiers, 1773 avec 88, 1776 avec 126, 1784 avec 93, 1786 avec 105, 1787 avec 95 (La Morandière, 1962). A la fin du siècle, le coût de la rémunération importante des équipages provoque des problèmes financiers, d'où une crise des ventes et les années troublées de la Révolution annulent toute pêche. Granville aura donc eu 1 203 morutiers en pêche, qui ont rapportés une quantité estimée à 112 023 tonnes métriques de morue.

A Honfleur, on abandonne le peu de pêche sédentaire qui s'y pratiquait. Ce port, encore relativement important au XVIII^e siècle, concentre les capitaux venant de Fécamp et de Rouen pour envoyer 676 morutiers sur les Bancs. Vers la fin du siècle, il devient un port de décharge puis il périclète. Les derniers départs sont de 44 bateaux en 1789. La Révolution met ensuite un terme à l'activité morutière de ce port.

Loin derrière celle des ports les plus importants, l'activité des **Sables d'Olonne** se maintient au cours du siècle en envoyant 498 navires à Terre-Neuve pour pêcher la morue verte. Jusqu'à 1720 les départs des morutiers sont rares, cela est dû vraisemblablement à des années de mauvaises pêches qui découragent, cette diminution entraîne celle des armements. Ensuite arrivent de meilleures campagnes : en 1725 avec 64 morutiers armés, en 1728 avec 65, en 1735 avec 54, en 1737 avec 48 et 1751 avec 40 morutiers (La Morandière, 1962). Le déclin du port commence à la moitié du siècle. La Guerre de Sept Ans stoppe tous départs qui reprennent ensuite à raison de 20 en 1764, 18 en 1766, 32 en 1773 et 19 en 1775 (La Morandière, 1962). La Guerre de l'Indépendance Américaine arrête de nouveau les pêches vers Terre-Neuve. Par la suite, une dizaine de bateaux par an reprennent le chemin de l'ouest atlantique jusqu'en 1787. Puis, de nouveau, les troubles de la Révolution arrêtent de façon définitive l'activité morutière des Sables. On a pu déterminer plusieurs causes à ce déclin : le commerce lucratif de Nantes et de La Rochelle avec les

Antilles fait que les armateurs investissent leurs capitaux plutôt dans ces deux ports que dans le commerce terre-neuvier des Sables. Le déclin a été aussi accentué ou même causé par les diverses guerres, enfin un fait social tel que l'insubordination permanente des matelots et le peu d'empressement des armateurs à les payer ont détourné investisseurs et marins de cette activité. On évalue la pêche des Sables d'Olonne au XVIII^e siècle à 498 départs de morutiers, ce qui permet d'estimer à 46 374 tonnes métriques la quantité de morue verte rapportée.

Des ports de Dieppe, Fécamp, Saint-Brieuc/Binic, le Havre partent de 100 à 200 morutiers sur les Bancs. **Le Havre** procède à 217 départs en pêche au cours de la première moitié du siècle, puis seulement 61 jusqu'à 1789 (Dardel, 1963), puis il devient port de décharge de morue verte, périclité et arrête pratiquement son activité morutière en 1789. Par contre, à **Fécamp** et **Saint-Brieuc**, la pêche de la morue augmente régulièrement bien que les morutiers ne soient pas encore très nombreux pendant ce siècle. On compte ainsi à Fécamp 9 morutiers de 1700 à 1750 et 130 de 1750 à 1800. A Saint-Brieuc, l'attrait de la Grande Pêche commence en 1728 avec trois navires, puis de 12 à 18 morutiers partent régulièrement de 1750 à 1774. Les meilleures années sont 1770 et 1784 avec 19 bateaux puis 1786 avec 36 bateaux (La Morandière, 1962). Au total, 237 terre-neuviers rapportent pour le siècle 21 418 tonnes métriques de morue verte et sèche. Fécamp et Saint-Brieuc continuent leur croissance de port morutier pendant tout le XIX^e siècle.

Dieppe n'envoie que six morutiers en pêche jusqu'à 1750 mais accentue la pêche par la suite et on compte 143 terre-neuviers de morue verte au cours de la seconde moitié du siècle. Il devient également un important port de décharge de morue verte.

Les autres ports morutiers tels que Nantes, La Rochelle, Bordeaux, St Jean-de-Luz, Bayonne et Marseille n'envoient plus de flotte importante pêcher la morue, certains même deviennent uniquement des ports de décharge et de commerce. Ainsi, **Marseille** devient le premier port de commerce du siècle en important la morue de Saint-Malo et de Granville. C'est aussi un très gros port de décharge qui dépasse Nantes et Bordeaux pour le trafic de morue sèche, celle-ci étant réexportée en Espagne et en Italie. Nous avons estimé à 566 le nombre des bateaux venant décharger à Marseille au cours du siècle, ce chiffre étant sans doute inférieur à la réalité. Dans le Sud Ouest, **Bayonne** et surtout **Saint-Jean-de-Luz** sont aussi des ports de décharge, bien qu'ils maintiennent une activité maritime de morue sèche en allant pêcher à l'île Royale (île du Cap-Breton) dans le golfe du Saint-Laurent et à Gaspé. Cette activité est de l'ordre de 88 morutiers pendant la première moitié du siècle. Le trafic commercial de ces deux ports atteint 537 morutiers dans la seconde car Bayonne devient un port franc. Les années précédant la Révolution sont particulièrement actives : 32 bateaux en 1768, 34 en 1784 (Jaupart, 1981), 38 en 1786 (Dardel, 1941), 54 en 1787 (Jaupart, 1981) et 38 en 1790 (Ribault, 1962). On peut estimer à 58 200 tonnes métriques la quantité de morue sèche rapportée à Bayonne/Saint-Jean-de-Luz pendant le siècle. La crise économique, la Révolution, le manque de matelots et la concurrence commerciale anglaise et hollandaise provoquent la chute des départs en pêche et la décadence de ces deux ports avant la fin du siècle (fig. 16).

Bordeaux, La Rochelle et Nantes restent ou deviennent des ports de décharge de morue sèche au cours du siècle. La pêche hauturière de la morue périclité rapidement, remplacée par le commerce avec les Antilles qui tue le commerce terre-neuvier.

A **Bordeaux**, on observe seulement une moyenne de un à deux navires par an partant en pêche, soit 70 pour le siècle, mais c'est alors le deuxième port de France pour le commerce de la morue, après Marseille. Ce port de décharge reçoit une moyenne de 20 à 30 bateaux par an et même 41 en 1767 (La Morandière, 1962). Nos recherches nous ont seulement permis de dénombrer 139 morutiers entrés en décharge, il est possible qu'il y en ait eu bien d'autres.

De **La Rochelle** partent de 2 à 3 bateaux par an, soit 90 au total pour le siècle. Petit à petit ce port devient également un port de commerce et reçoit la morue de bateaux armés à St-Malo, Granville, Saint-Jean-de-Luz. Les débarquements sont en moyenne de 2 à 3 navires par an puis davantage après 1750, et parfois jusqu'à 20 navires. Nous estimons à 97 le nombre de bateaux débarquant à La Rochelle dont 12 de morue verte et 8 de morue sèche, 77 bateaux débarquant soit l'un soit l'autre type de morue. Ce port périclité cependant vers la fin du XVIII^e siècle et tombe en décadence, tout comme Nantes, le commerce terre-neuvier est tué par le commerce avec les Isles d'Amérique.

Nantes a toujours été davantage un port de commerce qu'un port terre-neuvier bien qu'il en parte de 3 à 5 bateaux par an, soit 123 terre-neuviers pour le siècle. Il demeure aussi un port de décharge et de distribution. La morue venant notamment des Sables d'Olonne, est débarquée et acheminée par la Loire vers Orléans et Paris. Ainsi, sont débarquées 9 450 tonnes métriques de morue verte et 330 000 tonnes métriques de morue sèche venant des ports tels que Saint-Malo, Granville, Les Sables d'Olonne. Mais les droits excessifs sur la morue et le commerce avec les Isles d'Amérique, beaucoup plus attractif, font que le commerce de la pêche périclité dans le dernier quart du siècle.

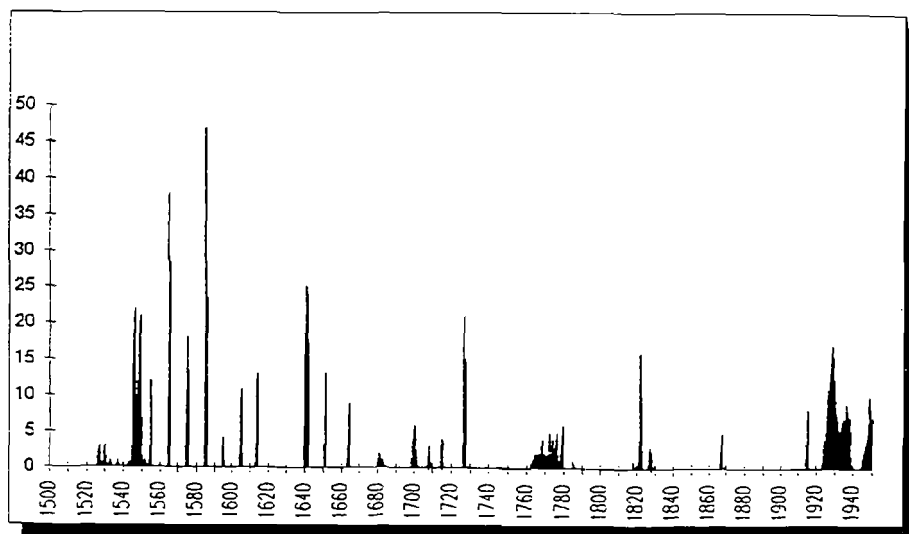


Figure 8 - Nombre de morutiers partis de Bordeaux de 1500 à 1950

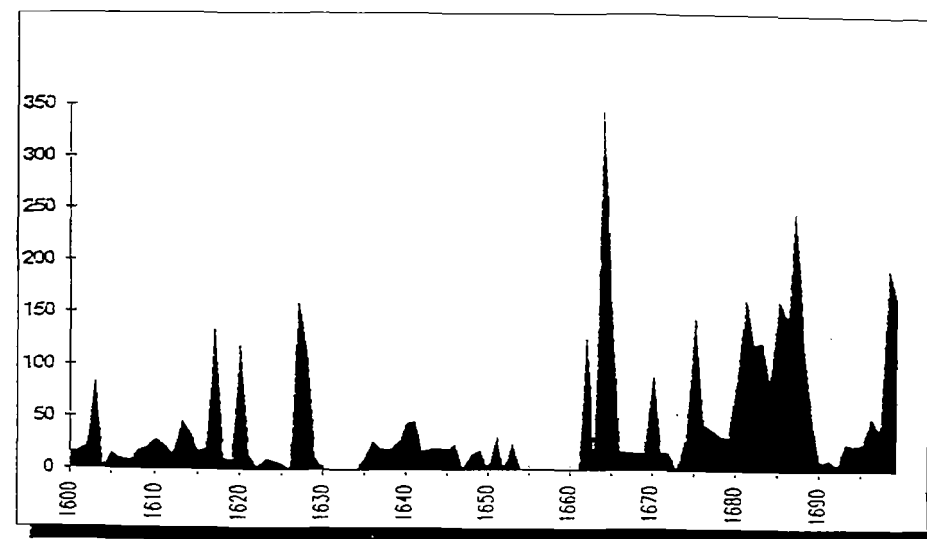


Figure 10 - Nombre de morutiers recensés au XVII^e siècle, compilation des différents ports de France

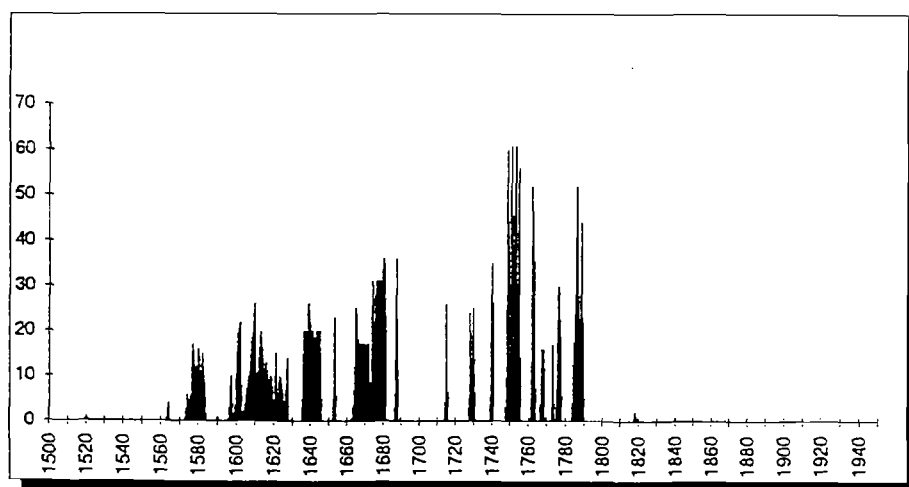


Figure 9 - Nombre de morutiers partis de Honfleur de 1500 à 1950

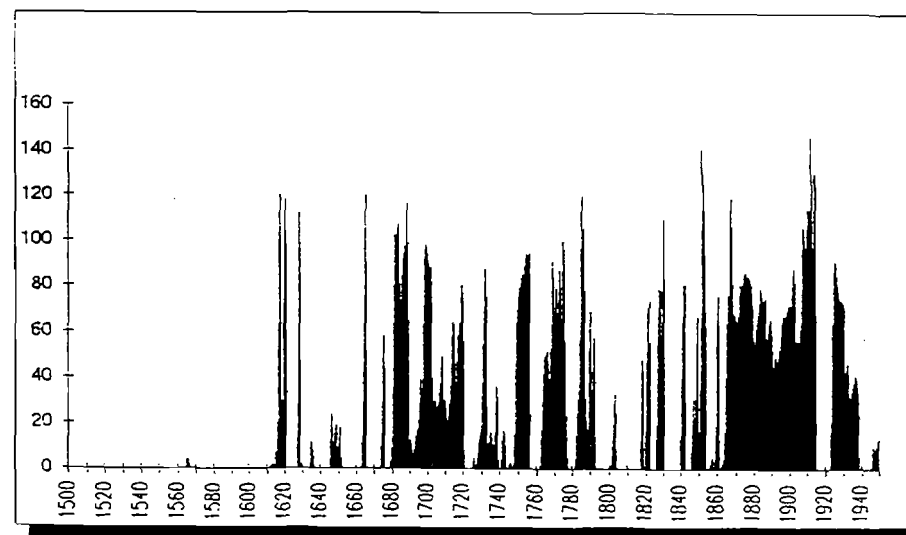


Figure 11 - Nombre de morutiers partis de Saint-Malo de 1500 à 1950

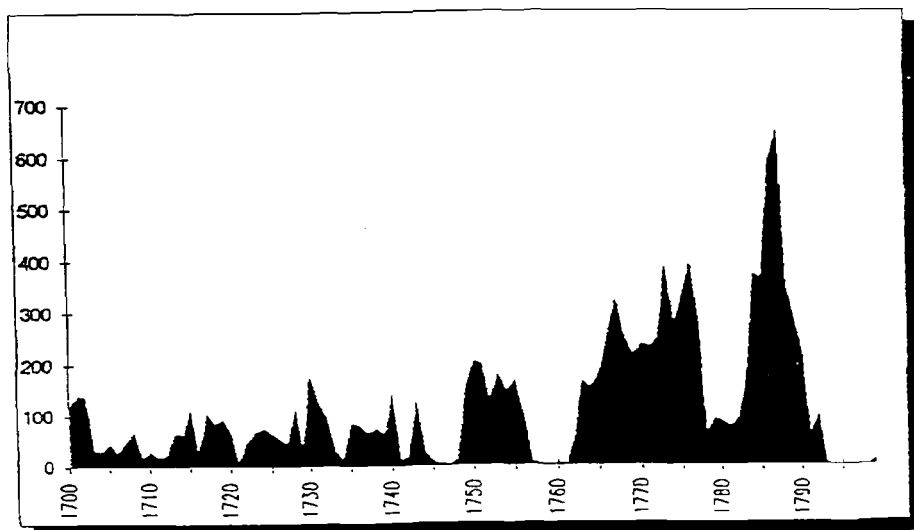


Figure 12 - Nombre de morutiers recensés au XVIII^e siècle

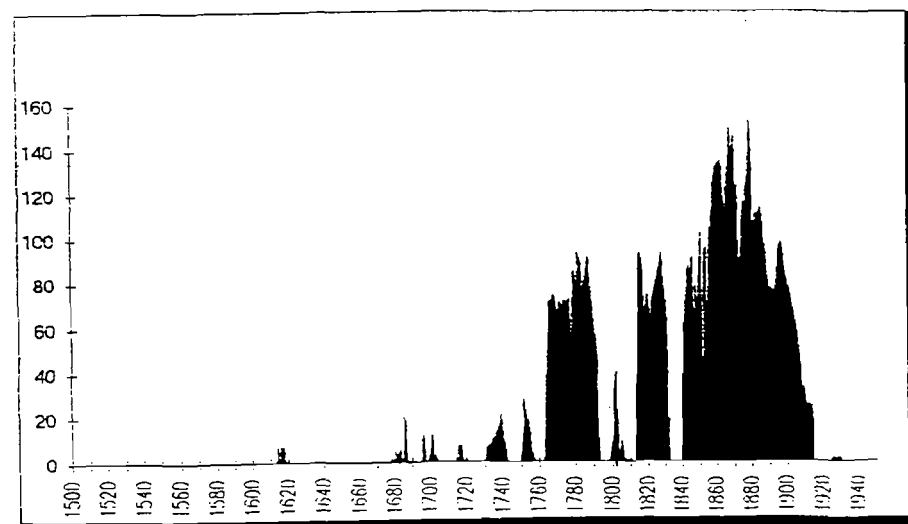


Figure 14 - Nombre de morutiers partis de Dunkerque de 1500 à 1950

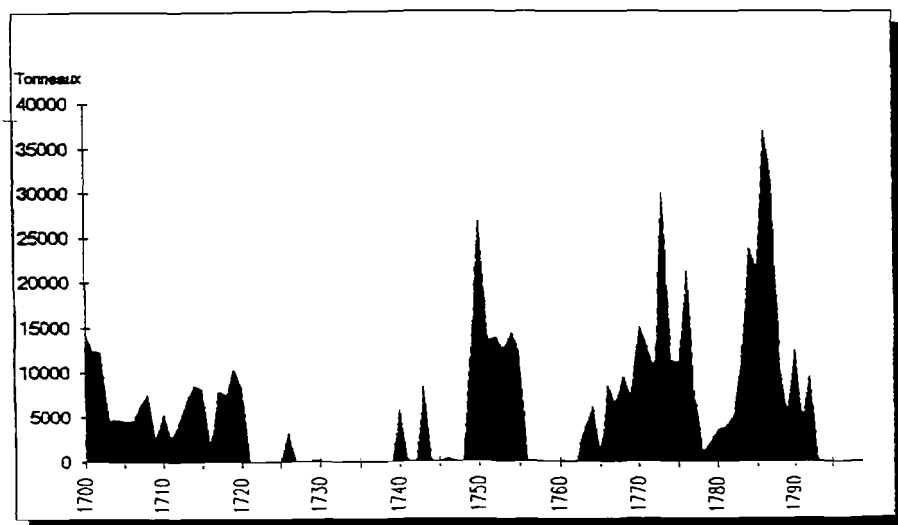


Figure 13 - Tonnages des morutiers du XVIII^e siècle

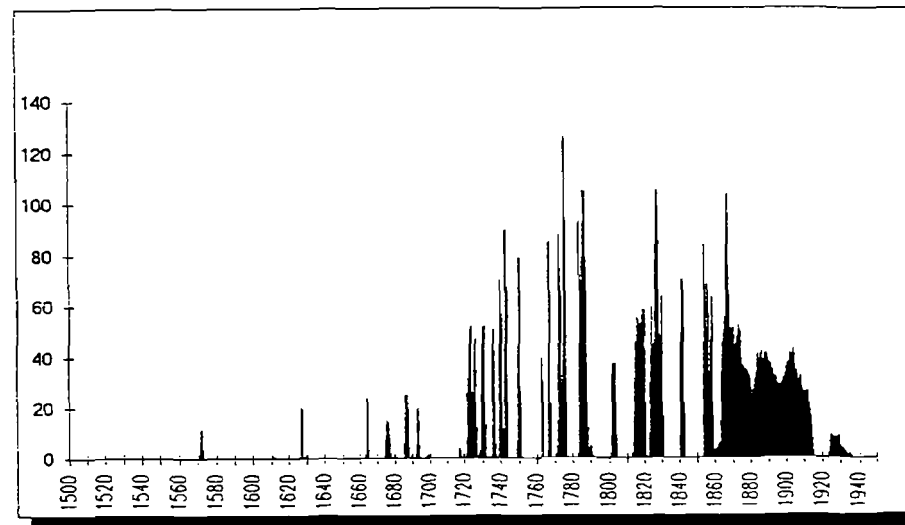


Figure 15 - Nombre de morutiers partis de Granville de 1500 à 1950

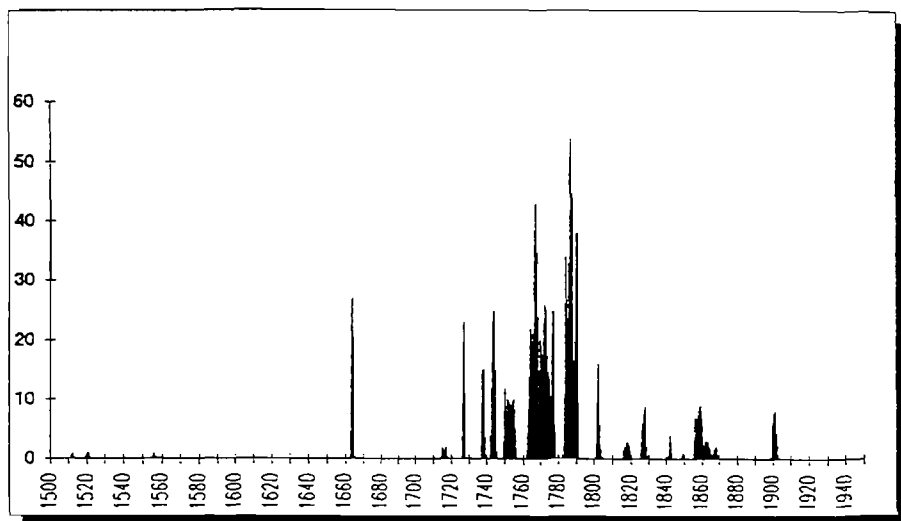


Figure 16 - Nombre de morutiers partis de Bayonne et de Saint-Jean de Luz de 1500 à 1950

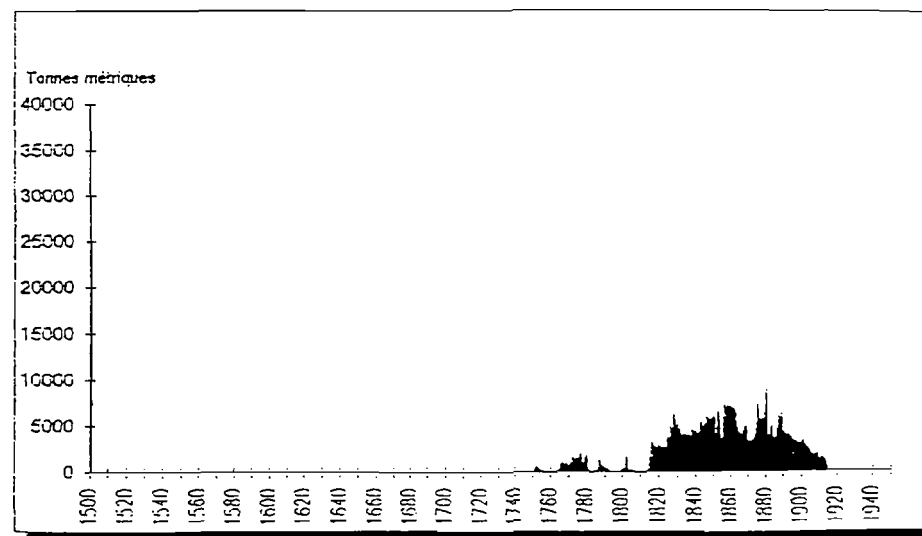


Figure 18 - Production de morue à Dunkerque de 1500 à 1950

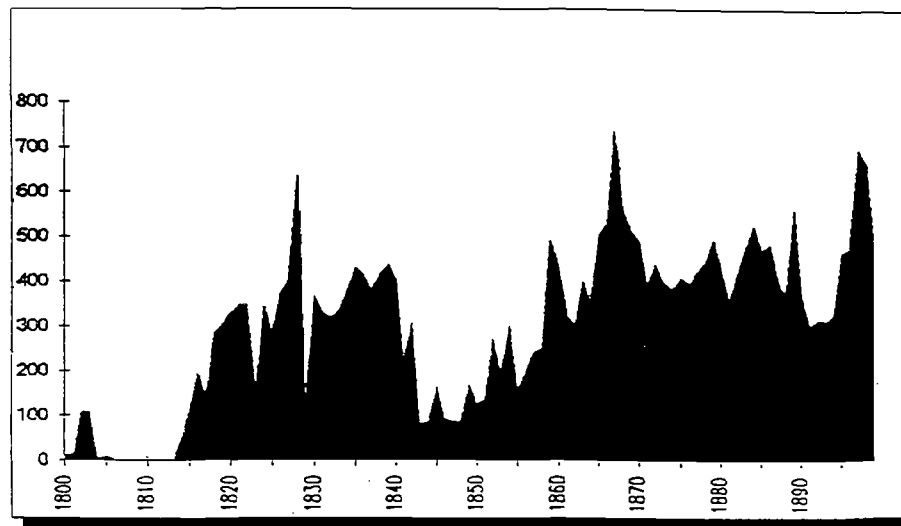


Figure 17 - Nombre de morutiers recensés au XIX^e siècle

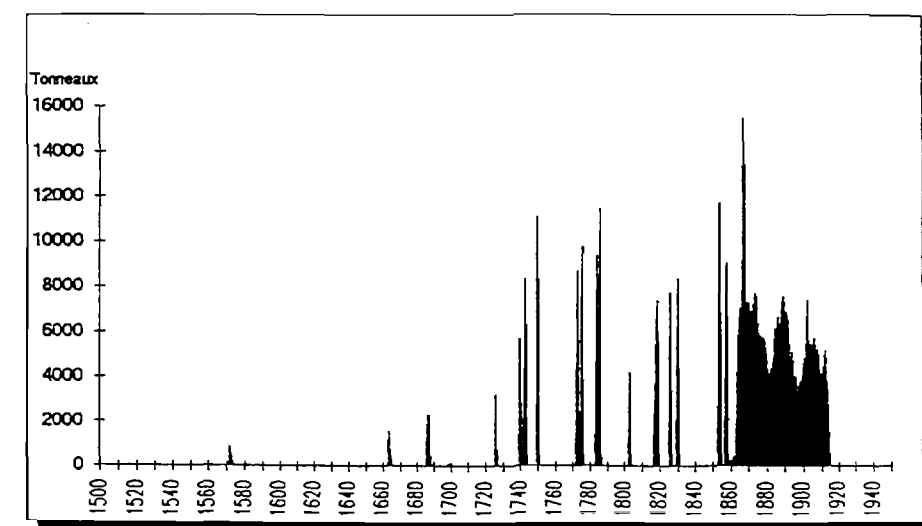


Figure 19 - Tonnages des morutiers de Granville de 1500 à 1950

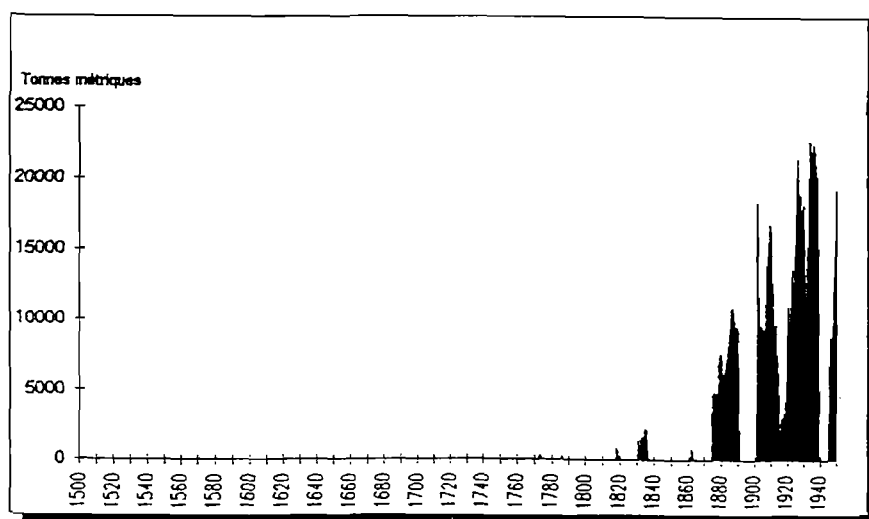


Figure 20 - Production de morue à Fécamp de 1500 à 1950

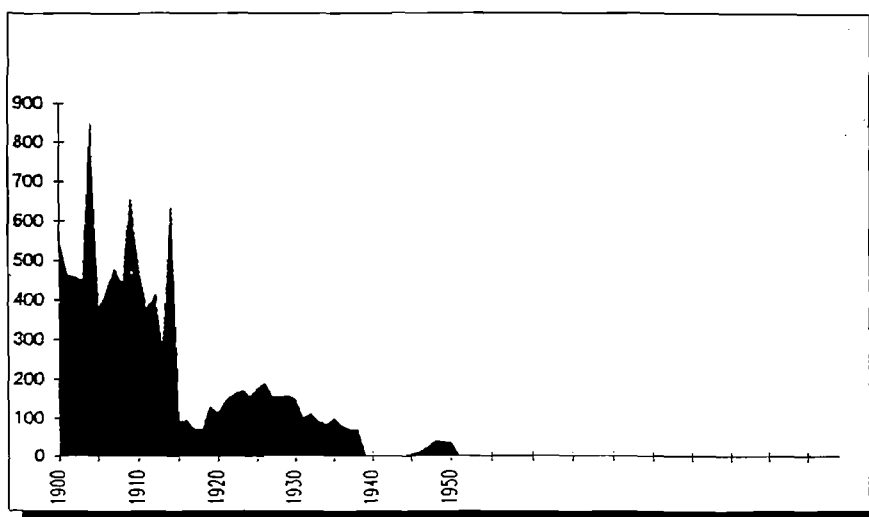


Figure 21 - Nombre de morutiers recensés de 1900 à 1950

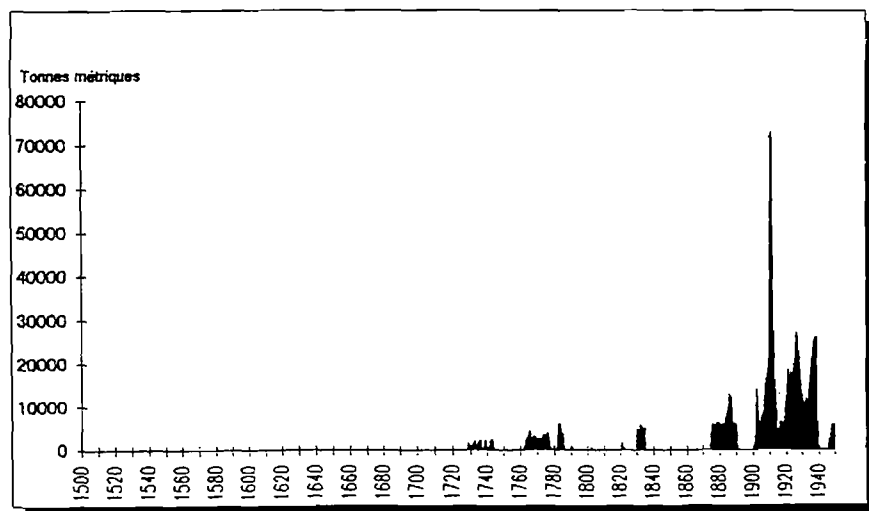


Figure 22 - Production de morue à Saint-Malo de 1500 à 1950

Certains ports, tel Paimpol, commencent, juste à participer à la Grande Pêche. D'autres, comme Boulogne, le Tréport, Saint-Valéry en Caux, Saint-Vaast-La-Hougue, Cherbourg, Caen, Régnéville, Morlaix, Roscoff, Brest et Lorient, n'envoient que quelques bateaux en pêche. D'autres encore arrêtent toute activité morutière, souvent à cause de l'ensablement comme Rouen, Carteret, Agon et Port Bail.

■ **Au XIX^e siècle** le nombre des ports morutiers décroît encore. De la cinquantaine de ports répertoriés au cours du XVI^e siècle on n'en compte plus qu'une dizaine à la fin du XIX^e siècle. Le nombre de morutiers s'accroît. Cependant, on totalise pour le siècle 30 334 bateaux partis en pêche, dont 10 169 dans les cinquante premières années et 20 165 dans les cinquante dernières. Pour un tonnage total de 741 552 tonneaux, sont pêchées 270 585 tonnes métriques de morue de 1800 à 1849 et 1 100 153 tonnes métriques de morue pour 2 232 703 tonneaux dans la seconde moitié du siècle.

Ce siècle est moins perturbé par les guerres que le XVIII^e siècle exception faite de la Révolution de 1848 et de la Guerre de 1870. Les armateurs bénéficient de bateaux aux meilleures caractéristiques techniques, notamment les bateaux à vapeur, et ils n'hésitent plus à financer des morutiers qui pêchent ainsi 1 370 738 tonnes métriques de poisson au cours du siècle.

Cependant, cette période, bien qu'assez proche de la nôtre, comporte des années où les données sont rares, voire inexistantes. Ainsi, on peut considérer que, pendant la période correspondant à l'Empire et aux guerres napoléoniennes, de 1804 à 1815, les données sont manquantes s'il y a eu pêche, et l'on sait par ailleurs qu'il y a eu des importations de morue de Hollande en 1808, de Hollande et de Suède en 1810-1811 de Hollande et de Norvège de 1812 à 1814 (Bronkhorst, 1927). Les données sont incomplètes de 1820 à 1826 et de 1843 à 1856. Il arrive également d'avoir des données nationales mais sans avoir le détail des quantités pêchées par chaque port, à l'exception de Dunkerque.

De 1815 à 1842, les données sont connues au plan national et par quartier, et le nombre de morutiers dépasse souvent 300 par an. Ainsi, en 1821 et 1822, on compte 347 navires qui rapportent 4 521 et 2 549 tonnes métriques de poisson, en 1826 on dénombre 369 bateaux chargés de 4 863 tonnes métriques de morue, en 1827, 403 bateaux avec 4 222 tonnes métriques et, en 1828, on estime à 635 les morutiers qui ont rapporté 6 201 tonnes de morue.

Une bonne époque de captures est aussi celle de 1830 à 1840, où une moyenne de 383 bateaux débarquent annuellement 6 900 tonnes de poisson. De 1843 à 1851, le nombre de terre-neuviers en pêche baisse sensiblement, puis une période plus favorable a lieu de 1852 à la fin du siècle où l'on observe approximativement de 200 à presque 700 morutiers par an (fig. 17), malgré la réduction des pêches due à la Guerre, de 1870 et 1871.

Les meilleures années sont 1828 avec 635 bateaux, jaugeant 7 060 tonneaux et rapportant 6 201 tonnes métriques de morue ; 1867 avec 736 morutiers de 104 479 tonneaux et 17 506 tonnes métriques de poisson et 1897 avec 696 bateaux de 43 544 tonneaux au total dont la production atteint 32 937 tonnes métriques. Les tonnages des bateaux de la première moitié du siècle sont en moyenne de l'ordre de 73 tonneaux par bateau, ceux de la deuxième moitié du siècle sont en moyenne de 111 tonneaux par bateau.

Les principales zones de pêche sont toujours le nord-ouest de l'Atlantique avec les Bancs et le French Shore de Terre-Neuve, Saint-Pierre-et-Miquelon, les côtes d'Islande où de plus en plus de morutiers vont pêcher et la mer du Nord.

Dans chacun des six ports morutiers principaux, on compte plus de 2 000 départs en pêche. Ce sont Dunkerque, Saint-Malo, Granville, Saint-Brieuc, Fécamp et Paimpol. Boulogne et Dieppe en envoient à peu près la moitié moins, aux environs de 900. Les autres, de moindre importance, à l'exception de Cancale, périclitent et arrêtent la Grande Pêche bien avant la fin du XIX^e siècle.

Dunkerque est le premier port morutier de ce siècle avec un total de 8 142 bateaux partis en campagne, qui ont pêché 393 755 tonnes métriques de morue (fig. 18). Au début du siècle, les Dunkerquois ont des difficultés pour s'approvisionner en sel portugais et les guerres napoléoniennes portent un coup sévère à la pêche. Les pêcheurs vont essentiellement en Islande qui peut être considérée comme "leur" territoire, en mer du Nord et assez peu à Terre-Neuve, bien qu'à partir de 1827 ils abandonnent la mer du Nord par suite de la raréfaction de la morue (du Rin, 1938). De 1803 à 1813, les départs en pêche sont très faibles ou nuls et traduisent l'état de guerre. De 1814 à 1870 la pêche est en augmentation constante, elle passe progressivement de 537 tonnes à 2 000-4 000 tonnes par an jusqu'en 1830 (30 à 80 bateaux). De 1830 à 1850, il s'agit de 4 000 à 5 000 tonnes annuelles correspondant à un nombre de 60 à 90 morutiers. La production atteint 6 000 à 7000 tonnes par an de 1850 à 1870 pour 90 à 145 bateaux. Les meilleures années se situent de 1858 à 1870 et on peut noter (du Rin, 1938) l'année 1851 avec 102 navires et 5 616 tonnes

métriques, 1856 avec 104 bateaux et 7 941 tonnes, 1858 avec 124 bateaux et 7 522 tonnes, 1860 avec 132 bateaux et 7 577 tonnes, 1862 avec 134 bateaux et 6 093 tonnes, 1868 avec 149 bateaux et 5 090 tonnes, 1879 avec 152 bateaux et 6 583 tonnes. A partir de 1880, s'amorce le lent déclin de, le nombre de bateaux par an décroît progressivement : 97 en 1887 puis 96, 84, 76 etc et 81 en 1899 qui rapportent 3 604 tonnes de morue. La guerre de 1870 semble ne pas avoir eu de répercussions sur les pêches, par contre celle de 1914-1918 portera le coup de grâce à la pêche morutière de Dunkerque.

Saint-Malo est le second port morutier du XIX^e siècle avec 5 404 départs en pêche connus, dont 1 200 entre 1800 et 1850 et 2 704 pour la seconde moitié du siècle. Mais, de nombreuses données sont manquantes. Ainsi, de 1800 à 1859, elles sont éparées, proviennent de documents d'archives ponctuels et ne reflètent donc pas l'activité morutière réelle du port. En 1827, 1828 et 1830, la source provient des Archives Nationales (série Marine, CC5), pour quelques autres années des Archives d'Ille-et-Vilaine. De 1860 à 1900, ce sont des informations annuelles plus fiables mais parfois incomplètes tirées des statistiques de la Revue Maritime et Coloniale de la dernière moitié du siècle. Ainsi, les quantités pêchées sont, pour la plupart, inconnues jusqu'en 1875 et partiellement entre 1891 et 1900, les tonnages apparaissant plus souvent.

On estime que les guerres napoléoniennes ont eu une répercussion sur les activités morutières malouines, mais rien n'est connu avant 1818 où 48 bateaux jaugeant 6 250 tonneaux partent dont 46 à Terre-Neuve et 2 au Grand-Banc. Pour les années suivantes, on n'a que des données ponctuelles de l'ordre de 70 à 141 bateaux par an (Arch. Nat. Marine CC5), ce qui est comparable avec les pêches de Dunkerque. Entre 1830 et 1842, on estime à 89 bateaux par an en moyenne les effectifs terre-neuviens avec un tonnage annuel moyen de 11 700 tonneaux. Ensuite jusqu'à 1860, on a des chiffres précis pour quelques années : 31 bateaux en 1847, 67 en 1849, 141 en 1852, 84 en 1853.

A partir de 1860 et jusqu'à la fin du siècle, les données chronologiques sont fiables bien qu'il y ait quelques manques dans les chiffres de production. De 1865 à 1874, on observe de 64 à 119 départs de morutiers par an soit une moyenne de 76, jaugeant en moyenne et au total 10 545 tonneaux par an, les quantités pêchées ne sont pas connues. La guerre de 1870 semble avoir eu peu d'influence sur l'activité morutière de Saint-Malo : en 1868 69 terre-neuviens sont partis, en 1869 on en compte 68, en 1870 : 64, en 1871 : 63 et en 1872 : 81. Les meilleures campagnes sont celles de 1867 avec 119 morutiers en pêche et celles de 1874 avec 85 bateaux, la plus faible étant 1870. De 1874 à 1900 les données sont correctes bien que les quantités pêchées de 1891 à 1900 ne concordent pas avec le nombre des bateaux.

Pendant cette période de 25 ans, on compte 1 621 départs en pêche, correspondant à une moyenne annuelle de 65 terre-neuviens dont le tonnage total moyen par an est de 8 587 tonneaux. De plus, on estime à 6 984 tonnes métriques de morue la production de 1875 à 1890 correspondant à une moyenne de 69 morutiers par an.

Pour l'ensemble du siècle, La Morandière (1966) pense que la pêche sédentaire nationale a donné des signes de défaillance, au profit de la morue verte et le fléchissement de cette pêche à Saint-Malo est sensible comme ailleurs à partir du milieu du siècle. Il est cependant difficile de mettre ceci en évidence à cause du manque de données de la première moitié du siècle. On ne peut qu'observer de 64 à 119 morutiers annuellement de 1800 à 1867 et aux environs de 62 de 1867 à 1900. Le fléchissement de la pêche est surtout perceptible dans les quinze dernières années.

Les Malouins vont toujours pêcher tout particulièrement sur les Bancs et sur les côtes de Terre-Neuve mais aussi à Saint-Pierre-et-Miquelon où des liens se sont créés. Quelques navires cependant se dirigent vers l'Islande.

Granville arrive en troisième position dans l'ordre des ports morutiers au XIX^e siècle avec 2 731 bateaux partis pêcher la morue, dont 1 056 au cours de la première moitié du siècle et 1 675 entre 1850 et 1900. Nous n'avons pas de données de 1804 à 1813, ce qui correspond à la période des guerres napoléoniennes. Par contre, pour celle qui a suivi, de 1815 à 1835, les chiffres sont suffisants pour estimer à 42 bateaux en moyenne par an, les départs en pêche, la meilleure année étant 1827 avec 107 morutiers (La Morandière, 1962). Les tonnages, trop ponctuels, ne reflètent pas la réalité de la pêche.

De 1836 à 1853, la majorité des données nous fait défaut à l'exception de 1841 et 1842 où on observe respectivement 70 et 68 morutiers (Archives Nationales Marine CC5). Il est vraisemblable de supposer que les départs annuels sont voisins de ces valeurs pendant ces dix sept années.

Par contre, nous avons retrouvé une série chronologique continue de 1854 à 1900, qui permet d'observer une lente décroissance de l'activité morutière de Granville au cours de la seconde partie du siècle dont une des causes est peut-être l'inadaptation de cette pêche effectuée par des chalutiers de taille insuffisante (La Morandière, 1962). Cette décroissance se continue jusqu'à la Guerre de 1914. Au cours de ces quarante cinq ans, en moyenne 37 morutiers par an partent de Granville avec un tonnage moyen annuel de 5 338 tonneaux. La période optimale va de

1870 à 1879 où l'on totalise 412 départs de bateaux en neuf ans. On observe aussi de très bonnes années, en 1854 avec 84 départs (La Morandière, 1962) et 1867 avec 104 (*Revue Maritime et Coloniale*, 1869).

Une bonne partie de la morue rapportée par les bateaux de Granville est déchargée, outre Granville, à Bordeaux, Marseille et La Rochelle pour le poisson sec, et au Havre et à Dieppe pour la morue verte. (fig. 19).

Les Granvillais vont pêcher principalement dans la zone de Terre-Neuve, mais, depuis 1858, quelques bateaux partent sur les côtes d'Islande jusqu'en 1876. En 1858, on y compte 6 navires, 3 en 1860, 4 en 1861, 6 en 1862 et 1863 (*Revue Maritime et Coloniale* de 1861 à 1864). Après 1876, la pêche en Islande n'a plus lieu, de nombreux naufrages en seraient la cause.

Les deux ports de **Saint-Brieuc** et de **Binic** continuent leur évolution au cours de ce siècle et prennent même un grand développement avec 2 452 départs de morutiers sur 100 ans. Pendant la période de guerre de 1800 à 1815, partent en pêche seulement treize morutiers. Ensuite, de 1816 à 1820, une vingtaine de bateaux par an vont à Terre-Neuve, puis jusqu'à 1827 on ne peut évaluer la pêche par manque de données. De 1827 jusqu'à la fin du siècle, il existe une série chronologique quasi complète (Archives Nationales Marine CC5) qui permet de comprendre l'évolution de ces deux ports au cours du siècle. Pendant trente ans, jusqu'à 1857 les bateaux vont en pêche essentiellement à Terre-Neuve.

A partir de 1858 où sept morutiers partent pour l'Islande, le beau temps exceptionnel de l'année 1860, la maniabilité des goélettes et l'attrait de la morue verte qui se vend mieux que la morue sèche, font que de plus en plus de morutiers vont pêcher en Islande. On en compte :

8 en 1860
13 en 1862
20 en 1863
28 en 1864
34 en 1867.

Jusqu'en 1876, le nombre de bateaux partant à Terre-Neuve reste supérieur à ceux partant en Islande puis la tendance s'inverse à partir de cette année là :

30 bateaux à Terre-Neuve et 32 en Islande,
en 1878 : 30 à Terre-Neuve et 37 en Islande
en 1882 : 25 à Terre-Neuve et 31 en Islande
en 1884 : 22 à Terre-Neuve et 40 en Islande
en 1891 : 3 à Terre-Neuve et 23 en Islande.

A la fin du siècle, cette tendance se poursuit bien que le nombre de morutiers diminue fortement jusqu'à 20 bateaux au total en 1899 (*Revue Maritime et Coloniale* de 1877 à 1900).

Les quantités pêchées ne sont connues qu'à partir de 1875. En cinq ans, de 1875 à 1880, 144 morutiers (25 031 tonneaux de jauge) et 7 215 tonnes métriques de morue sont revenus de Terre-Neuve. Ce qui fait une moyenne de 29 bateaux par an avec 5 000 tonneaux de jauge et 1 443 tonnes métriques de morue sèche. Pendant ces mêmes années sont partis en Islande 147 bateaux jaugeant 17 570 tonneaux qui ont rapporté 9 469 tonnes métriques de morue verte. Ce qui équivaut à une moyenne de 29 bateaux par an avec 3 514 tonneaux et 1 894 de morue verte. La pêche paraissait donc intéressante en Islande. Les vingt dernières années du siècle sont partis à Terre-Neuve 200 morutiers et en Islande 518. Ceux de Terre-Neuve ont rapporté 12 569 tonnes de morue sèche et ceux d'Islande 38 854 tonnes de morue verte. L'orientation vers l'Islande des capitaines de pêche de Saint-Brieuc est peut-être due au fait que la morue s'est montrée plus rare en 1862-63 à Terre-Neuve et au fait que de mauvaises pêches ont eu lieu aussi en 1877, 1882 et 1889 (*Revue Maritime et Coloniale* des années concernées).

Fécamp et **Paimpol** sont les derniers ports morutiers importants au XIX^e siècle, d'où partent vers Terre-Neuve ou vers l'Islande plus de 2 000 bateaux au cours du siècle. On compte 2 158 départs de Fécamp et 2 002 de Paimpol. De nombreuses données manquent de 1800 à 1858 et les séries chronologiques retrouvées ne peuvent être utilisées, au mieux, qu'à partir de 1859.

Ces deux ports ont un développement assez proche, soit peu de pêche au XVIII^e siècle, puis quelques pêches morutières dans les premières années du siècle après les guerres napoléoniennes, ensuite une montée en puissance de ces deux ports de morue verte, qui atteint 90 bateaux pour Fécamp et 76 pour Paimpol en une année. Au cours de la seconde partie du siècle, de 1850 à 1899, on compte pour Fécamp, 1968 départs en pêche soit 339 589 tonneaux, et pour Paimpol, 1926 départs soit 180 892 tonneaux.

A Fécamp, les deux tiers des pêches se font dans la zone de Terre-Neuve à raison d'une trentaine à une cinquantaine de morutiers par an tout au long du siècle. Ainsi, on compte 24 bateaux en 1828, 38 en 1845, 39 en 1860, 95 en 1867, 65 en 1879, 80 en 1898 (Statistiques des Pêches Maritimes des années considérées). Les quantités pêchées à Terre-Neuve sont véritablement connues depuis 1876 et s'élèvent à 191 842 tonnes métriques pour 969 morutiers en 23 ans soit une moyenne de pêche annuelle de 8 341 tonnes métriques pour 42 morutiers et une moyenne de 197 tonnes de morue par bateau.

Il part aussi, régulièrement, des morutiers pour l'Islande, de l'ordre d'une quinzaine par an de 1859 à 1880, puis quelques uns par an jusqu'à la fin du siècle. Les cargaisons de morue pêchée en Islande depuis 1876 s'élèvent à 8 304 tonnes métriques pour 151 goélettes ce qui équivaut en moyenne à 361 tonnes métriques pour six goélettes par an et à 55 tonnes par bateau ce qui est très inférieur à la production de Terre-Neuve. A partir de 1895 les Fécampoïis vont aussi sur le Dogger Bank à raison de 21 à 27 bateaux par an. Mais la pêche ne semble pas très rentable ; au cours des cinq dernières années du siècle, 126 bateaux ont rapporté 330 tonnes de morue, ce qui donne 66 tonnes pour 25 bateaux par an et 2,6 tonnes par bateau.(fig. 20).

Paimpol est typiquement un port morutier islandais même si, jusqu'à 1842, il est vraisemblable qu'un certain nombre de pêches aient eu lieu à Terre-Neuve. Nos données ne sont relativement précises qu'à compter de 1856 et on se rend compte, à partir de cette date, que pour 8 bateaux partis à Terre-Neuve il y en a 1 915 qui sont allés en Islande. Les meilleures années de pêche islandaise sont :

1869 avec 63 morutiers

1879 avec 61 bateaux chargés de 13 811 tonnes métriques de poisson

1893 avec 62 navires et 6 303 tonnes

1894 avec 74 bateaux et 5 843 tonnes

1895 avec 76 départs et 4 919 tonnes de morue.

Le tonnage des bateaux en pêche de 1850 à la fin du siècle est de 180 892 tonneaux soit la moitié moins qu'à Fécamp pour la même durée et un nombre voisin de morutiers. Les goélettes armées pour l'Islande étaient de capacité bien inférieure à celle des brigantins qui revenaient chargés de Terre-Neuve. Les quantités pêchées ne sont connues que pour les vingt-cinq dernières années du siècle ; au total la pêche a rapporté 87 257 tonnes métriques de morue dont 87 038 d'Islande et 219 de Terre-Neuve.

A la fin du siècle, Paimpol est un port morutier important dont l'ascension rapide et l'importance se poursuivront encore au XX^e siècle.

De **Boulogne** et **Dieppe** partent respectivement 956 et 932 morutiers pendant le XIX^e siècle mais chacun des ports suit une évolution propre. A Boulogne, les pêches se font presque uniquement en Islande jusqu'à 1878 et on a totalisé 264 morutiers dont 238 en Islande, soit 90 %, et 26 sur les Bancs de Terre-Neuve soit 10 %. De 1879 à 1900, 692 bateaux sont affrétés et se partagent entre l'Islande, 36 morutiers soit 5 % et le Dogger Bank, 656 morutiers soit 95 %. Il y a donc eu un changement important des destinations de pêche à partir de 1879 bien que la pêche islandaise ait connu de bonnes saisons au cours de cette période. Sans doute la proximité de la morue au Dogger Bank et les deux époques de pêche que l'on pouvait y faire ont sensibilisé les pêcheurs de Boulogne qui ont ainsi rapporté 33 762 tonnes métriques, les meilleures pêches ayant lieu en 1882 et 1888. Après cette dernière année, le nombre de bateaux diminue fortement, il passe de 111 bateaux en 1884 à 80 en 1887 puis à moins de 10 de 1896 à 1899. De 1818 à 1900 et pour les 56 années connues, on compte 274 morutiers en Islande, soit une moyenne de cinq morutiers par an, qui ont rapporté 8 219 tonnes métriques de morue. De nombreuses données restent manquantes.

Les morutiers de **Dieppe** se partagent sur trois zones de pêche : le Grand-Banc et l'Islande jusqu'en 1880 puis le Grand-Banc et le Dogger Bank à la fin du siècle alors que le nombre de bateaux en pêche n'est plus que de quelques unités par an. A Dieppe, 89 % des navires vont au Grand-Banc 9 % en Islande et 1% au Dogger Bank. Les quantités pêchées ne sont connues que de 1875 à 1900. Les pêches sur le Grand-Banc rapportent 10 576 tonnes métriques de morue, celles d'Islande 498 tonnes et celles du Dogger Bank 124 tonnes.

Deux ports envoient une centaine de morutiers en pêche au XIX^e siècle : Cancale et Bayonne. **Cancale** commence la Grande Pêche à la fin du siècle avec 144 bateaux. **Bayonne** termine son évolution de port morutier avant la guerre de 1870, avec 123 bateaux pour le siècle. Les quantités de morue rapportées par les morutiers de Bayonne sont mal connues et les tonnages ne peuvent donner qu'une approximation avec 8 654 tonneaux en cent ans. Les bateaux partis de Bayonne vont essentiellement au Grand-Banc pour 36 % et à Saint-Pierre-et-Miquelon pour 24 %. La destination des 40 % restant n'est pas connue. Les morutiers de Cancale vont tous au Grand-Banc et de 1886, année

du début de cette activité, à 1899 ils rapportent 18 766 tonnes métriques de morue pour un tonnage de 11 763 tonneaux (statistiques de Pêche).

Les six derniers ports du XIX^e siècle envoient moins de 60 morutiers en cent ans, ce sont : Nantes (53 bateaux), Bordeaux (41 bateaux), le Havre (15 bateaux), La Rochelle (13 bateaux), les Sables d'Olonne (10 bateaux) et Honfleur (2 bateaux).

Entre 1818 et 1835, **Nantes** envoie de 6 à 10 bateaux par an à Terre-Neuve mais nous n'avons que des données ponctuelles entre 1818 et 1835. Les 23 derniers morutiers ont rapporté 1 249 tonnes métriques de morue et l'année 1835 marque, à notre connaissance, la fin de la pêche morutière de cette ville qui reste encore port de décharge comme Bordeaux. De 1868 à 1872, on note aussi cinq morutiers au Croisic qui vont en pêche en Islande.

De **Bordeaux**, que l'on peut qualifier de port morutier mais essentiellement port de débarquement de morue, vont en pêche 41 bateaux vraisemblablement au Grand-Banc. Les quantités rapportées sont trop partielles pour qu'on les mentionne. Les derniers navires sont partis de Bordeaux en 1867.

Quelques départs du **Havre** se font vers le Grand-Banc au début du siècle, puis ce port abandonne l'armement terre-neuvien 1831 avec un seul bateau en Islande qui rapporte 81 tonnes de morue.

La Rochelle n'envoie que quelques bateaux à Terre-Neuve au cours du siècle et arrête définitivement cette activité en 1872. Des Sables d'Olonne partent 10 morutiers, les derniers en 1818, puis c'est l'arrêt total. Honfleur stoppe son activité morutière en 1818 avec seulement deux bateaux en pêche.

■ **Au début du XX^e siècle** on compte encore une dizaine de ports morutiers. La Première Guerre mondiale, la crise économique de 1929 et la Seconde Guerre mondiale vont être autant de coups d'arrêt dans le commerce de la morue. En 1950, il ne reste plus réellement que trois ports : Saint-Malo, Fécamp, et Boulogne, ainsi que quelques départs de bateaux de La Rochelle et de Bordeaux.

Le XX^e siècle marque en fait l'apogée puis l'effondrement de la Grande Pêche (fig. 21). On assiste aussi au remplacement progressif des voiliers par des bateaux à vapeur, puis des bateaux à moteur mécanique, mais, en 1912, la majorité est encore constituée de bateaux à voile.

En 1914, on compte 347 bateaux à vapeur (soit 0,28 %), 375 bateaux à propulsion mécanique (soit 1,4 %) et 25 946 voiliers (soit 97 %), tandis qu'en 1931 on observe 565 bateaux à vapeur (soit 2 %), 8 737 bateaux à propulsion mécanique (soit 35 %) et 15 688 voiliers (soit 63 %, Statistiques de Pêche, 1931).

Le tonnage des bateaux en pêche (connu de 1900 à 1926) est en moyenne de 52 245 tonneaux chaque année. En 1904, la France renonce à son droit de pêche exclusif sur le French-Shore et les morutiers ne peuvent pêcher qu'au Grand-Banc, en Islande, au Groenland et sur le Dogger Bank.

Au cours de ce demi-siècle, partent cependant 10 258 bateaux qui fournissent 2 122 269 tonnes métriques de morue. Ces morutiers représentent 40 % de la totalité des départs en pêche du XIX^e siècle. L'amélioration technique des bateaux et l'avancée des connaissances océanographiques ont permis de meilleures captures malgré les guerres qui ne permettent que de faibles pêches de 1915 à 1918 et interdisent toute capture de 1939 à 1945.

Malgré tout, on observe une décroissance lente de cette pêche depuis le début du siècle jusqu'à 1950. De 1900 à 1914, partent annuellement de 264 à 848 morutiers, de 1919 à 1932 on compte de 110 à 188 morutiers par an et, chaque année de 1933 à 1938, moins d'une centaine. De 1939 à 1944, il y a interruption totale de l'armement et destruction des deux tiers du tonnage (Stat. Pêches, 1948). Après la Seconde Guerre mondiale, la pêche ne reprend que très timidement à raison de 5 à 41 bateaux par an.

Entre 1900 et 1950, on peut distinguer trois périodes où la pêche morutière disparaît de plus en plus de l'activité des divers ports de pêche :

- après la Première Guerre mondiale : la pêche est arrêtée à Saint-Brieuc (en 1927) et une forte réduction est observée à Dunkerque, Gravelines, Boulogne, Granville, Paimpol et Cancale,
- après la débacle financière de 1929, on constate l'arrêt de l'activité de Cancale (1929), Dunkerque (1930), Arcachon (1932), Granville et Paimpol (1935), ainsi qu'une forte réduction de la pêche à Fécamp et à Bordeaux.
- la Seconde Guerre mondiale provoque l'arrêt de la pêche de la morue du Havre et à Gravelines en 1938 et une forte réduction à Fécamp et à Saint-Malo.

Cependant, tout au long de ces cinquante ans, certains ports tels que Boulogne, La Rochelle et Bordeaux ont continué à envoyer quelques bateaux par an vers Terre-Neuve ou le Groenland. Bordeaux devenant de plus en plus un important port de décharge (Latreille, 1970).

L'essentiel de nos données provient désormais des Statistiques de Pêche.

Saint-Malo est sans conteste, le premier port morutier de la première moitié du XX^e siècle et il le restera bien après 1950 (fig. 22). En cinquante ans, 2 454 morutiers partent en pêche et rapportent 644 531 tonnes métriques de poisson. Jusqu'à 1938, on dénombre une moyenne annuelle de 62 départs en pêche, après la guerre de 1939-1945, la chute des morutiers est sévère et ne vont pêcher qu'environ huit bateaux par an.

Les lieux de pêche privilégiés des malouins sont la région de Terre-Neuve avec les Bancs, le Groenland à partir de 1931 et l'Islande pour quelques bateaux. On constate que 94 % soit 2 304 morutiers vont à Terre-Neuve dont 2 264 avant 1939. La pêcherie du Groenland est redécouverte en 1929 et 143 bateaux y partent jusqu'en 1949, ce qui représente 6 % des morutiers répertoriés, ils y pêchent 64 000 tonnes métriques. Enfin, sept bateaux vont en Islande et en rapportent 2 222 tonnes métriques de morue.

Avant 1914, il part vers Terre-Neuve entre 56 bateaux (en 1904) et 146 (en 1912), assurant à la ville une activité prospère. La Première Guerre mondiale ralentit l'activité du port, les départs ne sont que de 7 à 52 morutiers par an. La reprise se fait dès 1919 puis augmente pour atteindre 91 terre-neuviens en 1925 (88 voiliers et 3 chalutiers) et 83 en 1926, l'activité reste assez stable de 1930 à 1938 avec une trentaine de bateaux à Terre-Neuve, au Groenland et en Islande. En 1939, on compte 20 voiliers et 8 chalutiers et c'est à la veille de la guerre que se place la fin de la marine à voile (La Morandière, 1962). La Seconde Guerre mondiale interdit toute pêche de 1940 à 1945 et après ce coup d'arrêt très important, la pêche ne reprend que lentement à raison de huit à dix morutiers par an malgré les pénuries d'après-guerre. Saint-Malo reste cependant un des seuls ports morutiers à résister aux conséquences économiques de cette guerre.

Fécamp est le second port important avec 1 625 départs en pêche de morutiers qui se rendent comme au siècle précédent à Terre-Neuve, en Islande mais aussi sur le Dogger Bank et au Groenland. On estime à 1 280 bateaux soit 79 % du total, les morutiers se rendant à Terre-Neuve, à 196 bateaux soit 12 % ceux qui vont en Islande, puis 97 bateaux soit 6 % sur le Dogger Bank et 52 bateaux soit 3 % au Groenland. Les morutiers de Fécamp ont rapporté 652 662 tonnes métriques de morue. (fig. 20)

Comme pour Saint-Malo, la pêche est importante jusqu'en 1929 si on excepte les quelques années plus faibles de 1915 à 1919. On note aussi les bonnes années de 1902 avec 89 morutiers, 1905 avec 67, 1914 avec 74 bateaux. La crise de 1929 réduit beaucoup les pêches à Terre-Neuve et en Islande, tandis que commence la pêche au Groenland avec quelques bateaux qui atteignent au maximum 14 en 1930. On observe que la pêche sur le Dogger Bank s'arrête en 1914 et ne reprend plus par la suite : la morue aurait-elle déserté la mer du Nord au début du siècle ?

Jusqu'en 1938, les pêches en Islande sont assez régulières et de l'ordre de six bateaux par an. Les pêches au Groenland se font pendant dix années et sont alors en moyenne de cinq bateaux annuellement. Après la guerre de 1939-1945, Fécamp ne dispose plus que de 10 morutiers en 1950.

Gravelines est toujours un port important au début du XX^e siècle et on recense 1 287 départs de morutiers principalement vers le Dogger Bank avec 769 bateaux qui constituent 60 % de la flotte. En Islande, on relève 499 navires soit 39 % et enfin 19 morutiers vont au Groenland et représentent 1 % du total. Du Dogger Bank, les morutiers rapportent 5 182 tonnes métriques de morue entre 1900 et 1923 mais ce lieu de pêche est ensuite abandonné à partir de 1924. D'Islande, les morutiers rapportent 29 709 tonnes métriques de morue dont 13 533 de 1900 à 1918 avec une moyenne annuelle de 21 départs. Ensuite, la guerre de 1914-1918 provoque une forte réduction du nombre des navires qui ne partent plus qu'à 7 ou 8 par an jusqu'à 1934, mais pêchent malgré tout 16 176 tonnes métriques grâce à l'amélioration des navires et des techniques. Quelques morutiers vont au Groenland et rapportent de 1933 à 1938, 2 505 tonnes métriques de poisson par année. La totalité de la morue pêchée par ce port s'élève à 37 396 tonnes métriques jusqu'à 1938, qui marque l'arrêt définitif de ce port morutier.

Le quatrième port de quelque importance est **Paimpol**, en effet, 438 départs de morutiers rapportent 75 069 tonnes métriques de morue venant essentiellement d'Islande. Cette destination, fréquentée jusqu'à 1935 rassemble 90 % des bateaux soit 661 qui pêchent 63 600 tonnes métriques de morue. Jusqu'en 1910, les paimpolais ne vont qu'en Islande, à partir de 1911 et jusqu'en 1926, 60 morutiers vont aussi à Terre-Neuve, constituent 8 % du total des bateaux et pêchent 9 815 tonnes métriques de morue (Statistiques de pêche des années concernées). Le début de la Guerre 1914-1918 provoque une forte réduction des pêches qui passent de 39 départs annuels avant 1915 à sept par an après.

Prenant la suite des pêches à Terre-Neuve et à partir de 1929 quelques 17 morutiers partent au Groenland, soit 2 % de l'effectif du demi-siècle, ces bateaux rapportent 1 654 tonnes métriques de morue.

L'essentiel des débarquements de poisson pêché par les Paimpolais se fait à Bordeaux qui est devenu, à partir de la fin du XIX^e siècle un important port de décharge et le principal marché français de la morue. L'activité morutière de Paimpol s'arrête en 1935, peut-être faute de débouchés ou par crainte d'une nouvelle guerre.

De **Dunkerque**, partent vers l'Islande 736 morutiers qui rapportent 34 093 tonnes métriques de morue entre 1900 et 1930. La pêche est active jusqu'en 1914 et 48 bateaux en moyenne partent annuellement. Au total 721 bateaux

pêchent 32 514 tonnes métriques de morue. En 1918, la guerre provoque la suppression des armements qui reprennent à partir de 1920, à raison de un à deux bateaux par an, en direction de l'Islande, jusqu'à 1930. Ensuite, quelques navires se rendent à Paimpol pour s'associer à des campagnes de pêche au Groenland. On peut cependant considérer que la pêche morutière de Dunkerque se termine dans les années trente.

On compte 697 morutiers qui partent de **Boulogne** pêcher en Islande, à Terre-Neuve et sur le Dogger Bank en mer du Nord, et rapportent 90 099 tonnes métriques de morue. A Boulogne, on observe une chute brutale des armements après la Guerre de 1914-1918 puis, un état assez stationnaire des départs en pêche jusqu'en 1950. Jusqu'en 1915 on dénombre 592 terre-neuviers soit 37 bateaux en moyenne par an. De 1915 à 1918 la pêche s'arrête. De 1919 à 1950, seulement 105 morutiers quittent Boulogne soit une moyenne de six bateaux par an pour les années de paix.

Au total, 306 morutiers vont en Islande soit 44 % des bateaux qui pêchent 55 % de la production soit 49 478 tonnes métriques. A Terre-Neuve partent 128 terre-neuviers soit 18 % qui pêchent 37 803 tonnes métriques de morue représentant 42 % de la pêche de Boulogne au cours du demi-siècle. Enfin, sur le Dogger Bank, vont 263 bateaux (38 %) qui pêchent peu : 3 095 tonnes métriques et ne représentent que 3 % de la production. Boulogne est l'un des rares ports qui continuent une activité morutière après la Seconde Guerre mondiale.

Tous les morutiers de **Cancale** se rendent à Terre-Neuve en ce début de siècle, on en compte 329 qui capturent 46 237 tonnes métriques de poisson. Jusqu'en 1911, une vingtaine de bateaux vont sur les bancs chaque année, ensuite le nombre diminue fortement, de 1917 à 1929 on en compte de 1 à 5 par an en période de paix mais le port cesse toute activité morutière en 1929.

De **Saint-Brieuc** et **Binic** partent 282 morutiers qui capturent 35 570 tonnes métriques. Sur ce total, 202 bateaux vont en Islande soit 72 % et 80 à Terre-Neuve soit 28 %. Ils rapportent d'Islande 19 644 tonnes métriques et de Terre-Neuve 15 926 tonnes métriques. Les départs de morutiers vers l'Islande sont relativement soutenus jusqu'en 1910, de 11 à 20 par an, puis ils chutent en 1911 pour cesser définitivement en 1920. On observe de 1 à 10 bateaux par an armant pour Terre-Neuve jusqu'à 1920, quelques uns y repartent de 1925 à 1927, puis c'est l'arrêt de l'activité morutière pour Saint-Brieuc et Binic.

Les trois derniers ports morutiers du XX^e siècle sont, par ordre d'importance, La Rochelle, Arcachon et Le Havre.

Au XX^e siècle, **La Rochelle** semble renaître à la pêche morutière. En cinquante ans, 121 départs de morutiers ont lieu et rapportent d'importantes quantités de morues chiffrées à 79 544 tonnes métriques. Les Rochelais retournent principalement à Terre-Neuve où 82 bateaux, soit 68 %, rapportent 51 212 tonnes métriques de poisson. De 1930 à 1935, ils partent aussi vers le Groenland qui attire 25 bateaux, soit 21 % du total, qui pêchent 18 828 tonnes métriques de morue. Enfin, 14 morutiers vont aussi en Islande soit 11 % et rapportent 9 504 tonnes métriques de morue. En 1929, La Rochelle a été le port de débarquement de la morue du Groenland (Stat. de Pêche, 1930).

La pêche morutière à **Arcachon** est assez faible et s'arrête en 1932. On compte 76 morutiers au total, dont 54 vont à Terre-Neuve (soit 71 %), et pêchent 24 603 tonnes métriques de morue. En Islande, 19 bateaux (25 %) partent entre 1900 et 1921 et rapportent 3 022 tonnes de morue, enfin trois bateaux représentant 4 % du total vont pêcher au Groenland de 1929 à 1932 et reviennent avec 2 110 tonnes métriques de morue.

Le Havre peut être considéré comme le plus petit port morutier du XX^e siècle avec, en 38 ans, 50 morutiers en pêche qui se répartissent en 33 à Terre-Neuve (66 %), 14 en Islande (28 %) et 3 au Groenland (6 %). Ces morutiers ont rapporté au total 33 809 tonnes métriques de poisson soit 23 686 de Terre-Neuve, 7 244 d'Islande et 2 879 du Groenland.

Enfin, le port commercial de **Bordeaux** occupe un peu une place à part, vis-à-vis des divers ports morutiers. Il se trouve en dixième position dans l'ordre d'importance des captures avec 225 morutiers en cinquante ans. Mais c'est surtout un grand port de débarquement de la morue de Terre-Neuve.

La pêche proprement dite s'y fait sur les trois lieux habituels : Terre-Neuve, Islande et Groenland. On estime que 186 bateaux partent de Bordeaux à Terre-Neuve de 1915 à 1950. On ne connaît pas de pêche entre 1900 et 1915. Les terre-neuviers rapportent 185-460 tonnes métriques soit 88 % de la production du port. D'Islande, 25 bateaux reviennent avec 13 583 tonnes métriques correspondant à 7 % des captures, fin. Au Groenland, 14 bateaux pêchent, entre 1931 et 1938, 10 613 tonnes, soit 5 % du total, qui se monte à 209 656 tonnes métriques de morue.

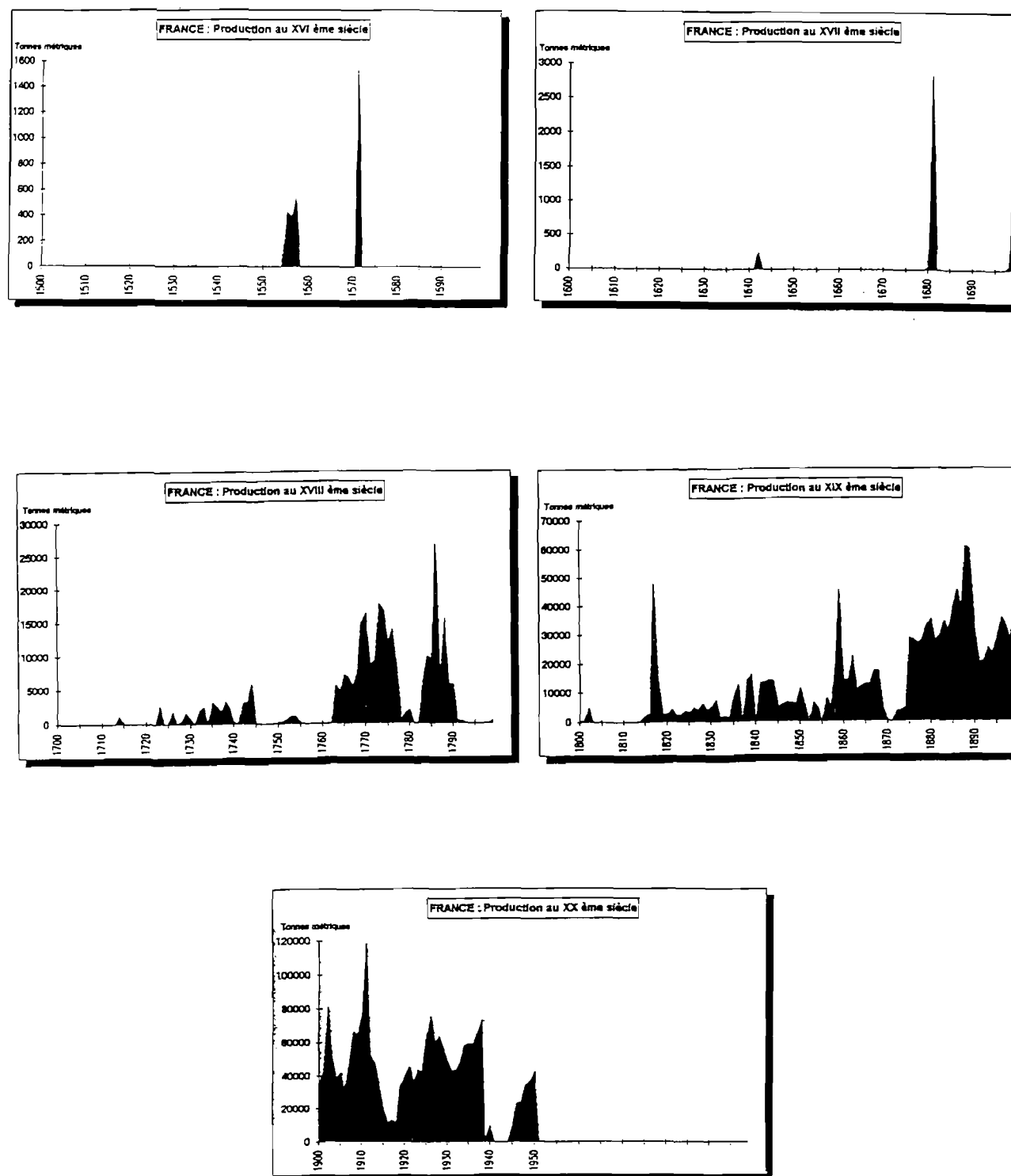


Figure 23 - La production morutière en France de 1500 à 1950

En outre, on sait qu'au XX^e siècle les ports tels que Saint-Malo ou Paimpol débarquent une partie de leur poisson à Bordeaux, bien équipé en sécheries. Aux alentours de 1880, Bordeaux connaît un essor important dans le commerce morutier puisqu'en 1885 la "production" bordelaise représente environ 80 % de la production nationale. Bordeaux devient alors le marché national de la morue et cette tendance s'accroît jusqu'à la veille de la Première Guerre Mondiale (Latreille, 1970). Par la suite, les différents ports morutiers s'équipèrent de sécheries mécaniques et concurrencèrent fortement Bordeaux dont le commerce resta cependant très important jusque dans les années soixante dix.

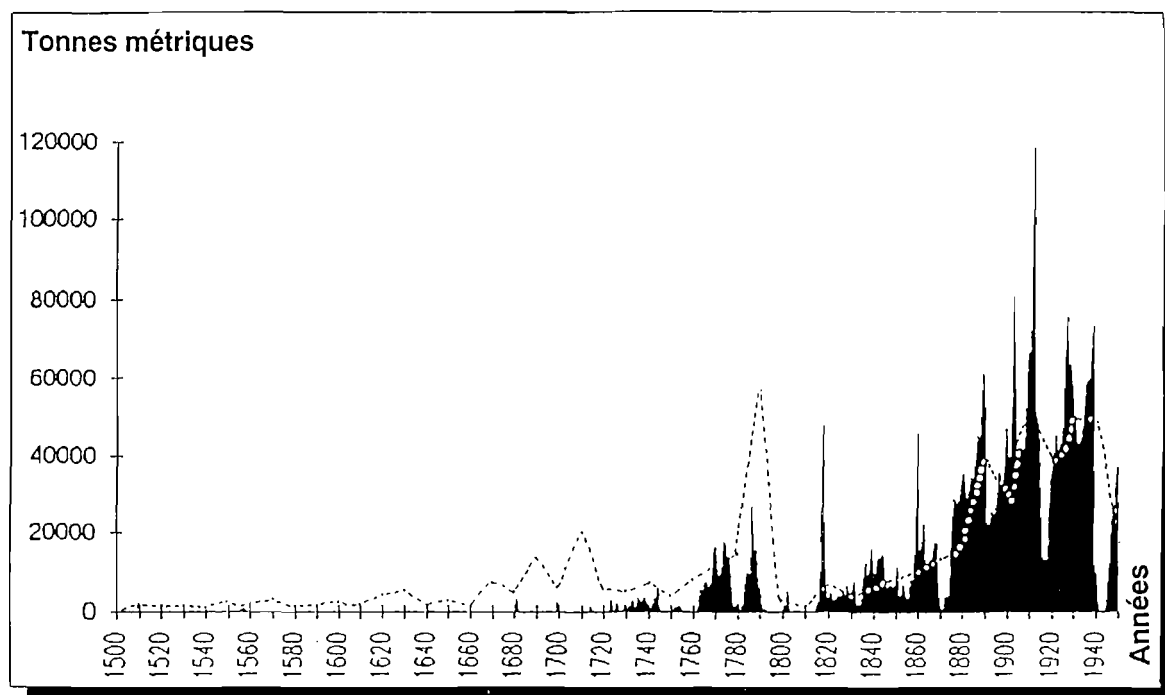


Figure 23(bis) - Production morutière française en 450 ans

—— à partir de données

----- à partir de calculs d'estimation

La pêche de la morue a donc eu une place de choix dans l'économie de nombreux ports. L'importance économique et politique de cette pêche est évidente en France (fig. 23). Il est cependant très difficile d'établir une comparaison nette entre le produit de la pêche avant la Révolution et celui à la fin de la marine à voile (La Morandière, 1969). Avant le XIX^e siècle, la pêche de la morue engendrait un commerce florissant, les quantités pêchées lors des meilleures années étaient proches de 600 tonnes métriques au XVI^e siècle, puis de 2 800 tonnes métriques au XVII^e siècle et de plus de 25 000 tonnes au XVIII^e siècle. Après la Révolution, l'évolution des morutiers et la demande croissante de la consommation ont encore incité à pêcher de grandes quantités de ce poisson. Les meilleures années sont alors voisines de 50 000 tonnes. Au XX^e siècle, les techniques de pêche ont permis la capture de près de 120 000 tonnes métriques aux alentours de 1910, mais les guerres et l'évolution des mœurs ont provoqué une forte diminution de la consommation, vers 1950 on aboutit à la chute brutale de l'activité morutière.

CAPTURES PAR LIEU DE PÊCHE

Les données mettent en évidence que 55 % des bateaux partis en pêche en quatre siècles et demi, soit 31 843, sont allés à Terre-Neuve et sur les Bancs, y compris le Canada et le Labrador. Ils en ont rapporté 59 % de la production en 450 ans, soit 2 223 433 tonnes métriques de morue (fig. 24 et 25).

Vers l'Islande sont allés 30 % des morutiers, soit 17 322 unités, qui ont pêché 20 % de la production totale de 450 ans soit 759 483 tonnes métriques de morue (fig. 26).

Les îles Saint-Pierre-et-Miquelon constituent le troisième lieu de pêche fréquenté, surtout après la perte de Terre-Neuve et du French Shore. Alors qu'on estime à 8,5 % le nombre de morutiers en 450 ans (4 939 bateaux), la production de morue est bonne et atteint 16 % du total soit 759 483 tonnes métriques.

En mer du Nord sur le Dogger Bank partent 6 % des morutiers soit 3 346, mais ils ne rapportent que 1 % de la production soit 34 644 tonnes (fig. 27).

Enfin la pêcherie du Groenland, redécouverte vers 1929, très riche mais s'appauvrissant rapidement en 1938 a mobilisé 0,5 % des morutiers soit 388 qui ont pêché 4 % du total soit 153 746 tonnes métriques de morue (fig. 28).

La plupart des ports morutiers ont "leurs" lieux de pêche auxquels ils sont fidèles, certains même depuis les années de la découverte soit 1500-1550.

Saint-Malo, port de tradition morutière jusqu'à nos jours, a commencé dès le XVI^e siècle à prospecter à Terre-Neuve où de nombreuses anses et caps ont toujours les noms donnés par les premiers malouins : les Bréhats, Saint-Lunaire, Boutitou. Cette tradition de pêche à Terre-Neuve s'est perpétuée longtemps, ce sont les guerres et les traités qui les ont suivies qui furent les principaux obstacles à la pêche sur les côtes. Par la suite, les Malouins ont pêché sur les Bancs, puis à Saint-Pierre-et-Miquelon puis en Islande et un peu au Groenland (fig. 29).

On estime à 10 649 le nombre de départs de morutiers depuis Saint-Malo en 450 ans. Ils représentent 1 107 662 tonneaux et ils ont rapporté 746 433 tonnes métriques de morue (tab. 8) Saint-Malo est un port essentiellement terre-neuvier, 98 % des morutiers sont allés pêcher dans la zone de Terre-Neuve dont 2 % à Saint-Pierre-et-Miquelon. Du nord-ouest atlantique, ils rapportent 91,5 % de la pêche totale de ce port. Autour de 1930, 146 bateaux partent en pêche au Groenland, représentant 1 % des bateaux malouins, mais ils reviennent avec 63 958 tonnes métriques de morue soit 8 % de la production du port.

Enfin, 120 morutiers vont en Islande, soit 1 % des départs et pêchent 5 351 tonnes métriques de poisson soit 0,5 % du total. Les Malouins ne vont pas en mer du Nord qui attire plutôt les bateaux de Fécamp et de Dunkerque.

Granville est également un port typiquement terre-neuvier, il en part 4 533 morutiers jusqu'en 1950, soit 4 408 (97 %) qui vont à la Grande Pêche dans les eaux de Terre-Neuve, dont 122 à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ils en rapportent 216 254 tonnes métriques de morue ce qui constitue 99 % de la production de ce port. Quelques bateaux vont cependant en Islande (2 %), au Groenland et en mer du Nord (fig. 29, tab. 8).

De **Fécamp** partent 3 706 terre-neuviers, à 77 % vers Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon (2 879 bateaux), mais aussi 15 % (550 bateaux) vont en Islande et 7 % (225 morutiers) en mer du Nord, les lieux de pêche sont donc assez diversifiés. La production issue des pêches dans la zone de Terre-Neuve représente 80 % du total, celle d'Islande 14 % et celle du Groenland 6 % (fig. 29, tab. 8).

Autre port morutier terre-neuvier, **Bordeaux** envoie 524 bateaux, soit 94 %, dans la zone de Terre-Neuve dont 5 à Saint-Pierre-et-Miquelon, mais aussi 18 bateaux, soit 3 %, vont pêcher en Islande et 16, soit 2 %, au Groenland. Sur 450 ans, on estime la production de Bordeaux à 230 745 tonnes métriques dont 88 % provient de Terre-Neuve, mais l'importance de ce port est surtout due à son activité de port de décharge depuis le XVIII^e siècle, (fig 29, tab. 8).

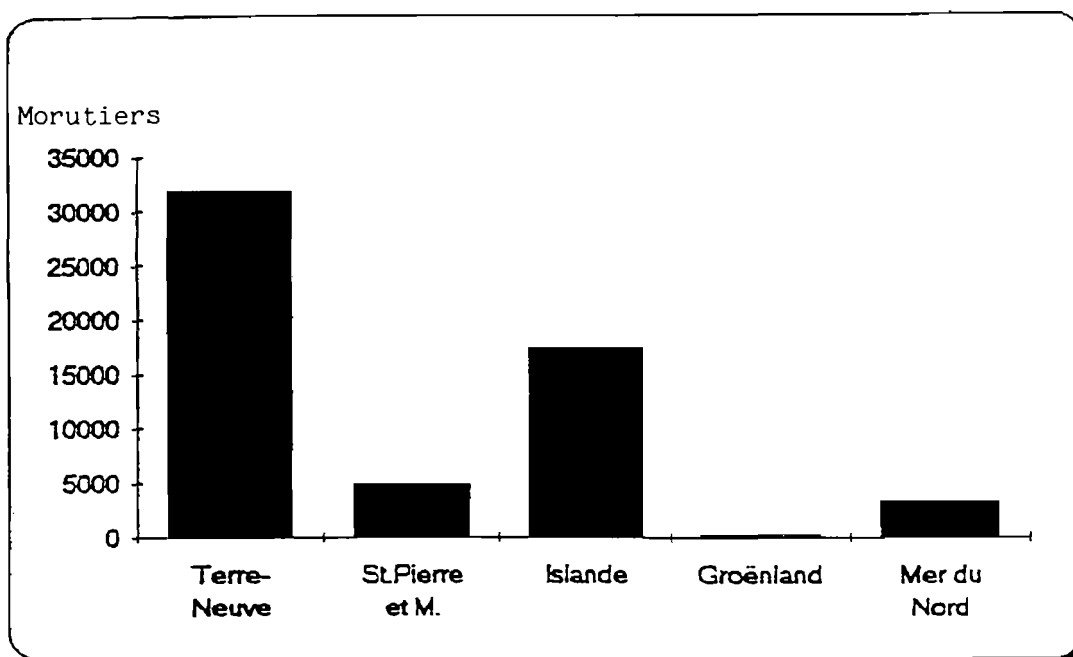


Figure 24 - Répartition des morutiers selon les lieux de pêche en 1950

| | Nombre de morutiers | Tonnage (tonneaux) | Production en tonnes métriques |
|-------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------------|
| XVI ^e 1550 | 314 | 30 458 (3 270) | 29 544 (0) |
| | 838 +167 % | 81 286 (14 675) | 78 847 (2 872) |
| XVII ^e 1650 | 1 323 +58% | 152 145 (11 114) | 147 580 (238) |
| | 3 021 +128 % | 347 415 (185 215) | 336 992 (4 869) } +347 % |
| XVIII ^e 1750 | 3 083 +2% | 295 968 (174 686) | 287 089 (38 538) |
| | 8 565 +177 % | 822 240 (460 593) | 797 573 (2 52 624) } +124 % |
| XIX ^e 1850 | 7 185 -17 % | 741 552 | 270 585 |
| | 18 243 +153 % | 2 232 703 | 1 100 153 } +26% |
| XX ^e 1950 | | | |

Tableau 8 - Évolution de la pêche morutièrre française en 450 ans par demi-siècle

- chiffres gras = données issues d'archives ou de publications
- chiffres normaux = estimations calculées

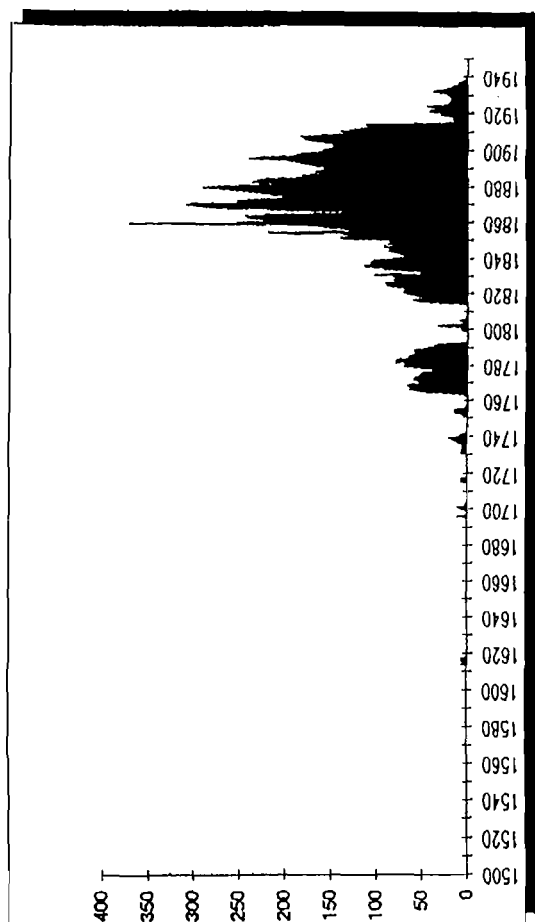


Figure 26 - Nombre de morutiers pêchant en Islande de 1500 à 1950

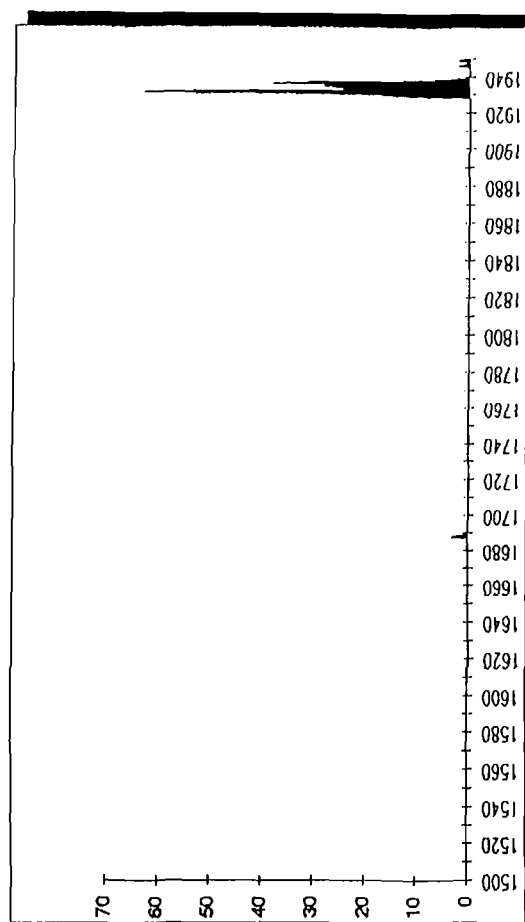


Figure 28 - Nombre de morutiers pêchant au Groenland de 1500 à 1950

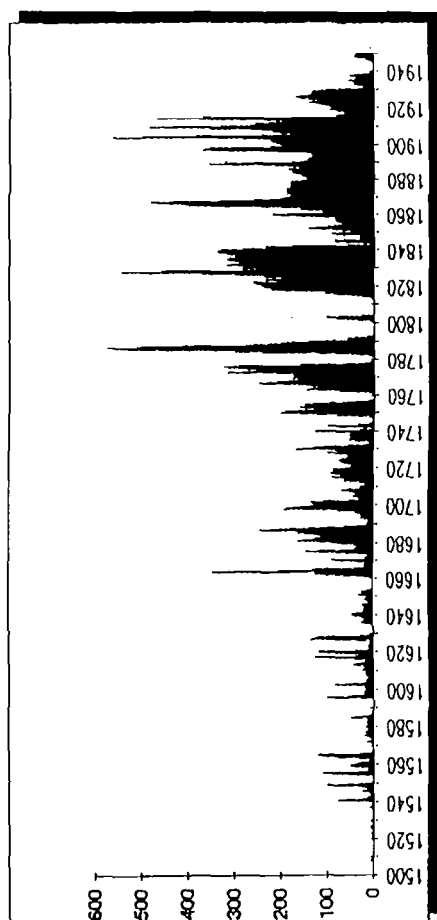


Figure 25 - Nombre de morutiers pêchant dans la zone de Terre-Neuve de 1500 à 1950

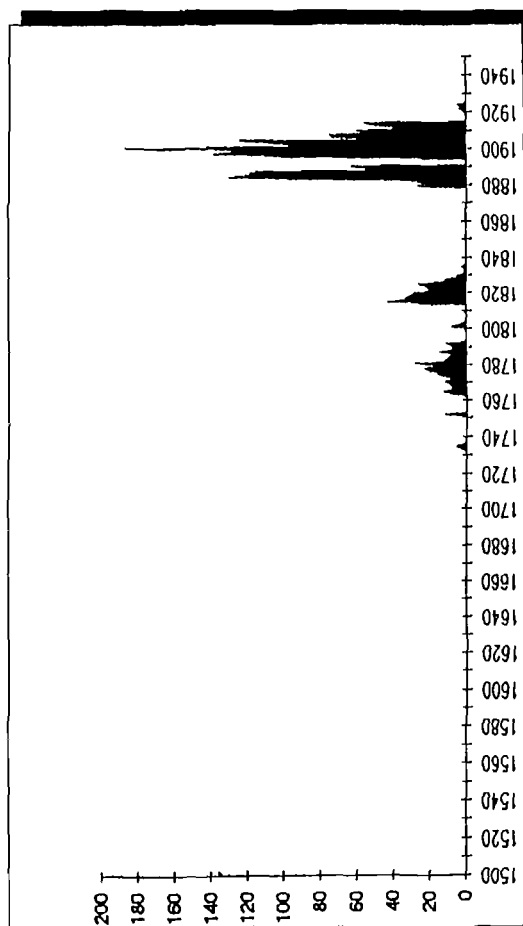


Figure 27 - Nombre de morutiers pêchant en mer du Nord de 1500 à 1950

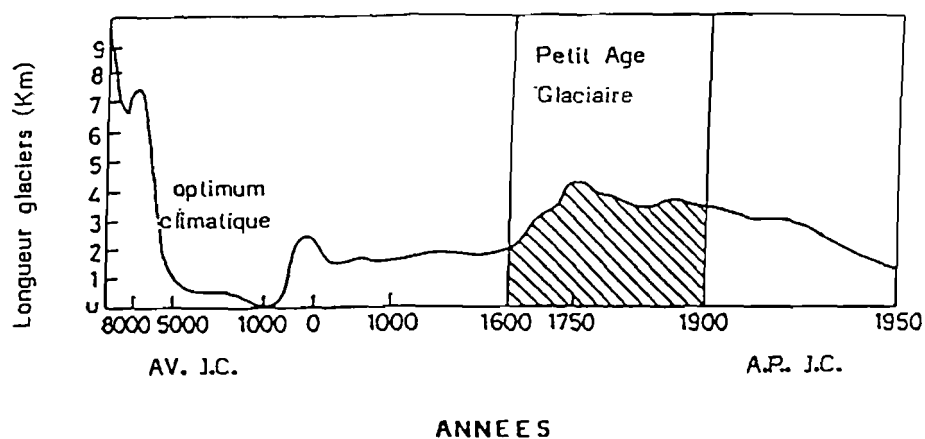


Figure 30 - Variations de longueur des glaciers en Islande et Norvège d'après Ahlmann, 1953

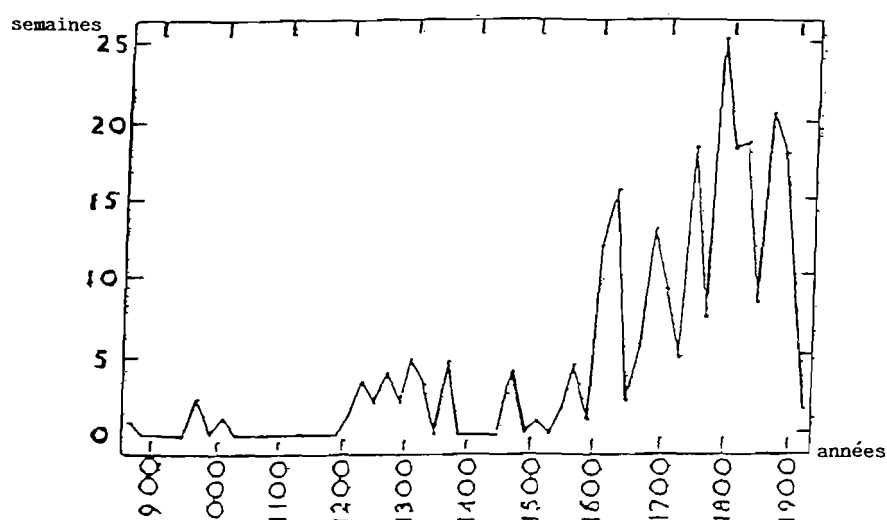


Figure 31 - Nombre moyen de semaines, par année, de glaces flottantes sur les côtes d'Islande (par période de 20 ans, de 860 à 1939) d'après Koch (1945)

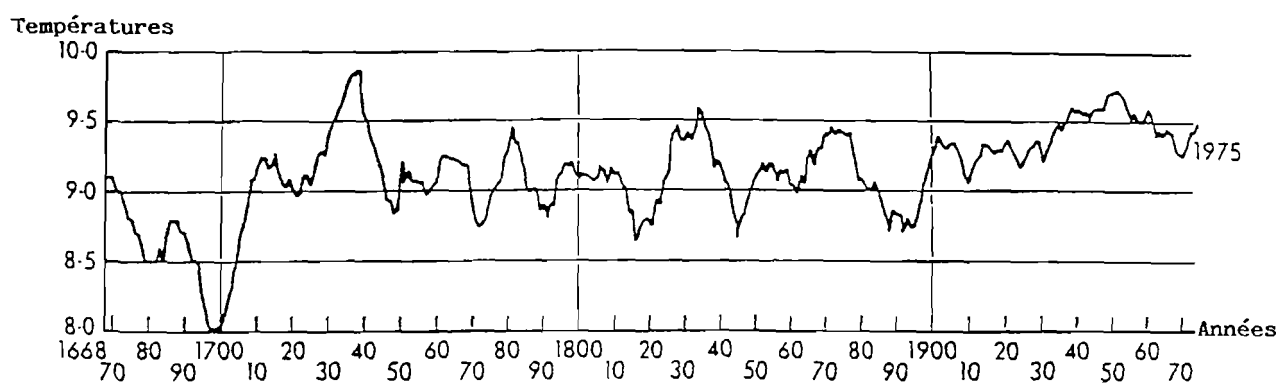


Figure 32 - Moyenne des températures au centre de l'Angleterre de 1650 à 1960, par période de 10 ans, selon Manley (1974) et Mason (1976)

RÔLE DU CLIMAT

Les historiens et les pêcheurs savent depuis longtemps que les bonnes saisons de pêche apparaissent et disparaissent au cours des temps. Ces événements sont sporadiques et ont souvent été attribués à des migrations de poissons, ils appartiennent cependant à trois groupes de phénomènes, selon Cushing (1982) :

- abondance puis disparition de poissons : la possibilité de périodicité à long terme a été envisagée dès la fin du siècle dernier,
- événements climatiques : les évolutions récentes, bien observées, ont permis d'expliquer certaines mortalités dues à des arrivées d'eau anormalement froide,
- les tentatives pour établir des corrélations entre les captures de certains poissons et les facteurs de l'environnement se sont souvent avérées peu satisfaisantes, car beaucoup d'informations n'étaient pas fiables.

Ces trois groupes de phénomènes peuvent être interprétés comme des conséquences des modifications du climat à long terme.

LE CLIMAT AU COURS DES SIÈCLES

Le climat évolue et l'étude de carottes glaciaires permet une connaissance des temps géologiques. Un cycle climatique a une durée variant de plusieurs siècles à deux millénaires, passant brusquement de phases tièdes à des phases froides avant de glisser graduellement vers un froid glacial. Les modifications climatiques des derniers 150 000 ans sont dues à la fois aux caractéristiques périodiques du mouvement de la terre autour du soleil et aux concentrations plus ou moins élevées des gaz à effet de serre dans l'air (Lorius, 1991).

Il y a 20 000 ans la terre subissait le dernier âge glaciaire. La période froide, appelée le *Younger Dryas*, fut marquée en Europe par l'apparition d'une fleur polaire : *Dryas octopetala*, fut la dernière avancée glaciaire. A sa fin le réchauffement commença (Kerr, 1993). Actuellement nous sommes dans une période interglaciaire.

Le climat de la terre est dominé par d'importants vents d'ouest ou Westerlies situés à 16-17 kms en altitude qui sont générés par la forte différence de température entre l'équateur et le pôle. De plus, l'air déplacé tend à retourner à sa latitude d'origine. Chaque retour de cet air vers l'équateur forme une dépression froide et chaque incursion de l'air vers les pôles constitue une zone tiède (Cushing, 1982).

Il y a 1 000 ans, au Moyen Age, le climat de l'Europe était tiède, autant qu'aujourd'hui. Puis, une période fraîche s'installa il y a quelques centaines d'années et l'Europe grelotta sous le "petit âge glaciaire". Enfin, de nos jours, on estime que le climat de la Terre se réchauffe. Certains chercheurs expliquent ces modifications à l'échelle humaine par la circulation des courants dans l'Atlantique Nord. D'autres l'expliquent par l'effondrement massif d'icebergs déclenchant des périodes froides (Kerr, 1993).

Plus près de nous, les recherches sur le climat des siècles passés au nôtre sont nombreuses mais les sources autorisant une connaissance scientifique varient selon les époques. De 1205 à 1756, on ne dispose guère que d'informations indirectes telles que la culture de la vigne (Le Roy Ladurie, 1983), les anneaux de croissance des arbres, l'abondance des récoltes ou les cultures disparues, ou encore des renseignements anecdotiques sur des paroxysmes (destruction de l'Invincible Armada en 1588). De 1757 à 1851, les données qui nous sont parvenues sont des observations thermométriques anciennes. Enfin, de 1852 à 1916, on a des observations thermométriques plus précises (Easton, 1928). A partir de ces connaissances, Lamb (1977) distingue quatre périodes aux limites approximatives :

- le "petit optimum" de 1150 à 1300,
- un climat plus frais à régime variable de 1300 à 1550,

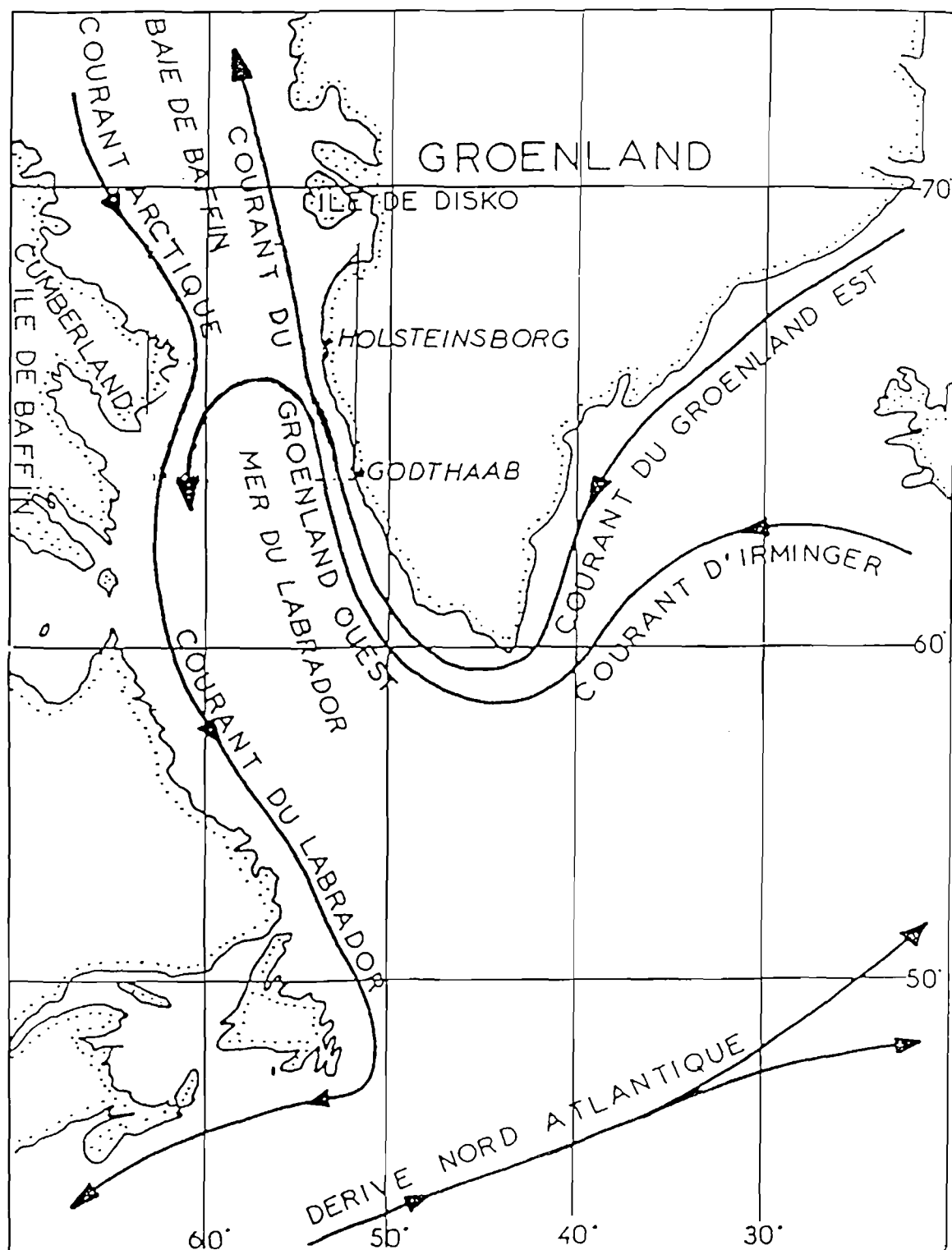


Figure 33 - Représentation schématique de la circulation des courants dans l'Atlantique du nord-ouest (Dupouy et Leroy, 1981)

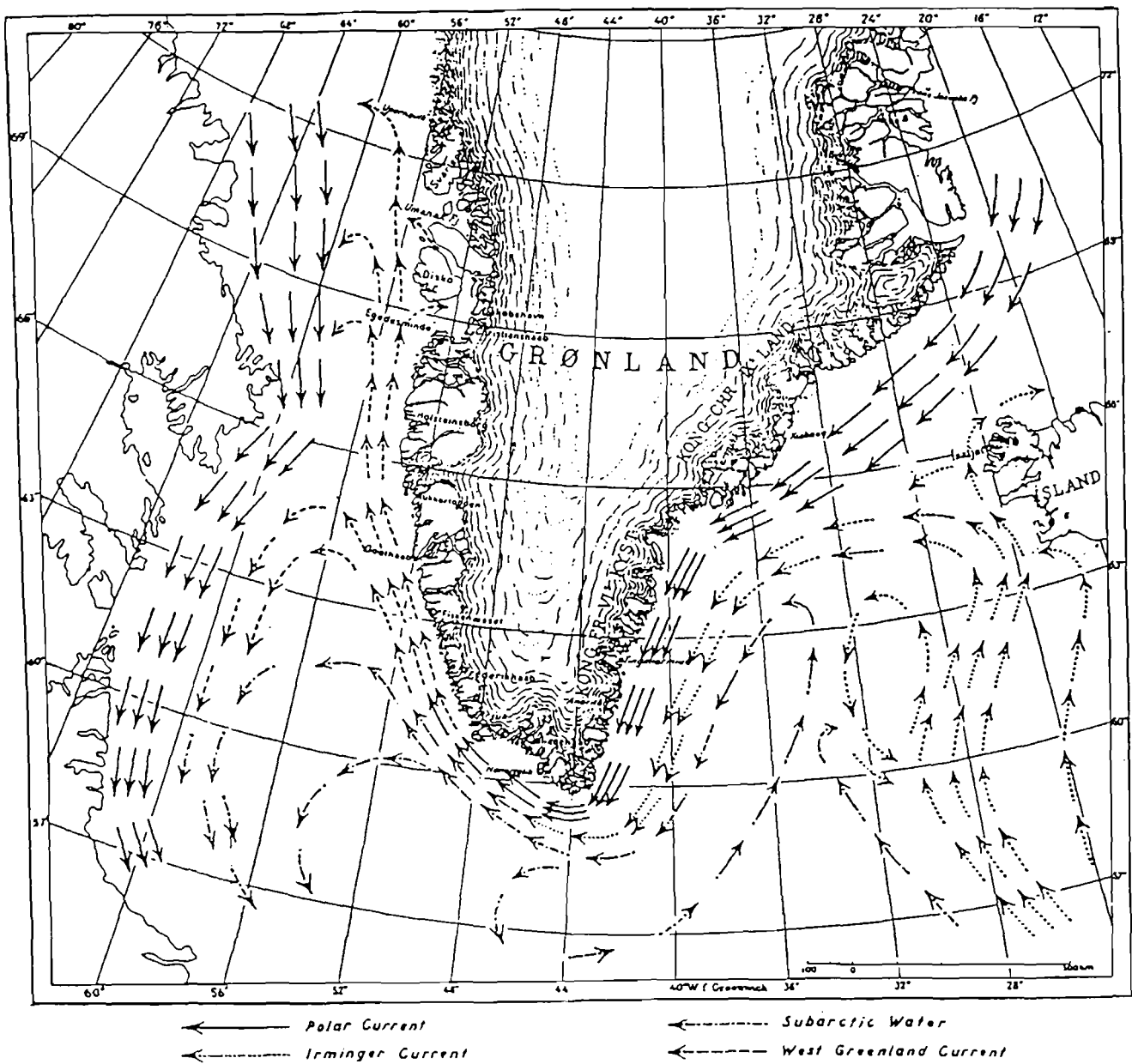


Figure 34 - Courants de surface dans les eaux groenlandaises (Hansen et Hermann, 1958)

- le "petit âge glaciaire" de 1550 à 1700 dont la phase finale s'est étendue au XVIII^e siècle,
- l'amélioration du climat à partir du XIX^e siècle.

En comparant l'amélioration des conditions climatiques du XX^e siècle et le fait que le réchauffement des hautes latitudes soit lié à l'augmentation de la circulation générale au-dessus de l'Atlantique, on pense qu'il y a une analogie avec les conditions climatiques du "petit optimum". Cette époque de correspondrait à une période où le passage des anticyclones aurait eu lieu très près des pôles (Cushing, 1982).

D'après cet auteur, le climat plus frais qui sévit à la fin du Moyen Age, de 1300 à 1550 apporte des étés plus humides et des hivers plus froids. On observe l'avancée des glaciers en Islande, en Norvège, dans les Alpes et les routes maritimes avec le Groenland sont abandonnées.

La période suivante correspond au "petit âge glaciaire" qui s'est fait sentir en fait jusqu'en 1800. Les températures ont été plus basses à toutes les saisons, elles étaient inférieures en moyenne de 1° en hiver et de 0°5 en été. Le temps est devenu plus variable, le gel des rivières est observé en Hollande et en France ainsi que l'avancée des glaciers alpins. La persistance des glaces flottantes sur les côtes d'Islande a duré aussi beaucoup plus longtemps (fig. 30 et 31). Ce climat était caractérisé par une fréquence des anticyclones au nord de 60° N et des vents de nord-est et sud-est sur l'Europe au sud de cette latitude (Lamb, 1982). C'est aussi un climat provoqué par une situation anormale, bloquée, donnant des vents de nord sur l'Islande, la Scandinavie et les Iles Britanniques. Le "petit âge glaciaire" aurait été le dernier refroidissement de l'Holocène, ceux-ci se produisant tous les 2 à 3 000 ans selon Grove (1988).

A partir de 1800, s'installe une petite période froide due aux variations solaires et à une réduction du temps d'insolation. Vers 1880, on constate une augmentation du nombre de jours de vent d'ouest (Cushing, 1978).

A partir du XX^e siècle débute une tendance au réchauffement, l'augmentation globale des températures est due à la présence des anticyclones près des pôles, de 1900 à 1920. La décroissance du nombre de jours de vent d'ouest se fait sentir de 1920 à 1930. Entre 1940 et 1970 la température tend à diminuer de 0,3°C, revenant au niveau de 1880 (Mason, 1976), puis, de nouveau un réchauffement se produit qui se poursuit encore de nos jours (fig. 32).

HYDROLOGIE DE L'ATLANTIQUE DU NORD-OUEST

Dans cette zone on observe le mouvement de deux masses d'eau :

- le courant arctique constitué d'eau polaire, descend vers le sud, le long de la Terre de Baffin et se transforme en courant du Labrador après s'être étoffé de l'eau dessalée provenant de la fonte des glaces et d'une branche issue du courant du Groenland occidental,

- le courant du Groenland occidental, dirigé vers le nord, remonte le long de la côte du Groenland. Ce courant résulte de la rencontre, aux abords du Cap Farwell, de masses d'eau d'origine arctique qui longent la côte orientale du Groenland et d'une branche de la dérive nord-atlantique ou Gulf Stream qui s'incurve vers l'ouest au sud de l'Islande et que l'on appelle courant d'Irminger (Dupouy et Leroy, 1981).

Au sud, entre 40° et 50°N, se trouve la branche principale du Gulf Stream qui remonte vers l'Europe (fig. 33 et 34).

Autour de Terre-Neuve se retrouve donc l'eau polaire du courant du Labrador et l'eau atlantique qui est une eau de mélange originaire en partie du Gulf Stream et que l'on appelle aussi "eau de pente" qui tend à remonter vers le nord. En outre, le réchauffement solaire entraîne une variabilité saisonnière de la température des eaux superficielles et selon l'importance de la fonte des glaces provenant des icebergs, l'eau polaire est plus ou moins importante au niveau de Terre-Neuve.

Le détroit de Danemark, entre le Groenland et l'Islande, est parcouru par deux grands courants : le courant arctique très froid, venant du nord, qui descend le long de la côte est du Groenland et le courant d'Irminger, moins froid, issu de la dérive nord-atlantique.

A l'ouest de l'Islande, la mer est donc parcourue par le courant d'Irminger qui se dirige ensuite vers la côte est du Groenland, entraînant vraisemblablement des organismes planctoniques tels que des oeufs et des larves de poissons (fig. 33 et 34). Le courant du Groenland est, longe le Cap Farvel puis remonte la côte ouest et devient alors le courant du Groenland ouest. Les eaux marines de ce pays sont à l'extrême limite des possibilités d'existence, une variation de température de la mer de 1°C exerce une influence capitale sur les possibilités de survie (Christiansen, 1969).

INFLUENCE DU CLIMAT SUR LA MORUE ET SUR LES PÊCHES

La morue se plaît plus particulièrement dans une eau de température comprise entre 3 et 5° au niveau du fond et qui présente une salinité de 33‰. Cette eau bien caractérisée est appelée "**eau de morue**" ; lorsque ces conditions sont réunies, on a observé que le poisson se trouve entre 50 et 100 m.

En été, dans le golfe du Saint-Laurent, les morues se trouvent entre 35 et 145 m dans des eaux dont les températures au fond sont situées entre 0 et 6°C, elles sont cependant beaucoup plus nombreuses à 100 m où la température est voisine de 1°. En hiver, elles sont concentrées à 130-180 m le long du canal Laurentien dont la température au fond est de 1° à 3°C. Sur les bancs de la Nouvelle-Ecosse, la morue se trouve dans des eaux moins profondes et plus chaudes que ce soit en été ou en hiver. Cependant, en été, elle se rencontre de 65 à 110 m avec des températures de 1° à 8° et en hiver de 90 à 135 m avec des températures de 2 à 4° (Jean, 1964).

Beaugé (1929) a observé que, lorsque les transgressions d'eau chaude venant du Gulf Stream sont importantes, la morue fuit ; quand le flux polaire est très important, la morue abonde entre 50 et 100 m. Il estime que la pêche la plus productive de la morue est hivernale, les pêches de printemps et d'automne ne venant qu'en complément pour sauver les campagnes, les années où l'alimentation en eau polaire est insuffisante. Au temps des voiliers, la pêche s'effectuait en été et les pêches étaient parfois désastreuses. Certaines mauvaises pêches ont conduit à la recherche de nouveaux lieux de capture. L'auteur a ainsi observé que lorsque les conditions sont défavorables à Terre-Neuve, elles sont favorables dans l'est de l'Atlantique. Ainsi la production norvégienne passe par un maximum autour des années 1893, 1904, 1912 qui correspondent aux minima de Terre-Neuve. Les bonnes années à Terre-Neuve, les bonnes années 1887, 1900, 1910, 1918, 1926 sont mauvaises en Norvège.

Des recherches ont également été faites sur les côtes groenlandaises, il s'agit alors de pêches de complément ayant lieu en été. Au XIX^e et XX^e siècle, on a observé des venues périodiques de la morue à l'ouest du Groenland (Hansen, Herman, 1965), les meilleures périodes connues se situent entre 1845 et 1851 et celle qui débute vers 1920.

■ Le début du XVI^e siècle correspond aux dernières décennies du "petit optimum". A cette époque, la température moyenne au centre de l'Angleterre est voisine de 9° (Manley, 1974), les glaces hivernales autour de l'Islande sont peu importantes et de l'ordre de deux semaines par an. Il y a aussi de bonnes années dans le nord de l'Europe jusque vers 1580. Des recherches ont montré l'avancée des populations vers le nord, en Suède, Finlande, Laponie et Alaska. Les anneaux de croissance des arbres ont révélé un climat doux et ensoleillé, dû au blocage des anticyclones sur ces régions, entre 45° et 50°N, et aux vents d'ouest sur l'Europe tandis que des vents de nord et d'est ont apporté de l'air arctique en Russie, Europe Centrale et Amérique du Nord (Lamb, 1982). L'auteur estime également que, bien que certains hivers aient été sévères et certains étés froids et humides, l'ensemble de la période 1500-1550 reste tiède avec un climat, sinon identique, du moins peu éloigné de celui qui a régné de 1900 à 1950.

Mais, sur un plan économique, selon Cornou et Giot (1977), au début du XVI^e siècle, on observe en France à des récriminations d'habitants qui se plaignent de trop de droits sur le poisson et du déclin des pêches, notamment en 1527, 1551 et 1553. Le secteur de la pêche et les pêcheries sont atteints économiquement. La raison en est l'insécurité en mer mais aussi la disparition du poisson le long des côtes. Jusque là des bancs importants de morue et autres poissons foisonnaient mais, en l'espace de quelques décennies, la faune marine connaît de profondes modifications.

Lamb (1982) estime d'ailleurs que ce sont ces changements dans les stocks de morue de l'Atlantique Nord, à partir du XV^e siècle, qui ont encouragé l'exploration par les pêcheurs français, anglais et portugais de nouvelles zones de pêche, de sorte que, à partir de 1400, ils auraient commencé à aller pêcher sur les bancs de Terre-Neuve. Les documents anciens nous indiquent aussi qu'il est probable que le Labrador ait été fréquenté assidûment par les Français tout au début du XVI^e siècle mais les archives précises manquent. Ce n'est qu'à la fin du siècle, en 1586, que l'on note l'abondance de morues le long des côtes du Labrador à 57°, 56°, 54°30' (Innis, 1954).

Ces faits épars montrent donc un début de modification du climat entraînant une disparition ou une migration de certains poissons qui ont provoqué une évolution des habitudes de pêche dans les pays voisins.

Les documents anciens (que nous avons pu utiliser) indiquent en effet des pêches de morue aux "Terres Neuves" sans précision, et en trente ans, de 1540 à 1570, on constate le départ en pêche d'environ 750 morutiers vers l'Atlantique du Nord-Ouest, soit une moyenne de 25 départs annuels, leur saison étant l'été. Ce nombre de morutiers, important pour l'époque, nous montre l'attrait exercé par les Terres-Neuves, si riches en poissons.

On situe le début du "**petit âge glaciaire**" vers 1550 (fig. 32 et 35). Il s'agit d'un refroidissement progressif et généralisé, touchant le monde entier. Il a sévi approximativement de 1550 à 1700 et il est caractérisé par de fréquents anticyclones au nord du 60°N et des vents de nord-est et sud-est dans l'hémisphère nord. On observe ainsi que les

glaces autour de l'Islande durent cinq semaines par an. L'avancée de glaciers devient notable dans les Alpes et c'est ainsi qu'en 1599-1600 "*on est en plein maximum historique des glaciers*" (Le Roy Ladurie, 1983). Vers 1580, le détroit de Danemark est bloqué par les glaces pendant plusieurs étés et, de 1570 à 1720, de grands ouragans dévastateurs sévissent sur les côtes européennes (Lamb, 1982). Ce climat froid semble avoir eu des répercussions sur les pêches à Terre-Neuve car, de 1570 à 1600, on recense 239 morutiers, soit une moyenne annuelle de 8 bateaux, si l'on excepte le chiffre douteux de 100 bateaux répertoriés à Olonne en 1596. Cette diminution sensible des morutiers peut bien sûr être due au manque de documents d'archives ou à leur imprécision, mais aussi aux conditions plus difficiles et dangereuses des pêches : glaces flottantes, icebergs, fuite des morues de ces eaux trop froides de température inférieure à 2°.

■ Au début du XVII^e siècle, les rigueurs du climat sont beaucoup plus marquées. Le centre de l'Angleterre a une température moyenne de 8°7 (Manley, 1974), les glaces entourent l'Islande douze semaines par an (Koch, 1945), des tempêtes auraient englouti cinq cent navires au cours du siècle (Cornou et Giot, 1977). Alors qu'auparavant on pêchait la morue aux îles Féroé, en 1625 et 1629 (le poisson aurait totalement manqué (Lamb, 1979). Vers 1640, les glaces entourent l'Islande pendant quinze semaines, en 1650 le port de Riga est bloqué quatre cents jours par les glaces (Lamb, 1979).

On ne compte plus les excès du climat qui s'ajoutent aux malheurs humains tels que la Grande Peste en 1665 et l'incendie de Londres en 1666, suite à un été très chaud. A partir de 1675, l'absence de morue aux Féroé dure de nombreuses années. A la fin du siècle, l'avancée des glaciers est importante en Islande et en Norvège. L'hiver le plus froid en Angleterre depuis les temps glaciaires est celui de 1683-1684, où la température en janvier fut de de -10° à -11°C en dessous de la moyenne habituelle (Gribbin, 1978). Lamb (1979) considère que l'année 1695 est l'année la plus terrible, la mer de Norvège et le sud des Féroé sont envahies par l'eau polaire qui sera dominante pendant 20 à 30 ans et restera sur place jusqu'à 1830. Selon cet auteur, les années de 1685 à 1704 marquent la phase la plus sévère du "petit âge glaciaire" où les glaces autour de l'Islande persistent plusieurs mois, empêchent toute pêche et provoquent une grande baisse de la température de surface.

Ces conditions climatiques extrêmes se sont bien sûr répercutées sur les pêches mais celles-ci avaient lieu en été. De 1600 à 1650, les lieux de pêche se diversifient bien que la majeure partie des 1 323 morutiers aillent à Terre-Neuve et sur les Bancs, 49 vont sur les côtes canadiennes et seulement 21 partent vers l'Islande (entre 1610 et 1620). Au cours de la seconde moitié du siècle, le nombre de morutiers augmente de façon significative et nous recensons 3 021 bateaux, soit une moyenne de 60 par année.

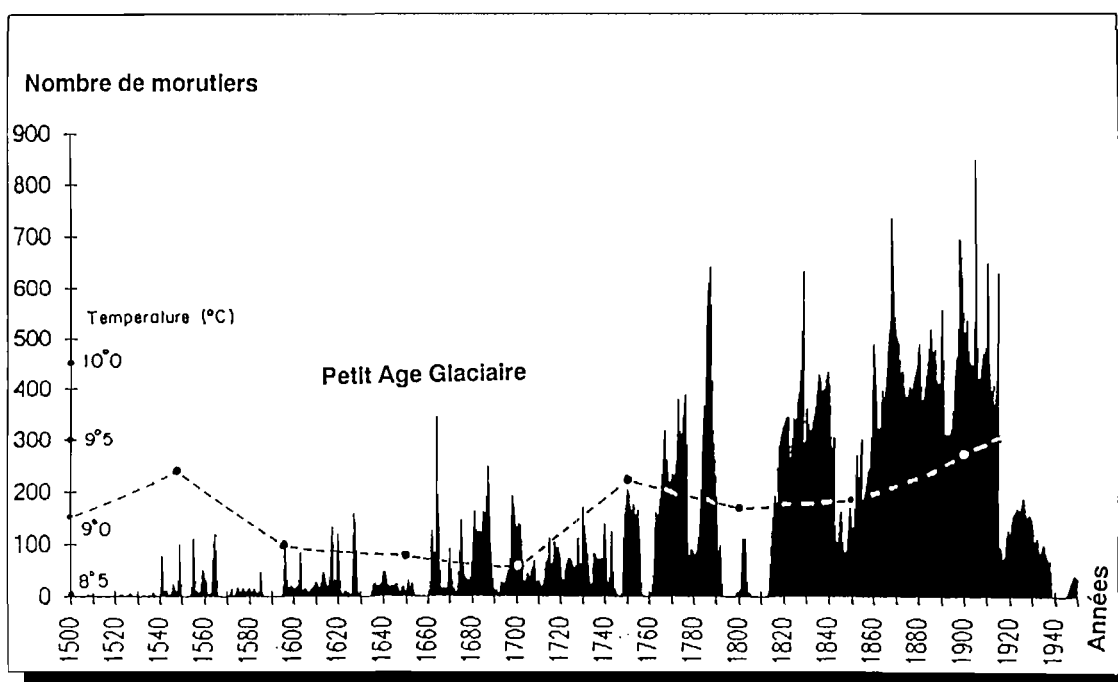


Figure 35 - Le nombre des morutiers et les températures au centre de l'Angleterre, moyenne de 50 ans (Partie du diagramme LAMB, 1965)

Pour la plupart, ils vont pêcher à Terre-Neuve, soit 2 966 bateaux, sept partent au Canada, 3 au Labrador et au Groenland et 12 quittent Dunkerque pour l'Islande malgré les conditions climatiques. Comme au XVI^e siècle, la pêche de la morue est estivale et on peut supposer qu'elle se déroule dans des zones où l'eau polaire n'a pas fait fuir le poisson. On constate cependant, certaines années, de très faibles pêches où moins de dix morutiers, à notre connaissance, ont quitté la France : en 1660, 1663, 1690 et 1692. D'autres années totalisent moins de vingt départs de morutiers par an : de 1666 à 1669, 1671 et 1672, 1691. Ceci nous permet de cerner des époques de faibles pêches, de 1666 à 1672 et de 1690 à 1695, et de s'interroger sur le rôle imputé au climat (fig. 35).

■ Le "petit âge glaciaire" sévit toujours au XVIII^e siècle, le développement de cyclones très sévères, dus à des anticyclones situés à 50°N et de 61° à 65°N, provoque des inondations marines à Londres et le long des côtes de la mer du Nord, des formations de dunes de sable et un terrible ouragan sur l'Angleterre en 1703 (Lamb, 1982).

Vers 1700, quelques pêches reprennent aux Féroé mais leur arrêt est total en Islande pendant vingt ans, de 1685 à 1704. De 1699 à 1740, prédominent des années froides et humides en Europe avec une avancée des glaciers des Alpes. Vers 1700, on observe les plus basses températures au centre de l'Angleterre, voisines de 3°1C en hiver et, en France l'hiver 1709 est très froid et considéré comme "grand hiver". En 1740, l'Europe occidentale grelotte encore sous un hiver "très rigoureux".

Dans l'Atlantique du Nord-Ouest, certains hivers ont été très froids avec un envahissement des glaces. L'hiver 1713-1714 est décrit "le pire" par Innis (1954), en 1732-1733 l'accès des côtes canadiennes est bloqué, le Petit-Nord de Terre-Neuve est encore entouré de glaces à la fin juin (Brière, 1978). En 1715, se produit une nouvelle chute de la pêche aux Féroé, il fait trop froid. En 1717, une énorme tempête provoque en Bretagne une sorte de raz de marée qui envahit les vallées (Cornou et Giot, 1977).

En 1730-31, on observe 110 jours de neige à Zurich (Lamb, 1982), tandis que l'Islande est entourée de glaces pendant plus de quatre mois en 1750 et pendant plus de sept mois en 1756. C'est en 1756 également que l'île de Sein manque de disparaître sous un raz de marée.

De 1764 à 1777, la neige tombe même en été dans les Alpes, les hivers sont particulièrement neigeux, surtout en 1770 avec 112 jours à Zurich. De 1769 à 1771, des famines ont lieu (Lamb, 1982). Les hivers de 1784 à 1799 sont les plus froids en Europe de l'Ouest ; au cours de celui de 1784-85 on dénombre plus de 150 jours de neige à Berne. A la fin du siècle l'Islande est entourée de glaces pendant plus de six mois.

A ce terrible climat tout au long du siècle s'ajoutent les guerres, puis la crise économique et la Révolution Française à partir de 1789.

Au cours du siècle, on observe des périodes alternées de nombreux départs en pêche, donc de captures importantes et d'autres, de faibles départs, vers les zones de pêche traditionnelles.

Si de 1700 à 1702, 386 bateaux prennent la mer et arment vers Terre-Neuve pour la pêche estivale, de 1703 à 1712 on observe une période de faibles pêches (332 départs en 10 ans), à raison de 33 morutiers en moyenne par an. Le climat est, en effet, particulièrement rude mais ces années correspondent aussi à la Guerre de Succession d'Espagne.

De 1713 à 1740, on constate 2 022 départs de morutiers, soit une bonne moyenne annuelle de 74 bateaux. Les années suivantes sont médiocres, en huit ans, de 1741 à 1748, 194 morutiers vont en pêche, soit 24 de moyenne annuelle, l'année 1747 étant nulle. Le climat a son importance car ces années sont froides mais elles coïncident également avec la Guerre de Succession d'Autriche.

Les huit années suivantes sont propices à la pêche, 1 250 bateaux prennent la mer (156 par an en moyenne) nous n'avons pas retrouvé en bibliographie de fait climatique marquant à Terre-Neuve mais, on observe qu'il s'agit d'une période de paix.

La guerre de Sept Ans prend ensuite le pas sur les conditions climatiques, de 1756 à 1762, seuls 148 bateaux partiront et cinq années sur sept seront sans pêche. Cette guerre en effet stoppe tout départ en Atlantique et aura pour conséquence l'abandon du Canada.

Bien que le "petit âge glaciaire" refroidisse toujours l'Europe et l'Atlantique, de nombreux morutiers reprennent la mer en cette époque de paix, on en compte 3 875 en 15 ans soit une moyenne annuelle de 258. Cette longue période d'abondance ne se retrouve plus avant 1815.

La guerre d'Amérique freine ensuite la pêche, 310 bateaux quittent la France en quatre ans, puis, malgré le climat rigoureux, 3 056 morutiers partent de 1782 à 1790, à raison de 339 annuellement en moyenne. A partir de 1791, la pêche s'effondre, la Révolution et la crise économique plus que le climat, sont responsables de cet état de fait.

Au cours du XVIII^e siècle, on remarque qu'il n'y a aucun départ en pêche vers le Groenland, seulement vingt-deux bateaux vont au Labrador et 131 pêchent dans les eaux canadiennes au début du siècle, jusqu'à 1743. Malgré les conditions climatiques très dures, 1 795 morutiers vont en Islande, ils partent essentiellement de Dunkerque à raison de 30 à 60 unités par an de 1764 à 1789. La grande majorité des morutiers est allée dans la zone de Terre-Neuve malgré les terribles conditions climatiques et les guerres, les pêches estivales bien moins poissonneuses que celles de printemps étant les seules possibles, mais on ignorait cela à cette époque.

De plus, Innis (1954) rapporte que, de 1789 à 1792, le poisson aurait manqué sur les côtes de Terre-Neuve car il aurait migré à la suite d'une inhabituelle quantité de glaces refroidissant la mer. En 1799, celle-ci amenèrent des phoques vers le sud et les gens de Saint-Jean de Terre-Neuve en capturèrent 80 000.

■ Le Petit âge glaciaire est pratiquement terminé au XIX^e siècle et les excès du climat deviennent plus rares bien que le réchauffement ne se fasse réellement sentir que dans les dernières décennies du XIX^e siècle. En 1800, le climat est encore froid, ceci étant dû à une réduction du temps d'ensoleillement. De 1812 à 1817, les conditions climatiques ne sont toujours pas bonnes, certaines années connaissent même des famines comme en 1816 et 1817 (Lamb, 1982). L'auteur cite également l'été froid de 1816 en Europe de l'Ouest, au Canada et en Nouvelle-Angleterre où il neigea et gela. Le graphique de Manley indique une chute de la température en Angleterre vers 1815-1817. (fig. 32).

A partir de 1827, H. du Rin (1936) constate l'abandon de la pêche morutière en mer du Nord, car on y pêche de moins en moins de poisson, ce qui provoque la chute des armements. Serait-ce dû au réchauffement temporaire des eaux ?

En Islande, par contre, 1828 est une année de pêche exceptionnelle tandis que les campagnes de 1837 et 1839 sont désastreuses (Rev. Mar. et Col. des années concernées).

Entre 1840 et 1860, se situe vraisemblablement une période de mauvais temps marquée par un raz de marée en Bretagne en 1840 (Cornou et Giot, 1977) et diverses observations diverses de marins à partir desquelles se crée l'idée d'un accroissement progressif de la masse des glaces du pôle nord. Le graphique de Manley indique également une chute des températures au centre de l'Angleterre autour de 1845. Entre 1862 et 1868, on mentionne en Norvège de mauvaises pêches de morue et des glaces tardives jusqu'au Cap Nord.

■ A partir de cette époque cependant, les conditions climatiques s'améliorent, Jones (1990) estime que, de 1861 à 1960, la terre s'est réchauffée de 0°5C. La pêche en Islande devient meilleure d'année en année à compter de 1864, ce qui provoque le développement de l'armement de Fécamp. On part souvent pour deux campagnes, en février-mars et en septembre-octobre et on observe que lorsque les pêches sont bonnes en Islande et à Terre-Neuve, elles sont mauvaises en Norvège. En 1880, la pêche norvégienne s'effondre (Innis, 1954) mais, en 1893, elle est revenue à son maximum tandis qu'à Terre-Neuve elle est minimale (Beaugé, 1929).

Autour des îles Féroé, certaines périodes sont froides avec une température moyenne de 6°5 à 6°9, de 1867 à 1869, de 1888 à 1891 et de 1965 à 1969 ; d'autres sont plus chaudes comme entre 1894 et 1951, avec une température de 8°5 à 8°9 (Lamb, 1979).

A partir de 1896, les campagnes morutières ne se font plus uniquement en été mais sur deux saisons, notamment en Islande (février-mars et septembre-octobre) et sur le Dogger Bank, la saison de pêche à Terre-Neuve étant dorénavant d'avril à octobre. De plus en plus les voiliers sont délaissés et remplacés par des bateaux à moteur.

Au cours du XIX^e siècle nos données indiquent, bon an mal an, une forte progression des pêches de morue que l'on peut attribuer en partie à l'amélioration des techniques de pêche. Pourtant, de 1800 à 1814, la pêche est pratiquement nulle et le climat ne peut être la cause majeure de ce manque total ou quasi total de départs en pêche, il s'agit plutôt d'une insécurité politique.

On a répertorié ainsi 30 334 morutiers qui ont quitté les ports alors qu'au XVIII^e siècle il y en avait eu 11 648. Une bonne période de pêche se situe de 1815 à 1842 où on compte 9 026 morutiers pêchant 205 343 tonnes métriques de poisson soit une moyenne annuelle de 325 bateaux ayant capturé 7 333 tonnes de morue, malgré certaines années aux conditions climatiques peu favorables.

De 1843 à 1848, on note un fléchissement des départs en pêche, seulement 593 soit 98 par an. Les années correspondent d'une part à une période de mauvais temps mais aussi à des troubles politiques en France.

A compter de 1849, les départs des morutiers sont de plus en plus importants, la guerre de 1870 ne paraît pas avoir des répercussions sur le nombre des bateaux. Les quantités de morue rapportées sont minimales mais l'absence de données font qu'elles ne reflètent pas la réalité des pêches et ce n'est qu'à partir de 1875 que les statistiques de pêche constituent des données fiables. De 1849 à 1899, on recense 20 334 morutiers soit 406 par an avec une forte augmentation des pêches islandaises. Ce demi-siècle correspond il est vrai à un meilleur climat mais

aussi à une grande période de paix, à l'amélioration des techniques, au début de la prise en compte des conditions hydrologiques nécessaires à l'abondance de la morue et à l'allongement des périodes de pêche. Ainsi, les quantités de morue rapportées au cours des dernières années du siècle se situent souvent au-delà des 30 000 tonnes métriques, pêchées annuellement par de 450 à 696 bateaux.

Le XIX^e siècle se présente donc comme un siècle de bonnes pêches en moyenne. Plus précisément, on observe : une quinzaine d'années sans pêches, puis vingt-sept années assez bonnes, cinq années de pêche variable puis cinquante ans de captures importantes. L'influence du climat et celle des événements politiques se superposant le plus souvent.

De 1900 à 1920 les anticyclones sont près des pôles et déterminent une amélioration de la température. En outre, de 1920 à 1930, on observe une décroissance du nombre de jours de vent d'ouest. Si l'on excepte deux cyclones en 1924 et 1925 (Cornu et Giot, 1977), dans l'ensemble, le climat s'améliore et atteint son maximum de réchauffement en 1945 (Cushing, 1978). Selon l'auteur, cette période de réchauffement a été vraisemblablement accompagnée d'une intensification de la circulation atmosphérique et océanique. La décennie 1925 à 1935 est le point central de ces changements, le manque de vent d'ouest à partir de 1925 provoque l'augmentation de la température de la mer et l'apparition d'espèces marines subtropicales sur les côtes de France autour des Îles Britanniques, au large de la Californie, dans le golfe du Maine. Ensuite, des espèces d'eau plus froides sont remontées vers le nord. Il y aurait donc une sorte de migration d'organismes marins venant du sud pendant les périodes de réchauffement et un retrait de ces espèces au cours d'époques de refroidissement. L'auteur estime que la colonisation de la côte ouest du Groenland par la morue venant d'Islande est sans doute associée à des événements météorologiques.

Après cette période de réchauffement, il y a renversement de la tendance à partir de 1950 et notamment entre 1966 et 1979. La conséquence en est la fuite de la morue des côtes groenlandaises. De plus, le déclin du stock de l'ouest du Groenland pourrait ensuite avoir généré le déclin du stock de morue d'Islande.

Pour sa part Lamb (1979) estime que, de 1948 à 1961, on a observé que le nord-est de l'Islande, entre 67° et 69°N, est dominé par la dérive nord-atlantique dont la température est entre 0° et 2°C. Après 1962, cette zone est pénétrée par l'eau polaire de salinité inférieure à 33,5 ‰ et de température inférieure à -1,8°C. Par suite de la rareté de la morue et en s'aidant des données de la pêche, on estime que l'abondance de la morue paraît être limitée à une température de 2°C, en effet l'expérience montre que ce poisson est dans des conditions optimales dans une eau de 4° à 7°C, il est donc assez normal que l'on ne trouve pas ou peu de morue dans une eau voisine de 2°C.

A partir de 1845, des morutiers anglais ont fait de bonnes pêches au Groenland, elles ont duré jusqu'en 1849 (Jensen et Hansen, 1931). Puis, dès 1912, de nombreuses morues sont observées au sud du Groenland et de 1912 à 1923 les captures passent de 23 à 681 tonnes métriques (Cushing, 1982). Pour la France, la pêcherie n'est réellement fréquentée et productive qu'à compter de 1929 où le premier bateau part de Fécamp. Par la suite, des morutiers de Gravelines, du Havre, Granville, Saint-Malo, Paimpol, La Rochelle, Bordeaux et Arcachon partent pour les côtes groenlandaises. On peut donc en déduire que les conditions climatiques ont rendu la température de la mer favorable à l'abondance des morues. Ainsi, de 1929 à 1950, 388 morutiers partent pour le Groenland malgré la Seconde Guerre mondiale qui annule toute pêche pendant sept ans, ce qui correspond à une moyenne de 25 à 26 bateaux par an pendant quinze ans. Le Groenland a ainsi fourni 153 746 tonnes métriques de morues, soit environ 10 250 tonnes métriques par an, correspondant à des prises assez conséquentes.

Selon Cushing (1982), la colonisation du Groenland ouest par la morue est le fait de poissons venus d'Islande, de juvéniles entraînés par le courant subarctique qui côtoie l'Islande puis passe le long des côtes du Groenland (fig. 34). Ce peuplement est sans doute associé à des événements météorologiques locaux qui peuvent être induits par des changements dans la distribution plus générale des vents de l'Atlantique nord.

En dehors de la pêcherie du Groenland, de très bonnes pêches de morue ont lieu de 1900 à 1914 dans la zone de Terre-Neuve, en mer du Nord et surtout en Islande. Ainsi, de 373 à 848 morutiers vont en pêche annuellement et la production varie de 31 000 à plus de 100 000 tonnes métriques en 1911 (année exceptionnelle). De 1912 à 1918, la production fléchit nettement, la moyenne annuelle étant de 233 morutiers qui rapportent 27 440 tonnes métriques. Le climat ne semble pas être la cause de ce fléchissement mais plutôt la Première Guerre mondiale qui est directement responsable de l'arrêt de l'activité de certains ports. De 1919 à 1938, le nombre de morutiers diminue régulièrement bien que la production augmente et varie selon les années de 33 000 à 75 000 tonnes métriques, la moyenne par an se situant autour de 53 000. En 1938, il n'y a plus que 67 départs de morutiers et les sept années suivantes, années de guerre, sont pratiquement sans pêche. Enfin, de 1945 à 1950, celle-ci reprend faiblement : 26 morutiers en moyenne par an mais on ne reviendra jamais à la productivité d'avant-guerre. Ceci est dû à diverses causes, tout d'abord la guerre, la faiblesse critique de l'économie des années après-guerre et la diminution de la consommation de morue qui entraînent la décadence de cette pêche.

SAINT-MALO : totaux par lieux de pêche

| CUMULS | Bateaux | Tonneaux | Hommes | Production |
|-----------------|--------------|----------------|---------------|---------------|
| Terre-Neuve | 10191 | 1107662 | 275608 | 746433 |
| St.Pierre et M. | 192 | 10298 | 980 | 1081 |
| Islande | 120 | 9497 | 1936 | 5351 |
| Groënland | 146 | 540 | 0 | 63958 |
| Mer du Nord | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 10649 | 1127997 | 278524 | 816823 |

GRANVILLE : totaux par lieux de pêche

| CUMULS | Bateaux | Tonneaux | Hommes | Production |
|-----------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| Terre-Neuve | 4286 | 406448 | 107485 | 215916 |
| St.Pierre et M. | 122 | 10913 | 963 | 338 |
| Islande | 113 | 7793 | 1677 | 1438 |
| Groënland | 7 | 0 | 0 | 1944 |
| Mer du Nord | 5 | 0 | 0 | 709 |
| TOTAL | 4533 | 425154 | 110125 | 220345 |

FÉCAMP : totaux par lieux de pêche

| CUMULS | Bateaux | Tonneaux | Hommes | Production |
|-----------------|-------------|---------------|--------------|---------------|
| Terre-Neuve | 2841 | 520291 | 62599 | 527734 |
| St.Pierre et M. | 38 | 8936 | 0 | 0 |
| Islande | 550 | 39236 | 9506 | 91589 |
| Groënland | 52 | 0 | 0 | 42968 |
| Mer du Nord | 225 | 20614 | 4910 | 112 |
| TOTAL | 3706 | 589077 | 77015 | 662403 |

BORDEAUX : totaux par lieux de pêche

| CUMULS | Bateaux | Tonneaux | Hommes | Production |
|-----------------|------------|--------------|------------|---------------|
| Terre-Neuve | 519 | 1882 | 170 | 203151 |
| St.Pierre et M. | 5 | 765 | 0 | 0 |
| Islande | 18 | 12195 | 235 | 13583 |
| Groënland | 16 | 0 | 0 | 14011 |
| Mer du Nord | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 558 | 14842 | 405 | 230745 |

BAYONNE & SAINT-JEAN-DE-LUZ : totaux par lieux de pêche

| CUMULS | Bateaux | Tonneaux | Hommes | Production |
|-----------------|------------|--------------|-------------|--------------|
| Terre-Neuve | 499 | 6989 | 1969 | 18241 |
| St.Pierre et M. | 270 | 3077 | 1196 | 4156 |
| Islande | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Groënland | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mer du Nord | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 769 | 10066 | 3165 | 22397 |

DUNKERQUE : totaux par lieux de pêche

| CUMULS | Bateaux | Tonneaux | Hommes | Production |
|-----------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Terre-Neuve | 195 | 14330 | 861 | 9008 |
| St.Pierre et M. | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Islande | 9376 | 781387 | 120526 | 346393 |
| Groënland | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mer du Nord | 869 | 25321 | 3409 | 10446 |
| TOTAL | 10440 | 821038 | 124796 | 399297 |

Tableau 9 - Cumuls des données des principaux ports par lieu de pêche en 450 ans

RÔLE DES ÉVÉNEMENTS DE SOCIÉTÉ

■ **Au XVI^e siècle** il est difficile de faire la part de l'influence du climat et celle des événements de société sur les pêches morutières. Il est vraisemblable que l'insécurité en mer, les bateaux peu adaptés, le manque de connaissances de la navigation et les ouragans du "petit âge glaciaire" ont joué chacun respectivement un rôle qu'on ne peut estimer par manque de données précises.

L'époque était cependant celle des découvertes de nouvelles terres qui attiraient les navigateurs. Ceux-ci, en France notamment, recherchaient de nouvelles zones de pêche dans un but économique, fourniture de poisson, alors qu'un siècle plus tard, les Anglais ont entrepris les mêmes voyages mais dans un but principalement commercial.

■ **Au XVII^e siècle**, on assiste à une concentration de l'armement. Cette diminution est due à plusieurs causes dont trois sont déterminantes :

- l'ensablement, qui rend l'accès difficile, par exemple à Agon, Régnéville, Bricqueville, Vannes,
- le meilleur équipement de certains ports qui attirent les capitaux, Rouen, Le Havre, Saint-Malo, La Rochelle,
- le commerce florissant avec les Antilles qui fait que certaines villes délaissent la pêche de la morue vers la fin du siècle (Nantes).

Il faut également souligner le rôle de diverses taxes sur les denrées, et les tracasseries administratives sur les cargaisons de sel (Bordeaux).

Bien qu'il y ait eu la Guerre de Trente Ans de 1618 à 1648, ses conséquences sur les pêches ne sont pas apparues, le climat a plutôt été l'élément déterminant de l'activité morutière. On a vu précédemment quelles ont été les rigueurs du climat pendant tout le siècle et on se rend compte que, de 1600 à 1662, les départs en pêche recensés sont faibles. Si nos données reflètent la totalité des pêches, ces départs peu nombreux peuvent être imputés au climat, mais il est plus que certain que des données de pêche ne nous soient pas parvenues, en ces temps anciens, le peu de fiabilité des données est à prendre en compte.

De nombreux départs de morutiers ont lieu de 1675 à 1688, essentiellement vers Terre-Neuve, avec plus de cent morutiers par an. Un coup d'arrêt s'observe de 1689 à 1697 et correspond à la Guerre de Succession d'Espagne, la chute des départs en pêche est notable, d'au-delà de 100 en 1688 on passe à 47 en 1689, puis de 51 à 5 dans les années suivantes. La fin de la guerre, en 1697, permet à 192 morutiers de reprendre la mer l'année suivante (tab. 9 - fig. 36).

■ **Le XVIII^e siècle** débute par quelques années de paix de 1698 à 1702 qui sont bien accueillies par les pêcheurs de morue car plus de 100 bateaux par an quittent les ports (fig. 36).

De 1703 à 1716, de nouveau, se produit une chute des départs avec une moyenne annuelle de 42 morutiers, due à la Guerre de Succession d'Espagne (1702-1713). Après le Traité d'Utrecht où nous perdons l'Acadie et Terre-Neuve, en ne gardant qu'un droit de pêche sur les côtes nord et ouest de Terre-Neuve, le French Shore, vingt-quatre années de paix sont observées. Pendant cette période, la pêche morutière reprend mais les départs sont irréguliers selon les années, on constate cependant une moyenne de 70 morutiers par an.

De 1741 à 1748, un net fléchissement des départs correspond à la Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), avec vingt-quatre morutiers en moyenne par an.

De nouveau, une période de paix de huit ans permet à la pêche de prospérer à raison de 156 morutiers en moyenne par an de 1749 à 1756.

Par contre, de 1757 à 1762, se produit un arrêt sévère, la Guerre de Sept Ans annule toute pêche en mer alors que la guerre elle-même s'étend de 1756 à 1763.

Une période de paix de quinze ans succède au Traité de Paris qui nous a fait perdre le Canada. La nécessité d'avoir une marine forte, bien utile en temps de guerre, fait que la politique de l'Ancien Régime a été de pousser les hommes à s'enrôler pour obtenir une main-d'oeuvre spécialisée et expérimentée dans de nombreux ports. En conséquence, de 1763 à 1777, 3 878 morutiers prennent la mer, soit 258 en moyenne par an.

Un nouveau fléchissement dans les pêches apparaît de 1778 à 1782, pendant la guerre de l'Indépendance Américaine (1779-1783), il n'est recensé que 403 départs en cinq ans soit 80 par an en moyenne. Les limites du "French Shore" sont réduites en 1783, seule la côte ouest de Terre-Neuve nous est désormais permise.

De 1783 à 1790, huit années de paix permettent à 370 morutiers en moyenne par an de partir en pêche, la remontée de l'activité morutièrre en temps de paix est donc spectaculaire.

L'évolution des navires morutiers a également joué un rôle dans cette augmentation

de la pêche, la goélette, bateau morutier par excellence, a fait son apparition au début du siècle et s'est très largement répandue à partir de 1760.

Mais, dès 1791, la crise économique, la Révolution puis les guerres de la Révolution et de l'Empire, annulent toute pêche ou ne permettent que quelques départs. De 1791 à 1813, on ne compte en moyenne que dix-huit départs par an avec onze années sans aucune pêche ceci étant dû au blocus en période de guerre.

Le XVIII^e siècle représente donc une période très troublée par de nombreuses guerres qui toutes ont des répercussions visibles sur les pêches. En outre, il semble bien que le climat ait joué un certain rôle, notamment au début du siècle (fig. 36).

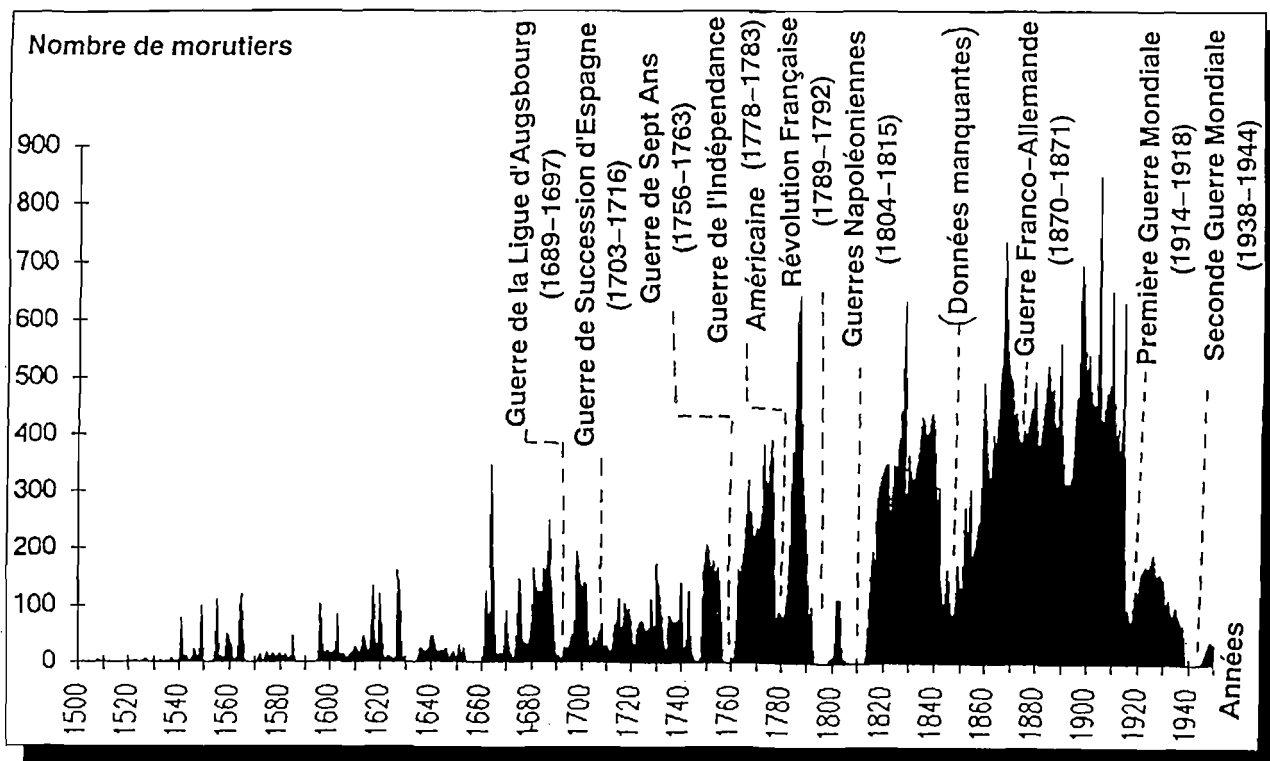


Figure 36 - Effets des guerres sur le départ en pêche des morutiers français

■ **Le XIX^e siècle** débute par les guerres de Napoléon qui empêchent toute pêche française et provoquent des importations de Hollande en 1808, de Hollande et de Suède en 1810-1811, de Hollande et de Norvège de 1812 à 1814.

Ensuite, une période de paix relative s'étend de 1814 à 1914. Il semble en effet que les diverses années troublées par la guerre avec l'Espagne en 1823, les révolutions de 1830 et de 1848 en France et même la guerre de 1870 n'ont pas eu d'impacts importants sur les départs en pêche des morutiers français. Au siècle précédent, il s'agissait des guerres dans lesquelles l'Angleterre était impliquée. Celle-ci, en tant que principale concurrente de la France dans le domaine de la pêche et, en particulier, de la pêche morutièrre dans l'Atlantique du Nord-Ouest, a toujours essayé d'anéantir l'économie de la France dans le domaine maritime.

Si on met à part une absence partielle de données pendant six ans, de 1843 à 1848, qui ne nous permet pas de connaître l'intensité exacte de la pêche au cours de ces années, pendant le reste du siècle, la pêche morutièrre est importante. En cent ans, on a dénombré 37 342 départs de bateaux ce qui est de l'ordre de 373 morutiers en moyenne par an. L'amélioration du climat, celle des techniques et la bonne consommation de la morue, très prisée, encourageaient alors les départs vers Terre-Neuve.

■ **Au XX^e siècle**, la pêche morutièrre est importante au début du siècle, on dénombre entre 369 et 634 morutiers par an jusqu'à 1914, pêchant en moyenne 56 000 tonnes métriques par an.

La Première Guerre Mondiale provoque une chute brutale des armements qui passent alors de 1915 à 1918 de 70 à 94 par an et certains ports ne reprennent plus leur activité après 1918.

Après la guerre, la pêche reprend, le nombre des départs de morutiers diminue mais les bateaux à propulsion mécanique, qui remplacent peu à peu les voiliers et font deux saisons de pêche, ont une plus grosse production. Jusqu'en 1932, plus de cent terreneuviers vont encore en pêche. Par la suite, leur nombre diminue mais la production reste élevée et, de 1919 à 1938, elle est de 40 500 tonnes métriques en moyenne par an.

La Seconde Guerre mondiale donne pratiquement le coup de grâce à l'activité morutièrre française. Pendant les années de guerre, la pêche est nulle. Au cours de la période de l'après-guerre, de nombreux ports morutiers ne reprennent plus la pêche. En 1950, 35 morutiers rapportent encore 42 500 tonnes de morue mais la demande a fortement baissé et c'est peu à peu la décadence d'une activité économique qui a joué un rôle très important, tant économique que politique pendant plus de 450 ans.

| Années | Nombre de saisons de pêche | Nombre de morutiers en pêche | Moyenne annuelle des morutiers | GUERRE / PAIX |
|-----------|----------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|
| 1689–1697 | 9 | 237 | 26 | Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689–1697) |
| 1698–1702 | 5 | 745 | 148 | PAIX |
| 1703–1716 | 14 | 593 | 42 | Guerre de Succession d'Espagne (1702–1713) |
| 1717–1740 | 24 | 1 687 | 70 | PAIX |
| 1741–1748 | 8 | 194 | 24 | Guerre de Succession d'Autriche (1740–1748) |
| 1749–1756 | 8 | 1 250 | 156 | PAIX |
| 1757–1762 | 6 | 54 | 9 | Guerre de Sept Ans (1756–1763) |
| 1763–1777 | 15 | 3 878 | 258 | PAIX |
| 1778–1782 | 5 | 403 | 80 | Guerre de l'Indépendance Américaine (1779–1783) |
| 1783–1790 | 8 | 2 963 | 370 | PAIX |
| 1791–1813 | 23 | 427 | 18 | Révolution Française, crise économique, Guerres Napoléoniennes |
| 1814–1914 | 100 | 37 342 | 373 | Période relativement calme, pas d'influence de la guerre de 1870–1871 |
| 1915–1918 | 4 | 323 | 80 | Première Guerre Mondiale 1914–1918 |
| 1919–1938 | 10 | 2 518 | 125 | PAIX – Bateaux à propulsion mécanique |
| 1939–1945 | 7 | 5 | 0 | Seconde Guerre Mondiale (1939–1945) |
| 1946–1950 | 5 | 152 | 30 | PAIX – décadence de la pêche |

Tableau 10 - Influence des guerres sur les pêches

CONCLUSION

Depuis le XVI^e siècle, la pêche de la morue a été, selon les époques, une activité économique pionnière puis une activité de premier ordre au XVII^e et surtout XVIII^e siècle ; elle reste encore importante au XIX^e siècle, mais décline de plus en plus au XX^e siècle.

Entre l'apogée de l'Ancien Régime et la période récente se sont écoulés des siècles où l'évolution de la flotte morutière a permis de passer de la pêche à la ligne depuis le navire au chalutage des chalutiers modernes.

Sous l'Ancien Régime, pour une pêche totale évaluée à 56 000 tonnes métriques, il fallait 350 navires et 10 000 hommes. De nos jours on parvient à cette même quantité avec 29 navires et 1 600 hommes (La Morandière, 1966). Ces simples chiffres montrent qu'un monde sépare ces deux époques, mais aussi que la pêche morutière a été une réalité économique majeure en France. Elle a influé sur 3 points.

- **Sur les types de navires**, qui sont passés des navires de charge à des navires plus rapides en liaison avec les possibilités des sècheries sur Terre-Neuve et en raison des deux types de pêche : morue sèche et morue verte. Ainsi, les premiers morutiers lourds : heux, hourques, dogres, roberges, utilisés pour la pêche sédentaire se sont améliorés pour devenir les flutes, les galistes, les senaux. Les bateaux plus rapides, tels que caravelles, pinasses, frégates et brigantins utilisés en pêche à la morue verte se sont transformés en goélettes du siècle dernier. Elles-mêmes cédant le pas aux chalutiers à vapeur et aux chalutiers à propulsion mécanique,

- **Sur le recrutement des marins** pour la marine de guerre des XVII^e et XVIII^e siècles. Les pêcheurs de morue de Terre-Neuve étaient la principale source de recrutement de marins expérimentés en cas de guerre. Les hommes étaient donc fortement incités à partir sur les morutiers d'une part, pour rapporter du poisson, d'autre part pour servir sur les navires du Roi et de l'Etat.

- **Sur le développement des ports**, certains devant leur richesse essentiellement à leur activité morutière tels que Saint-Malo, Dunkerque, Fécamp, Bordeaux, mais aussi, périlissant lorsque celle-ci s'est arrêtée, tels que les Sables d'Olonne, Saint-Brieuc/Binic, Granville, Gravelines, Paimpol. D'autres ports sont restés actifs grâce à la reprise d'une autre forme de pêche ou de commerce comme à Nantes, le trafic avec les Antilles et le commerce triangulaire.

Ainsi, de la cinquantaine de ports morutiers du XVI^e siècle d'importance variable, il ne reste, en 1950, que quatre ports d'activité morutière : Saint-Malo qui a la plus longue tradition terreneuvienne, Fécamp, Bordeaux port de décharge et La Rochelle avec deux morutiers (tab. 11).

Au cours des siècles, ces pêches ont été liées à de nombreux facteurs humains ou naturels influençant plus ou moins leur rendement. Certains facteurs ont joué un **rôle négatif** :

- **l'inadaptation primitive des navires** du XVI^e et XVII^e siècle, ceux-ci ayant, par la suite évolué vers des navires mieux armés pour cette pêche,

- **le rôle des taxes** plus ou moins élevées sur les débarquements de morue dans les ports, a été assez important à certaines époques. Les fortes taxes, notamment à Nantes et à l'entrée de Paris au XVIII^e siècle, ont eu un rôle dissuasif sur les départs à Terre-Neuve,

- **le commerce avec les Antilles**, attractif et plus lucratif que celui de la morue, a provoqué le déclin, la décadence et la mort de l'activité morutière de ports tels que le Havre, Nantes et Bordeaux,

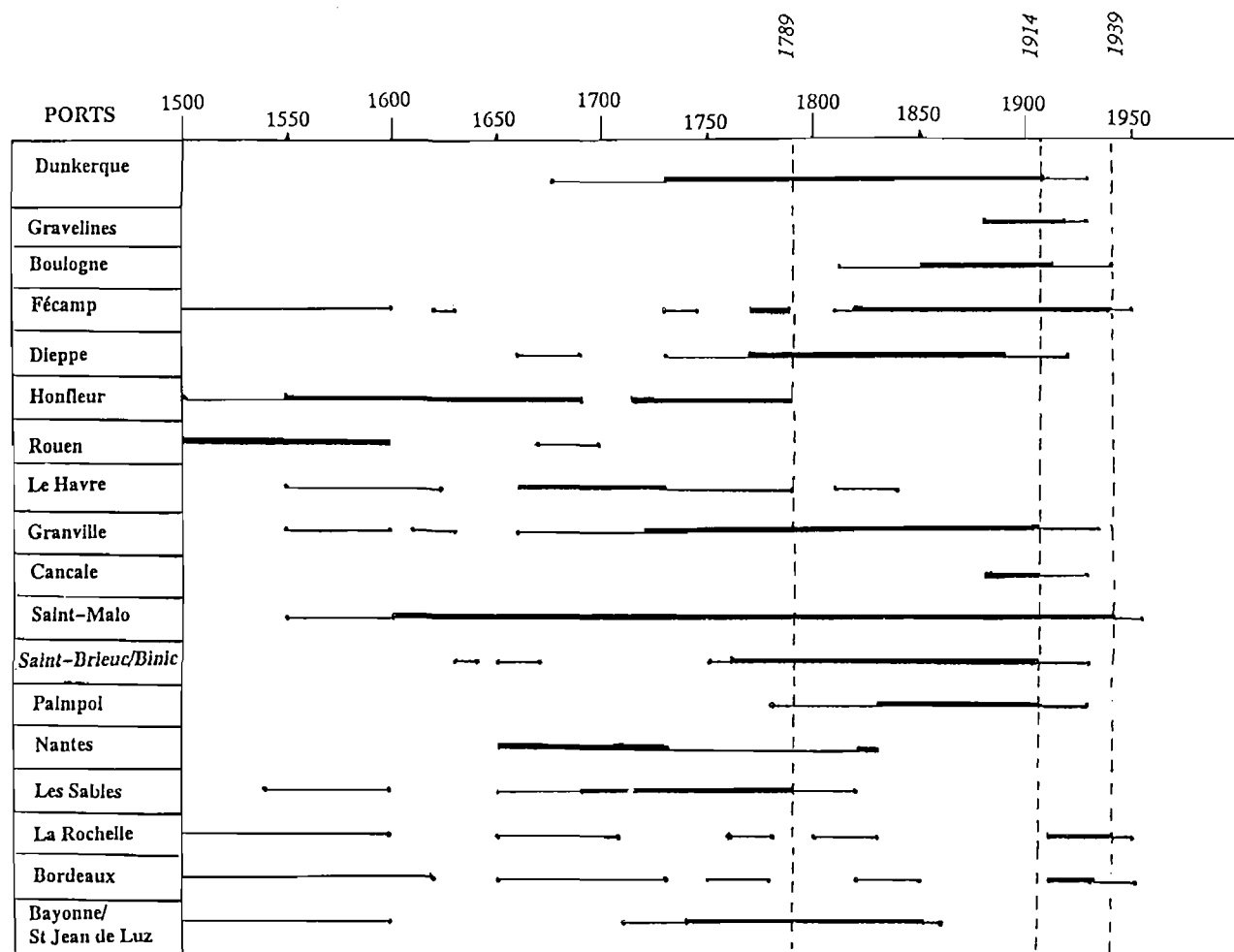


Tableau 11 - Évolution de l'activité des ports morutiers français de 1500 à 1950

- **les nombreuses guerres** du XVII^e et du XVIII^e siècle ont chaque fois, donné un coup d'arrêt à la pêche à cause de la destruction de navires, du blocage des ports, du pillage des havres puis de la perte de nombreux lieux de pêche tels Terre-Neuve, le Canada, la Nouvelle-Ecosse, la Nouvelle-Angleterre (tab. 10),

- **le "petit âge glaciaire"** a sévi pendant deux siècles, de 1650 à 1850. Il n'a pas été possible d'aller pêcher en Islande, aux Féroé ou autour de Terre-Neuve pendant de nombreuses saisons à cause des icebergs, des ouragans et de la longue présence des glaces.

- **le manque de connaissances hydrologiques et les contraintes climatiques** ont fait que les campagnes de pêche se sont déroulées en été. Ceci permettait aux morutiers de traverser l'Atlantique à la fin du printemps, de pêcher pendant la belle saison en évitant les risques des glaces et des icebergs et de revenir dès fin août en France. Malheureusement, la période optimale climatique ne correspondait pas à la meilleure époque de pêche de la morue qui se situe à la fin de l'hiver et au début du printemps,

- **la méconnaissance du comportement de la morue** et de sa physiologie, qui lui fait préférer une eau de 3° à 5°, "l'eau de morue", et fuir les eaux plus froides ou plus chaudes, n'a pu qu'induire des "constatations" de bonnes ou de mauvaises pêches.

Par contre, d'autres facteurs ont eu une **action positive** sur le rendement des pêches de morue :

- **l'amélioration de la construction navale** par la diversification des navires pour chaque type de pêche : morue sèche ou morue verte et la construction de bateaux plus maniables et rapides ont permis de meilleures captures,

- **les encouragements des gouvernements** successifs de l'Ancien Régime par des primes, l'abaissement de taxes sur le sel, les encouragements à l'armement après 1750 en vue d'avoir une marine expérimentée indispensable en cas de guerre, les taxes frappant les morues de pêche étrangère sont autant d'actions positives,

- **la politique commerciale** très active de nombreux ports qui vont décharger leur cargaison en Italie, Espagne, Portugal, Antilles,

- **le refroidissement général** du "petit âge glaciaire" de 1550 à 1800 environ, qui a vraisemblablement engendré des conditions hydrologiques favorables à la reproduction, la croissance et l'abondance des morues autour de Terre-Neuve, à la limite de la banquise.

Tous ces facteurs négatifs et positifs sont interdépendants, se sont superposés ou suivis, et selon les époques, certains ont eu un rôle plus dominant que d'autres. Il est cependant certain que les périodes de guerre ont eu une action majeure négative et que le climat, vis-à-vis des actions humaines a eu lui aussi un rôle négatif. Cependant, son impact est nettement reconnu dans la pêcherie du Groenland, productive de 1929 à 1950, issue d'une migration des morues de la pêcherie d'Islande vers des eaux qui leur étaient devenues favorables à ce moment là.

En dehors de la pêcherie du Groenland, il est difficile d'estimer le rôle du climat seul. En effet, des données hydrologiques inexistantes et des données climatiques assez peu précises concernant la zone de Terre-Neuve au cours des siècles anciens, ne permettent pas d'attribuer un rôle majeur du climat dans les fluctuations historiques de la pêche à la morue.

- JEULIN P., 1924. Evolution du port de Nantes - 1 vol. in 8°
- JONES P.D., 1990. Le climat des mille dernières années. *La Recherche*, 21, n°219, 304-312.
- JULIEN Ch. A., 1948. Les voyages de découverte et les premiers établissements, XV^e et XVI^e siècle. P.U.F.
- KERLÉVÉO J., 1944. *Paimpol au temps d'Islande*. Lyon, Chronique sociale de France, 2 t. XIII, 348 + 426 p.
- KERR R.A., 1993. How Ice age climate got the shakes. *Science* 260 (5110) : 890-892.
- KOCH L., 1945. The East Greenland Ice. *Meddelser on Gronland* 130 n°3.
- KRISTIANSEN A. HANSEN B - Faroes Cod - ICES - CM 1990/G:50:139-154.
- LAMB H.H., 1977. Climate : present past and future. Vol. 2. Climatic history and the Future-Methuen (London), Barnes and Noble (N.Y.) : 835 p.
- Ibid., 1979. Climatic variation and changes in the wind and ocean circulation : the Little Ice Age in the Northeast Atlantic - *Quaternary Research* 11 n°1.
- Ibid., 1982. Climate history and the modern world. Methuen (London, New-York) : 387 p.
- LA MORANDIÈRE Ch. de, 1962. Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale Paris. Ed. Maisonneuve et Larose, 3 vol . in 8°.
- Ibid., 1969. Histoire de la pêche française de la morue au point de vue économique et politique - Géo-économie de la morue - Rapport n°2 - Jean Malaurie - Mouton and C° edit, 482 p.
- LARSON (P.O), 1990 - Baltic Sea Cod - ICES - CM 1990/G:50:171-190.
- LATREILLE P., 1970. Bordeaux port morutier. Economie maritime et portuaire. Tome II. Ed. Bière-Bordeaux -1-77.
- LE DANOIS E., 1924. Les conditions de la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Notes et *Mémoires* n° 5. *Off. Scient. Tech. Pêch. marit.* 47 p.
- LE ROCH, 1971. Notes sur l'activité du port de Saint-Malo pendant les années 1752, 1753 et 1754. *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo (SHASM)* : 74 à 103.
- LEROY-LADURIE E. 1983. Histoire du climat depuis l'an mil. Flammarion, 2 tomes.
- LORIUS C., 1991. Climat et gaz à effet de serre : les données des archives glaciaires. *La vie des sciences - comptes rendus - série générale* 8, n°2 : 107-124.
- LOTURE R. de, 1949 . Histoire de la Grande Pêche de Terre-Neuve - Librairie Gallimard, 254 p.
- LOTURE R. de, 1957. History of the great fishery of Newfoundland. *Fish and Wildlife Service, Special Report* n°213, 147 p.
- MANLEY G., 1974. Central England : monthly mean 1659 to 1973. *Quart. Journ. Royal Meteo. Soc.* 100 : 389-403.
- MASON B.J., 1976. Towards the understanding an prediction of climatic variations - *Quart. J. Roy. Meteorol. Soc.* 102 : 473-478.
- MUSSET G., 1899. Les Rochelais à Terre-Neuve de 1500 à 1789 - La Rochelle - 1 vol in 16°. Extr. Bull. Geogr. Histo. et descript. du Comité des Trav. Histo. et Scient. VII armée 18992:243-272.
- PFISTER-LANGANAY C., 1985. Ports, navires et négociants à Dunkerque 1762-1792 - Société Dunkerquoise - CNRS - Dunkerque.

- RALLIER du BATY R., 1927. Terre-Neuve et Islande (campagne 1926). *Off. Scient. Tech. Pêches marit., mémoires (série spéciale) n°7* : 135 p. - Ed. Blondel de la Rougery.
- RAMBERT G., 1966. Histoire du commerce de Marseille - tome VII - de 1660 à 1789 - Librairie Plon, in 8.
- Revue Maritime et Coloniale, de 1862 à 1896.
- RIBAUT J.Y., 1962. Histoire des îles Saint-Pierre-et-Miquelon. 2 tomes- Imprimerie du Gouverneur- Saint-Pierre.
- RIN H. du, 1936-1937. Historique de la pêche dunkerquoise. Dunkerque - 2 volumes en 8 : 700 p.
- Statistiques des Pêches Maritimes de 1897 à 1950.
- SEREBRYAKOV V.P., 1990. White Sea Cod - ICES, CM 1990/G:50:87-90.
- SUNDBY S. et SUNNANA K., 1990. North-east Arctic cod - ICES - CM 1990/G:50:91-138.
- TANGUY J., 1956. Le commerce du port de Nantes au milieu du 16^e siècle - Paris - in 8^o.
- THOMPSON H., 1943. A biological and economic study of cod (Gadus callarias L.) in the Newfoundland area including Labrador. *Research Bulletin 14* - St John's.
- TROCMÉ E. , DELAFOSSE M., 1952. Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e siècle. *Ports Routes Trafics.Lib. A. Colin 1vol. in 8^o.*
- TURGEON L., 1982. Pêches basques en Atlantique Nord (XVII-XVIII^e siècle) étude d'économie maritime - thèse 3e cycle - Université Bordeaux III - Faculté des Lettres et des Sciences Humaines.
- Ibid., 1986. Pour redécouvrir notre 16^e siècle : les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux. *Rev. Hist. Am. Franc.* 39 n°4.

ANNEXE

Elle comprend les principales données utilisées dans le rapport. Les quantités pêchées ont été converties en tonnes métriques.

Codage des lieux de pêche :

| | |
|----|---|
| 1 | Lieu de pêche imprécis, Terre-Neuve au sens large |
| 10 | Grand Banc de Terre-Neuve |
| 20 | Iles Saint-Pierre-et-Miquelon |
| 30 | Côtes de Terre-Neuve |
| 31 | Terre-Neuve : Plaisance |
| 32 | Terre-Neuve : Petit-Nord |
| 33 | Terre-Neuve : côte occidentale |
| 40 | Canada |
| 41 | Côte du Labrador |
| 42 | Ile Saint-Jean (Ile du Prince-Edouard) |
| 43 | Golfe du Saint-Laurent |
| 44 | Acadie |
| 45 | Ile Royale (Ile du Cap-Breton) |
| 46 | Nouvelle-Angleterre |
| 50 | Islande |
| 60 | Grönland |
| 70 | Mer du Nord |
| 71 | Dogger Bank |
| 72 | Hitland (Iles Shetland) |
| 75 | Mer Baltique |
| 80 | Mer de Barentz (Peninsule de Kola) |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1508 | BREHAT | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1508 | ROUEN | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1510 | SAINT BRIEUC | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1510 | ROUEN | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1512 | BAYONNE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1517 | LE CROISIC | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1520 | BAYONNE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1520 | FECAMP | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1520 | HONFLEUR | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1520 | YPORT | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1521 | BAYONNE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1522 | FECAMP | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1523 | LA ROCHELLE | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1524 | ROUEN | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1526 | ROUEN | 3 | 30 | 0 | 155 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1526 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 250 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1527 | ROUEN | 4 | 30 | 0 | 225 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1527 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1529 | ROUEN | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1530 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1532 | COUTANCES | 1 | 1 | 0 | 120 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1533 | BORDEAUX | 7 | 30 | 0 | 70 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1533 | PLOEMEUR | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1534 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1535 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 70 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1536 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 70 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1537 | LA ROCHELLE | 8 | 30 | 0 | 280 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1537 | BORDEAUX | 1 | 30 | 0 | 100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1538 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1539 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1540 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1541 | LA ROCHELLE | 13 | 30 | 0 | 460 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1541 | ROUEN | 60 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1541 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1541 | LANNION | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1541 | RE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1542 | LA ROCHELLE | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1542 | RE | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1543 | LA ROCHELLE | 7 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1543 | OLONNE | 1 | 10 | 0 | 80 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1543 | SABLES D'OLONNE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1543 | BORDEAUX | 1 | 30 | 0 | 100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1544 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1545 | BORDEAUX | 3 | 1 | 0 | 330 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1545 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 180 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1546 | BORDEAUX | 22 | 30 | 0 | 100 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1546 | ST POL DE LEON | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1546 | SAINT BRIEUC | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1547 | LA ROCHELLE | 7 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1547 | BORDEAUX | 6 | 1 | 0 | 100 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1548 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1548 | BORDEAUX | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1549 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 140 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1549 | BORDEAUX | 21 | 1 | 0 | 230 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1549 | ROUEN | 73 | 1 | 0 | 0 | 0 | TURGEON 1986 |
| 1549 | SABLES D'OLONNE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1550 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1550 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1551 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 100 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1552 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 140 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1553 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1554 | ROUEN | 1 | 30 | 0 | 100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1555 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1555 | BORDEAUX | 12 | 30 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1555 | ROUEN | 94 | 1 | 0 | 0 | 0 | TURGEON 1986 |
| 1555 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 424 | TANGUY 1956 |
| 1556 | LA ROCHELLE | 8 | 30 | 0 | 280 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1556 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 391 | TANGUY 1956 |
| 1556 | SAINT JEAN LUZ | 1 | 30 | 0 | 100 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1557 | LA ROCHELLE | 11 | 30 | 0 | 260 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1557 | FECAMP | 1 | 10 | 0 | 140 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1557 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 529 | TANGUY 1956 |
| 1558 | LA ROCHELLE | 4 | 30 | 0 | 420 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1559 | LA ROCHELLE | 49 | 30 | 0 | 120 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1559 | FECAMP | 1 | 10 | 0 | 100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1559 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 80 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1560 | ROUEN | 38 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1561 | LA ROCHELLE | 29 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1561 | FECAMP | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1561 | HARFLEUR | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1562 | FECAMP | 3 | 10 | 0 | 210 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1563 | LA ROCHELLE | 11 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1564 | LA ROCHELLE | 44 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1564 | ROUEN | 14 | 30 | 0 | 1200 | 0 | INNIS 1954 |
| 1564 | LE HAVRE | 19 | 30 | 0 | 2865 | 0 | INNIS 1954 |
| 1564 | HONFLEUR | 4 | 30 | 0 | 470 | 0 | INNIS 1954 |
| 1564 | FECAMP | 5 | 30 | 0 | 350 | 0 | DELUMEAU 1961 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1564 | SAINT VALERY | 6 | 30 | 0 | 400 | 0 | INNIS 1954 |
| 1564 | FECAMP | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1565 | LA ROCHELLE | 42 | 30 | 0 | 0 | 0 | TROCME 1952 |
| 1565 | BORDEAUX | 38 | 1 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1565 | REGNEVILLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1565 | SAINT MALO | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1565 | LE CROISIC | 25 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1565 | FECAMP | 9 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1566 | SAINT MALO | 4 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1571 | OLONNE | 1 | 30 | 0 | 100 | 52 | MORANDIERE 1962 |
| 1571 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 1476 | TANGUY 1956 |
| 1572 | GRANVILLE | 14 | 30 | 0 | 840 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1573 | HAVRE | 1 | 30 | 0 | 90 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1574 | HONFLEUR | 6 | 30 | 0 | 220 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1575 | BORDEAUX | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | BERNARD 1968 |
| 1575 | HONFLEUR | 1 | 1 | 0 | 150 | 0 | BREARD 1899 |
| 1576 | HONFLEUR | 7 | 1 | 0 | 360 | 0 | BREARD 1899 |
| 1577 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1578 | HONFLEUR | 11 | 1 | 0 | 150 | 0 | BREARD 1899 |
| 1579 | HONFLEUR | 11 | 1 | 0 | 120 | 0 | BREARD 1899 |
| 1580 | HONFLEUR | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1581 | HONFLEUR | 6 | 1 | 0 | 100 | 0 | BREARD 1899 |
| 1582 | HONFLEUR | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1583 | HONFLEUR | 10 | 1 | 0 | 150 | 0 | BREARD 1899 |
| 1584 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 80 | 0 | MUSSET 1892 |
| 1584 | FECAMP | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1585 | BORDEAUX | 47 | 1 | 0 | 0 | 0 | TURGEON 1986 |
| 1590 | HONFLEUR | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1595 | FECAMP | 1 | 10 | 0 | 90 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1595 | BORDEAUX | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | TURGEON 1986 |
| 1596 | OLONNE | 100 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1596 | HONFLEUR | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1597 | HONFLEUR | 10 | 1 | 0 | 220 | 0 | BREARD 1899 |
| 1598 | LA ROCHELLE | 15 | 30 | 0 | 1530 | 0 | TROCME 1952 |
| 1598 | HONFLEUR | 2 | 1 | 0 | 90 | 0 | BREARD 1899 |
| 1599 | LA ROCHELLE | 21 | 30 | 0 | 3050 | 0 | TROCME 1952 |
| 1600 | HONFLEUR | 14 | 30 | 0 | 810 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1601 | HONFLEUR | 19 | 1 | 0 | 520 | 0 | BREARD 1899 |
| 1602 | HONFLEUR | 22 | 1 | 0 | 800 | 0 | BREARD 1899 |
| 1603 | LE HAVRE | 80 | 10 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1954 |
| 1603 | HONFLEUR | 3 | 1 | 0 | 100 | 0 | BREARD 1899 |
| 1605 | BORDEAUX | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | TURGEON 1986 |
| 1605 | HONFLEUR | 5 | 1 | 0 | 370 | 0 | BREARD 1899 |
| 1606 | HONFLEUR | 10 | 1 | 160 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1607 | HONFLEUR | 9 | 1 | 0 | 220 | 0 | BREARD 1899 |
| 1608 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 500 | 0 | BREARD 1899 |
| 1609 | DIEPPE | 1 | 1 | 0 | 100 | 0 | BREARD 1899 |
| 1609 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 3500 | 0 | BREARD 1899 |
| 1609 | HONFLEUR | 3 | 44 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1610 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 200 | 0 | BREARD 1899 |
| 1610 | HONFLEUR | 6 | 40 | 0 | 50 | 0 | BREARD 1899 |
| 1610 | TROUVILLE | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1611 | GRANVILLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1611 | LA ROCHELLE | 17 | 1 | 62 | 360 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1611 | HONFLEUR | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1612 | HONFLEUR | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1612 | SAINT MALO | 1 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1613 | LA ROCHELLE | 24 | 1 | 0 | 2285 | 0 | TROCME 1952 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1613 | HONFLEUR | 18 | 1 | 0 | 210 | 0 | BREARD 1899 |
| 1613 | SAINT MALO | 2 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1613 | HONFLEUR | 2 | 44 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1614 | BORDEAUX | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | TURGEON 1986 |
| 1614 | HONFLEUR | 15 | 30 | 0 | 140 | 0 | BREARD 1899 |
| 1614 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1615 | HONFLEUR | 10 | 1 | 0 | 290 | 0 | BREARD 1899 |
| 1615 | SAINT MALO | 7 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1616 | HONFLEUR | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1616 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1617 | SAINT MALO | 120 | 10 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1954 |
| 1617 | HONFLEUR | 6 | 1 | 0 | 140 | 0 | BREARD 1899 |
| 1617 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1618 | HONFLEUR | 10 | 30 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1619 | HONFLEUR | 9 | 30 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1620 | SAINT MALO | 118 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1621 | HONFLEUR | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1622 | HONFLEUR | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1623 | HONFLEUR | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1624 | HONFLEUR | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1625 | HONFLEUR | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | BREARD 1899 |
| 1627 | HONFLEUR | 3 | 1 | 0 | 300 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1627 | GRANVILLE | 20 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1627 | FECAMP | 20 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1627 | HONFLEUR | 14 | 40 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1627 | LE HAVRE | 80 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1627 | DIEPPE | 10 | 40 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1627 | DIEPPE | 12 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1628 | GRANVILLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1628 | SAINT MALO | 112 | 30 | 0 | 0 | 0 | J. LONGRAIS 1888 |
| 1629 | BINIC | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1635 | SAINT MALO | 12 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1636 | SAINT MALO | 7 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1636 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1637 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1638 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1639 | HONFLEUR | 26 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1640 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1640 | BORDEAUX | 19 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1640 | BORDEAUX | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1641 | BORDEAUX | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1641 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1641 | Inconnu | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1642 | BINIC | 3 | 1 | 126 | 219 | 238 | DARDEL 1941 |
| 1642 | HONFLEUR | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1643 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1644 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1645 | HONFLEUR | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1646 | SAINT MALO | 24 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1648 | SAINT MALO | 15 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1649 | SAINT MALO | 19 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1651 | SAINT MALO | 18 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1651 | BORDEAUX | 13 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1653 | HONFLEUR | 23 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1653 | BINIC | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1660 | SAINT MALO | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1662 | LE HAVRE | 125 | 1 | 5000 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1663 | HONFLEUR | 1 | 1 | 0 | 200 | 0 | BREARD 1899 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1663 | LA ROCHELLE | 1 | 20 | 0 | 300 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | HONFLEUR | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1664 | GRANVILLE | 24 | 1 | 0 | 1605 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | SAINT BRIEUC | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | BREHAT | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | PAIMPOL | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | BINIC | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | DIEPPE | 8 | 30 | 0 | 1100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | SAINT VALERY | 2 | 10 | 0 | 80 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | ROUEN | 1 | 40 | 0 | 150 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | LE HAVRE | 57 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | SAINT MALO | 61 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | NANTES | 34 | 10 | 0 | 920 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | SABLES OLONNE | 74 | 1 | 0 | 270 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | LA ROCHELLE | 18 | 1 | 0 | 140 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | BORDEAUX | 5 | 1 | 100 | 360 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | BORDEAUX | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | BAYONNE | 9 | 31 | 0 | 900 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | SAINT JEAN LUZ | 18 | 1 | 0 | 500 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1664 | ROYAN | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1664 | SAINTES | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1665 | HONFLEUR | 25 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1665 | SAINT MALO | 120 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1666 | LA ROCHELLE | 1 | 43 | 0 | 80 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1666 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1667 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1668 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1669 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1670 | LE HAVRE | 72 | 1 | 0 | 6700 | 0 | DARDEL 1941 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1670 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1671 | HONFLEUR | 1 | 40 | 0 | 105 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1671 | HONFLEUR | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1672 | HONFLEUR | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1674 | HONFLEUR | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1675 | DIEPPE | 4 | 1 | 0 | 130 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1675 | HONFLEUR | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1675 | GRANVILLE | 15 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1675 | LE HAVRE | 55 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1675 | SAINT MALO | 58 | 1 | 0 | 350 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1676 | GRANVILLE | 14 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1676 | HONFLEUR | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1677 | GRANVILLE | 8 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1677 | HONFLEUR | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1678 | DUNKERQUE | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1678 | HONFLEUR | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1679 | HONFLEUR | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1680 | HONFLEUR | 36 | 30 | 0 | 0 | 50 | DARDEL 1941 |
| 1680 | SAINT MALO | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1680 | LE HAVRE | 23 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1680 | DUNKERQUE | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1680 | NANTES | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1680 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1680 | LA ROCHELLE | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1681 | SAINT MALO | 102 | 30 | 0 | 13685 | 0 | DELUMEAU 1961 |
| 1681 | LE HAVRE | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1681 | DUNKERQUE | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1681 | NANTES | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1681 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1681 | LA ROCHELLE | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1681 | HONFLEUR | 31 | 30 | 0 | 0 | 2824 | DARDEL 1941 |
| 1682 | SAINT MALO | 98 | 30 | 0 | 12775 | 0 | DELUMEAU 1961 |
| 1682 | LA ROCHELLE | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1682 | LE HAVRE | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1682 | DUNKERQUE | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1682 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1683 | SAINT MALO | 107 | 30 | 0 | 14166 | 0 | DELUMEAU 1961 |
| 1683 | LE HAVRE | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1683 | DUNKERQUE | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1683 | NANTES | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1683 |
| 1683 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1683 | ROUEN | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1684 | SAINT MALO | 72 | 30 | 0 | 9229 | 0 | DELUMEAU 1961 |
| 1684 | LA ROCHELLE | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1684 | DUNKERQUE | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1685 | SAINT MALO | 68 | 30 | 0 | 9075 | 0 | DELUMEAU 1961 |
| 1685 | LA ROCHELLE | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1685 | NANTES | 90 | 1 | 2450 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1686 | SAINT MALO | 90 | 30 | 0 | 11585 | 0 | DELUMEAU 1961 |
| 1686 | LA ROCHELLE | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1686 | LE HAVRE | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1686 | DUNKERQUE | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1686 | GRANVILLE | 25 | 30 | 770 | 2325 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | FECAMP | 4 | 1 | 24 | 720 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | LE TREPOT | 9 | 1 | 25 | 730 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | GRANVILLE | 25 | 30 | 770 | 2325 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | LA ROCHELLE | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | SAINT MALO | 99 | 30 | 0 | 12821 | 0 | DELUMEAU 1961 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1687 | DIEPPE | 6 | 1 | 84 | 656 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | SAINT VALERY | 8 | 10 | 62 | 1240 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | HONFLEUR | 32 | 1 | 540 | 2680 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1687 | HONFLEUR | 4 | 40 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1687 | LE HAVRE | 54 | 1 | 1239 | 5600 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1688 | BREST | 2 | 1 | 0 | 100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1688 | SAINT MALO | 3 | 60 | 0 | 540 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1688 | SAINT MALO | 113 | 30 | 0 | 13626 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1689 | SAINT MALO | 47 | 30 | 0 | 6420 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1690 | SAINT MALO | 6 | 30 | 0 | 2765 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1690 | SAINT MALO | 3 | 46 | 0 | 340 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1691 | SAINT MALO | 12 | 30 | 0 | 1430 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1692 | SAINT MALO | 5 | 30 | 0 | 620 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1693 | SAINT MALO | 6 | 30 | 0 | 1060 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1693 | GRANVILLE | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1694 | SAINT MALO | 17 | 30 | 0 | 2540 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1694 | NANTES | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1695 | SAINT MALO | 18 | 30 | 0 | 3380 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1695 | NANTES | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1696 | SAINT MALO | 39 | 30 | 0 | 6080 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1696 | DUNKERQUE | 12 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1697 | SAINT MALO | 15 | 30 | 0 | 2540 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1697 | QUIMPER | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1697 | NANTES | 20 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1698 | SAINT MALO | 90 | 30 | 0 | 14490 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1698 | OLONNE | 80 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1698 | GRANVILLE | 1 | 31 | 0 | 160 | 65 | MORANDIERE 1962 |
| 1698 | CHERBOURG | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1698 | LE HAVRE | 17 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1699 | SAINT MALO | 98 | 30 | 0 | 15622 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1699 | ROUEN | 49 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1699 | BORDEAUX | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1699 | OLONNE | 11 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1699 | GRANVILLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1699 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 1930 | HUETZ 1975 |
| 1700 | SAINT MALO | 90 | 30 | 0 | 13065 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1700 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1700 | LA ROCHELLE | 9 | 1 | 0 | 970 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1700 | BORDEAUX | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1701 | DUNKERQUE | 12 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1701 | SAINT MALO | 82 | 30 | 0 | 12440 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1701 | LE HAVRE | 43 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1701 | BORDEAUX | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1702 | SAINT MALO | 88 | 30 | 0 | 12236 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1702 | LE HAVRE | 33 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1702 | NANTES | 14 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1703 | DUNKERQUE | 3 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1703 | SAINT MALO | 2 | 41 | 0 | 430 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1703 | SAINT MALO | 22 | 30 | 0 | 4280 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1703 | LA HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1704 | SAINT MALO | 30 | 30 | 0 | 4770 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1704 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1705 | SAINT MALO | 26 | 30 | 0 | 4610 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1705 | SABLES D'OLONNE | 18 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1706 | SAINT MALO | 26 | 30 | 0 | 4640 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1707 | LA ROCHELLE | 4 | 1 | 0 | 390 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1707 | MORLAIX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1707 | BREST | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1707 | SAINT MALO | 35 | 30 | 0 | 6010 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1707 | NANTES | 8 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1708 | SAINT MALO | 49 | 30 | 0 | 7560 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1708 | NANTES | 15 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1708 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1709 | SAINT MALO | 16 | 30 | 0 | 2480 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1710 | SAINT MALO | 30 | 30 | 0 | 5395 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1711 | SAINT MALO | 2 | 41 | 0 | 650 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1711 | SAINT MALO | 1 | 40 | 0 | 250 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1711 | SAINT MALO | 13 | 30 | 0 | 1750 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1712 | SAINT MALO | 2 | 41 | 0 | 400 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1712 | SAINT MALO | 23 | 30 | 0 | 3845 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1713 | SAINT MALO | 1 | 41 | 0 | 100 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1713 | SAINT MALO | 39 | 30 | 0 | 6538 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1713 | LE HAVRE | 17 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1713 | NANTES | 8 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1714 | SAINT MALO | 47 | 30 | 0 | 7115 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1714 | SAINT MALO | 7 | 41 | 0 | 970 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1714 | SAINT MALO | 2 | 45 | 0 | 300 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1714 | SAINT MALO | 1 | 40 | 0 | 90 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1714 | SAINT MALO | 2 | 45 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1714 | SAINT MALO | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1714 | NANTES | 0 | 10 | 0 | 0 | 1085 | JEULIN 1924 |
| 1715 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1715 | SAINT MALO | 4 | 41 | 0 | 540 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1715 | SAINT MALO | 8 | 45 | 0 | 645 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1715 | SAINT MALO | 1 | 40 | 0 | 140 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1715 | SAINT MALO | 48 | 30 | 0 | 6755 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1715 | BORDEAUX | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1715 | OLONNE | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1715 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1715 | HONFLEUR | 26 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1715 | NANTES | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1716 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1716 | SAINT MALO | 15 | 30 | 0 | 1420 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1716 | BORDEAUX 500 | 0 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1717 | SAINT MALO | 57 | 30 | 0 | 7550 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1717 | GRANVILLE | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1717 | BAYONNE | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1717 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1717 | SAINT MALO | 1 | 40 | 0 | 150 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1717 | LE HAVRE | 31 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1717 | LE HAVRE | 1 | 41 | 0 | 180 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1718 | SAINT MALO | 1 | 40 | 0 | 45 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1718 | SAINT MALO | 58 | 30 | 0 | 7246 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1718 | LE HAVRE | 23 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1718 | LE HAVRE | 1 | 41 | 0 | 180 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1719 | SAINT MALO | 4 | 45 | 0 | 460 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1719 | SAINT MALO | 1 | 46 | 0 | 45 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1719 | SAINT MALO | 75 | 30 | 0 | 9568 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1719 | LE HAVRE | 11 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1719 | LE HAVRE | 2 | 41 | 0 | 260 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1720 | SAINT MALO | 1 | 40 | 0 | 30 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1720 | SAINT MALO | 66 | 30 | 0 | 8280 | 0 | DELUMEAU 1966 |
| 1721 | NANTES | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1722 | GRANVILLE | 32 | 30 | 0 | 0 | 0 | GIBON 1911 |
| 1722 | NANTES | 15 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1723 | FECAMP | 1 | 1 | 16 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1723 | LE HAVRE | 10 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1723 | GRANVILLE | 40 | 30 | 0 | 0 | 0 | GIBON 1902 |
| 1723 | SAINT VALERY | 2 | 19 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1723 | SABLES OLNNE | 0 | 10 | 0 | 0 | 2588 | MORANDIERE 1962 |
| 1723 | NANTES | 15 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1724 | LE HAVRE | 15 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1724 | SAINT VAAST | 2 | 30 | 22 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1724 | CHERBOURG | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1724 | GRANVILLE | 52 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1725 | SABLES OLNNE | 64 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1726 | GRANVILLE | 33 | 10 | 720 | 2274 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1726 | GRANVILLE | 14 | 30 | 306 | 966 | 1742 | MORANDIERE 1962 |
| 1726 | SAINT MALO | 5 | 32 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1727 | BORDEAUX | 21 | 30 | 0 | 0 | 0 | HUETZ 1975 |
| 1727 | SAINT JEAN LUZ | 23 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | HONFLEUR | 24 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | AUDIERNE | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 34 | DARDEL 1963 |
| 1728 | NANTES | 11 | 45 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | SABLES OLNNE | 65 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 236 | INNIS 1954 |
| 1728 | SAINT BRIEUC | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | NANTES | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1728 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 236 | INNIS 1978 |
| 1729 | SAINT MALO | 14 | 43 | 1275 | 0 | 1601 | INNIS 1954 |
| 1729 | GRANVILLE | 4 | 43 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1954 |
| 1729 | FECAMP | 2 | 10 | 32 | 180 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1729 | ST VALERY CAUX | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1730 | Inconnu | 27 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1954 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1730 | SAINT MALO | 21 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1730 | GRANVILLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1730 | DUNKERQUE | 3 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1730 | LE HAVRE | 14 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1730 | Inconnu | 0 | 10 | 0 | 0 | 782 | JEULIN 1924 |
| 1730 | REGNEVILLE | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1730 | HONFLEUR | 25 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1730 | GRANVILLE | 35 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1730 | GRANVILLE | 11 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1730 | DIEPPE | 2 | 10 | 24 | 75 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1730 | DIEPPE | 2 | 70 | 20 | 60 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1730 | MORLAIX | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1730 | Inconnu | 27 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1731 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1731 | SAINT MALO | 65 | 30 | 1406 | 0 | 15 | DARDEL 1941 |
| 1731 | SAINT VAAST | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1731 | GRANVILLE | 16 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1731 | GRANVILLE | 36 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1732 | DUNKERQUE | 6 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1732 | SAINT MALO | 15 | 43 | 1530 | 0 | 2003 | INNIS 1954 |
| 1732 | SAINT MALO | 72 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1733 | SAINT MALO | 15 | 43 | 1243 | 0 | 2231 | INNIS 1954 |
| 1733 | DUNKERQUE | 6 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1733 | DUNKERQUE | 3 | 72 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1733 | NANTES | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1733 | NANTES | 0 | 10 | 0 | 0 | 242 | JEULIN 1924 |
| 1734 | DUNKERQUE | 6 | 50 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1734 | DUNKERQUE | 5 | 72 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1735 | SAINT MALO | 16 | 43 | 1465 | 0 | 2454 | INNIS 1954 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1763 | HONFLEUR | 30 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1763 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1763 | GRANVILLE | 29 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1763 | GRANVILLE | 11 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1763 | NANTES | 0 | 10 | 0 | 0 | 1950 | MORANDIERE 1962 |
| 1763 | SABLES D'OLONNE | 40 | 10 | 0 | 0 | 498 | MORANDIERE 1962 |
| 1764 | DUNKERQUE | 23 | 50 | 0 | 0 | 428 | PFISTER-L. 1985 |
| 1764 | DUNKERQUE | 10 | 72 | 0 | 0 | 44 | PFISTER-L. 1985 |
| 1764 | SAINT MALO | 48 | 30 | 2536 | 6065 | 3449 | MANUSCRIT 1787 |
| 1764 | SAINT JEAN LUZ | 8 | 30 | 0 | 0 | 761 | JAUPART 1981 |
| 1764 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1764 | LA ROCHELLE | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1764 | CAEN | 2 | 30 | 0 | 0 | 56 | MORANDIERE 1962 |
| 1764 | SAINT BRIEUC | 10 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1764 | SABLES D'OLONNE | 20 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1764 | BORDEAUX | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1764 | BAYONNE | 12 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | DUNKERQUE | 42 | 50 | 0 | 0 | 857 | PFISTER-L. 1985 |
| 1765 | DUNKERQUE | 13 | 72 | 0 | 0 | 50 | PFISTER-L. 1985 |
| 1765 | SAINT MALO | 50 | 30 | 3704 | 0 | 4625 | MANUSCRIT 1878 |
| 1765 | LE HAVRE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1765 | CAEN | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | LA ROCHELLE | 25 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | CHERBOURG | 5 | 30 | 0 | 500 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | SAINT BRIEUC | 14 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | SAINT JEAN LUZ | 14 | 30 | 0 | 0 | 67 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | BAYONNE | 5 | 30 | 0 | 0 | 265 | MORANDIERE 1962 |
| 1765 | Inconnu | 0 | 1 | 0 | 0 | 1300 | DARDEL 1941 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1766 | SAINT PIERRE | 4 | 20 | 0 | 0 | 0 | RIBAUT 1969 |
| 1766 | DUNKERQUE | 64 | 50 | 0 | 0 | 1023 | PFISTER-L. 1985 |
| 1766 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 0 | 23 | PFISTER-L. 1985 |
| 1766 | SAINT PIERRE | 36 | 20 | 0 | 0 | 735 | RIBAUT 1969 |
| 1766 | SAINT MALO | 52 | 30 | 3793 | 8130 | 3339 | MANUSCRIT 1787 |
| 1766 | SAINT JEAN LUZ | 9 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1766 | SAINT JEAN LUZ | 4 | 10 | 61 | 315 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1766 | SAINT JEAN LUZ | 4 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1766 | LE HAVRE | 12 | 30 | 0 | 0 | 33 | MORANDIERE 1962 |
| 1766 | LA ROCHELLE | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1766 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1766 | CHERBOURG | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1766 | SAINT BRIEUC | 14 | 30 | 829 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1766 | SABLES D'OLONNE | 18 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1766 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 817 | DARDEL 1963 |
| 1766 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 693 | MORANDIERE 1962 |
| 1766 | SAINT PIERRE | 5 | 20 | 0 | 0 | 108 | RIBAUT 1969 |
| 1767 | DUNKERQUE | 62 | 50 | 0 | 0 | 899 | PFISTER-L. 1985 |
| 1767 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 0 | 28 | PFISTER-L. 1985 |
| 1767 | SAINT PIERRE | 34 | 20 | 0 | 0 | 972 | RIBAUT 1969 |
| 1767 | SAINT MALO | 35 | 30 | 2883 | 6295 | 2569 | MANUSCRIT 1787 |
| 1767 | SAINT JEAN LUZ | 9 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1767 | SAINT JEAN LUZ | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1767 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 232 | DARDEL 1963 |
| 1767 | BAYONNE | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1767 | ST JEAN LUZ | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1767 | DIEPPE | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | HONFLEUR | 14 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | HONFLEUR | 2 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1767 | BREST | 1 | 30 | 20 | 58 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1767 | GRANVILLE | 43 | 10 | 631 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | GRANVILLE | 42 | 30 | 2893 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | SAINT BRIEUC | 14 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | LA ROCHELLE | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | LA ROCHELLE | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | RE | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1767 | SAINT PIERRE | 4 | 20 | 0 | 0 | 115 | RIBAUT 1969 |
| 1767 | Inconnu | 0 | 1 | 0 | 0 | 746 | DARDEL 1941 |
| 1768 | DUNKERQUE | 67 | 50 | 0 | 0 | 905 | PFISTER-L. 1985 |
| 1768 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 0 | 27 | PFISTER-L. 1985 |
| 1768 | SAINT PIERRE | 35 | 20 | 0 | 0 | 1030 | RIBAUT 1969 |
| 1768 | SAINT MALO | 41 | 30 | 3027 | 6505 | 3463 | MANUSCRIT 1787 |
| 1768 | SAINT JEAN LUZ | 8 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1768 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1768 | SAINT JEAN LUZ | 3 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1768 | SAINT BRIEUC | 17 | 30 | 978 | 2451 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | LA ROCHELLE | 7 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | RE | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | CHERBOURG | 5 | 30 | 0 | 500 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | HONFLEUR | 16 | 10 | 0 | 0 | 850 | DARDEL 1941 |
| 1768 | BAYONNE | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1768 | ST JEAN LUZ | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1768 | BREST | 1 | 30 | 20 | 58 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | LORIENT | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1768 | BORDEAUX | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1768 | SAINT PIERRE | 7 | 20 | 0 | 0 | 251 | RIBAUT 1969 |
| 1768 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 1009 | DARDEL 1963 |
| 1769 | DUNKERQUE | 64 | 50 | 0 | 0 | 1028 | PFISTER-L. 1985 |
| 1769 | DUNKERQUE | 9 | 72 | 0 | 0 | 37 | PFISTER-L. 1985 |
| 1769 | SAINT PIERRE | 41 | 20 | 0 | 0 | 1537 | RIBAUT 1969 |
| 1769 | SAINT MALO | 43 | 30 | 3368 | 7140 | 3010 | MANUSCRIT 1787 |
| 1769 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 100 | DARDEL 1963 |
| 1769 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 7830 | JAUPART 1981 |
| 1769 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1769 | SAINT MALO | 32 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1769 | SAINT MALO | 16 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1769 | Inconnu | 0 | 1 | 0 | 0 | 1016 | DARDEL 1941 |
| 1769 | SAINT PIERRE | 8 | 20 | 0 | 0 | 323 | RIBAUT 1969 |
| 1770 | DUNKERQUE | 46 | 50 | 0 | 3254 | 123 | PFISTER-L. 1985 |
| 1770 | DUNKERQUE | 4 | 30 | 0 | 480 | 153 | PFISTER-L. 1985 |
| 1770 | DUNKERQUE | 9 | 72 | 0 | 0 | 37 | PFISTER-L. 1985 |
| 1770 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 0 | 0 | 1 | RIN 1936 |
| 1770 | SAINT PIERRE | 53 | 20 | 0 | 0 | 1843 | RIBAUT 1969 |
| 1770 | SAINT MALO | 47 | 30 | 3499 | 7360 | 2084 | MANUSCRIT 1787 |
| 1770 | BAYONNE | 6 | 1 | 0 | 0 | 474 | JAUPART 1972 |
| 1770 | SAINT JEAN LUZ | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1770 | SAINT JEAN LUZ | 9 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1770 | FECAMP | 10 | 1 | 138 | 780 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1770 | LE TREPORT | 2 | 30 | 26 | 140 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1770 | DIEPPE | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1770 | SAINT VAAST | 1 | 10 | 14 | 100 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1770 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1770 | SAINT BRIEUC | 19 | 30 | 1122 | 2817 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1770 | NANTES | 9 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1770 | SAINT PIERRE | 4 | 20 | 0 | 0 | 1104 | RIBAUT 1969 |
| 1770 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 10490 | DARDEL 1963 |
| 1771 | DUNKERQUE | 52 | 50 | 0 | 3419 | 1179 | PFISTER-L.1985 |
| 1771 | DUNKERQUE | 7 | 30 | 0 | 760 | 236 | PFISTER-L.1985 |
| 1771 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 200 | 34 | PFISTER-L.1985 |
| 1771 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 0 | 0 | 7 | RIN 1936 |
| 1771 | SAINT PIERRE | 51 | 20 | 0 | 0 | 2238 | RIBAUT 1969 |
| 1771 | SAINT MALO | 79 | 30 | 3205 | 8310 | 2965 | MANUSCRIT 1787 |
| 1771 | SAINT JEAN LUZ | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1771 | SAINT JEAN LUZ | 9 | 20 | 0 | 0 | 857 | JAUPART 1981 |
| 1771 | FECAMP | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1771 | SAINT VAAST | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1771 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1771 | SAINT PIERRE | 4 | 20 | 0 | 0 | 137 | RIBAUT 1969 |
| 1771 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 989 | DARDEL 1963 |
| 1772 | GRANVILLE | 20 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1772 | SAINT BRIEUC | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1772 | BINIC | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1772 | DUNKERQUE | 60 | 50 | 0 | 3865 | 1568 | PFISTER-L.1985 |
| 1772 | DUNKERQUE | 3 | 30 | 0 | 330 | 118 | PFISTER-L.1985 |
| 1772 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 200 | 33 | PFISTER-L.1985 |
| 1772 | SAINT PIERRE | 57 | 20 | 0 | 0 | 2558 | RIBAUT 1969 |
| 1772 | SAINT MALO | 36 | 30 | 2968 | 5695 | 2386 | MANUSCRIT 1787 |
| 1772 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 30 | 0 | 0 | 73 | JAUPART 1981 |
| 1772 | SAINT JEAN LUZ | 12 | 20 | 0 | 0 | 821 | JAUPART 1981 |
| 1772 | DIEPPE | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1772 | SAINT VAAST | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1772 | BORDEAUX | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1772 | BAYONNE | 12 | 1 | 0 | 0 | 798 | JAUPART 1972 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1772 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 759 | DARDEL 1963 |
| 1772 | FECAMP | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1772 | SAINT PIERRE | 8 | 20 | 0 | 0 | 313 | RIBAUT 1969 |
| 1772 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1773 | DUNKERQUE | 58 | 50 | 0 | 3765 | 1195 | PFISTER-L.1985 |
| 1773 | DUNKERQUE | 2 | 30 | 0 | 200 | 79 | PFISTER-L.1985 |
| 1773 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 200 | 73 | PFISTER-L.1985 |
| 1773 | SAINT PIERRE | 3 | 20 | 25 | 170 | 124 | AR ST PIER 1773 |
| 1773 | SAINT MALO | 43 | 30 | 3293 | 6779 | 3915 | AR ST PIER 1773 |
| 1773 | SAINT JEAN LUZ | 4 | 20 | 48 | 270 | 155 | AR ST PIER 1773 |
| 1773 | SAINT JEAN LUZ | 6 | 30 | 292 | 810 | 345 | AR ST PIER 1773 |
| 1773 | SAINT JEAN LUZ | 6 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1773 | DIEPPE | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1773 | FECAMP | 8 | 10 | 100 | 530 | 372 | AR ST PIER 1773 |
| 1773 | SAINT VAAST | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1773 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1773 | SABLES D'OLONNE | 32 | 10 | 0 | 0 | 1252 | MORANDIERE 1962 |
| 1773 | SAINT PIERRE | 20 | 20 | 0 | 0 | 515 | RIBAUT 1969 |
| 1773 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 1087 | DARDEL 1963 |
| 1773 | BAYONNE | 9 | 20 | 182 | 943 | 635 | AR ST PIER 1773 |
| 1773 | SAINT MALO | 29 | 10 | 326 | 1936 | 22 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | SAINT MALO | 15 | 20 | 156 | 870 | 15 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | GRANVILLE | 47 | 10 | 595 | 3047 | 2016 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | GRANVILLE | 38 | 30 | 2623 | 5442 | 3558 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | GRANVILLE | 3 | 20 | 36 | 210 | 116 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | HONFLEUR | 17 | 10 | 265 | 1614 | 904 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | DIEPPE | 8 | 10 | 97 | 543 | 5 | ARCH ST PI 1773 |
| 1773 | SAINT BRIEUC | 17 | 30 | 1055 | 2590 | 1360 | ARCH ST PI 1773 |
| 1774 | GRANVILLE | 18 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1774 | SAINT BRIEUC | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1774 | BINIC | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1774 | DUNKERQUE | 54 | 50 | 0 | 3560 | 1309 | PFISTER-L. 1985 |
| 1774 | DUNKERQUE | 3 | 30 | 0 | 340 | 136 | PFISTER-L. 1985 |
| 1774 | DUNKERQUE | 15 | 72 | 0 | 390 | 131 | PFISTER-L. 1985 |
| 1774 | SAINT PIERRE | 78 | 20 | 0 | 0 | 2676 | RIBAULT 1969 |
| 1774 | SAINT MALO | 45 | 30 | 3321 | 6970 | 2967 | MANUSCRIT 1787 |
| 1774 | SAINT JEAN LUZ | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1774 | SAINT JEAN LUZ | 11 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1774 | FECAMP | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1774 | SAINT VAAST | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1774 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 216 | MORANDIERE 1962 |
| 1774 | BORDEAUX | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1774 | SAINT PIERRE | 20 | 20 | 0 | 0 | 576 | RIBAULT 1969 |
| 1774 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 8700 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | DUNKERQUE | 52 | 50 | 0 | 3435 | 1252 | PFISTER-L. 1985 |
| 1775 | DUNKERQUE | 3 | 30 | 0 | 320 | 166 | PFISTER-L. 1985 |
| 1775 | DUNKERQUE | 16 | 72 | 0 | 415 | 123 | PFISTER-L. 1985 |
| 1775 | SAINT PIERRE | 78 | 20 | 0 | 0 | 2386 | RIBAULT 1969 |
| 1775 | SAINT MALO | 41 | 30 | 3243 | 6785 | 3865 | MANUSCRIT 1787 |
| 1775 | SAINT MALO | 21 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | SAINT MALO | 38 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 203 | JAUPART 1981 |
| 1775 | SAINT JEAN LUZ | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1775 | SAINT JEAN LUZ | 10 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1775 | DIEPPE | 12 | 1 | 0 | 0 | 294 | DARDEL 1941 |
| 1775 | LE HAVRE | 8 | 30 | 0 | 0 | 730 | DARDEL 1963 |
| 1775 | FECAMP | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | SAINT VAAST | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1775 | BORDEAUX | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | SABLÉS D'OLONNE | 19 | 10 | 0 | 0 | 584 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | GRANVILLE | 4 | 30 | 0 | 0 | 302 | MORANDIERE 1962 |
| 1775 | SAINT PIERRE | 15 | 20 | 0 | 0 | 767 | RIBAULT 1969 |
| 1775 | Inconnu | 0 | 1 | 0 | 0 | 1235 | DARDEL 1941 |
| 1776 | DUNKERQUE | 50 | 50 | 0 | 3277 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1776 | DUNKERQUE | 4 | 30 | 0 | 450 | 231 | PFISTER-L. 1985 |
| 1776 | DUNKERQUE | 14 | 72 | 0 | 385 | 159 | PFISTER-L. 1985 |
| 1776 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1776 | SAINT PIERRE | 81 | 20 | 0 | 0 | 2320 | RIBAULT 1969 |
| 1776 | SAINT MALO | 41 | 30 | 3214 | 7095 | 4088 | MANUSCRIT 1787 |
| 1776 | GRANVILLE | 0 | 1 | 3527 | 9786 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | GRANVILLE | 62 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | GRANVILLE | 64 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 3768 | JAUPART 1981 |
| 1776 | SAINT JEAN LUZ | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1776 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1776 | FECAMP | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1776 | HONFLEUR | 27 | 10 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1776 | LE TREPORT | 3 | 30 | 42 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | ST VALERY CAUX | 2 | 10 | 27 | 170 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | SAINT VAAST | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | BORDEAUX | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1776 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 873 | DARDEL 1963 |
| 1776 | SAINT PIERRE | 23 | 20 | 0 | 0 | 1080 | RIBAULT 1969 |
| 1776 | DUNKERQUE | 0 | 50 | 0 | 0 | 1383 | H. DU RIN 1935 |
| 1777 | DUNKERQUE | 48 | 50 | 0 | 3238 | 1605 | PFISTER-L. 1985 |
| 1777 | DUNKERQUE | 4 | 30 | 0 | 440 | 243 | PFISTER-L. |
| 1777 | DUNKERQUE | 18 | 72 | 0 | 510 | 174 | PFISTER-L. 1985 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1777 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1777 | SAINT PIERRE | 78 | 20 | 0 | 0 | 2798 | RIBAULT 1969 |
| 1777 | SAINT MALO | 19 | 30 | 1432 | 3020 | 2608 | MANUSCRIT 1787 |
| 1777 | LE HAVRE | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1777 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 461 | JAUPART 1981 |
| 1777 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1777 | SAINT JEAN LUZ | 8 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1777 | FECAMP | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1777 | DIEPPE | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1777 | HONFLEUR | 25 | 10 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1777 | ST VALERY CAUX | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | LE HAVRE | 2 | 10 | 34 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | SAINT VAAST | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | LA ROCHELLE | 3 | 20 | 44 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | SAINT BRIEUC | 18 | 30 | 1586 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | BAYONNE | 15 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1777 | SAINT PIERRE | 4 | 20 | 0 | 0 | 135 | RIBAULT 1969 |
| 1778 | DUNKERQUE | 11 | 50 | 0 | 390 | 287 | PFISTER-L. 1985 |
| 1778 | DUNKERQUE | 23 | 72 | 0 | 710 | 197 | PFISTER-L. 1985 |
| 1778 | SAINT PIERRE | 24 | 20 | 0 | 0 | 0 | RIBAULT 1969 |
| 1778 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1779 | DUNKERQUE | 30 | 50 | 0 | 1835 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1779 | DUNKERQUE | 14 | 72 | 0 | 415 | 150 | PFISTER-L. 1985 |
| 1779 | BORDEAUX | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1779 | DUNKERQUE | 40 | 50 | 0 | 0 | 1436 | H. DU RIN 1935 |
| 1780 | DUNKERQUE | 15 | 72 | 0 | 500 | 122 | PFISTER-L. 1985 |
| 1780 | DUNKERQUE | 50 | 50 | 0 | 3087 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1780 | DUNKERQUE | 20 | 50 | 0 | 0 | 1827 | H. DU RIN 1935 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1781 | DUNKERQUE | 48 | 50 | 0 | 2900 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1781 | DUNKERQUE | 28 | 72 | 0 | 1072 | 130 | PFISTER-L. 1985 |
| 1782 | DUNKERQUE | 80 | 50 | 0 | 4888 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1782 | DUNKERQUE | 9 | 72 | 0 | 315 | 32 | RIN 1936 |
| 1782 | DUNKERQUE | 4 | 71 | 0 | 0 | 7 | RIN 1936 |
| 1783 | DUNKERQUE | 78 | 50 | 0 | 4958 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1783 | DUNKERQUE | 10 | 72 | 0 | 405 | 24 | PFISTER-L. 1985 |
| 1783 | DUNKERQUE | 1 | 71 | 0 | 0 | 2 | RIN 1936 |
| 1783 | SAINT PIERRE | 19 | 20 | 0 | 0 | 0 | RIBAULT 1969 |
| 1783 | SAINT MALO | 29 | 30 | 1941 | 5646 | 6449 | MANUSCRIT 1787 |
| 1783 | SAINT JEAN LUZ | 3 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1783 | SABLES D'OLONNE | 13 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1783 | Inconnu | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | DUNKERQUE | 63 | 50 | 0 | 3856 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1784 | DUNKERQUE | 1 | 30 | 0 | 130 | 75 | PFISTER-L. 1985 |
| 1784 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 290 | 24 | PFISTER-L. 1985 |
| 1784 | SAINT PIERRE | 64 | 20 | 0 | 0 | 2285 | RIBAULT 1969 |
| 1784 | SAINT MALO | 37 | 30 | 2511 | 6234 | 3402 | MANUSCRIT 1787 |
| 1784 | LE HAVRE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1784 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 16 | JAUPART 1981 |
| 1784 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 831 | JAUPART 1981 |
| 1784 | SAINT JEAN LUZ | 13 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1784 | SAINT JEAN LUZ | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1784 | SAINT JEAN LUZ | 8 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1784 | HONFLEUR | 17 | 30 | 0 | 1650 | 819 | DARDEL 1963 |
| 1784 | FECAMP | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1784 | DIEPPE | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1784 | LE TREPORT | 4 | 10 | 60 | 341 | 102 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | BAYONNE | 12 | 20 | 270 | 1149 | 0 | MORANDIERE 1962 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1784 | GRANVILLE | 7 | 20 | 111 | 503 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | LORIENT | 3 | 30 | 69 | 510 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | GRANVILLE | 52 | 10 | 1075 | 3763 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | GRANVILLE | 34 | 30 | 2426 | 5129 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | SAINT BRIEUC | 19 | 30 | 0 | 0 | 1102 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | BREST | 7 | 10 | 8 | 70 | 23 | MORANDIERE 1962 |
| 1784 | SAINT PIERRE | 7 | 20 | 0 | 0 | 140 | RIBAULT 1969 |
| 1784 | Inconnu | 0 | 1 | 0 | 0 | 1021 | DARDEL 1941 |
| 1785 | DUNKERQUE | 65 | 50 | 0 | 3956 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1785 | DUNKERQUE | 5 | 30 | 0 | 560 | 357 | PFISTER-L. 1985 |
| 1785 | DUNKERQUE | 9 | 72 | 0 | 362 | 47 | PFISTER-L. 1985 |
| 1785 | DUNKERQUE | 1 | 71 | 0 | 0 | 1 | RIN 1936 |
| 1785 | SAINT PIERRE | 70 | 20 | 0 | 0 | 2778 | RIBAULT 1969 |
| 1785 | SAINT MALO | 47 | 30 | 3664 | 9199 | 3973 | MANUSCRIT 1787 |
| 1785 | SAINT JEAN LUZ | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1785 | SAINT JEAN LUZ | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1785 | SAINT JEAN LUZ | 4 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1785 | FECAMP | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1785 | DIEPPE | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1785 | HONFLEUR | 18 | 30 | 0 | 1712 | 854 | DARDEL 1963 |
| 1785 | BORDEAUX | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1785 | LE TREPORT | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1785 | SAINT MALO | 56 | 10 | 855 | 5191 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1785 | SAINT MALO | 15 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1785 | NANTES 390 | 10 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1785 | SABLES D'OLONNE | 18 | 10 | 0 | 0 | 1176 | MORANDIERE 1962 |
| 1785 | SAINT PIERRE | 8 | 20 | 0 | 0 | 405 | RIBAULT 1969 |
| 1786 | BINIC | 2 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1786 | PAIMPOL | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1786 | BAYONNE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1786 | DUNKERQUE | 62 | 50 | 0 | 3744 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1786 | DUNKERQUE | 13 | 30 | 0 | 1315 | 742 | PFISTER-L. 1985 |
| 1786 | DUNKERQUE | 6 | 72 | 0 | 225 | 37 | PFISTER-L. 1985 |
| 1786 | SAINT PIERRE | 87 | 20 | 0 | 0 | 3013 | RIBAULT 1969 |
| 1786 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1786 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 9733 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT JEAN LUZ | 8 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1786 | SAINT JEAN LUZ | 7 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SABLES D'OLONNE | 18 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1786 | BAYONNE | 22 | 20 | 275 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1786 | CAEN | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | GRANVILLE | 5 | 20 | 61 | 398 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT BRIEUC | 36 | 30 | 279 | 0 | 1968 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT MALO | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | FECAMP | 10 | 10 | 110 | 537 | 301 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | LE TREPORT | 3 | 10 | 39 | 0 | 59 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | DIEPPE | 14 | 10 | 168 | 1139 | 408 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | HONFLEUR | 26 | 10 | 455 | 2548 | 1007 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | CHERBOURG | 1 | 30 | 12 | 80 | 30 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | GRANVILLE | 54 | 10 | 646 | 3447 | 1416 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | GRANVILLE | 46 | 30 | 3407 | 7613 | 6104 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT MALO | 46 | 30 | 4102 | 9830 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT MALO | 59 | 10 | 679 | 4630 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT MALO | 15 | 20 | 193 | 1044 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | LORIENT | 1 | 30 | 0 | 250 | 78 | MORANDIERE 1962 |
| 1786 | SAINT PIERRE | 17 | 20 | 0 | 0 | 819 | RIBAULT 1969 |
| 1786 | HONFLEUR | 26 | 30 | 2548 | 0 | 1033 | DARDEL 1963 |
| 1787 | DUNKERQUE | 55 | 50 | 0 | 3222 | 0 | PFISTER-L. 1985 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1787 | DUNKERQUE | 21 | 30 | 0 | 2145 | 1243 | PFISTER-L.1895 |
| 1787 | DUNKERQUE | 14 | 72 | 0 | 593 | 93 | PFISTER-L.1985 |
| 1787 | DUNKERQUE | 1 | 71 | 0 | 0 | 0 | RIN 1936 |
| 1787 | SAINT PIERRE | 91 | 20 | 0 | 0 | 3493 | RIBAUT 1969 |
| 1787 | SAINT MALO | 36 | 30 | 0 | 4696 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1787 | Inconnu | 185 | 30 | 0 | 12896 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1787 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 63 | JAUPART 1981 |
| 1787 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 1 | 0 | 0 | 653 | JAUPART 1981 |
| 1787 | SAINT JEAN LUZ | 5 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1787 | SAINT JEAN LUZ | 17 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1787 | FECAMP | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1787 | DIEPPE | 21 | 30 | 261 | 1704 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1787 | BAYONNE | 32 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1787 | HONFLEUR | 20 | 30 | 0 | 2508 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1787 | GRANVILLE | 95 | 30 | 3409 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1787 | SABLES D'OLONNE | 26 | 30 | 0 | 2730 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1787 | BREST | 2 | 20 | 55 | 190 | 49 | MORANDIERE 1962 |
| 1787 | LORIENT | 2 | 10 | 14 | 96 | 56 | MORANDIERE 1962 |
| 1787 | SAINT PIERRE | 9 | 20 | 0 | 0 | 733 | DARDEL 1963 |
| 1788 | SAINT MALO | 16 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1788 | GRANVILLE | 16 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1788 | BINIC | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1788 | CANCALE | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | RAMBERT 1966 |
| 1788 | DUNKERQUE | 59 | 50 | 0 | 3581 | 0 | PFISTER-L.1985 |
| 1788 | DUNKERQUE | 10 | 30 | 0 | 960 | 675 | PFISTER-L.1985 |
| 1788 | DUNKERQUE | 10 | 72 | 0 | 375 | 74 | PFISTER-L.1985 |
| 1788 | SAINT PIERRE | 92 | 20 | 0 | 0 | 3711 | RIBAUT 1969 |
| 1788 | SAINT JEAN LUZ | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1788 | SAINT JEAN LUZ | 14 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1788 | FECAMP | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1788 | HONFLEUR | 16 | 30 | 0 | 1508 | 1000 | DARDEL 1963 |
| 1788 | DIEPPE | 21 | 30 | 0 | 0 | 1144 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | SAINT BRIEUC | 14 | 30 | 1205 | 3410 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | SAINT BRIEUC | 4 | 10 | 46 | 315 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | BREST | 2 | 30 | 36 | 312 | 106 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | LORIENT | 1 | 10 | 0 | 0 | 71 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | BAYONNE | 32 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 7568 | MORANDIERE 1962 |
| 1788 | SAINT PIERRE | 15 | 20 | 0 | 0 | 1230 | RIBAUT 1969 |
| 1789 | DUNKERQUE | 58 | 50 | 0 | 3672 | 0 | PFISTER-L.1985 |
| 1789 | DUNKERQUE | 9 | 30 | 0 | 920 | 576 | PFISTER-L.1985 |
| 1789 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 305 | 72 | PFISTER-L.1985 |
| 1789 | SAINT PIERRE | 105 | 20 | 0 | 0 | 3315 | RIBAUT 1969 |
| 1789 | LE HAVRE | 9 | 30 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1963 |
| 1789 | SAINT JEAN LUZ | 0 | 30 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1789 | SAINT JEAN LUZ | 14 | 20 | 0 | 0 | 0 | JAUPART 1981 |
| 1789 | FECAMP | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | DARDEL 1941 |
| 1789 | HONFLEUR | 44 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1789 | SAINT PIERRE | 20 | 20 | 0 | 0 | 1857 | RIBAUT 1969 |
| 1789 | Inconnu | 0 | 0 | 6248 | 0 | 0 | AD 7.40 |
| 1790 | DUNKERQUE | 47 | 50 | 0 | 2791 | 0 | PFISTER-L.1985 |
| 1790 | DUNKERQUE | 6 | 30 | 0 | 550 | 323 | PFISTER-L.1985 |
| 1790 | DUNKERQUE | 7 | 72 | 0 | 211 | 63 | PFISTER-L.1985 |
| 1790 | SAINT PIERRE | 33 | 20 | 0 | 0 | 1466 | RIBAUT 1969 |
| 1790 | SAINT MALO | 24 | 20 | 0 | 0 | 1066 | RIBAUT 1969 |
| 1790 | GRANVILLE | 5 | 20 | 0 | 0 | 222 | RIBAUT 1969 |
| 1790 | BAYONNE | 26 | 20 | 0 | 0 | 1155 | RIBAUT 1969 |
| 1790 | SAINT JEAN LUZ | 12 | 20 | 0 | 0 | 533 | RIBAUT 1969 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1790 | SAINT MALO | 45 | 1 | 3241 | 8830 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1790 | SAINT PIERRE | 14 | 20 | 0 | 0 | 879 | RIBAUT 1969 |
| 1791 | DUNKERQUE | 36 | 50 | 0 | 1981 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1791 | DUNKERQUE | 8 | 30 | 0 | 810 | 323 | PFISTER-L. 1985 |
| 1791 | SAINT BRIEUC | 1 | 10 | 18 | 75 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1791 | SAINT BRIEUC | 4 | 30 | 279 | 950 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1791 | DUNKERQUE | 10 | 72 | 0 | 386 | 79 | PFISTER-L. 1985 |
| 1792 | DUNKERQUE | 31 | 50 | 0 | 1698 | 0 | PFISTER-L. 1985 |
| 1792 | DUNKERQUE | 0 | 30 | 0 | 0 | 208 | PFISTER-L. 1985 |
| 1792 | DUNKERQUE | 11 | 72 | 0 | 480 | 162 | PFISTER-L. 1985 |
| 1792 | SAINT MALO | 57 | 1 | 2548 | 7203 | 0 | MORANDIERE 1962 |
| 1799 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 348 | H. du RIN 1935 |
| 1799 | DUNKERQUE | 1 | 72 | 0 | 0 | 12 | H. du RIN 1935 |
| 1800 | DUNKERQUE | 7 | 50 | 0 | 0 | 397 | H. du RIN 1935 |
| 1800 | DUNKERQUE | 3 | 72 | 0 | 0 | 10 | H. du RIN 1935 |
| 1801 | DUNKERQUE | 8 | 50 | 0 | 0 | 437 | H. du RIN 1935 |
| 1801 | DUNKERQUE | 8 | 72 | 0 | 0 | 51 | H. du RIN 1935 |
| 1802 | ST MALO | 6 | 0 | 0 | 0 | 679 | INNIS 1978 |
| 1802 | GRANVILLE | 19 | 0 | 0 | 0 | 2035 | INNIS 1978 |
| 1802 | ST BRIEUC | 2 | 0 | 0 | 0 | 116 | INNIS 1978 |
| 1802 | BINIC | 1 | 0 | 0 | 0 | 162 | INNIS 1978 |
| 1802 | DUNKERQUE | 33 | 50 | 0 | 0 | 1799 | H. du RIN 1935 |
| 1802 | DUNKERQUE | 2 | 30 | 26 | 178 | 131 | H. du RIN 1935 |
| 1802 | DUNKERQUE | 5 | 72 | 0 | 0 | 26 | H. du RIN 1935 |
| 1802 | GRANVILLE | 18 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1802 | LORIENT | 4 | 10 | 37 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1802 | LES SABLES | 4 | 30 | 74 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1802 | ST JEAN DE LUZ | 6 | 30 | 187 | 781 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1802 | BAYONNE | 10 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1803 | DUNKERQUE | 4 | 50 | 55 | 282 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | DUNKERQUE | 1 | 72 | 0 | 0 | 0 | H. du RIN 1935 |
| 1803 | GRANVILLE | 18 | 30 | 663 | 2289 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | ST MALO | 16 | 30 | 953 | 3216 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | DUNKERQUE | 1 | 10 | 14 | 82 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | GRANVILLE | 15 | 10 | 198 | 1555 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | SABLES D'OLONNE | 4 | 10 | 74 | 1012 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | GRANVILLE | 4 | 20 | 61 | 348 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | SAINT BRIEUC | 3 | 30 | 101 | 386 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | BINIC | 7 | 30 | 402 | 1355 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | BINIC | 1 | 10 | 19 | 80 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | PAIMPOL | 1 | 20 | 16 | 65 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | BAYONNE | 1 | 20 | 13 | 80 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | SAINT JEAN LUZ | 2 | 20 | 36 | 160 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | LA ROCHELLE | 5 | 10 | 68 | 483 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | DIEPPE | 1 | 71 | 7 | 21 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | DIEPPE | 5 | 10 | 65 | 558 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | LORIENT | 3 | 10 | 28 | 222 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | LORIENT | 1 | 30 | 9 | 78 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | SAINT MALO | 9 | 10 | 93 | 785 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1803 | SAINT MALO | 8 | 20 | 139 | 543 | 0 | AN MAR CC5 608 |
| 1804 | DUNKERQUE | 2 | 50 | 0 | 0 | 0 | H. du RIN 1935 |
| 1805 | DUNKERQUE | 9 | 50 | 0 | 0 | 265 | H. du RIN 1935 |
| 1806 | DUNKERQUE | 2 | 50 | 0 | 0 | 0 | H. du RIN 1935 |
| 1807 | DUNKERQUE | 1 | 50 | 0 | 0 | 58 | H. du RIN 1935 |
| 1809 | DUNKERQUE | 1 | 72 | 0 | 0 | 0 | H. du RIN 1935 |
| 1814 | DUNKERQUE | 26 | 71 | 357 | 1462 | 298 | AN MAR CC5 131 |
| 1814 | LE HAVRE | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | AN MAR CC5 131 |
| 1814 | FECAMP | 1 | 30 | 12 | 60 | 0 | AN MAR CC5 131 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1814 | DIEPPE | 7 | 30 | 87 | 700 | 0 | AN MAR CC5 131 |
| 1814 | DUNKERQUE | 4 | 50 | 63 | 379 | 239 | H. du RIN 1938 |
| 1814 | GRANVILLE | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1815 | GRANVILLE | 29 | 30 | 0 | 0 | 0 | GIBON 1911 |
| 1815 | DUNKERQUE | 27 | 50 | 393 | 2144 | 1293 | H. du RIN 1938 |
| 1815 | DUNKERQUE | 1 | 30 | 14 | 100 | 65 | H. du RIN 1938 |
| 1815 | DUNKERQUE | 43 | 70 | 400 | 1630 | 710 | H. du RIN 1938 |
| 1815 | DIEPPE | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1815 | GRANVILLE | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1816 | GRANVILLE | 55 | 30 | 0 | 0 | 0 | GIBON 1911 |
| 1816 | DUNKERQUE | 60 | 50 | 863 | 4618 | 2542 | H DU RIN 1935 |
| 1816 | DUNKERQUE | 4 | 30 | 53 | 371 | 253 | H DU RIN 1935 |
| 1816 | DUNKERQUE | 29 | 70 | 280 | 1432 | 354 | H DU RIN 1935 |
| 1816 | DIEPPE | 13 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1816 | FECAMP | 7 | 30 | 100 | 607 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1816 | ST BRIEUC | 24 | 30 | 1079 | 3823 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1816 | BAYONNE | 2 | 20 | 93 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1817 | DUNKERQUE | 52 | 50 | 768 | 4281 | 1936 | H. du RIN 1938 |
| 1817 | DUNKERQUE | 5 | 30 | 73 | 550 | 340 | H DU RIN 1935 |
| 1817 | DUNKERQUE | 33 | 70 | 306 | 1632 | 471 | H DU RIN 1935 |
| 1817 | GRANVILLE | 37 | 30 | 176 | 2896 | 45000 | MORANDIERE 1966 |
| 1817 | GRANVILLE | 15 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1817 | BAYONNE | 2 | 20 | 93 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1818 | DUNKERQUE | 31 | 50 | 417 | 2365 | 1431 | H. du RIN 1938 |
| 1818 | DUNKERQUE | 7 | 30 | 511 | 935 | 718 | H. du RIN 1938 |
| 1818 | DUNKERQUE | 32 | 70 | 300 | 1543 | 502 | H. du RIN 1938 |
| 1818 | BORDEAUX | 1 | 10 | 16 | 102 | 22 | AN MAR CC5 600 |
| 1818 | BAYONNE | 2 | 20 | 93 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1818 | BREST | 5 | 30 | 138 | 566 | 294 | AN MAR CC5 600 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1818 | BOULOGNE | 5 | 10 | 78 | 547 | 405 | AN MAR CC5 600 |
| 1818 | CAEN | 1 | 10 | 38 | 111 | 0 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | CALAIS | 2 | 10 | 31 | 221 | 0 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | CHERBOURG | 3 | 10 | 31 | 223 | 0 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | DIEPPE | 24 | 10 | 350 | 2463 | 2068 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | FECAMP | 13 | 10 | 164 | 1096 | 896 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | GRANVILLE | 51 | 30 | 1782 | 6308 | 4900 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | LE HAVRE | 1 | 10 | 46 | 201 | 26 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | HONFLEUR | 2 | 10 | 28 | 184 | 0 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | LA ROCHELLE | 7 | 10 | 85 | 590 | 118 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | NANTES | 6 | 30 | 157 | 654 | 0 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | NANTES | 6 | 10 | 130 | 633 | 0 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | REDON | 1 | 30 | 9 | 98 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1818 | REDON | 3 | 10 | 43 | 296 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1818 | LES SABLES | 2 | 10 | 34 | 309 | 86 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | ST BRIEUC | 29 | 30 | 1487 | 4495 | 2771 | AN MAR CC5 135 |
| 1818 | ST JEAN DE LUZ | 1 | 30 | 37 | 168 | 37 | AN MAR CC5 134 |
| 1818 | ST MALO | 46 | 30 | 1799 | 5980 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1818 | ST MALO | 2 | 10 | 83 | 270 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1819 | DUNKERQUE | 30 | 50 | 442 | 2383 | 1583 | H. du RIN 1938 |
| 1819 | DUNKERQUE | 6 | 30 | 91 | 764 | 538 | H. du RIN 1938 |
| 1819 | DUNKERQUE | 30 | 70 | 257 | 1452 | 494 | H. du RIN 1938 |
| 1819 | DIEPPE | 31 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1819 | GRANVILLE | 44 | 30 | 1962 | 5600 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1819 | GRANVILLE | 6 | 20 | 180 | 763 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1819 | GRANVILLE | 8 | 10 | 267 | 1018 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1819 | BAYONNE | 2 | 20 | 93 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1819 | Inconnu | 72 | 30 | 4798 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1819 | Inconnu | 52 | 10 | 981 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1819 | Inconnu | 26 | 50 | 1170 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1820 | DUNKERQUE | 42 | 50 | 600 | 3349 | 2048 | H. du RIN 1938 |
| 1820 | DUNKERQUE | 4 | 30 | 64 | 537 | 502 | H. du RIN 1938 |
| 1820 | DUNKERQUE | 28 | 70 | 240 | 1199 | 475 | H. du RIN 1938 |
| 1820 | GRANVILLE | 58 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1820 | ST BRIEUC | 38 | 30 | 1994 | 6084 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1820 | Inconnu | 60 | 30 | 3119 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1820 | Inconnu | 73 | 10 | 1031 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1820 | Inconnu | 28 | 50 | 249 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1821 | ST MALO | 70 | 30 | 2760 | 9156 | 1865 | ARCH IV 45 |
| 1821 | DUNKERQUE | 44 | 50 | 613 | 3438 | 2309 | H. du RIN 1938 |
| 1821 | DUNKERQUE | 1 | 30 | 15 | 103 | 91 | H. du RIN 1938 |
| 1821 | DUNKERQUE | 21 | 70 | 188 | 888 | 256 | H. du RIN 1938 |
| 1821 | Inconnu | 129 | 30 | 5005 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1821 | Inconnu | 55 | 10 | 522 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1821 | Inconnu | 27 | 50 | 483 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1822 | ST MALO | 74 | 30 | 2937 | 8530 | 0 | ARCH IV 45 |
| 1822 | DUNKERQUE | 43 | 50 | 559 | 3056 | 2099 | H. du RIN 1938 |
| 1822 | DUNKERQUE | 19 | 70 | 168 | 818 | 450 | H. du RIN 1938 |
| 1822 | BORDEAUX | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1822 | Inconnu | 120 | 30 | 5445 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1822 | Inconnu | 51 | 10 | 670 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1822 | Inconnu | 24 | 50 | 231 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1823 | DUNKERQUE | 41 | 50 | 570 | 3203 | 2153 | H. du RIN 1938 |
| 1823 | DUNKERQUE | 21 | 70 | 205 | 882 | 526 | H. du RIN 1938 |
| 1823 | DIEPPE | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1823 | Inconnu | 37 | 30 | 3057 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1823 | Inconnu | 12 | 10 | 257 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1823 | Inconnu | 27 | 50 | 2691 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1824 | DUNKERQUE | 50 | 50 | 692 | 3859 | 3008 | H. du RIN 1938 |
| 1824 | DUNKERQUE | 23 | 70 | 223 | 953 | 805 | H. du RIN 1938 |
| 1824 | GRANVILLE | 4 | 20 | 158 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1824 | GRANVILLE | 11 | 10 | 435 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1824 | GRANVILLE | 44 | 30 | 1740 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1824 | Inconnu | 138 | 30 | 5725 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1824 | Inconnu | 35 | 10 | 205 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1824 | Inconnu | 39 | 50 | 371 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1825 | DUNKERQUE | 49 | 50 | 696 | 3852 | 2936 | H. du RIN 1938 |
| 1825 | DUNKERQUE | 26 | 70 | 254 | 1194 | 523 | H. du RIN 1938 |
| 1825 | FECAMP | 10 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1825 | ST VAL CAUX | 10 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1825 | Inconnu | 117 | 30 | 5510 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1825 | Inconnu | 30 | 10 | 428 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1825 | Inconnu | 40 | 50 | 408 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1826 | DUNKERQUE | 67 | 50 | 1089 | 4913 | 4340 | H. du RIN 1938 |
| 1826 | DUNKERQUE | 19 | 70 | 0 | 0 | 523 | H. du RIN 1938 |
| 1826 | LE HAVRE | 3 | 10 | 75 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1826 | GRANVILLE | 7 | 10 | 265 | 889 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1826 | GRANVILLE | 54 | 30 | 2046 | 6854 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1826 | BAYONNE | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1826 | Inconnu | 153 | 30 | 6369 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1826 | Inconnu | 37 | 10 | 6369 | 318 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1826 | Inconnu | 23 | 50 | 47 | 0 | 0 | AN MAR CC5 600 |
| 1827 | DUNKERQUE | 76 | 50 | 1107 | 6011 | 3916 | H. du RIN 1938 |
| 1827 | DUNKERQUE | 11 | 70 | 0 | 0 | 306 | H. du RIN 1938 |
| 1827 | GRANVILLE | 6 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1827 | GRANVILLE | 40 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1827 | GRANVILLE | 15 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1827 | BOULOGNE | 11 | 0 | 119 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | DIEPPE | 20 | 0 | 288 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | FECAMP | 21 | 0 | 292 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | LE HAVRE | 3 | 0 | 75 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | GRANVILLE | 44 | 0 | 2048 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | ST MALO | 79 | 0 | 3441 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | DINAN | 2 | 0 | 34 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | ST BRIEUC | 52 | 0 | 2761 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | PAIMPOL | 5 | 0 | 263 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | MORLAIX | 2 | 0 | 42 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | LE CROISIC | 2 | 0 | 49 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | NANTES | 5 | 0 | 214 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | BORDEAUX | 3 | 0 | 31 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1827 | BAYONNE | 6 | 0 | 215 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | DUNKERQUE | 82 | 50 | 1253 | 7060 | 5991 | H. du RIN 1938 |
| 1828 | DUNKERQUE | 11 | 70 | 0 | 0 | 210 | H. du RIN 1938 |
| 1828 | BOULOGNE | 7 | 0 | 100 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | DIEPPE | 288 | 0 | 288 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | FECAMP | 24 | 0 | 294 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | LE HAVRE | 2 | 0 | 41 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | GRANVILLE | 65 | 0 | 2274 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | ST MALO | 78 | 0 | 3331 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | DINAN | 1 | 0 | 11 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | ST BRIEUC | 47 | 0 | 2610 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | PAIMPOL | 8 | 0 | 331 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | MORLAIX | 2 | 0 | 43 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | LE CROISIC | 2 | 0 | 59 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | NANTES | 7 | 0 | 283 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1828 | BORDEAUX | 2 | 0 | 23 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1828 | BAYONNE | 9 | 0 | 230 | 0 | 0 | A NA MA CC5 600 |
| 1829 | DUNKERQUE | 77 | 50 | 1223 | 6763 | 4123 | H. du RIN 1938 |
| 1829 | DUNKERQUE | 2 | 70 | 0 | 0 | 17 | H. du RIN 1938 |
| 1829 | DIEPPE | 30 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1830 | ST MALO | 110 | 30 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1830 | GRANVILLE | 52 | 30 | 1763 | 6891 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1830 | PAIMPOL | 30 | 30 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1830 | BINIC | 30 | 30 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1830 | NANTES | 6 | 30 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1830 | DUNKERQUE | 71 | 50 | 1185 | 6468 | 5108 | A N MAR CC5 148 |
| 1830 | BOULOGNE | 11 | 50 | 0 | 0 | 0 | A N MAR CC5 148 |
| 1830 | DIEPPE | 3 | 50 | 0 | 0 | 0 | A N MAR CC5 148 |
| 1830 | FECAMP | 3 | 50 | 0 | 0 | 0 | A N MAR CC5 148 |
| 1830 | DUNKERQUE | 5 | 70 | 0 | 0 | 22 | H. du RIN 1938 |
| 1830 | GRANVILLE | 11 | 10 | 374 | 1458 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1830 | ST BRIEUC | 43 | 30 | 2242 | 7485 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1831 | DUNKERQUE | 60 | 50 | 701 | 5946 | 2419 | AN MAR CC5 148 |
| 1831 | BOULOGNE | 3 | 50 | 50 | 345 | 245 | AN MAR CC5 148 |
| 1831 | DIEPPE | 25 | 50 | 328 | 2832 | 3093 | AN MAR CC5 148 |
| 1831 | FECAMP | 14 | 50 | 219 | 1853 | 1406 | AN MAR CC5 148 |
| 1831 | LE HAVRE | 1 | 50 | 30 | 128 | 81 | AN MAR CC5 148 |
| 1831 | Inconnu | 129 | 30 | 5365 | 18480 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1831 | Inconnu | 30 | 20 | 676 | 4133 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1831 | Inconnu | 67 | 10 | 1279 | 6814 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1831 | Inconnu | 1 | 71 | 10 | 38 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1832 | Inconnu | 137 | 30 | 6430 | 21564 | 195 | AN MAR CC5 601 |
| 1832 | Inconnu | 55 | 20 | 1056 | 6557 | 311 | AN MAR CC5 601 |
| 1832 | Inconnu | 52 | 10 | 724 | 6736 | 495 | AN MAR CC5 601 |
| 1832 | Inconnu | 73 | 20 | 926 | 5154 | 494 | AN MAR CC5 601 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1832 | Inconnu | 1 | 71 | 14 | 65 | 181 | AN MAR CC5 601 |
| 1833 | Inconnu | 123 | 30 | 5567 | 19234 | 158 | AN MAR CC5 602 |
| 1833 | Inconnu | 88 | 20 | 2866 | 11850 | 468 | AN MAR CC5 602 |
| 1833 | Inconnu | 56 | 10 | 792 | 7575 | 505 | AN MAR CC5 602 |
| 1833 | Inconnu | 70 | 50 | 881 | 4811 | 479 | AN MAR CC5 602 |
| 1833 | Inconnu | 1 | 71 | 14 | 72 | 283 | AN MAR CC5 602 |
| 1834 | Inconnu | 153 | 30 | 7108 | 23623 | 86 | AN MAR CC5 602 |
| 1834 | Inconnu | 75 | 20 | 1596 | 10164 | 484 | AN MAR CC5 602 |
| 1834 | Inconnu | 69 | 10 | 1025 | 10385 | 416 | AN MAR CC5 602 |
| 1834 | Inconnu | 84 | 50 | 1088 | 4750 | 418 | AN MAR CC5 602 |
| 1834 | Inconnu | 2 | 71 | 28 | 150 | 208 | AN MAR CC5 602 |
| 1835 | Inconnu | 129 | 30 | 6259 | 19888 | 8279 | AN MAR CC5 602 |
| 1835 | Inconnu | 101 | 20 | 2228 | 12557 | 0 | AN MAR CC5 602 |
| 1835 | Inconnu | 86 | 10 | 1269 | 13050 | 0 | AN MAR CC5 602 |
| 1835 | Inconnu | 112 | 50 | 1436 | 7939 | 0 | AN MAR CC5 602 |
| 1835 | Inconnu | 3 | 71 | 42 | 218 | 0 | AN MAR CC5 602 |
| 1836 | Inconnu | 121 | 30 | 5578 | 18363 | 12552 | REV MAR COL1841 |
| 1836 | Inconnu | 7 | 20 | 121 | 1016 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1836 | Inconnu | 172 | 10 | 3226 | 25089 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1836 | Inconnu | 114 | 50 | 1356 | 8252 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1837 | Inconnu | 143 | 30 | 6349 | 22301 | 156 | AN MAR COL 1841 |
| 1837 | Inconnu | 14 | 20 | 256 | 1840 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1837 | Inconnu | 137 | 10 | 2749 | 30389 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1837 | Inconnu | 85 | 50 | 992 | 5786 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1838 | Inconnu | 159 | 30 | 6842 | 14889 | 14302 | AN MAR COL 1841 |
| 1838 | Inconnu | 20 | 20 | 336 | 2357 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1838 | Inconnu | 135 | 10 | 2644 | 19647 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1838 | Inconnu | 106 | 50 | 1243 | 7913 | 0 | AN MAR COL 1841 |
| 1839 | Inconnu | 158 | 30 | 6827 | 23544 | 7007 | REV MAR COL1841 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1839 | Inconnu | 18 | 20 | 310 | 2312 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1839 | Inconnu | 160 | 10 | 3105 | 21649 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1839 | Inconnu | 102 | 50 | 1257 | 7490 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1839 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 9160 | INNIS 1978 |
| 1840 | Inconnu | 125 | 30 | 0 | 18395 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1840 | Inconnu | 19 | 20 | 210 | 2416 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1840 | Inconnu | 184 | 10 | 204 | 25794 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1840 | Inconnu | 76 | 50 | 930 | 5698 | 0 | REV MAR COL1841 |
| 1841 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 9160 | INNIS 1978 |
| 1841 | DUNKERQUE | 66 | 50 | 924 | 4972 | 4151 | H DU RIN 1938 |
| 1841 | SAINT MALO | 27 | 10 | 596 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1841 | SAINT MALO | 12 | 20 | 174 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1841 | SAINT MALO | 42 | 30 | 1811 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1841 | GRANVILLE | 54 | 10 | 1375 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1841 | GRANVILLE | 5 | 20 | 168 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1841 | GRANVILLE | 11 | 30 | 529 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | DUNKERQUE | 73 | 50 | 1065 | 5901 | 4536 | H DU RIN 1938 |
| 1842 | BAYONNE | 4 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1842 | GRANVILLE | 44 | 10 | 1407 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | GRANVILLE | 6 | 20 | 188 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | GRANVILLE | 18 | 30 | 795 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | SAINT MALO | 21 | 10 | 556 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | SAINT MALO | 10 | 20 | 158 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | SAINT MALO | 50 | 30 | 1955 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | SAINT BRIEUC | 70 | 30 | 3468 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | PAIMPOL | 1 | 10 | 30 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | PAIMPOL | 9 | 30 | 440 | 0 | 0 | AN MAR CC5 603 |
| 1842 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 9160 | INNIS |
| 1843 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 9160 | INNIS 1978 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1843 | DUNKERQUE | 79 | 50 | 1127 | 6301 | 5301 | H DU RIN 1938 |
| 1844 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 9160 | INNIS 1978 |
| 1844 | DUNKERQUE | 87 | 50 | 1268 | 6961 | 4650 | H DU RIN 1938 |
| 1845 | DUNKERQUE | 79 | 50 | 1127 | 6300 | 5022 | H DU RIN 1938 |
| 1845 | DIEPPE | 37 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1845 | FECAMP | 38 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1845 | ST VALERY\CAUX | 9 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1846 | DUNKERQUE | 91 | 50 | 1493 | 7792 | 6039 | DU RIN 1938 |
| 1847 | DUNKERQUE | 37 | 50 | 1339 | 6758 | 5497 | AN MAR CC5 604 |
| 1847 | SAINT MALO | 31 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIER 1966 |
| 1847 | GRAVELINES | 13 | 50 | 0 | 766 | 633 | AN MAR CC5 604 |
| 1847 | BOULOGNE | 5 | 50 | 0 | 521 | 450 | AN MAR CC5 604 |
| 1848 | DUNKERQUE | 78 | 50 | 1315 | 6484 | 5728 | AN MAR CC5 604 |
| 1848 | GRAVELINES | 6 | 50 | 0 | 480 | 384 | AN MAR CC5 604 |
| 1848 | BOULOGNE | 3 | 50 | 0 | 324 | 280 | AN MAR CC5 604 |
| 1849 | DUNKERQUE | 68 | 50 | 1197 | 5510 | 5665 | AN MAR CC5 604 |
| 1849 | DIEPPE | 23 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIER 1966 |
| 1849 | SAINT MALO | 21 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIER 1966 |
| 1849 | SAINT MALO | 46 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIER 1966 |
| 1849 | BAYONNE | 1 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIER 1966 |
| 1849 | GRAVELINES | 4 | 50 | 0 | 424 | 380 | AN MAR CC5 604 |
| 1849 | BOULOGNE | 6 | 50 | 0 | 214 | 190 | AN MAR CC5 604 |
| 1850 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 5040 | INNIS 1978 |
| 1850 | DUNKERQUE | 88 | 50 | 1602 | 8231 | 6284 | H DU RIN 1938 |
| 1850 | SAINT BRIEUC | 35 | 30 | 1857 | 6248 | 0 | MORANDIER 1966 |
| 1851 | DUNKERQUE | 102 | 50 | 1881 | 9212 | 5616 | H DU RIN 1938 |
| 1851 | FECAMP | 1 | 50 | 0 | 0 | 0 | AN MAR CC5 604 |
| 1851 | GRAVELINES | 12 | 50 | 0 | 0 | 0 | AN MAR CC5 604 |
| 1851 | BOULOGNE | 5 | 50 | 0 | 0 | 0 | AN MAR CC5 604 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1851 | Inconnu | 19 | 50 | 1709 | 8989 | 0 | REV MAR COL1861 |
| 1852 | SAINT MALO | 18 | 10 | 871 | 2681 | 0 | ARCH I ET V 45 |
| 1852 | SAINT MALO | 122 | 30 | 2973 | 10499 | 0 | ARCH I ET V 45 |
| 1852 | SAINT MALO | 1 | 20 | 28 | 65 | 0 | ARCH I ET V 45 |
| 1852 | Inconnu | 131 | 50 | 1854 | 10305 | 0 | REV MAR COL1861 |
| 1853 | SAINT MALO | 27 | 10 | 1030 | 2742 | 0 | ARCH I ET V 45 |
| 1853 | SAINT MALO | 56 | 30 | 2517 | 7738 | 0 | ARCH I ET V 45 |
| 1853 | SAINT MALO | 1 | 20 | 71 | 136 | 0 | ARCH I ET V 45 |
| 1853 | DUNKERQUE | 93 | 50 | 1340 | 7122 | 6549 | H DU RIN 1938 |
| 1853 | GRAVELINES | 14 | 50 | 219 | 1057 | 0 | AN MAR CC5 604 |
| 1853 | BOULOGNE | 2 | 50 | 34 | 242 | 0 | AN MAR CC5 604 |
| 1854 | Inconnu | 109 | 50 | 1577 | 8470 | 0 | REV MAR COL1861 |
| 1854 | DUNKERQUE | 95 | 50 | 1355 | 7373 | 4815 | H DU RIN 1938 |
| 1854 | GRANVILLE | 84 | 1 | 2531 | 11760 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1854 | GRAVELINES | 12 | 50 | 188 | 855 | 0 | AN MAR CC5 604 |
| 1854 | BOULOGNE | 2 | 50 | 34 | 242 | 0 | AN MAR CC5 604 |
| 1855 | Inconnu | 101 | 50 | 1500 | 7755 | 0 | AN MAR COL1861 |
| 1855 | DIEPPE | 17 | 10 | 327 | 3566 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1855 | FECAMP | 30 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1855 | ST VALERY\CAUX | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1856 | BOULOGNE | 3 | 50 | 51 | 320 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1856 | PAIMPOL | 14 | 50 | 195 | 922 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1856 | DUNKERQUE | 104 | 50 | 1167 | 9213 | 7941 | H DU RIN 1938 |
| 1856 | GRANVILLE | 68 | 1 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1856 | BAYONNE | 7 | 10 | 319 | 1059 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1857 | BOULOGNE | 5 | 50 | 87 | 598 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1857 | GRAVELINES | 10 | 50 | 156 | 723 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1857 | PAIMPOL | 31 | 50 | 486 | 2195 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1857 | TREGUIER | 2 | 50 | 28 | 139 | 0 | AN MAR CC5 605 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1857 | SAINT MALO | 5 | 50 | 76 | 455 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1857 | DUNKERQUE | 105 | 50 | 1605 | 9861 | 5198 | H DU RIN 1938 |
| 1857 | SAINT BRIEUC | 77 | 30 | 4025 | 13065 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1857 | BAYONNE | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1858 | BOULOGNE | 5 | 50 | 91 | 651 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1858 | SAINT BRIEUC | 7 | 50 | 103 | 478 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1858 | PAIMPOL | 43 | 50 | 674 | 2393 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1858 | SAINT PIERRE | 0 | 20 | 0 | 0 | 10434 | INNIS 1978 |
| 1858 | DUNKERQUE | 124 | 50 | 1880 | 10256 | 7522 | H DU RIN 1938 |
| 1858 | GRANVILLE | 6 | 50 | 102 | 521 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1858 | GRANVILLE | 8 | 30 | 371 | 1326 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1858 | GRANVILLE | 49 | 10 | 1953 | 7244 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1858 | BAYONNE | 8 | 10 | 422 | 1290 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1859 | DUNKERQUE | 128 | 50 | 1971 | 12081 | 38640 | H DU RIN 1938 |
| 1859 | FECAMP | 11 | 50 | 171 | 739 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1859 | SAINT VALERY | 7 | 50 | 126 | 492 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1859 | DIEPPE | 3 | 50 | 48 | 159 | 0 | AN MAR CC5 605 |
| 1859 | SAINT PIERRE | 112 | 20 | 5628 | 17082 | 6865 | REV MAR COL 1866 |
| 1859 | Inconnu | 222 | 50 | 3424 | 18738 | 0 | REV MAR COL 1861 |
| 1859 | BAYONNE | 9 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | ST PIERRE | 92 | 20 | 4865 | 14788 | 6507 | REV M C 1866 16 |
| 1860 | DUNKERQUE | 132 | 50 | 1999 | 11931 | 7577 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | GRAVELINES | 19 | 50 | 281 | 1535 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | CALAIS | 1 | 50 | 15 | 55 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | BOULOGNE | 6 | 50 | 105 | 722 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | DIEPPE | 2 | 50 | 33 | 120 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | ST VAL CAUX | 5 | 50 | 90 | 351 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | FECAMP | 13 | 50 | 228 | 881 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | GRANVILLE | 3 | 50 | 47 | 221 | 0 | REV MA COL 1861 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1860 | ST BRIEUC | 8 | 50 | 121 | 553 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | PAIMPOL | 24 | 50 | 356 | 1813 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1860 | DIEPPE | 13 | 10 | 248 | 2816 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | FECAMP | 26 | 10 | 511 | 6201 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | ST VAL CAUX | 3 | 10 | 60 | 591 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | ST MALO | 47 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | ST MALO | 29 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | PAIMPOL | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1860 | BAYONNE | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1861 | ST PIERRE | 91 | 20 | 4975 | 13539 | 5926 | R MA CO 16 1866 |
| 1861 | DUNKERQUE | 131 | 50 | 2023 | 12287 | 8339 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | GRAVELINES | 19 | 50 | 309 | 1535 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | CALAIS | 1 | 50 | 15 | 55 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | BOULOGNE | 8 | 50 | 137 | 917 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | DIEPPE | 5 | 50 | 90 | 309 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | ST VAL CAUX | 6 | 50 | 108 | 415 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | FECAMP | 16 | 50 | 293 | 1100 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | GRANVILLE | 4 | 50 | 57 | 267 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 137 | 629 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | PAIMPOL | 26 | 50 | 396 | 1938 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | BREST | 1 | 50 | 17 | 124 | 0 | REV MA COL 1861 |
| 1861 | ST VAL CAUX | 3 | 10 | 60 | 591 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1861 | PAIMPOL | 2 | 30 | 120 | 311 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1862 | ST PIERRE | 61 | 20 | 4328 | 8964 | 12219 | R MA CO 16 1866 |
| 1862 | DUNKERQUE | 134 | 50 | 2219 | 13825 | 6093 | R MA CO 4 1862 |
| 1862 | GRAVELINES | 17 | 50 | 287 | 1754 | 666 | R MA CO 4 1862 |
| 1862 | BOULOGNE | 8 | 50 | 140 | 917 | 523 | R MA CO 4 1862 |
| 1862 | DIEPPE | 4 | 50 | 73 | 243 | 163 | R MA CO 4 1862 |
| 1862 | FECAMP | 17 | 50 | 310 | 1175 | 833 | AN MAR CC5 608 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1862 | ST VAL CAUX | 5 | 50 | 90 | 354 | 0 | R MA CO 4 1862 |
| 1862 | GRANVILLE | 6 | 50 | 92 | 477 | 159 | AN MAR CC5 608 |
| 1862 | ST MALO | 1 | 50 | 16 | 78 | 46 | AN MAR CC5 608 |
| 1862 | ST BRIEUC | 13 | 50 | 179 | 877 | 336 | AN MAR CC5 608 |
| 1862 | PAIMPOL | 31 | 50 | 478 | 2224 | 1239 | AN MAR CC5 608 |
| 1862 | BREST | 1 | 50 | 16 | 75 | 40 | AN MAR CC5 608 |
| 1862 | PAIMPOL | 2 | 30 | 120 | 311 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1862 | BAYONNE | 3 | 10 | 114 | 440 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1863 | ST PIERRE | 73 | 20 | 4193 | 8655 | 5447 | R MA CO 16 1866 |
| 1863 | DUNKERQUE | 131 | 50 | 2113 | 13414 | 5409 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | GRAVELINES | 16 | 50 | 270 | 1637 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | BOULOGNE | 8 | 50 | 135 | 896 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | DIEPPE | 2 | 50 | 38 | 118 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | ST VAL CAUX | 5 | 50 | 94 | 357 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | FECAMP | 13 | 50 | 244 | 905 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | GRANVILLE | 6 | 50 | 94 | 480 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | ST MALO | 2 | 50 | 34 | 155 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | ST BRIEUC | 20 | 50 | 306 | 1450 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | PAIMPOL | 40 | 50 | 595 | 2910 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | BREST | 1 | 50 | 18 | 124 | 0 | REV MA COL 1864 |
| 1863 | ST BRIEUC | 40 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1863 | BINIC | 39 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1863 | PAIMPOL | 2 | 30 | 120 | 311 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1863 | BAYONNE | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1864 | ST PIERRE | 48 | 20 | 4139 | 6925 | 7628 | R MA CO 26 1869 |
| 1864 | DUNKERQUE | 119 | 50 | 1993 | 12777 | 4568 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | GRAVELINES | 12 | 50 | 212 | 1286 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | BOULOGNE | 5 | 50 | 92 | 667 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | DIEPPE | 5 | 50 | 92 | 313 | 0 | REV MA COL 1865 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1864 | ST VAL CAUX | 6 | 50 | 114 | 439 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | FECAMP | 24 | 50 | 459 | 1857 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | GRANVILLE | 11 | 50 | 153 | 686 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | ST MALO | 5 | 50 | 84 | 383 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | ST BRIEUC | 28 | 50 | 450 | 2138 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | LANNION | 1 | 50 | 19 | 105 | 0 | REV MA COL 1865 |
| 1864 | GRANVILLE | 25 | 10 | 1599 | 3824 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1864 | GRANVILLE | 7 | 30 | 328 | 1006 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1864 | ST BRIEUC | 57 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1864 | BAYONNE | 2 | 10 | 59 | 311 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1865 | ST PIERRE | 69 | 20 | 4856 | 9111 | 8873 | R MA CO 26 1869 |
| 1865 | DUNKERQUE | 107 | 50 | 1726 | 10984 | 4267 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | BOULOGNE | 5 | 30 | 93 | 624 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | DIEPPE | 19 | 30 | 358 | 2742 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | FECAMP | 56 | 30 | 1080 | 8056 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | GRANVILLE | 46 | 30 | 1484 | 6248 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | ST MALO | 23 | 10 | 1482 | 3252 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1865 | ST BRIEUC | 62 | 30 | 2296 | 8420 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | PAIMPOL | 50 | 30 | 748 | 3532 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | MORLAIX | 2 | 30 | 26 | 60 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1865 | GRANVILLE | 12 | 50 | 169 | 755 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1865 | ST MALO | 3 | 20 | 61 | 236 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1865 | ST MALO | 46 | 30 | 2297 | 6880 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1865 | ST MALO | 4 | 50 | 66 | 306 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1865 | BAYONNE | 1 | 20 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1866 | ST PIERRE | 80 | 20 | 5840 | 11113 | 9197 | R MA CO 26 1869 |
| 1866 | DUNKERQUE | 128 | 50 | 1951 | 12454 | 3954 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | BOULOGNE | 16 | 30 | 212 | 981 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | DIEPPE | 23 | 30 | 437 | 3556 | 0 | R MA CO 27 1869 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1866 | FECAMP | 55 | 30 | 1097 | 9149 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | GRANVILLE | 54 | 30 | 1580 | 7121 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | ST MALO | 65 | 10 | 3490 | 9555 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | ST BRIEUC | 61 | 30 | 2384 | 8328 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | PAIMPOL | 46 | 30 | 672 | 3291 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1866 | MORLAIX | 2 | 30 | 32 | 135 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST PIERRE | 82 | 20 | 6183 | 13109 | 12965 | R MA CO 31 1871 |
| 1867 | DUNKERQUE | 133 | 50 | 2063 | 12929 | 4541 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | BOULOGNE | 12 | 50 | 179 | 0 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | DIEPPE | 20 | 30 | 382 | 3526 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | DIEPPE | 3 | 50 | 58 | 192 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | FECAMP | 41 | 30 | 846 | 9135 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | FECAMP | 16 | 50 | 318 | 1218 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | GRANVILLE | 43 | 30 | 1419 | 6528 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | GRANVILLE | 5 | 50 | 80 | 290 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST MALO | 64 | 30 | 3174 | 9499 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST MALO | 4 | 50 | 66 | 293 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST BRIEUC | 23 | 30 | 1650 | 5204 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST BRIEUC | 34 | 50 | 583 | 2504 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | PAIMPOL | 47 | 50 | 764 | 3387 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | MORLAIX | 3 | 50 | 38 | 166 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | DIEPPE | 23 | 20 | 0 | 3995 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST VAL CAUX | 4 | 20 | 0 | 538 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | FECAMP | 38 | 20 | 0 | 8936 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | GRANVILLE | 56 | 20 | 0 | 8691 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST MALO | 51 | 20 | 0 | 7404 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | BINIC | 2 | 20 | 0 | 407 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | BORDEAUX | 5 | 20 | 0 | 765 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | BAYONNE | 2 | 20 | 0 | 475 | 0 | R MA CO 27 1869 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1867 | ST NAZAIRE | 4 | 20 | 0 | 434 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | SETE | 6 | 20 | 0 | 1359 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | LA ROCHELLE | 11 | 20 | 0 | 2961 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1867 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 74 | 534 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1868 | ST PIERRE | 76 | 20 | 6062 | 12550 | 12190 | R MA CO 31 1871 |
| 1868 | DUNKERQUE | 149 | 50 | 2263 | 14377 | 5090 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | BOULOGNE | 18 | 50 | 280 | 0 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | DIEPPE | 19 | 30 | 366 | 3424 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | DIEPPE | 6 | 50 | 127 | 448 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | FECAMP | 41 | 30 | 813 | 9178 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | FECAMP | 14 | 50 | 277 | 1051 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | GRANVILLE | 46 | 30 | 1391 | 6820 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | GRANVILLE | 4 | 50 | 64 | 263 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | ST MALO | 66 | 30 | 3401 | 3561 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | ST MALO | 3 | 50 | 48 | 195 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | ST BRIEUC | 28 | 30 | 1675 | 5199 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | ST BRIEUC | 33 | 50 | 583 | 2783 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | PAIMPOL | 56 | 50 | 980 | 4699 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | CROISIC | 1 | 0 | 19 | 68 | 0 | R MA CO 27 1869 |
| 1868 | BAYONNE | 2 | 10 | 33 | 315 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1869 | DUNKERQUE | 136 | 50 | 2275 | 14555 | 4372 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | CALAIS | 1 | 50 | 14 | 38 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | BOULOGNE | 15 | 50 | 280 | 1956 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | DIEPPE | 19 | 30 | 369 | 3434 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | DIEPPE | 6 | 50 | 121 | 450 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | FECAMP | 42 | 30 | 855 | 9641 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | FECAMP | 14 | 50 | 282 | 1053 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | GRANVILLE | 43 | 30 | 1218 | 6676 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | GRANVILLE | 8 | 50 | 139 | 566 | 0 | R MA CO 31 1870 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1869 | ST MALO | 65 | 30 | 3323 | 9244 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | ST MALO | 3 | 50 | 48 | 211 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | ST BRIEUC | 27 | 30 | 1515 | 4848 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | ST BRIEUC | 39 | 50 | 700 | 3360 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | PAIMPOL | 63 | 50 | 1071 | 5292 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | MORLAIX | 1 | 50 | 7 | 57 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | LA ROCHELLE | 2 | 50 | 25 | 95 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | DOUARNENEZ | 21 | 50 | 21 | 7722 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | CROISIC | 1 | 0 | 19 | 68 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1869 | ST VAL CAUX | 8 | 30 | 156 | 1299 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1870 | DUNKERQUE | 145 | 50 | 2298 | 14691 | 35 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | CALAIS | 5 | 50 | 52 | 304 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | BOULOGNE | 14 | 50 | 283 | 1908 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | DIEPPE | 16 | 30 | 310 | 2645 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | DIEPPE | 5 | 50 | 104 | 350 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | FECAMP | 40 | 30 | 823 | 9233 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | FECAMP | 18 | 50 | 361 | 1338 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | GRANVILLE | 8 | 50 | 139 | 566 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | GRANVILLE | 43 | 30 | 1239 | 6722 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | ST MALO | 63 | 30 | 3239 | 9309 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | ST MALO | 1 | 50 | 17 | 72 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | ST BRIEUC | 26 | 30 | 1418 | 4688 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | ST BRIEUC | 43 | 50 | 783 | 3745 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | PAIMPOL | 59 | 50 | 1082 | 5212 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | LA ROCHELLE | 2 | 50 | 25 | 95 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1870 | LE CROISIC | 1 | 50 | 19 | 68 | 0 | R MA CO 31 1870 |
| 1871 | DUNKERQUE | 119 | 50 | 1794 | 11857 | 28 | H. du RIN 1938 |
| 1871 | CALAIS | 4 | 50 | 34 | 155 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | BOULOGNE | 15 | 50 | 290 | 1949 | 0 | RE MA CO 1872 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1871 | DIEPPE | 10 | 30 | 190 | 1536 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | DIEPPE | 1 | 50 | 20 | 61 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | FECAMP | 28 | 30 | 564 | 6222 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | FECAMP | 17 | 50 | 322 | 1237 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | GRANVILLE | 38 | 30 | 1053 | 6310 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | GRANVILLE | 2 | 50 | 34 | 139 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | ST MALO | 62 | 30 | 3078 | 9117 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | ST MALO | 1 | 50 | 17 | 72 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | ST BRIEUC | 25 | 30 | 1119 | 4465 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | ST BRIEUC | 24 | 50 | 438 | 2091 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | PAIMPOL | 41 | 50 | 801 | 4057 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | LE CROISIC | 1 | 50 | 19 | 68 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1871 | LA ROCHELLE | 1 | 50 | 10 | 38 | 0 | RE MA CO 1872 |
| 1872 | DUNKERQUE | 123 | 50 | 1859 | 12223 | 3572 | H. du RIN 1938 |
| 1872 | CALAIS | 3 | 50 | 40 | 225 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | BOULOGNE | 12 | 50 | 254 | 1750 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | DIEPPE | 9 | 30 | 172 | 1435 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | DIEPPE | 2 | 50 | 39 | 175 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | FECAMP | 26 | 30 | 509 | 6122 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | FECAMP | 19 | 50 | 379 | 1507 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | GRANVILLE | 42 | 30 | 1117 | 6845 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | GRANVILLE | 4 | 50 | 58 | 244 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | ST MALO | 79 | 30 | 4129 | 11644 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | ST MALO | 2 | 50 | 35 | 150 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | ST BRIEUC | 31 | 30 | 1616 | 5369 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | ST BRIEUC | 31 | 50 | 546 | 2663 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | PAIMPOL | 53 | 50 | 1070 | 4995 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | LE CROISIC | 1 | 50 | 18 | 68 | 0 | RE MA MARS 1874 |
| 1872 | LA ROCHELLE | 2 | 50 | 27 | 68 | 0 | RE MA MARS 1874 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1873 | CALAIS | 1 | 50 | 22 | 148 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | BOULOGNE | 8 | 50 | 172 | 1203 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | DIEPPE | 9 | 30 | 175 | 1435 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | DIEPPE | 2 | 50 | 41 | 195 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | FECAMP | 25 | 30 | 502 | 5837 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | FECAMP | 19 | 50 | 378 | 1450 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | GRANVILLE | 45 | 30 | 1172 | 7267 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | GRANVILLE | 7 | 50 | 103 | 442 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | ST MALO | 78 | 30 | 4061 | 11457 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | ST MALO | 1 | 50 | 18 | 77 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | ST BRIEUC | 33 | 30 | 1750 | 5591 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | ST BRIEUC | 28 | 50 | 532 | 2563 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | PAIMPOL | 51 | 50 | 918 | 5116 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1873 | DUNKERQUE | 91 | 50 | 1742 | 11236 | 4025 | H. du RIN 1938 |
| 1874 | CALAIS | 1 | 50 | 22 | 148 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | BOULOGNE | 8 | 50 | 172 | 1203 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | DIEPPE | 10 | 30 | 195 | 1532 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | DIEPPE | 1 | 50 | 20 | 70 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | FECAMP | 21 | 30 | 439 | 5090 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | FECAMP | 16 | 50 | 502 | 1231 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | GRANVILLE | 43 | 30 | 1149 | 7151 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | GRANVILLE | 6 | 50 | 87 | 378 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | ST MALO | 82 | 30 | 4456 | 12704 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | ST MALO | 3 | 50 | 31 | 215 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | ST BRIEUC | 32 | 30 | 1648 | 5456 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | ST BRIEUC | 28 | 50 | 538 | 2575 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | PAIMPOL | 44 | 50 | 892 | 4491 | 0 | STAT PE MA 1874 |
| 1874 | DUNKERQUE | 89 | 50 | 1802 | 10794 | 4802 | H. du RIN 1938 |
| 1875 | DUNKERQUE | 116 | 50 | 1928 | 11086 | 7274 | STAT PE MA 1877 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1875 | CALAIS | 1 | 50 | 22 | 148 | 49 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | BOULOGNE | 8 | 50 | 174 | 1203 | 410 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | DIEPPE | 10 | 30 | 184 | 1521 | 1016 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | DIEPPE | 1 | 50 | 20 | 81 | 50 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | FECAMP | 21 | 30 | 435 | 5003 | 3239 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | FECAMP | 24 | 50 | 483 | 1828 | 1419 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | GRANVILLE | 36 | 30 | 948 | 5964 | 3712 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | ST MALO | 82 | 30 | 4613 | 12528 | 5464 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | ST MALO | 4 | 50 | 68 | 340 | 176 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | ST BRIEUC | 29 | 30 | 1620 | 5279 | 1525 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | ST BRIEUC | 26 | 50 | 505 | 2637 | 1347 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | PAIMPOL | 40 | 50 | 800 | 4567 | 2942 | STAT PE MA 1877 |
| 1875 | ST VAL CAUX | 12 | 30 | 0 | 0 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1876 | DUNKERQUE | 114 | 50 | 1714 | 10558 | 5288 | STAT P MA 1877 |
| 1876 | CALAIS | 1 | 50 | 20 | 131 | 52 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | BOULOGNE | 6 | 50 | 126 | 751 | 402 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | DIEPPE | 10 | 30 | 195 | 1521 | 988 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | DIEPPE | 2 | 50 | 30 | 105 | 51 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | FECAMP | 22 | 30 | 462 | 5226 | 3339 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | FECAMP | 28 | 50 | 544 | 2020 | 1501 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | GRANVILLE | 34 | 30 | 868 | 5707 | 3863 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | GRANVILLE | 2 | 50 | 26 | 154 | 44 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | ST MALO | 76 | 30 | 4442 | 11810 | 6114 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | ST MALO | 5 | 50 | 91 | 444 | 150 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | ST BRIEUC | 26 | 30 | 1450 | 4639 | 2093 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | ST BRIEUC | 32 | 50 | 620 | 3263 | 1747 | STA PE MAR 1877 |
| 1876 | PAIMPOL | 38 | 50 | 771 | 4487 | 2353 | STA PE MAR 1877 |
| 1877 | DUNKERQUE | 123 | 50 | 1960 | 11694 | 5775 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | CALAIS | 1 | 50 | 20 | 131 | 44 | STA PE MAR 1878 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1877 | BOULOGNE | 6 | 50 | 128 | 739 | 409 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | DIEPPE | 10 | 30 | 196 | 1521 | 876 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | DIEPPE | 1 | 50 | 20 | 81 | 67 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | FECAMP | 27 | 30 | 545 | 5765 | 3287 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | FECAMP | 23 | 50 | 443 | 1667 | 1399 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | GRANVILLE | 34 | 30 | 840 | 5613 | 3034 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | GRANVILLE | 1 | 50 | 20 | 87 | 56 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | ST MALO | 78 | 30 | 4556 | 12037 | 5590 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | ST MALO | 6 | 50 | 94 | 552 | 189 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | ST BRIEUC | 30 | 30 | 1694 | 5182 | 1135 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | ST BRIEUC | 37 | 50 | 748 | 3809 | 2080 | STA PE MAR 1878 |
| 1877 | PAIMPOL | 46 | 50 | 881 | 4958 | 3083 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | DUNKERQUE | 131 | 50 | 2052 | 12668 | 5669 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | CALAIS | 1 | 50 | 20 | 131 | 62 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | BOULOGNE | 5 | 50 | 105 | 619 | 332 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | DIEPPE | 10 | 30 | 199 | 1521 | 1048 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | DIEPPE | 1 | 50 | 20 | 70 | 67 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | FECAMP | 34 | 30 | 684 | 6513 | 4364 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | FECAMP | 26 | 50 | 465 | 1875 | 1323 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | GRANVILLE | 32 | 30 | 753 | 5496 | 3074 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | GRANVILLE | 2 | 50 | 28 | 188 | 63 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | ST MALO | 75 | 30 | 4579 | 11580 | 6377 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | ST MALO | 5 | 50 | 94 | 428 | 266 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | ST BRIEUC | 30 | 30 | 1643 | 5246 | 1208 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | ST BRIEUC | 37 | 50 | 791 | 3790 | 1971 | STA PE MAR 1878 |
| 1878 | PAIMPOL | 56 | 50 | 1092 | 5960 | 3037 | STA PE MAR 1878 |
| 1879 | DUNKERQUE | 152 | 50 | 2263 | 13813 | 6583 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | CALAIS | 1 | 50 | 21 | 131 | 56 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | BOULOGNE | 6 | 50 | 120 | 739 | 475 | STA PE MAR 1881 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1879 | BOULOGNE | 27 | 71 | 427 | 1485 | 225 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | DIEPPE | 10 | 30 | 203 | 1521 | 992 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | DIEPPE | 1 | 50 | 21 | 74 | 58 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | FECAMP | 46 | 30 | 885 | 7922 | 6317 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | FECAMP | 19 | 50 | 309 | 1241 | 982 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | GRANVILLE | 31 | 30 | 718 | 4906 | 3872 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | GRANVILLE | 2 | 50 | 47 | 264 | 165 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | ST MALO | 61 | 30 | 3946 | 8831 | 6045 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | ST MALO | 7 | 50 | 127 | 541 | 343 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | ST BRIEUC | 29 | 30 | 1406 | 4685 | 1256 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | ST BRIEUC | 41 | 50 | 885 | 4071 | 2326 | STA PE MAR 1881 |
| 1879 | PAIMPOL | 61 | 50 | 1316 | 6400 | 3811 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | DUNKERQUE | 147 | 50 | 2121 | 12668 | 8894 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | BOULOGNE | 6 | 50 | 123 | 709 | 486 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | BOULOGNE | 17 | 71 | 247 | 915 | 248 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | DIEPPE | 6 | 30 | 121 | 906 | 685 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | DIEPPE | 2 | 50 | 40 | 145 | 116 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | FECAMP | 43 | 30 | 871 | 7728 | 6973 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | FECAMP | 14 | 50 | 229 | 974 | 630 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | GRANVILLE | 29 | 30 | 653 | 4491 | 3511 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | GRANVILLE | 2 | 50 | 29 | 188 | 84 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | ST MALO | 19 | 30 | 1250 | 2774 | 5521 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | ST MALO | 7 | 50 | 119 | 578 | 371 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | ST BRIEUC | 23 | 30 | 1067 | 3746 | 1693 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | ST BRIEUC | 35 | 50 | 734 | 3513 | 2162 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | PAIMPOL | 56 | 50 | 1161 | 5954 | 3837 | STA PE MAR 1881 |
| 1880 | ST MALO | 27 | 10 | 1778 | 3943 | 0 | MORANDIERE 1966 |
| 1881 | DUNKERQUE | 95 | 50 | 1383 | 9289 | 4109 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | GRAVELINES | 8 | 50 | 134 | 911 | 385 | STA PE MAR 1882 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1881 | BOULOGNE | 1 | 50 | 21 | 146 | 173 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | BOULOGNE | 24 | 71 | 382 | 1291 | 481 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | DIEPPE | 7 | 30 | 143 | 994 | 676 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | DIEPPE | 1 | 50 | 20 | 74 | 45 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 82 | 634 | 618 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | ST VAL CAUX | 4 | 50 | 79 | 273 | 235 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | FECAMP | 34 | 30 | 699 | 6088 | 5528 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | FECAMP | 8 | 50 | 152 | 591 | 254 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | GRANVILLE | 22 | 30 | 536 | 3498 | 3075 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | ST MALO | 46 | 30 | 2566 | 6074 | 5726 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | ST MALO | 6 | 50 | 103 | 537 | 309 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | ST BRIEUC | 10 | 30 | 464 | 1662 | 795 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | ST BRIEUC | 10 | 50 | 214 | 1064 | 512 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | BINIC | 14 | 30 | 675 | 2134 | 1465 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | BINIC | 14 | 50 | 305 | 1480 | 1025 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | PAIMPOL | 40 | 50 | 885 | 4559 | 2049 | STA PE MAR 1882 |
| 1881 | TREGUIER | 7 | 50 | 129 | 583 | 409 | STA PE MAR 1882 |
| 1882 | DUNKERQUE | 110 | 50 | 1682 | 10607 | 3800 | STA PE MAR 1883 |
| 1882 | GRAVELINES | 8 | 50 | 128 | 911 | 312 | STA PE MAR 1883 |
| 1882 | BOULOGNE | 1 | 50 | 21 | 146 | 130 | STA PE MAR 1883 |
| 1882 | BOULOGNE | 30 | 71 | 462 | 1696 | 983 | STA PE MAR 1883 |
| 1882 | DIEPPE | 6 | 30 | 127 | 875 | 823 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | DIEPPE | 1 | 50 | 21 | 74 | 47 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | ST VAL CAUX | 3 | 30 | 63 | 522 | 562 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | ST VAL CAUX | 6 | 50 | 94 | 370 | 256 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | FECAMP | 34 | 30 | 726 | 6262 | 6075 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | FECAMP | 5 | 50 | 91 | 335 | 301 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | FECAMP | 1 | 71 | 14 | 62 | 8 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | GRANVILLE | 28 | 30 | 678 | 4339 | 3643 | STAT PECHE 1883 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1882 | ST MALO | 60 | 30 | 3147 | 7927 | 5802 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | ST MALO | 11 | 50 | 172 | 1000 | 368 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | ST BRIEUC | 11 | 30 | 520 | 1692 | 312 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | ST BRIEUC | 11 | 50 | 223 | 1027 | 553 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | BINIC | 14 | 30 | 719 | 2207 | 589 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | BINIC | 20 | 50 | 412 | 2098 | 1398 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | PAIMPOL | 52 | 50 | 973 | 5096 | 3062 | STAT PECHE 1883 |
| 1882 | TREGUIER | 10 | 50 | 164 | 854 | 589 | STAT PECHE 1883 |
| 1883 | DUNKERQUE | 97 | 50 | 1697 | 10999 | 4850 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | DUNKERQUE | 14 | 71 | 0 | 0 | 117 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | GRAVELINES | 7 | 50 | 125 | 862 | 432 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | GRAVELINES | 7 | 71 | 56 | 187 | 29 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | BOULOGNE | 2 | 50 | 43 | 288 | 380 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | BOULOGNE | 67 | 71 | 1144 | 3846 | 1560 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | DIEPPE | 5 | 30 | 110 | 765 | 626 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 88 | 697 | 675 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | ST VAL CAUX | 6 | 50 | 111 | 454 | 130 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | FECAMP | 34 | 30 | 738 | 6619 | 6701 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | FECAMP | 4 | 50 | 81 | 278 | 357 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | GRANVILLE | 32 | 30 | 785 | 4367 | 4846 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | ST MALO | 62 | 30 | 3163 | 7352 | 7258 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | ST MALO | 17 | 50 | 254 | 1173 | 417 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | ST BRIEUC | 10 | 30 | 457 | 1515 | 366 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | ST BRIEUC | 14 | 50 | 257 | 1210 | 503 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | BINIC | 13 | 30 | 668 | 1977 | 843 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | BINIC | 25 | 50 | 545 | 2741 | 1250 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | PAIMPOL | 48 | 50 | 903 | 5134 | 2726 | STAT PECHE 1884 |
| 1883 | TREGUIER | 9 | 50 | 159 | 838 | 331 | STAT PECHE 1884 |
| 1884 | DUNKERQUE | 95 | 50 | 1578 | 10466 | 3373 | STAT PECHE 1885 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1884 | DUNKERQUE | 14 | 71 | 0 | 0 | 107 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | GRAVEUNES | 9 | 50 | 126 | 749 | 256 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | GRAVEUNES | 5 | 71 | 35 | 128 | 31 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | BOULOGNE | 5 | 50 | 87 | 509 | 350 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | BOULOGNE | 111 | 71 | 2100 | 6941 | 1901 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | DIEPPE | 4 | 30 | 86 | 610 | 694 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 88 | 699 | 922 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | ST VAL CAUX | 6 | 50 | 107 | 409 | 122 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | FECAMP | 36 | 30 | 808 | 7743 | 7995 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | FECAMP | 3 | 50 | 46 | 200 | 72 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | GRANVILLE | 41 | 30 | 1001 | 6158 | 2457 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | ST MALO | 70 | 30 | 3546 | 9437 | 7545 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | ST MALO | 5 | 50 | 76 | 385 | 204 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | ST BRIEUC | 10 | 30 | 457 | 1515 | 270 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | ST BRIEUC | 15 | 50 | 275 | 1476 | 591 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | BINIC | 12 | 30 | 678 | 1896 | 409 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | BINIC | 25 | 50 | 569 | 2808 | 1594 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | PAIMPOL | 46 | 50 | 946 | 5296 | 2260 | STAT PECHE 1885 |
| 1884 | TREGUIER | 8 | 50 | 139 | 733 | 334 | STAT PECHE 1885 |
| 1885 | DUNKERQUE | 96 | 50 | 1584 | 11072 | 3525 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | DUNKERQUE | 17 | 71 | 127 | 0 | 129 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | BOULOGNE | 2 | 50 | 44 | 288 | 215 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | BOULOGNE | 101 | 71 | 2000 | 6290 | 2827 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | DIEPPE | 3 | 30 | 65 | 457 | 433 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | ST VAL CAUX | 5 | 30 | 980 | 114 | 1030 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | ST VAL CAUX | 3 | 50 | 199 | 59 | 124 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | FECAMP | 38 | 30 | 856 | 8191 | 8569 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | FECAMP | 2 | 50 | 35 | 134 | 121 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | GRANVILLE | 36 | 30 | 871 | 5949 | 6501 | STAT PECHE 1886 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1885 | CANCALE | 3 | 30 | 47 | 302 | 396 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | ST MALO | 70 | 30 | 3881 | 9489 | 9326 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | ST MALO | 1 | 50 | 22 | 80 | 91 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | ST BRIEUC | 7 | 30 | 300 | 1017 | 342 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 147 | 774 | 443 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | BINIC | 12 | 30 | 690 | 1896 | 363 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | BINIC | 13 | 50 | 286 | 1514 | 1299 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | PAIMPOL | 45 | 50 | 926 | 5176 | 3247 | STAT PECHE 1886 |
| 1885 | TREGUIER | 7 | 50 | 132 | 638 | 527 | STAT PECHE 1886 |
| 1886 | DUNKERQUE | 97 | 50 | 1621 | 10516 | 4158 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | DUNKERQUE | 13 | 71 | 0 | 581 | 106 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | GRAVEUNES | 12 | 50 | 182 | 1160 | 333 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | GRAVELINES | 15 | 71 | 105 | 375 | 59 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | BOULOGNE | 2 | 50 | 44 | 288 | 180 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | BOULOGNE | 89 | 71 | 1548 | 4211 | 1989 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | BOULOGNE | 1 | 30 | 16 | 71 | 63 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | DIEPPE | 2 | 30 | 44 | 321 | 467 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | DIEPPE | 1 | 71 | 18 | 55 | 9 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 86 | 700 | 812 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | ST VAL CAUX | 3 | 50 | 62 | 219 | 128 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | FECAMP | 41 | 30 | 971 | 9457 | 10656 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | GRANVILLE | 42 | 30 | 1030 | 6646 | 7162 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | CANCALE | 5 | 30 | 104 | 403 | 824 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | ST MALO | 75 | 30 | 2233 | 10104 | 13059 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | ST BRIEUC | 6 | 30 | 216 | 905 | 403 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | ST BRIEUC | 10 | 50 | 171 | 874 | 348 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | BINIC | 8 | 30 | 400 | 1330 | 179 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | BINIC | 12 | 50 | 263 | 1415 | 1000 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | PAIMPOL | 37 | 50 | 758 | 4326 | 2865 | STAT PECHE 1887 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1886 | TREGUIER | 1 | 30 | 24 | 142 | 103 | STAT PECHE 1887 |
| 1886 | TREGUIER | 7 | 50 | 121 | 848 | 456 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | DUNKERQUE | 94 | 50 | 1552 | 10419 | 6129 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 0 | 134 | 46 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | GRAVELINES | 11 | 50 | 162 | 1002 | 460 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | GRAVELINES | 23 | 71 | 161 | 575 | 89 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | BOULOGNE | 1 | 50 | 22 | 142 | 98 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | BOULOGNE | 80 | 71 | 1690 | 4902 | 1887 | STAT PECH 1888 |
| 1887 | DIEPPE | 1 | 30 | 23 | 179 | 300 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 85 | 700 | 760 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | ST VAL CAUX | 2 | 50 | 40 | 140 | 89 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | FECAMP | 44 | 30 | 1055 | 10084 | 10800 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | FECAMP | 1 | 71 | 15 | 70 | 15 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | GRANVILLE | 32 | 30 | 801 | 5542 | 6016 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | CANCALE | 4 | 30 | 83 | 316 | 517 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | ST MALO | 52 | 30 | 1722 | 6865 | 7548 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | ST BRIEUC | 4 | 30 | 99 | 1328 | 406 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | ST BRIEUC | 4 | 50 | 79 | 344 | 257 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | BINIC | 4 | 30 | 178 | 667 | 132 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | BINIC | 8 | 50 | 230 | 1006 | 809 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | PAIMPOL | 25 | 50 | 500 | 2920 | 2211 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | TREGUIER | 1 | 30 | 24 | 142 | 130 | STAT PECHE 1887 |
| 1887 | TREGUIER | 3 | 50 | 34 | 168 | 144 | STAT PECHE 1887 |
| 1888 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 27137 | INNIS 1978 |
| 1888 | DUNKERQUE | 92 | 50 | 1574 | 10842 | 5482 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | DUNKERQUE | 4 | 71 | 33 | 181 | 40 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | GRAVELINES | 9 | 50 | 162 | 1059 | 526 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | GRAVELINES | 0 | 71 | 0 | 0 | 82 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | BOULOGNE | 1 | 50 | 22 | 142 | 80 | STAT PECHE 1890 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1888 | BOULOGNE | 32 | 71 | 561 | 1032 | 840 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | DIEPPE | 1 | 30 | 22 | 179 | 180 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | ST VAL CAUX | 4 | 30 | 92 | 843 | 614 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | ST VAL CAUX | 2 | 71 | 44 | 156 | 101 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | FECAMP | 46 | 30 | 1143 | 11462 | 8969 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | FECAMP | 1 | 50 | 21 | 87 | 60 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | GRANVILLE | 41 | 30 | 1030 | 7284 | 5474 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | CANCALE | 5 | 30 | 113 | 402 | 420 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | ST MALO | 57 | 30 | 1826 | 7972 | 5593 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | ST MALO | 2 | 50 | 33 | 221 | 71 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | ST BRIEUC | 7 | 30 | 163 | 1018 | 749 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 171 | 791 | 490 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | BINIC | 3 | 30 | 137 | 465 | 95 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | BINIC | 15 | 50 | 273 | 1529 | 980 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | PAIMPOL | 35 | 50 | 706 | 4001 | 2860 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | TREGUIER | 2 | 30 | 45 | 376 | 50 | STAT PECHE 1890 |
| 1888 | TREGUIER | 2 | 50 | 34 | 168 | 41 | STAT PECHE 1890 |
| 1889 | Inconnu | 186 | 20 | 0 | 0 | 25776 | INNIS 1978 |
| 1889 | DUNKERQUE | 81 | 50 | 1389 | 8978 | 6302 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 21 | 125 | 40 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | GRAVELINES | 9 | 50 | 162 | 1059 | 673 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | GRAVELINES | 35 | 71 | 280 | 950 | 145 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | BOULOGNE | 3 | 50 | 47 | 277 | 151 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | BOULOGNE | 10 | 71 | 137 | 558 | 298 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | DIEPPE | 2 | 30 | 54 | 572 | 303 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | ST VAL CAUX | 5 | 30 | 124 | 1210 | 796 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | ST VAL CAUX | 2 | 50 | 43 | 156 | 105 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | FECAMP | 46 | 30 | 1201 | 11724 | 9399 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | FECAMP | 1 | 50 | 21 | 87 | 64 | STAT PECH 1890 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1889 | GRANVILLE | 40 | 30 | 1045 | 7477 | 3766 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | GRANVILLE | 1 | 50 | 20 | 88 | 25 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | CANCALE | 7 | 30 | 149 | 574 | 742 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | ST MALO | 64 | 30 | 1955 | 8773 | 6103 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | ST MALO | 2 | 50 | 28 | 206 | 128 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | ST BRIEUC | 1 | 30 | 28 | 275 | 70 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | ST BRIEUC | 8 | 50 | 156 | 766 | 492 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | BINIC | 3 | 30 | 103 | 465 | 68 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | BINIC | 11 | 50 | 254 | 1296 | 1037 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | PAIMPOL | 39 | 50 | 775 | 4343 | 3185 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | TREGUIER | 1 | 30 | 25 | 196 | 64 | STAT PECH 1890 |
| 1889 | TREGUIER | 2 | 50 | 35 | 189 | 119 | STAT PECH 1890 |
| 1890 | DUNKERQUE | 73 | 50 | 1262 | 8145 | 3792 | STAT PECH |
| 1890 | DUNKERQUE | 3 | 71 | 23 | 125 | 60 | STAT PECH |
| 1890 | GRAVELINES | 9 | 50 | 111 | 726 | 269 | STAT PECH |
| 1890 | GRAVELINES | 38 | 71 | 287 | 950 | 356 | STAT PECH |
| 1890 | BOULOGNE | 2 | 50 | 31 | 196 | 114 | STAT PECH |
| 1890 | BOULOGNE | 22 | 71 | 315 | 1382 | 989 | STAT PECH |
| 1890 | DIEPPE | 2 | 30 | 52 | 572 | 292 | STAT PECH |
| 1890 | ST VAL CAUX | 5 | 30 | 130 | 1210 | 752 | STAT PECH |
| 1890 | ST VAL CAUX | 2 | 50 | 43 | 156 | 78 | STAT PECH |
| 1890 | FECAMP | 41 | 30 | 1131 | 11217 | 8856 | STAT PECH |
| 1890 | FECAMP | 1 | 50 | 21 | 87 | 45 | STAT PECH |
| 1890 | GRANVILLE | 36 | 30 | 970 | 6634 | 4692 | STAT PECH |
| 1890 | GRANVILLE | 1 | 50 | 20 | 88 | 55 | STAT PECH |
| 1890 | CANCALE | 7 | 30 | 148 | 638 | 611 | STAT PECH |
| 1890 | ST MALO | 58 | 30 | 1677 | 7827 | 5590 | STAT PECH |
| 1890 | ST BRIEUC | 8 | 30 | 149 | 742 | 428 | STAT PECH |
| 1890 | BINIC | 3 | 30 | 129 | 465 | 92 | STAT PECH |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1890 | BINIC | 13 | 50 | 301 | 1524 | 1051 | STAT PECH |
| 1890 | PAIMPOL | 40 | 50 | 769 | 4340 | 3207 | STAT PECH |
| 1890 | TREGUIER | 1 | 30 | 27 | 196 | 145 | STAT PECH |
| 1890 | TREGUIER | 3 | 50 | 98 | 438 | 226 | STAT PECH |
| 1891 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 19977 | INNIS 1978 |
| 1891 | DUNKERQUE | 77 | 50 | 1296 | 8376 | 5 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | GRAVELINES | 6 | 50 | 110 | 600 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | CALAIS | 2 | 50 | 17 | 69 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | BOULOGNE | 1 | 50 | 19 | 142 | 2 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | DIEPPE | 2 | 30 | 51 | 572 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | FECAMP | 2 | 50 | 43 | 156 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | FECAMP | 47 | 30 | 1210 | 9261 | 6 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | GRANVILLE | 1 | 50 | 22 | 88 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | GRANVILLE | 36 | 30 | 984 | 6724 | 3 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 190 | 792 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | BINIC | 14 | 50 | 316 | 1220 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | BINIC | 3 | 30 | 76 | 266 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | CANCALE | 12 | 30 | 250 | 1028 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | ST MALO | 35 | 30 | 928 | 4978 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | PAIMPOL | 49 | 50 | 917 | 5139 | 3 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | TREGUIER | 2 | 50 | 45 | 165 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1891 | TREGUIER | 2 | 30 | 39 | 211 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 21091 | INNIS 1978 |
| 1892 | DUNKERQUE | 76 | 50 | 1281 | 8494 | 5 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | GRAVELINES | 6 | 50 | 108 | 600 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | CALAIS | 1 | 50 | 7 | 33 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | BOULOGNE | 2 | 50 | 34 | 199 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | DIEPPE | 1 | 30 | 24 | 220 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | FECAMP | 2 | 50 | 42 | 142 | 0 | REV MARIT 1896 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1892 | FECAMP | 46 | 30 | 1265 | 8923 | 7 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | GRANVILLE | 1 | 50 | 5 | 49 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | GRANVILLE | 34 | 30 | 955 | 6421 | 4 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | ST BRIEUC | 12 | 50 | 259 | 1059 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | BINIC | 14 | 50 | 308 | 1320 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | BINIC | 1 | 30 | 35 | 75 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | CANCALE | 11 | 30 | 237 | 962 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | ST MALO | 49 | 30 | 1441 | 6870 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | PAIMPOL | 56 | 50 | 1093 | 4643 | 4 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | TREGUIER | 2 | 50 | 47 | 165 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1892 | TREGUIER | 1 | 30 | 28 | 134 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 25320 | INNIS 1978 |
| 1893 | DUNKERQUE | 75 | 50 | 1295 | 8189 | 5 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | GRAVELINES | 6 | 50 | 112 | 600 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | BOULOGNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | FECAMP | 2 | 50 | 45 | 142 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | FECAMP | 40 | 30 | 1111 | 7714 | 8 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | GRANVILLE | 1 | 50 | 5 | 79 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | GRANVILLE | 31 | 30 | 822 | 4370 | 4 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | ST BRIEUC | 16 | 50 | 317 | 1324 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | BINIC | 17 | 50 | 396 | 1632 | 2 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | BINIC | 1 | 30 | 35 | 75 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | CANCALE | 14 | 30 | 290 | 1190 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | ST MALO | 45 | 30 | 1448 | 5905 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | PAIMPOL | 62 | 50 | 1213 | 5400 | 6 | REV MARIT 1896 |
| 1893 | TREGUIER | 1 | 50 | 22 | 90 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 23599 | INNIS 1978 |
| 1894 | DUNKERQUE | 78 | 50 | 1358 | 8187 | 5 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | GRAVELINES | 17 | 50 | 194 | 1650 | 1 | REV MARIT 1896 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1894 | BOULOGNE | 1 | 50 | 14 | 45 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | FECAMP | 2 | 50 | 44 | 142 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | FECAMP | 39 | 30 | 1089 | 7418 | 8 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | GRANVILLE | 2 | 50 | 31 | 154 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | GRANVILLE | 30 | 30 | 794 | 4925 | 3 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | CANCALE | 12 | 30 | 249 | 973 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | ST MALO | 0 | 50 | 0 | 0 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | ST MALO | 52 | 30 | 1752 | 5994 | 1 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | BINIC | 1 | 30 | 46 | 75 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | BINIC | 21 | 50 | 476 | 1992 | 2 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | PAIMPOL | 74 | 50 | 1495 | 6340 | 6 | REV MARIT 1896 |
| 1894 | BREST | 1 | 30 | 29 | 135 | 0 | REV MARIT 1896 |
| 1895 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 28761 | INNIS 1978 |
| 1895 | DUNKERQUE | 88 | 50 | 1523 | 8491 | 5 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | GRAVELINES | 23 | 50 | 225 | 1001 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | CALAIS | 2 | 50 | 20 | 40 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | FECAMP | 2 | 50 | 45 | 142 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | GRANVILLE | 1 | 50 | 6 | 71 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | ST MALO | 2 | 50 | 50 | 175 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | ST BRIEUC | 25 | 50 | 441 | 1750 | 1 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | BINIC | 19 | 50 | 449 | 1845 | 2 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | PAIMPOL | 76 | 50 | 1491 | 6271 | 5 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | DUNKERQUE | 1 | 71 | 7 | 36 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | GRAVELINES | 57 | 71 | 401 | 1267 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | BOULOGNE | 18 | 71 | 300 | 1440 | 1 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | FECAMP | 21 | 71 | 490 | 1726 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | FECAMP | 38 | 30 | 1094 | 7494 | 11 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | ST VAL CAUX | 2 | 30 | 56 | 346 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | GRANVILLE | 28 | 30 | 717 | 3649 | 4 | STAT PE MA 1897 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1895 | CANCALE | 9 | 30 | 199 | 759 | 1 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | ST MALO | 54 | 30 | 1723 | 6228 | 2 | STAT PE MA 1897 |
| 1895 | BINIC | 1 | 30 | 54 | 75 | 0 | STAT PE MA 1897 |
| 1896 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 35605 | INNIS 1978 |
| 1896 | DUNKERQUE | 94 | 50 | 1612 | 8912 | 4 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | GRAVELINES | 24 | 50 | 275 | 1040 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | CALAIS | 2 | 50 | 20 | 90 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | ST VAL CAUX | 2 | 50 | 47 | 142 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | ST MALO | 2 | 50 | 49 | 175 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | ST BRIEUC | 17 | 50 | 408 | 1603 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | BINIC | 14 | 50 | 336 | 1343 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | PAIMPOL | 52 | 50 | 1250 | 4732 | 4 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | DUNKERQUE | 1 | 71 | 7 | 36 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | GRAVELINES | 74 | 71 | 523 | 1480 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | BOULOGNE | 8 | 71 | 124 | 410 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | ST VAL CAUX | 3 | 71 | 70 | 225 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | FECAMP | 28 | 71 | 591 | 2357 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | ST VAL CAUX | 2 | 30 | 56 | 346 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | FECAMP | 42 | 30 | 1246 | 8440 | 13 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | GRANVILLE | 29 | 30 | 767 | 4013 | 5 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | CANCALE | 12 | 30 | 269 | 917 | 2 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | ST MALO | 65 | 30 | 1999 | 7547 | 4 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | BINIC | 2 | 30 | 64 | 157 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1896 | BREST | 1 | 30 | 28 | 135 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | Inconnu | 210 | 20 | 0 | 0 | 32897 | INNIS 1978 |
| 1897 | DUNKERQUE | 98 | 50 | 1695 | 9138 | 3 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | GRAVELINES | 16 | 50 | 222 | 1150 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | CALAIS | 3 | 50 | 31 | 145 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | ST VAL CAUX | 2 | 50 | 42 | 133 | 0 | STAT PE MA 1899 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1897 | FECAMP | 1 | 50 | 24 | 86 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | ST BRIEUC | 12 | 50 | 302 | 1063 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | BINIC | 12 | 50 | 300 | 1183 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | PAIMPOL | 46 | 50 | 1117 | 4145 | 4 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | GRAVELINES | 100 | 71 | 722 | 1825 | 1 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | BOULOGNE | 6 | 71 | 102 | 310 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | DIEPPE | 4 | 71 | 82 | 387 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | ST VAL CAUX | 2 | 71 | 46 | 133 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | FECAMP | 26 | 71 | 538 | 2202 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | ST VAL CAUX | 2 | 30 | 56 | 346 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | FECAMP | 44 | 30 | 1340 | 8890 | 12 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | GRANVILLE | 28 | 30 | 818 | 3000 | 5 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | CANCALE | 14 | 30 | 340 | 1129 | 2 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | ST MALO | 67 | 30 | 2073 | 8000 | 11 | STAT PE MA 1899 |
| 1897 | BINIC | 3 | 30 | 95 | 279 | 0 | STAT PE MA 1899 |
| 1898 | Inconnu | 177 | 20 | 0 | 0 | 28282 | INNIS 1978 |
| 1898 | DUNKERQUE | 93 | 50 | 1591 | 2925 | 3 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | GRAVELINES | 22 | 50 | 278 | 1245 | 1 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | CALAIS | 1 | 50 | 12 | 53 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | FECAMP | 1 | 50 | 24 | 86 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | ST BRIEUC | 19 | 50 | 422 | 1580 | 1 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | BINIC | 9 | 50 | 225 | 861 | 1 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | PAIMPOL | 41 | 50 | 973 | 3783 | 3 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | DUNKERQUE | 1 | 71 | 13 | 74 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | GRAVELINES | 90 | 71 | 629 | 2638 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | BOULOGNE | 4 | 71 | 68 | 223 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | DIEPPE | 4 | 71 | 84 | 387 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | FECAMP | 27 | 71 | 567 | 2318 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | FECAMP | 52 | 30 | 1607 | 10403 | 12 | STAT PE MA 1900 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1898 | ST VAL CAUX | 1 | 30 | 30 | 198 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | GRANVILLE | 31 | 30 | 897 | 3799 | 5 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | CANCALE | 15 | 30 | 359 | 1175 | 2 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | ST MALO | 68 | 30 | 2098 | 8157 | 10 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | BINIC | 3 | 30 | 89 | 279 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1898 | PAIMPOL | 1 | 30 | 25 | 98 | 0 | STAT PE MA 1900 |
| 1899 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 30459 | INNIS 1978 |
| 1899 | Inconnu | 0 | 41 | 0 | 0 | 16566 | INNIS 1978 |
| 1899 | DUNKERQUE | 81 | 50 | 1382 | 7712 | 4 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | GRAVELINES | 19 | 50 | 279 | 1356 | 1 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | CALAIS | 1 | 50 | 12 | 53 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | ST VAL CAUX | 1 | 50 | 30 | 99 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | FECAMP | 2 | 50 | 50 | 187 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 253 | 1420 | 2 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | BINIC | 9 | 50 | 235 | 861 | 1 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | PAIMPOL | 36 | 50 | 870 | 3326 | 4 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | GRAVELINES | 86 | 71 | 615 | 1547 | 1 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | BOULOGNE | 10 | 71 | 210 | 700 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | DIEPPE | 1 | 71 | 22 | 109 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | FECAMP | 24 | 71 | 501 | 2074 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | DIEPPE | 1 | 30 | 26 | 109 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | ST VAL CAUX | 2 | 30 | 64 | 424 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | FECAMP | 55 | 30 | 1755 | 11184 | 14 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | GRANVILLE | 33 | 30 | 952 | 3934 | 5 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | CANCALE | 17 | 30 | 424 | 1297 | 3 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | ST MALO | 72 | 30 | 1800 | 8853 | 13 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | ST BRIEUC | 1 | 30 | 28 | 90 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | BINIC | 1 | 30 | 56 | 90 | 0 | STAT PE MA 1901 |
| 1899 | PAIMPOL | 1 | 30 | 27 | 98 | 0 | STAT PE MA 1901 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1900 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 33115 | INNIS 1978 |
| 1900 | DUNKERQUE | 80 | 50 | 1410 | 7559 | 4 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | GRAVELINES | 18 | 50 | 285 | 1337 | 1 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | ST VAL CAUX | 1 | 50 | 24 | 99 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | FECAMP | 1 | 50 | 26 | 86 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 253 | 1420 | 2 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | BINIC | 10 | 50 | 240 | 946 | 1 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | PAIMPOL | 39 | 50 | 943 | 3694 | 4 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | GRAVELINES | 91 | 71 | 651 | 1586 | 1 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | BOULOGNE | 71 | 71 | 1400 | 6300 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | DIEPPE | 1 | 71 | 18 | 44 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | FECAMP | 24 | 71 | 531 | 2083 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | FECAMP | 59 | 30 | 1955 | 12026 | 13 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | ST VAL CAUX | 9 | 30 | 102 | 652 | 1 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | GRANVILLE | 37 | 30 | 1104 | 4828 | 5 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | CANCALE | 20 | 30 | 502 | 1499 | 3 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | ST MALO | 69 | 30 | 1907 | 8610 | 11 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | ST BRIEUC | 1 | 30 | 28 | 90 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1900 | BINIC | 2 | 30 | 55 | 185 | 0 | STAT PECHE 1902 |
| 1901 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 27268 | INNIS 1978 |
| 1901 | PAIMPOL | 41 | 50 | 990 | 3780 | 4254 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | ST BRIEUC | 9 | 50 | 199 | 844 | 603 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | DUNKERQUE | 76 | 50 | 1347 | 7135 | 4 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | FECAMP | 66 | 30 | 2250 | 13644 | 17 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | GRANVILLE | 37 | 30 | 1075 | 4828 | 4801 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | ST MALO | 78 | 30 | 2124 | 9606 | 13 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | NANTES | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | BAYONNE | 3 | 30 | 0 | 0 | 0 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | ST BRIEUC | 1 | 30 | 29 | 108 | 207 | STAT PECHE 1903 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1901 | BAYONNE | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIÈRE 1966 |
| 1901 | GRAVELINES | 15 | 50 | 255 | 1112 | 773 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | BINIC | 9 | 50 | 228 | 724 | 986 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | GRAVELINES | 73 | 71 | 495 | 12073 | 460 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | BOULOGNE | 4 | 71 | 68 | 328 | 80 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | FECAMP | 23 | 71 | 512 | 2088 | 7 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | CANCALE | 18 | 30 | 469 | 1502 | 2983 | STAT PECHE 1903 |
| 1901 | BINIC | 2 | 30 | 60 | 185 | 72 | STAT PECHE 1903 |
| 1902 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 28854 | INNIS 1978 |
| 1902 | DUNKERQUE | 74 | 50 | 1311 | 6855 | 3025 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | BAYONNE | 3 | 10 | 0 | 0 | 0 | MORANDIÈRE 1960 |
| 1902 | GRAVELINES | 17 | 50 | 306 | 1530 | 716 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | ST BRIEUC | 7 | 50 | 150 | 553 | 484 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | BINIC | 8 | 50 | 206 | 760 | 677 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | PAIMPOL | 42 | 50 | 1019 | 3886 | 4194 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | GRAVELINES | 62 | 71 | 434 | 868 | 254 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | BOULOGNE | 3 | 71 | 66 | 270 | 25 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | FECAMP | 22 | 71 | 498 | 2117 | 4 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | FECAMP | 67 | 30 | 2329 | 13914 | 18273 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | GRANVILLE | 41 | 30 | 1200 | 7370 | 6895 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | CANCALE | 20 | 30 | 518 | 1753 | 3169 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | ST MALO | 88 | 30 | 2415 | 11043 | 14094 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | ST BRIEUC | 2 | 30 | 62 | 203 | 245 | STAT PECHE 1904 |
| 1902 | BINIC | 1 | 30 | 60 | 95 | 66 | STAT PECHE 1904 |
| 1903 | Inconnu | 0 | 20 | 0 | 0 | 20358 | INNIS 1978 |
| 1903 | DUNKERQUE | 67 | 50 | 1203 | 6053 | 2583 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | GRAVELINES | 22 | 50 | 368 | 1753 | 749 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | BOULOGNE | 4 | 50 | 96 | 600 | 307 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | ST BRIEUC | 4 | 50 | 100 | 384 | 355 | STAT PECHE 1906 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1903 | BINIC | 8 | 50 | 213 | 747 | 750 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | PAIMPOL | 39 | 50 | 962 | 3408 | 3199 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | GRAVELINES | 37 | 71 | 261 | 643 | 213 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | BOULOGNE | 76 | 71 | 1672 | 7600 | 32 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | FECAMP | 73 | 30 | 2583 | 14764 | 9440 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | GRANVILLE | 40 | 30 | 1107 | 5064 | 3231 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | CANCALE | 19 | 30 | 522 | 1629 | 1748 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | ST MALO | 54 | 30 | 1544 | 6582 | 7289 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | ST BRIEUC | 2 | 30 | 60 | 208 | 23 | STAT PECHE 1906 |
| 1903 | BINIC | 2 | 30 | 62 | 187 | 165 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | Inconnu | 226 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1904 | ST PIERRE | 151 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1904 | Inconnu | 0 | 41 | 0 | 0 | 8405 | INNIS 1978 |
| 1904 | DUNKERQUE | 60 | 50 | 1051 | 5185 | 2543 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | GRAVELINES | 29 | 50 | 501 | 2482 | 1067 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | BOULOGNE | 10 | 50 | 220 | 1755 | 477 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | ST BRIEUC | 5 | 50 | 112 | 512 | 341 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | BINIC | 11 | 50 | 286 | 1295 | 1129 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | PAIMPOL | 48 | 50 | 1186 | 4220 | 4746 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | GRAVELINES | 46 | 71 | 324 | 802 | 309 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | BOULOGNE | 78 | 71 | 1716 | 8000 | 18 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | FECAMP | 68 | 30 | 2325 | 14199 | 9490 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | GRANVILLE | 43 | 30 | 1215 | 5443 | 3659 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | CANCALE | 13 | 30 | 338 | 1115 | 930 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | ST MALO | 56 | 30 | 1680 | 6983 | 5262 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | ST BRIEUC | 2 | 30 | 61 | 235 | 221 | STAT PECHE 1906 |
| 1904 | BINIC | 2 | 30 | 60 | 229 | 38 | STAT PECHE 1906 |
| 1905 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 10670 | INNIS 1978 |
| 1905 | DUNKERQUE | 62 | 50 | 1094 | 5633 | 2229 | STAT PECHE 1907 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1905 | GRAVELINES | 27 | 50 | 472 | 2288 | 962 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | BOULOGNE | 7 | 50 | 182 | 1600 | 420 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | FECAMP | 2 | 50 | 47 | 326 | 251 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | SAINT BRIEUC | 6 | 50 | 122 | 600 | 295 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | BINIC | 13 | 50 | 318 | 1375 | 872 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | PAIMPOL | 57 | 50 | 1350 | 6992 | 3334 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | GRAVELINES | 16 | 71 | 429 | 1000 | 405 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | FECAMP | 1 | 71 | 23 | 97 | 10 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | FECAMP | 64 | 30 | 2202 | 19228 | 8997 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | GRANVILLE | 34 | 30 | 1190 | 5300 | 3710 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | CANCALE | 22 | 30 | 582 | 2570 | 1805 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | SAINT MALO | 56 | 30 | 1795 | 10562 | 8100 | STAT PECH 1907 |
| 1905 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 62 | 235 | 20 | STAT PECH 1907 |
| 1906 | DUNKERQUE | 56 | 50 | 1039 | 4700 | 1833 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | GRAVELINES | 31 | 50 | 555 | 2633 | 852 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | BOULOGNE | 10 | 50 | 242 | 1021 | 2216 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | FECAMP | 4 | 50 | 107 | 627 | 585 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | SAINT BRIEUC | 6 | 50 | 123 | 600 | 310 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | BINIC | 14 | 50 | 374 | 1750 | 985 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | PAIMPOL | 56 | 50 | 1398 | 6826 | 3875 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | LA ROCHELLE | 2 | 50 | 50 | 245 | 170 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | GRAVELINES | 71 | 71 | 507 | 1240 | 552 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | BOULOGNE | 1 | 71 | 12 | 54 | 5 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | FECAMP | 1 | 71 | 24 | 102 | 7 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | BOULOGNE | 1 | 30 | 28 | 121 | 133 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | FECAMP | 56 | 30 | 2008 | 17067 | 7230 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | GRANVILLE | 34 | 30 | 986 | 5696 | 3199 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | CANCALE | 22 | 30 | 582 | 2570 | 2107 | STAT PECH 1910 |
| 1906 | SAINT MALO | 53 | 30 | 1503 | 9150 | 7057 | STAT PECH 1910 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1906 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 62 | 235 | 121 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | DUNKERQUE | 46 | 50 | 822 | 4626 | 1901 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | GRAVELINES | 26 | 50 | 457 | 2394 | 872 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | BOULOGNE | 34 | 50 | 963 | 3373 | 3086 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | FECAMP | 6 | 50 | 168 | 1877 | 1120 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | LE HAVRE | 1 | 50 | 15 | 48 | 49 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | SAINT BRIEUC | 5 | 50 | 130 | 550 | 377 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | BINIC | 14 | 50 | 378 | 1750 | 1098 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | PAIMPOL | 50 | 50 | 1360 | 6352 | 4117 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | LA ROCHELLE | 1 | 50 | 36 | 348 | 145 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | GRAVELINES | 73 | 71 | 576 | 1080 | 366 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | BOULOGNE | 1 | 71 | 21 | 110 | 13 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | FECAMP | 1 | 71 | 24 | 103 | 2 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | BOULOGNE | 1 | 30 | 32 | 113 | 73 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | FECAMP | 52 | 30 | 1820 | 19436 | 12412 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | GRANVILLE | 28 | 30 | 797 | 4600 | 3765 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | CANCALE | 23 | 30 | 612 | 2680 | 3000 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | SAINT MALO | 106 | 30 | 2970 | 9992 | 14048 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 60 | 283 | 310 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 51 | 635 | 373 | STAT PECH 1910 |
| 1907 | ARCACHON | 4 | 30 | 110 | 860 | 601 | STAT PECH 1910 |
| 1908 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 13095 | INNIS 1978 |
| 1908 | DUNKERQUE | 37 | 50 | 676 | 3653 | 1953 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | GRAVELINES | 18 | 50 | 335 | 1656 | 882 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | BOULOGNE | 30 | 50 | 875 | 3300 | 2480 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | FECAMP | 6 | 50 | 173 | 846 | 797 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | SAINT BRIEUC | 3 | 50 | 82 | 425 | 247 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | BINIC | 14 | 50 | 381 | 1750 | 1122 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | PAIMPOL | 44 | 50 | 1118 | 5456 | 3878 | STAT PECH 1911 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1908 | GRAVELINES | 60 | 71 | 420 | 840 | 344 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | BOULOGNE | 1 | 71 | 8 | 48 | 8 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | BOULOGNE | 7 | 30 | 205 | 1681 | 1629 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | FECAMP | 51 | 30 | 1825 | 15244 | 13597 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | GRANVILLE | 32 | 30 | 880 | 5189 | 5369 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | CANCALE | 32 | 30 | 896 | 4155 | 4017 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | SAINT MALO | 97 | 30 | 2873 | 16073 | 16073 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 62 | 283 | 330 | STAT PECH 1911 |
| 1908 | ARCACHON | 1 | 30 | 32 | 450 | 578 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | Inconnu | 214 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1909 | SAINT PIERRE | 44 | 20 | 785 | 2009 | 0 | BULL PECH 1911 |
| 1909 | DUNKERQUE | 32 | 50 | 611 | 3106 | 2021 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | GRAVELINES | 23 | 50 | 405 | 1909 | 1166 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | BOULOGNE | 16 | 50 | 507 | 2150 | 2042 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | FECAMP | 5 | 50 | 142 | 648 | 828 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | LE HAVRE | 1 | 50 | 15 | 48 | 53 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | SAINT BRIEUC | 3 | 50 | 108 | 426 | 358 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | BINIC | 9 | 50 | 242 | 1035 | 1256 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | PAIMPOL | 34 | 50 | 872 | 4284 | 4052 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | GRAVELINES | 49 | 71 | 348 | 368 | 292 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | BOULOGNE | 16 | 30 | 506 | 2164 | 2777 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | FECAMP | 50 | 30 | 1747 | 14564 | 15890 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | LE HAVRE | 1 | 30 | 15 | 48 | 56 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | GRANVILLE | 27 | 30 | 760 | 4131 | 5192 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | CANCALE | 30 | 30 | 780 | 3480 | 5786 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | SAINT MALO | 89 | 30 | 2616 | 14646 | 19258 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 61 | 302 | 400 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | BINIC | 1 | 30 | 30 | 130 | 284 | STAT PECH 1911 |
| 1909 | ARCACHON | 8 | 30 | 240 | 2800 | 2576 | STAT PECH 1911 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1910 | DUNKERQUE | 33 | 50 | 635 | 3249 | 1229 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | GRAVELINES | 30 | 50 | 493 | 2213 | 871 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | BOULOGNE | 27 | 50 | 861 | 18680 | 4293 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | FECAMP | 4 | 50 | 110 | 500 | 1300 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | SAINT BRIEUC | 2 | 50 | 55 | 278 | 155 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | BINIC | 9 | 50 | 243 | 1125 | 936 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | PAIMPOL | 31 | 50 | 786 | 3875 | 2500 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | ARCACHON | 3 | 50 | 96 | 1050 | 139 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | GRAVELINES | 35 | 71 | 249 | 681 | 213 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | BOULOGNE | 25 | 71 | 275 | 2525 | 16 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | BOULOGNE | 4 | 30 | 137 | 1659 | 870 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | FECAMP | 45 | 30 | 1398 | 13836 | 14726 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | GRANVILLE | 25 | 30 | 698 | 3976 | 4689 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | CANCALE | 31 | 30 | 836 | 4282 | 4724 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | SAINT MALO | 114 | 30 | 2909 | 24324 | 37393 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 60 | 310 | 255 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | BINIC | 1 | 30 | 30 | 130 | 211 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | ARCACHON | 3 | 30 | 96 | 1050 | 1023 | STAT PECH 1912 |
| 1910 | SAINT PIERRE | 53 | 20 | 953 | 2576 | 0 | BULL PECH 1911 |
| 1911 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 15520 | INNIS 1978 |
| 1911 | DUNKERQUE | 25 | 50 | 472 | 2591 | 1515 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | GRAVELINES | 40 | 50 | 530 | 2286 | 1423 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | BOULOGNE | 28 | 50 | 859 | 9280 | 5 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | FECAMP | 4 | 50 | 114 | 500 | 1254 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | SAINT BRIEUC | 1 | 50 | 27 | 167 | 245 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | BINIC | 1 | 50 | 30 | 142 | 918 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | PAIMPOL | 20 | 50 | 518 | 2500 | 2813 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | ARCACHON | 3 | 50 | 117 | 1050 | 435 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | GRAVELINES | 21 | 71 | 148 | 384 | 164 | STAT PECH 1913 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1911 | BOULOGNE | 5 | 30 | 178 | 2313 | 1219 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | FECAMP | 44 | 30 | 1380 | 13938 | 10207 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | GRANVILLE | 26 | 30 | 734 | 4228 | 2948 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | CANCALE | 32 | 30 | 650 | 4300 | 4400 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | SAINT MALO | 105 | 30 | 2980 | 26300 | 72836 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 60 | 310 | 340 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | BINIC | 6 | 30 | 161 | 772 | 519 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | PAIMPOL | 7 | 30 | 199 | 1120 | 804 | STAT PECH 1913 |
| 1911 | ARCACHON | 3 | 30 | 117 | 1050 | 886 | STAT PECH 1913 |
| 1912 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 10670 | INNIS 1978 |
| 1912 | DUNKERQUE | 25 | 50 | 473 | 2591 | 1596 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | GRAVEUNES | 20 | 50 | 380 | 1811 | 844 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | BOULOGNE | 30 | 50 | 958 | 10478 | 5783 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | FECAMP | 5 | 50 | 136 | 628 | 1532 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | SAINT BRIEUC | 2 | 50 | 57 | 309 | 196 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | BINIC | 7 | 50 | 162 | 744 | 736 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | PAIMPOL | 20 | 50 | 520 | 3200 | 2205 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | ARCACHON | 2 | 50 | 78 | 700 | 427 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | GRAVEUNES | 44 | 71 | 375 | 959 | 381 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | FECAMP | 2 | 71 | 48 | 270 | 9 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | BOULOGNE | 11 | 30 | 379 | 4662 | 2350 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | FECAMP | 46 | 30 | 1419 | 13948 | 7111 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | GRANVILLE | 26 | 30 | 729 | 5184 | 2222 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | CANCALE | 6 | 30 | 184 | 1078 | 740 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | SAINT MALO | 146 | 30 | 4173 | 37905 | 12549 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | SAINT BRIEUC | 4 | 30 | 105 | 542 | 313 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | BINIC | 6 | 30 | 168 | 714 | 578 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | PAIMPOL | 6 | 30 | 168 | 1110 | 475 | STAT PECH 1915 |
| 1912 | ARCACHON | 3 | 30 | 117 | 1050 | 1336 | STAT PECH 1915 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1913 | DUNKERQUE | 25 | 50 | 482 | 2490 | 1367 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | GRAVEUNES | 17 | 50 | 312 | 1613 | 861 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | BOULOGNE | 24 | 50 | 785 | 8836 | 5173 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | FECAMP | 9 | 50 | 249 | 1096 | 1706 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | SAINT BRIEUC | 3 | 50 | 84 | 432 | 302 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | BINIC | 5 | 50 | 135 | 550 | 478 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | PAIMPOL | 21 | 50 | 546 | 3570 | 2274 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | ARCACHON | 1 | 50 | 37 | 350 | 220 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | GRAVEUNES | 46 | 71 | 338 | 1048 | 320 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | BOULOGNE | 2 | 71 | 38 | 223 | 9 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | FECAMP | 4 | 71 | 94 | 445 | 21 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | BOULOGNE | 12 | 30 | 434 | 5269 | 4036 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | FECAMP | 47 | 30 | 1456 | 14325 | 7867 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | GRANVILLE | 20 | 30 | 546 | 3970 | 1981 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | CANCALE | 8 | 30 | 231 | 1733 | 1036 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 16215 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | SAINT BRIEUC | 2 | 30 | 63 | 345 | 220 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | BINIC | 6 | 30 | 168 | 714 | 590 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | PAIMPOL | 9 | 30 | 279 | 2070 | 1140 | STAT PECH 1917 |
| 1913 | ARCACHON | 3 | 30 | 109 | 1050 | 1677 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | Inconnu | 227 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1914 | DUNKERQUE | 23 | 50 | 442 | 2314 | 1184 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | GRAVEUNES | 20 | 50 | 368 | 2431 | 649 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | BOULOGNE | 37 | 50 | 1215 | 13314 | 6455 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | FECAMP | 8 | 50 | 233 | 1020 | 2177 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | SAINT BRIEUC | 1 | 50 | 27 | 123 | 80 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | BINIC | 2 | 50 | 54 | 252 | 215 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | PAIMPOL | 19 | 50 | 555 | 3290 | 1668 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | ARCACHON | 2 | 50 | 74 | 700 | 374 | STAT PECH 1917 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1914 | GRAVELINES | 37 | 71 | 266 | 1409 | 229 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | FECAMP | 19 | 71 | 440 | 2500 | 29 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | BOULOGNE | 15 | 30 | 569 | 7131 | 6170 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | FECAMP | 47 | 30 | 1654 | 14083 | 4995 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | GRANVILLE | 15 | 30 | 422 | 3268 | 1037 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | CANCALE | 10 | 30 | 291 | 1845 | 1301 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | SAINT MALO | 130 | 30 | 3829 | 19407 | 6855 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | SAINT BRIEUC | 3 | 30 | 92 | 487 | 180 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | BINIC | 6 | 30 | 166 | 714 | 330 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | PAIMPOL | 10 | 30 | 310 | 2240 | 614 | STAT PECH 1917 |
| 1914 | ARCACHON | 3 | 30 | 109 | 1150 | 973 | STAT PECH 1917 |
| 1915 | SAINT-PIERRE | 1 | 20 | 0 | 0 | 0 | INNIS 1978 |
| 1915 | BOULOGNE | 0 | 30 | 0 | 0 | 255 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 2285 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 808 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 1433 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | BINIC | 0 | 30 | 0 | 0 | 37 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | NANTES | 0 | 30 | 0 | 0 | 86 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2694 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 10280 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | ARCACHON | 0 | 30 | 0 | 0 | 101 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | Inconnu | 80 | 30 | 2487 | 20159 | 0 | STAT PECH 1918 |
| 1915 | BORDEAUX | 8 | 50 | 235 | 12195 | 2641 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 1906 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 452 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 652 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 6472 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | SAINT BRIEUC | 0 | 30 | 0 | 0 | 150 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | BINIC | 0 | 30 | 0 | 0 | 271 | STAT PECH 1918 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1916 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 247 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 171 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 129 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 1178 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | Inconnu | 82 | 30 | 2474 | 21608 | 0 | STAT PECH 1918 |
| 1916 | Inconnu | 12 | 50 | 275 | 1341 | 0 | STAT PECH 1918 |
| 1917 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 3068 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 118 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 251 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 6580 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | BINIC | 0 | 30 | 0 | 0 | 285 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 233 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 1759 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 134 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 501 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | LA ROCHELLE | 0 | 50 | 0 | 0 | 257 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | Inconnu | 53 | 30 | 1573 | 13582 | 0 | STAT PECH 1919 |
| 1917 | Inconnu | 17 | 50 | 330 | 1991 | 0 | STAT PECH 1919 |
| 1918 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 3015 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 133 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 3212 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | SAINT BRIEUC | 0 | 30 | 0 | 0 | 277 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 27 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | BREST | 0 | 30 | 0 | 0 | 184 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 760 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 1587 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | SAINT PIERRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 1458 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | DUNKERQUE | 0 | 50 | 0 | 0 | 262 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | GRANVILLE | 0 | 50 | 0 | 0 | 205 | STAT PECH 1922 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1918 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 377 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | SABLES OLLONNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 92 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | Inconnu | 58 | 30 | 1746 | 37306 | 0 | STAT PECH 1922 |
| 1918 | inconnu | 12 | 50 | 273 | 1666 | 0 | STAT PECH 1922 |
| 1919 | BOULOGNE | 0 | 30 | 0 | 0 | 3409 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | DIEPPE | 0 | 30 | 0 | 0 | 252 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 3574 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 62 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 954 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 534 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | SAINT BRIEUC | 0 | 30 | 0 | 0 | 625 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | MORLAIX | 0 | 30 | 0 | 0 | 198 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 9059 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 438 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | BREST | 0 | 30 | 0 | 0 | 345 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | LORIENT | 0 | 30 | 0 | 0 | 395 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2760 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 3384 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | ARCACHON | 0 | 30 | 0 | 0 | 1229 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | SAINT PIERRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 1934 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 203 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | BOULOGNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 171 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | DIEPPE | 0 | 50 | 0 | 0 | 80 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | FECAMP | 0 | 50 | 0 | 0 | 1106 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | SAINT MALO | 0 | 50 | 0 | 0 | 145 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 1117 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | QUIMPER | 0 | 50 | 0 | 0 | 160 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | NANTES | 0 | 50 | 0 | 0 | 130 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | ARCACHON | 0 | 50 | 0 | 0 | 850 | STAT PECH 1923 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1919 | GRAVELINES | 0 | 71 | 0 | 0 | 15 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | Inconnu | 95 | 30 | 3060 | 25866 | 0 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | Inconnu | 30 | 50 | 854 | 8304 | 0 | STAT PECH 1923 |
| 1919 | inconnu | 1 | 71 | 8 | 35 | 0 | STAT PECH 1923 |
| 1920 | BOULOGNE | 0 | 0 | 0 | 0 | 4668 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | FECAMP | 0 | 0 | 0 | 0 | 6872 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 507 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 13251 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | SAINT BRIEUC | 0 | 30 | 0 | 0 | 405 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 827 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 214 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 2182 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | ARCACHON | 0 | 30 | 0 | 0 | 1191 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | SAINT PIERRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 380 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | DUNKERQUE | 0 | 50 | 0 | 0 | 208 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 105 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | BOULOGNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 1372 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | FECAMP | 0 | 50 | 0 | 0 | 4040 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | LE HAVRE | 0 | 50 | 0 | 0 | 614 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | GRANVILLE | 0 | 50 | 0 | 0 | 410 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | BINIC | 0 | 50 | 0 | 0 | 600 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 940 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | SAINT BRIEUC | 0 | 50 | 0 | 0 | 369 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | ARCACHON | 0 | 50 | 0 | 0 | 319 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | Inconnu | 83 | 30 | 2676 | 22901 | 0 | STAT PECH 1924 |
| 1920 | Inconnu | 27 | 50 | 761 | 6428 | 0 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | BOULOGNE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2702 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 2922 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 588 | STAT PECH 1924 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1921 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2127 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 253 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 18097 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 1613 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 664 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 2974 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | ARCACHON | 0 | 30 | 0 | 0 | 908 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | DUNKERQUE | 0 | 50 | 0 | 0 | 77 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 932 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | BOULOGNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 2312 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | BOULOGNE | 1 | 71 | 9 | 50 | 2702 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | FECAMP | 0 | 50 | 0 | 0 | 3784 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | LE HAVRE | 0 | 50 | 0 | 0 | 340 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | GRANVILLE | 0 | 50 | 0 | 0 | 110 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | SAINT MALO | 0 | 50 | 0 | 0 | 264 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 809 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | BORDEAUX | 0 | 50 | 0 | 0 | 690 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | ARCACHON | 0 | 50 | 0 | 0 | 258 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | Inconnu | 102 | 30 | 3212 | 29506 | 0 | STAT PECH 1924 |
| 1921 | Inconnu | 42 | 50 | 1352 | 13502 | 0 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | BOULOGNE | 0 | 30 | 0 | 0 | 1327 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 10122 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 1292 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2086 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 295 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 11379 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 1336 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | LORIENT | 0 | 30 | 0 | 0 | 248 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 593 | STAT PECH 1924 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1922 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 1868 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | DUNKERQUE | 0 | 50 | 0 | 0 | 117 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 1003 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | BOULOGNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 684 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | FECAMP | 0 | 50 | 0 | 0 | 1543 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | LE HAVRE | 0 | 50 | 0 | 0 | 405 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | SAINT MALO | 0 | 50 | 0 | 0 | 242 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 807 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | BORDEAUX | 0 | 50 | 0 | 0 | 620 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | GRAVELINES | 4 | 71 | 29 | 137 | 124 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | Inconnu | 114 | 30 | 3519 | 34188 | 0 | STAT PECH 1924 |
| 1922 | Inconnu | 40 | 50 | 1337 | 12335 | 0 | STAT PECH 1924 |
| 1923 | BOULOGNE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2650 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | FECAMP | 0 | 30 | 0 | 0 | 12908 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | LE HAVRE | 0 | 30 | 0 | 0 | 862 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | GRANVILLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 2474 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | CANCALE | 0 | 30 | 0 | 0 | 260 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | SAINT MALO | 0 | 30 | 0 | 0 | 17672 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | PAIMPOL | 0 | 30 | 0 | 0 | 1126 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | LORIENT | 0 | 30 | 0 | 0 | 261 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | LA ROCHELLE | 0 | 30 | 0 | 0 | 276 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | BORDEAUX | 0 | 30 | 0 | 0 | 1908 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | ARCACHON | 0 | 30 | 0 | 0 | 26 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | DUNKERQUE | 0 | 50 | 0 | 0 | 42 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | GRAVELINES | 0 | 50 | 0 | 0 | 1002 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | BOULOGNE | 0 | 50 | 0 | 0 | 574 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | FECAMP | 0 | 50 | 0 | 0 | 584 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | PAIMPOL | 0 | 50 | 0 | 0 | 605 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | GRAVELINES | 3 | 71 | 21 | 152 | 21 | STAT PECH 1925 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1923 | inconnu | 140 | 30 | 4525 | 46842 | 0 | STAT PECH 1925 |
| 1923 | inconnu | 26 | 50 | 750 | 7618 | 0 | STAT PECH 1925 |
| 1924 | DUNKERQUE | 1 | 50 | 0 | 0 | 119 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | GRAVELINES | 10 | 50 | 0 | 0 | 879 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | BOULOGNE | 4 | 50 | 0 | 0 | 102 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | FECAMP | 16 | 50 | 0 | 0 | 1 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | GRANVILLE | 4 | 50 | 0 | 0 | 62 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 76 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | FECAMP | 10 | 30 | 0 | 0 | 9809 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | SAINT MALO | 85 | 30 | 0 | 0 | 11784 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | LORIENT | 3 | 30 | 0 | 0 | 413 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 2152 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 15585 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | GRANVILLE | 5 | 71 | 0 | 0 | 709 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | PAIMPOL | 9 | 50 | 0 | 0 | 382 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | inconnu | 0 | 30 | 3740 | 38415 | 0 | STAT PECH 1926 |
| 1924 | inconnu | 0 | 50 | 674 | 5542 | 0 | STAT PECH 1926 |
| 1925 | BOULOGNE | 2 | 30 | 0 | 0 | 935 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | FECAMP | 24 | 30 | 0 | 0 | 15344 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | LE HAVRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 1520 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | GRANVILLE | 9 | 30 | 0 | 0 | 2637 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | CANCALE | 4 | 30 | 0 | 0 | 895 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | SAINT MALO | 91 | 30 | 0 | 0 | 22734 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | SAINT BRIEUC | 1 | 30 | 0 | 0 | 2680 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | BINIC | 1 | 30 | 0 | 0 | 192 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | PAIMPOL | 4 | 30 | 0 | 0 | 648 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | LORIENT | 3 | 30 | 0 | 0 | 609 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 1362 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | ROCHEFORT | 4 | 30 | 0 | 0 | 5195 | STAT PECH 1927 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1925 | BORDEAUX | 4 | 30 | 0 | 0 | 2379 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | ARCACHON | 2 | 30 | 0 | 0 | 1314 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | SAINT PIERRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 973 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | DUNKERQUE | 2 | 50 | 0 | 0 | 120 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | GRAVELINES | 10 | 50 | 0 | 0 | 738 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | BOULOGNE | 1 | 50 | 0 | 0 | 412 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | FECAMP | 3 | 50 | 0 | 0 | 1532 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | PAIMPOL | 4 | 50 | 0 | 0 | 636 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | Inconnu | 0 | 30 | 4495 | 46680 | 0 | STAT PECH 1927 |
| 1925 | Inconnu | 0 | 50 | 873 | 8989 | 0 | STAT PECH 1927 |
| 1926 | BOULOGNE | 1 | 30 | 0 | 0 | 481 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | FECAMP | 34 | 30 | 0 | 0 | 19773 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | LE HAVRE | 3 | 30 | 0 | 0 | 3486 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | GRANVILLE | 8 | 30 | 0 | 0 | 2289 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | CANCALE | 5 | 30 | 0 | 0 | 1399 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | SAINT MALO | 83 | 30 | 0 | 0 | 27294 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | SAINT BRIEUC | 4 | 30 | 0 | 0 | 4432 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | BINIC | 1 | 30 | 0 | 0 | 292 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | PAIMPOL | 4 | 30 | 0 | 0 | 521 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | LORIENT | 3 | 30 | 0 | 0 | 659 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | NANTES | 3 | 30 | 0 | 0 | 642 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 665 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | BORDEAUX | 11 | 30 | 0 | 0 | 7425 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | ARCACHON | 3 | 30 | 0 | 0 | 1526 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | SAINT PIERRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 862 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | DUNKERQUE | 2 | 50 | 0 | 0 | 363 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | GRAVELINES | 10 | 50 | 0 | 0 | 1012 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | BOULOGNE | 1 | 50 | 0 | 0 | 260 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | FECAMP | 3 | 50 | 0 | 0 | 1574 | STAT PECH 1928 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1926 | PAIMPOL | 5 | 50 | 0 | 0 | 712 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | inconnu | 0 | 30 | 4928 | 56664 | 0 | STAT PECH 1928 |
| 1926 | inconnu | 0 | 50 | 928 | 9012 | 0 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | FECAMP | 27 | 30 | 0 | 0 | 15041 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | LE HAVRE | 3 | 30 | 0 | 0 | 2643 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | GRANVILLE | 8 | 30 | 0 | 0 | 3465 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | CANCALE | 2 | 30 | 0 | 0 | 441 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | SAINT MALO | 73 | 30 | 0 | 0 | 23390 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | BINIC | 1 | 30 | 0 | 0 | 213 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | LORIENT | 1 | 30 | 0 | 0 | 174 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | SAINT NAZAIRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 1327 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 663 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | BORDEAUX | 11 | 30 | 0 | 0 | 7219 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | ARCACHON | 2 | 30 | 0 | 0 | 1925 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | SAINT PIERRE | 3 | 30 | 0 | 0 | 1474 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | DUNKERQUE | 1 | 50 | 0 | 0 | 90 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | GRAVELINES | 10 | 50 | 0 | 0 | 1004 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | FECAMP | 2 | 50 | 0 | 0 | 768 | STAT PECH 1928 |
| 1927 | PAIMPOL | 5 | 50 | 0 | 0 | 608 | STAT PECH 1928 |
| 1928 | FECAMP | 25 | 30 | 0 | 0 | 17124 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | LE HAVRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 2149 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | GRANVILLE | 8 | 30 | 0 | 0 | 3895 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | CANCALE | 2 | 30 | 0 | 0 | 282 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | SAINT MALO | 74 | 30 | 0 | 0 | 20810 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | LORIENT | 2 | 30 | 0 | 0 | 77 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 1410 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | BORDEAUX | 14 | 30 | 0 | 0 | 9031 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | ARCACHON | 3 | 30 | 0 | 0 | 3782 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | SAINT PIERRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1423 | STAT PECH 1929 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1928 | DUNKERQUE | 2 | 50 | 0 | 0 | 170 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | GRAVELINES | 12 | 50 | 0 | 0 | 1360 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | FECAMP | 3 | 50 | 0 | 0 | 1692 | STAT PECH 1929 |
| 1928 | PAIMPOL | 2 | 50 | 0 | 0 | 265 | STAT PECH 1929 |
| 1929 | FECAMP | 24 | 30 | 0 | 0 | 13374 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | LE HAVRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 1641 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | GRANVILLE | 9 | 30 | 0 | 0 | 3270 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | CANCALE | 2 | 30 | 0 | 0 | 360 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | SAINT MALO | 73 | 30 | 0 | 0 | 14290 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | SAINT NAZAIRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 686 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | BORDEAUX | 15 | 30 | 0 | 0 | 15792 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | ARCACHON | 1 | 30 | 0 | 0 | 1688 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | SAINT PIERRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 229 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | FECAMP | 1 | 60 | 0 | 0 | 540 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | PAIMPOL | 2 | 60 | 0 | 0 | 225 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | BORDEAUX | 2 | 60 | 0 | 0 | 1194 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | ARCACHON | 1 | 60 | 0 | 0 | 777 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | DUNKERQUE | 2 | 50 | 0 | 0 | 160 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | GRAVELINES | 12 | 50 | 0 | 0 | 1124 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | FECAMP | 2 | 50 | 0 | 0 | 972 | STAT PECH 1931 |
| 1929 | PAIMPOL | 3 | 50 | 0 | 0 | 496 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | FECAMP | 9 | 30 | 0 | 0 | 5569 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | LE HAVRE | 2 | 30 | 0 | 0 | 1802 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | GRANVILLE | 4 | 30 | 0 | 0 | 2053 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | SAINT MALO | 70 | 30 | 0 | 0 | 11886 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 3094 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | BORDEAUX | 8 | 30 | 0 | 0 | 3423 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | ARCACHON | 1 | 30 | 0 | 0 | 798 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | FECAMP | 14 | 60 | 0 | 0 | 9638 | STAT PECH 1931 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1930 | LE HAVRE | 1 | 60 | 0 | 0 | 587 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | PAIMPOL | 2 | 60 | 0 | 0 | 229 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | LA ROCHELLE | 6 | 60 | 0 | 0 | 4669 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | ARCACHON | 1 | 60 | 0 | 0 | 680 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | DUNKERQUE | 1 | 50 | 0 | 0 | 115 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | GRAVELINES | 13 | 50 | 0 | 0 | 145 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | FECAMP | 4 | 50 | 0 | 0 | 2870 | STAT PECH 1931 |
| 1930 | PAIMPOL | 5 | 50 | 0 | 0 | 782 | STAT PECH 1931 |
| 1931 | BOULOGNE | 1 | 30 | 0 | 0 | 468 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | FECAMP | 1 | 30 | 0 | 0 | 614 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 205 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | SAINT MALO | 3 | 30 | 0 | 0 | 738 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 1336 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 2522 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | ARCACHON | 1 | 30 | 0 | 0 | 1274 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | FECAMP | 8 | 60 | 0 | 0 | 5575 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | LE HAVRE | 2 | 60 | 0 | 0 | 489 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | GRANVILLE | 4 | 60 | 0 | 0 | 1579 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | SAINT MALO | 30 | 60 | 0 | 0 | 9464 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | PAIMPOL | 3 | 60 | 0 | 0 | 378 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | LA ROCHELLE | 13 | 60 | 0 | 0 | 8324 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | BORDEAUX | 3 | 60 | 0 | 0 | 1488 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | GRAVELINES | 10 | 50 | 0 | 0 | 1530 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | BOULOGNE | 1 | 50 | 0 | 0 | 236 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | FECAMP | 4 | 50 | 0 | 0 | 2631 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 1288 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | PAIMPOL | 4 | 50 | 0 | 0 | 738 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | LA ROCHELLE | 2 | 50 | 0 | 0 | 1190 | STAT PECH 1933 |
| 1931 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 431 | STAT PECH 1933 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1932 | FECAMP | 1 | 30 | 0 | 0 | 656 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 319 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | GRANVILLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 143 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | SAINT MALO | 13 | 30 | 0 | 0 | 3464 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 391 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | BORDEAUX | 1 | 30 | 0 | 0 | 871 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | ARCACHON | 1 | 30 | 0 | 0 | 702 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | FECAMP | 6 | 60 | 0 | 0 | 4794 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | LE HAVRE | 2 | 60 | 0 | 0 | 839 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | GRANVILLE | 2 | 60 | 0 | 0 | 290 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | SAINT MALO | 33 | 60 | 0 | 0 | 8548 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | PAIMPOL | 3 | 60 | 0 | 0 | 449 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | LA ROCHELLE | 4 | 60 | 0 | 0 | 3243 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | BORDEAUX | 2 | 60 | 0 | 0 | 1130 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | ARCACHON | 1 | 60 | 0 | 0 | 653 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | GRAVELINES | 11 | 50 | 0 | 0 | 1786 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | BOULOGNE | 5 | 50 | 0 | 0 | 1258 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | FECAMP | 9 | 50 | 0 | 0 | 7310 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 806 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | PAIMPOL | 5 | 50 | 0 | 0 | 768 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | LA ROCHELLE | 5 | 50 | 0 | 0 | 4197 | STAT PECH 1934 |
| 1932 | BORDEAUX | 2 | 50 | 0 | 0 | 1473 | STAT PECH 1934 |
| 1933 | FECAMP | 8 | 30 | 0 | 0 | 10458 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1060 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | GRANVILLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 285 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | SAINT MALO | 25 | 30 | 0 | 0 | 7891 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | LA ROCHELLE | 5 | 30 | 0 | 0 | 5717 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 1430 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | GRAVELINES | 3 | 60 | 0 | 0 | 423 | STAT PECH 1935 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1933 | FECAMP | 4 | 60 | 0 | 0 | 3214 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | PAIMPOL | 2 | 60 | 0 | 0 | 226 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | LE HAVRE | 1 | 60 | 0 | 0 | 723 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | SAINT MALO | 4 | 60 | 0 | 0 | 1392 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | BORDEAUX | 1 | 60 | 0 | 0 | 165 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | GRAVELINES | 7 | 50 | 0 | 0 | 1121 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | BOULOGNE | 4 | 50 | 0 | 0 | 1253 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | FECAMP | 7 | 50 | 0 | 0 | 8922 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 853 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | PAIMPOL | 6 | 50 | 0 | 0 | 588 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | LA ROCHELLE | 1 | 50 | 0 | 0 | 1280 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 854 | STAT PECH 1935 |
| 1933 | SAINT MALO | 1 | 50 | 0 | 0 | 399 | STAT PECH 1935 |
| 1934 | FECAMP | 8 | 30 | 0 | 0 | 10692 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1263 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | SAINT MALO | 17 | 30 | 0 | 0 | 7871 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | LA ROCHELLE | 4 | 30 | 0 | 0 | 2200 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | BORDEAUX | 4 | 30 | 0 | 0 | 7397 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | GRAVELINES | 8 | 60 | 0 | 0 | 1151 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | FECAMP | 1 | 60 | 0 | 0 | 871 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | PAIMPOL | 4 | 60 | 0 | 0 | 106 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | SAINT MALO | 13 | 60 | 0 | 0 | 5955 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | BORDEAUX | 2 | 60 | 0 | 0 | 3245 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | GRAVELINES | 3 | 50 | 0 | 0 | 464 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | BOULOGNE | 3 | 50 | 0 | 0 | 1068 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | FECAMP | 8 | 50 | 0 | 0 | 10942 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 1756 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | SAINT MALO | 1 | 50 | 0 | 0 | 414 | STAT PECH 1936 |
| 1934 | PAIMPOL | 4 | 50 | 0 | 0 | 97 | STAT PECH 1936 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1934 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 2838 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | FECAMP | 18 | 30 | 0 | 0 | 11376 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1453 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | GRANVILLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 150 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | SAINT MALO | 28 | 30 | 0 | 0 | 14358 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 4424 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | BORDEAUX | 5 | 30 | 0 | 0 | 8653 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | GRAVELINES | 5 | 60 | 0 | 0 | 493 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | FECAMP | 8 | 60 | 0 | 0 | 5076 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | LE HAVRE | 1 | 60 | 0 | 0 | 974 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | GRANVILLE | 1 | 60 | 0 | 0 | 75 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | PAIMPOL | 1 | 60 | 0 | 0 | 41 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | SAINT MALO | 7 | 60 | 0 | 0 | 3457 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | LA ROCHELLE | 2 | 60 | 0 | 0 | 2592 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | GRAVELINES | 4 | 50 | 0 | 0 | 431 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | BOULOGNE | 3 | 50 | 0 | 0 | 719 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | FECAMP | 6 | 50 | 0 | 0 | 3752 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 349 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | PAIMPOL | 1 | 50 | 0 | 0 | 20 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | LA ROCHELLE | 1 | 50 | 0 | 0 | 507 | STAT PECH 1936 |
| 1935 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 440 | STAT PECH 1936 |
| 1936 | FECAMP | 6 | 30 | 0 | 0 | 9043 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 581 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | SAINT MALO | 14 | 30 | 0 | 0 | 8208 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | LA ROCHELLE | 6 | 30 | 0 | 0 | 1003 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | BORDEAUX | 5 | 30 | 0 | 0 | 5665 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | GRAVELINES | 1 | 60 | 0 | 0 | 206 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | FECAMP | 6 | 60 | 0 | 0 | 8803 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | LE HAVRE | 1 | 60 | 0 | 0 | 629 | STAT PECH 1937 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1936 | SAINT MALO | 27 | 60 | 0 | 0 | 16289 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | BORDEAUX | 3 | 60 | 0 | 0 | 2787 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | GRAVELINES | 1 | 50 | 0 | 0 | 96 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | BOULOGNE | 1 | 50 | 0 | 0 | 251 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | FECAMP | 4 | 50 | 0 | 0 | 4518 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 447 | STAT PECH 1937 |
| 1936 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 550 | STAT PECH 1937 |
| 1937 | BOULOGNE | 2 | 30 | 0 | 0 | 811 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | FECAMP | 8 | 30 | 0 | 0 | 11685 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | LE HAVRE | 1 | 30 | 0 | 0 | 2089 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | SAINT MALO | 15 | 30 | 0 | 0 | 10793 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 4637 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | BORDEAUX | 5 | 30 | 0 | 0 | 8907 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | GRAVELINES | 1 | 60 | 0 | 0 | 132 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | SAINT MALO | 22 | 60 | 0 | 0 | 14543 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | BORDEAUX | 1 | 60 | 0 | 0 | 605 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | GRAVELINES | 1 | 50 | 0 | 0 | 39 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | BOULOGNE | 1 | 50 | 0 | 0 | 626 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | FECAMP | 5 | 50 | 0 | 0 | 8010 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | LE HAVRE | 1 | 50 | 0 | 0 | 625 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | SAINT MALO | 1 | 50 | 0 | 0 | 758 | STAT PECH 1938 |
| 1937 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 1910 | STAT PECH 1938 |
| 1938 | FECAMP | 7 | 30 | 0 | 0 | 12974 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | LE HAVRE | 7 | 30 | 0 | 0 | 2856 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | SAINT MALO | 29 | 30 | 0 | 0 | 23525 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | LA ROCHELLE | 3 | 30 | 0 | 0 | 5515 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | BORDEAUX | 5 | 30 | 0 | 0 | 10849 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | PORT DE BOUC | 1 | 30 | 0 | 0 | 517 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | GRAVELINES | 1 | 60 | 0 | 0 | 100 | STAT PECH 1939 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1938 | FECAMP | 3 | 60 | 0 | 0 | 4372 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | LE HAVRE | 1 | 60 | 0 | 0 | 1527 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | SAINT MALO | 3 | 60 | 0 | 0 | 2355 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | BORDEAUX | 1 | 60 | 0 | 0 | 2595 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | GRAVELINES | 1 | 50 | 0 | 0 | 10 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | BOULOGNE | 1 | 50 | 0 | 0 | 523 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | FECAMP | 2 | 50 | 0 | 0 | 2721 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | LA ROCHELLE | 1 | 50 | 0 | 0 | 1756 | STAT PECH 1939 |
| 1938 | BORDEAUX | 1 | 50 | 0 | 0 | 1060 | STAT PECH 1939 |
| 1940 | Inconnu | 0 | 50 | 0 | 0 | 690 | STAT PECH 1948 |
| 1940 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 8883 | STAT PECH 1948 |
| 1943 | Inconnu | 0 | 30 | 0 | 0 | 6 | STAT PECH 1948 |
| 1945 | BOULOGNE | 0 | 30 | 0 | 0 | 498 | STAT PECH 1949 |
| 1945 | FECAMP | 1 | 30 | 0 | 0 | 750 | STAT PECH 1949 |
| 1945 | BORDEAUX | 2 | 30 | 0 | 0 | 5858 | STAT PECH 1949 |
| 1945 | PORT DE BOUC | 2 | 30 | 0 | 0 | 1747 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | FECAMP | 5 | 30 | 0 | 0 | 8760 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | SAINT MALO | 1 | 60 | 0 | 0 | 900 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | SAINT MALO | 1 | 30 | 0 | 0 | 1269 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 894 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | BORDEAUX | 2 | 30 | 0 | 0 | 8235 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | BORDEAUX | 1 | 60 | 0 | 0 | 802 | STAT PECH 1949 |
| 1946 | PORT DE BOUC | 2 | 30 | 0 | 0 | 2438 | STAT PECH 1949 |
| 1947 | FECAMP | 9 | 30 | 0 | 0 | 8633 | STAT PECH 1949 |
| 1947 | SAINT MALO | 9 | 30 | 0 | 0 | 5625 | STAT PECH 1949 |
| 1947 | SAINT MALO | 1 | 60 | 0 | 0 | 5 | STAT PECH 1949 |
| 1947 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1030 | STAT PECH 1949 |
| 1947 | BORDEAUX | 3 | 30 | 0 | 0 | 7700 | STAT PECH 1949 |
| 1947 | PORT DE BOUC | 1 | 30 | 0 | 0 | 1879 | STAT PECH 1949 |

| Année | Port de départ | Nombre de bateaux partis | Lieu de pêche | Nombre d'hommes | Tonnage total (tonneaux) | Pêche en tonnes métriques | Références bibliographiques |
|-------|----------------|--------------------------|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1948 | FECAMP | 20 | 30 | 0 | 0 | 12616 | STAT PECH 1950 |
| 1948 | SAINT MALO | 8 | 30 | 0 | 0 | 5907 | STAT PECH 1950 |
| 1948 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1871 | STAT PECH 1950 |
| 1948 | BORDEAUX | 10 | 30 | 0 | 0 | 12472 | STAT PECH 1950 |
| 1948 | PORT DE BOUC | 2 | 30 | 0 | 0 | 1630 | STAT PECH 1950 |
| 1949 | FECAMP | 20 | 30 | 0 | 0 | 14709 | STAT PECH 1952 |
| 1949 | SAINT MALO | 9 | 30 | 0 | 0 | 4870 | STAT PECH 1952 |
| 1949 | SAINT MALO | 2 | 60 | 0 | 0 | 1050 | STAT PECH 1952 |
| 1949 | LA ROCHELLE | 1 | 30 | 0 | 0 | 1674 | STAT PECH 1952 |
| 1949 | BORDEAUX | 6 | 30 | 0 | 0 | 13524 | STAT PECH 1952 |
| 1949 | PORT DE BOUC | 1 | 30 | 0 | 0 | 1552 | STAT PECH 1952 |
| 1950 | BOULOGNE | 3 | 30 | 0 | 0 | 846 | STAT PECH 1953 |
| 1950 | FECAMP | 9 | 30 | 0 | 0 | 19070 | STAT PECH 1953 |
| 1950 | FECAMP | 1 | 60 | 0 | 0 | 85 | STAT PECH 1953 |
| 1950 | SAINT MALO | 13 | 30 | 0 | 0 | 3650 | STAT PECH 1953 |
| 1950 | LA ROCHELLE | 2 | 30 | 0 | 0 | 2438 | STAT PECH 1953 |
| 1950 | BORDEAUX | 7 | 30 | 0 | 0 | 16407 | STAT PECH 1953 |