

DU DOGRE AU DUNDEE DUNKERQUOIS : 150 ANS DE CHANGEMENT TECHNIQUE SUR LES BANCS D'ISLANDE

PAR

J. P. MELIS et C. PFISTER-LANGANAY

24597

En 1937 paraît une œuvre encore reconnue comme définitive actuellement : *L'historique de la pêche dunkerquoise à la morue* d'Henri DURIN ou DU RIN (1859-1944). Les quelques 1170 pages rassemblées en deux tomes permettent au lecteur de suivre l'évolution de cette activité du XVII^e siècle à 1937. Le plan, retenu par l'auteur, revient à établir une chronique annuelle : chaque campagne est analysée, l'une après l'autre. Le contenu de cette narration reste fondamentalement économique : le résultat des pêches, mieux la valeur des prises. Ce livre contient quelques milliers d'indications chiffrées, ce qui est assez étonnant pour l'époque, plus encore de la part d'un historien amateur, mais ce dernier est également armateur en pêche. Il est donc à la fois objet et sujet d'histoire.

1. L'épopée islandaise vue par Durin

Pour l'auteur, la pêche à Islande relève de l'épopée, mais pas celle à laquelle nous penserions à première vue : celle des matelots le long du bastingage, avec leur ligne, du mois de mars au mois de septembre, balayé parfois par quelques ouragans, dans une eau parsemée de glace la moitié du temps. Sa vision est beaucoup plus globale, voir unanimiste : pêcheurs, capitaines, armateurs luttant tout à la fois contre les éléments naturels, le fisc insatiable, les douanes intraitables. Ce tableau est surtout centré sur le XIX^e siècle : nous débutons avec 4 navires en 1814, atteignons l'apogée sous le Second Empire avec plus de 130 unités, puis finissons par une progressive décadence avec 23 islandais en 1914 (graphique n° 1). Tout se conjugue contre la flottille dunkerquoise : de nombreux sinistres, des chutes ruineuses de cours, des conflits de plus en plus nombreux avec les marins, enfin les lois sociales qui obligent les armateurs à prévoir une couchette par homme (1907) ou qui interdisent l'embarquement de mousses de moins de 15 ans.

Tout est décrit dans le menu détail, mais l'auteur ne cite jamais ses sources. Il en publie cependant beaucoup *in-extenso*, ce qui explique l'ampleur de son ouvrage.

Comme il fait partie des notables locaux avec les responsabilités qui en découlent (membre de la Chambre de Commerce, conseiller municipal), nous

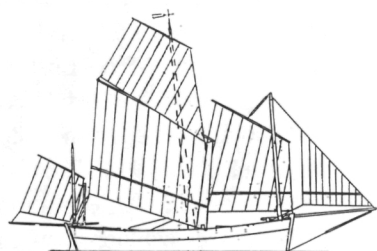
supposons qu'il a eu un accès direct aux sources officielles ainsi qu'aux archives de ses collègues armateurs. Malheureusement, son domicile et les collections qu'il renfermait disparaissent lors de la bataille de 1940. Il faut donc se contenter de consulter son ouvrage qui, par la force des choses, est devenu incontournable.

Peu de place est faite pour les indications techniques : l'auteur, qui a pourtant bien connu les navires islandais, ne s'y attarde guère. Huit pages rendent compte des changements intervenus entre 1750 et 1914 et l'on passe du dogre à la corvette puis au dundee. Durin, d'ailleurs, reste à des considérations très générales, ne prend pas partie pour un type ou pour un autre, et surtout n'explique pas, ou mal, les causes précises de ces changements, sinon la recherche d'une meilleure productivité même si le mot n'est jamais prononcé. Les documents publiés par Durin permettent-ils de cerner plus précisément ces phénomènes?

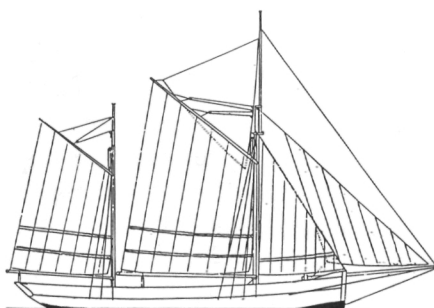
Le tonnage moyen, indicateur sommaire s'il en est, demeure essentiel quand les sources restent mal définies. C'est souvent le cas pour la pêche à Islande dont les statistiques sont très souvent confondues avec celles des Shetlands sous la rubrique «Grande Pêche». Nous possédons donc le tonnage moyen de 1814 à 1859 et de 1905 à 1914 (graphique et tableau n° 1).

Tableau 1. — Pêche en Islande : tonnage moyen du navire Dunkerquois et le rapport tonneaux/homme selon DURIN.

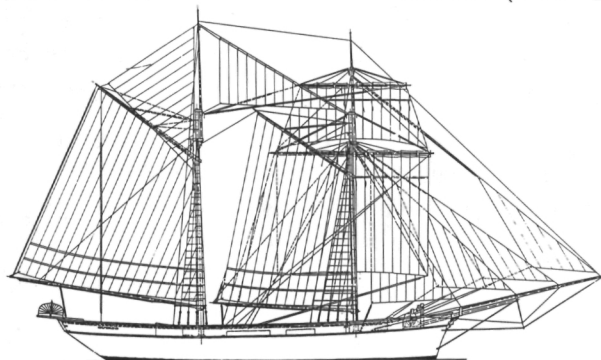
Année	Tonnage moyen	Rapport tx/homme	Année	Tonnage	Rapport tx/homme
1814	94,7	6	1845	79,7	5,5
1815	79,4	5,4	1846	85,6	5,2
1816	76,9	5,3	1847	82,6	5,3
1817	82,3	5,5	1848	91,7	5,4
1818	76,2	5,6	1849	93,2	5,2
1819	79,4	5,3	1850	93,5	5,1
1820	55,9	5,5	1851	90,3	4,8
1821	78,1	5,6	1852	80,1	4,5
1822	71	5,4	1853	78,3	4,8
1823	78,1	5,6	1854	80,2	4,7
1824	77,1	5,5	1855	64,4	
1825	78,6	5,5	1856	88,5	7,8
			1857	93,9	6,1
1832	68,8	5,3	1858	82,7	5,4
1833	65,4	5,2	1859	94,3	6,1
1834	63,5	5			
1835	67,2	5	1905	98,6	5,1
1836	71,3	5,4			
1837	64,5	5,2	1907	89,5	5,4
1838	77,1	5,3	1908	87,4	5,3
1839	70,3	5,2	1909	81,5	4,9
1840	75,7	5,4	1910	101,3	5,1
1841	75,3	5,3	1911	74,7	
1842	80,8	5,5	1912	99,4	5,2
1843	79,7	5,5	1913	103,2	6,2
1844	80	4,7	1914	130,4	6,2



Lougre (1845-1905)



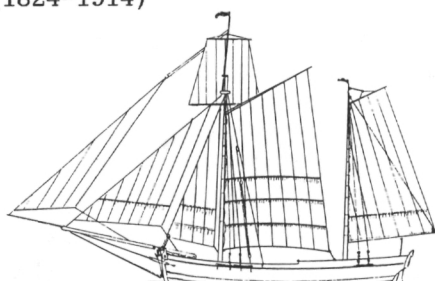
Dundee (1877-1914)



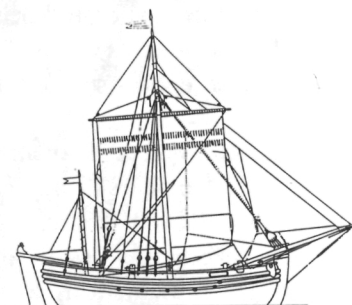
Goelette (1824-1914)



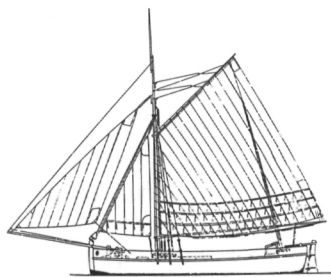
Brick-Goelette (1827-1867)



Galeasse (1824-1864)



Dogre (1763-1859)



Sloop-Corvette (1763-1901)

Graphique 1.

Le navire islandais ne bouge guère de 1814 à 1859 : 95 tx à quatre dixièmes près, pour les années extrêmes, mais cela n'exclut pas des oscillations annuelles, parfois importantes. De 1814 à 1825, la tendance est à la baisse : de 94 à 78 tx, qui doit se poursuivre après, puisqu'en 1832-35, nous oscillons autour de 65 tx. Ensuite la tendance se renverse, dès 1842, les 80 tx sont de nouveau dépassés et les 90 tx en 1848. De 1905 à 1909, le tonnage moyen redescend de 100 à 80 tx environ, pour remonter ensuite jusqu'à 130 tx, chiffre tout-à-fait exceptionnel pour 1914. Rien de décisif n'apparaît dans ce bilan. Qu'en est-il du rapport tonneau/homme ? L'évolution technique a-t-elle fait économiser des hommes, même si les navires évoluent peu en tonnage ? Les chiffres ne bougent presque pas : environ 5,5 tx par homme jusqu'en 1843, légère tendance à la baisse ensuite vers les 5 tx jusqu'en 1854, puis reprise enfin. Nous retrouvons exactement les mêmes chiffres et les mêmes variations entre 1905 et 1914 (graphique n° 1 et tableau n° 1). En définitive, se dégagent deux idées :

- l'impression que les choses n'ont guère évolué en l'espace d'un siècle, alors pourquoi donc des changements dans les types de navire ?
- la quasi-certitude que Durin n'a guère fait attention à la valeur des chiffres qu'il fournit au lecteur : en effet, les chiffres de 1820, 1855 et 1911 pour le tonnage moyen sont trop aberrants, de même pour celui du rapport nombre de tonneaux par homme en 1856.

Le peu de signification des résultats trouvés et le doute sur la valeur des statistiques fournies nous a incité à reprendre le dossier dans son ensemble, au moins pour tout ce qui concerne les aspects techniques et chiffrés de la pêche à Islande effectuée par les Dunkerquois.

2. Relecture de la documentation

Un premier sondage fut effectué sur la période 1763-1792, premier épisode de la pêche dunkerquoise. Les sources statistiques sont celles conservées à la Chambre de Commerce qui les avait mises à l'abri pendant les hostilités. Il existe en particulier un précieux récapitulatif des pêches pour cette période, navire par navire. Le tableau fourni par Durin concorde 8 fois avec le registre pour le nombre de navires, et à peine 4 fois sur la valeur totale des prises. Les erreurs vont dans les deux sens, parfois minimes, parfois grossières. Au total, nous arrivons à 12 concordances sur un total de 60 données.

Un second sondage fut entrepris sur la période 1879-1913, quand la Chambre de Commerce fait imprimer ses statistiques annuelles, en particulier celles de la pêche exprimée en kilogrammes. Durin, en homme de terrain, publie lui aussi les résultats des campagnes mais en tonnes, l'unité de capacité par excellence des navires islandais. Convertis en kilogrammes (1 tonne = 134 kg), nous arrivons à des différences considérables avec les chiffres de la Chambre.

Même converties en tonnes, les quantités de morue signalées par la Chambre de Commerce ne coïncident pas avec celles données par Durin (4.687 tonnes en

1879 pour l'historien, 7.449 pour la Chambre). C'est d'autant moins compréhensible que l'auteur prend pour les rogues et l'huile de morue la même unité de mesure que la Chambre, le kilogramme. Il y a là encore de grosses différences, mais moins souvent. Pour certaines campagnes, nous avons un bilan faux pour les quantités de poisson pêché, et un bilan exact pour les rogues et les huiles.

Un troisième sondage fut réalisé pour connaître l'élément de base de cette pêche : le nombre de navires qui participent chaque année à la campagne. C'est le critère qui détermine les autres et c'est donc sur celui-là qu'a porté la majeure partie de notre enquête. Pour le XVIII^e siècle, les choses sont fixées grâce au registre des pêches de la Chambre de Commerce (voir ci-dessus). Les choses sont plus compliquées pour la période 1814-1914 : l'incendie de la bibliothèque municipale en 1929 et la destruction de la ville en 1940 ont sensiblement amoindri notre documentation.

Celle-ci s'appuie avant tout sur la presse locale, ou plutôt sur ce qui en subsiste. Par recoupement, la période 1835-1914 est couverte de la manière suivante :

– <i>La Vigie</i> :	1835
– <i>La Dunkerquoise</i> :	1843-1848 et 1851-1853
– <i>L'Autorité</i> :	1854-1862, 1865-1866, 1869-1881 et 1887-1888
– <i>Le Pilote</i> :	1863-1864 et 1867
– <i>Le Nord Maritime</i> :	1882-1884, 1886, 1890-1892, 1896-1914
– <i>La Flandre</i> :	1885, 1893, 1895
– <i>Le Phare</i> :	1889
– <i>Le port de Dunkerque</i> :	1894

Sur ces 71 années, nous disposons de 43 listes (1845-1847, 1851-1853, 1858, 1863-1864, 1867, 1872-1881, 1887, 1889-1891, 1893, 1895-1912) intitulées «*État nominatif des navires du quartier de Dunkerque armés pour la pêche de la morue en Islande*». Ces états émanent de l'administration maritime et reprennent : le nom du bâtiment, son numéro avec l'immatriculation (D, DG ou G), son type, son tonnage, le nom de l'armateur, celui du capitaine, le nombre d'hommes embarqués. Reste un point noir : établie assez tôt en saison, quand tous les navires ne sont pas nécessairement inscrits, chaque liste comporte un espace blanc avec la mention «*afin que le lecteur puisse y noter les navires armés après la clôture de la liste*».

Pour les 28 autres années, il faut établir la liste des Islandais à partir des sorties de navires publiées chaque jour dans la presse, complétées parfois par les entrées, le tout regroupé sous la rubrique *Mouvements du port de Dunkerque*. Les renseignements sont plus succincts : nom, type et tonnage du navire. Le nom du capitaine est mentionné, mais celui de l'armateur est souvent confondu avec celui du courtier. Parfois, également, pour le retour, est signalé le tonnage de morue rapporté (1835, 1845, 1848, 1857, 1860-1862, 1883, 1885-1886, 1897, 1903, 1912).

De toute façon, quel que soit le cas de figure, les erreurs typographiques sont fréquentes et les renseignements peuvent parfois se réduire simplement au nom du bateau.

Pour le premier tiers du XIX^e siècle, les collections de journaux locaux ayant disparu, nous nous sommes reportés aux registres manuscrits du Pilotage de Dunkerque. Source inestimable, elle se divise en deux grandes séries : les entrées et les sorties du port, couchées au jour le jour, avec les mêmes renseignements que ceux donnés par la presse dans la rubrique *Mouvements du port*. Malgré quelques pertes, ont pu être établies la liste des sorties pour l'Islande de 1816 à 1830, celle des entrées de 1837 à 1842, et 1849-1850, soit 21 années. Nous accordons davantage de crédit au Pilotage dans la mesure où il mentionne les navires qui ont réellement participé à la pêche et que les registres sont remplis par des gens de mer appartenant souvent aux mêmes familles qui vont à Islande, et non par des journalistes.

Par rapport aux listes, l'apport essentiel demeure les dates de départ et de retour de chaque campagne, d'où la possibilité de calculer, pour chaque unité, la durée de croisière. C'est chose possible surtout à partir de 1890, quand les registres des sorties et des entrées pour les mêmes années sont disponibles. Enfin, le Pilotage mentionne le type du navire à partir d'août 1825, après un essai provisoire en mai 1822 pour les sorties.

D'où l'intérêt d'une troisième source : les mouvements du port, registres tenus par la Chambre de Commerce, remplis par quinzaine, mais dont il ne reste que quatre années (1820-1823). Rédigés avec beaucoup de soin, ils complètent les sorties du Pilotage et sont les meilleurs documents de toute la période concernée.

3. Les nouvelles données

Elles sont intégrées dans un programme informatique qui rassemble les années 1763-1792 d'une part et 92 années du siècle suivant (1814-1914) d'autre part. Par ce traitement, un grand nombre d'erreurs portant sur les noms des navires, des capitaines et des armateurs ont pu être corrigées et cela permettra ultérieurement d'établir avec une très grande précision le milieu social des « Islandais ». Pour l'instant, l'objet de l'étude portera sur des choses élémentaires : le nombre des départs et le type des navires.

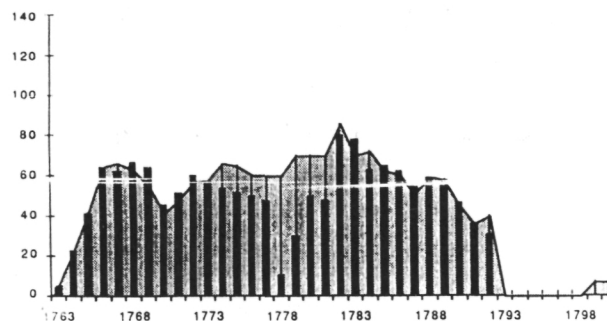
Rarissimes sont les années où nos totaux coïncident avec ceux de Durin. En un siècle (1814-1914), cela arrive quatre fois à peine (1884, 1901-1903). En général, les deux courbes voisinent, et si nous prenons un coefficient de variation de 10 navires en plus ou en moins, nous voyons que Durin a toujours disposé de documents qui sous-estiment l'ampleur de cette pêche (c'est 13 fois le cas contre 4 fois l'inverse). L'erreur la plus grossière se place en 1848 (graphique et tableau n° 2).

La typologie des navires et sa chronologie se trouvent complètement bouleversées. Au lieu des trois types mentionnés, le traitement informatique nous en livre une douzaine. Forcément, leur succession ne s'établit pas comme l'avait décrit Durin (graphique et tableau n° 3).

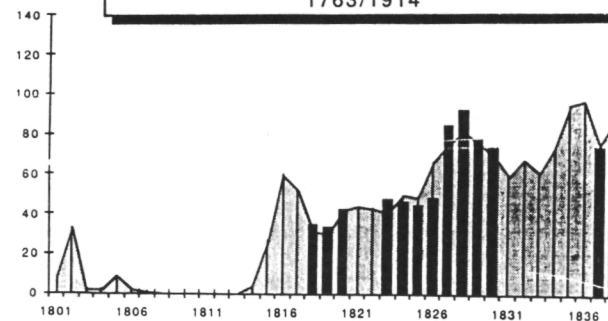
De 1763 à 1792, la flottille de pêche est exclusivement composée par des dogres et des corvettes. Le monopole du dogre se réduit progressivement et de façon drastique : 14% en 1792. La corvette apparaît en 1766 en prenant immédiatement de

Tableau 2. — Nombre de navires dunkerquois pêchant en Islande :
(A) selon DURIN, (B) selon MELIS-PFISTER.

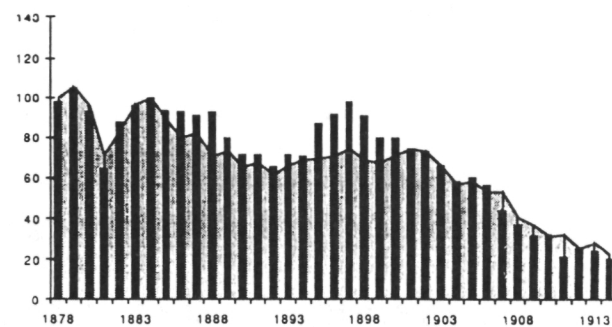
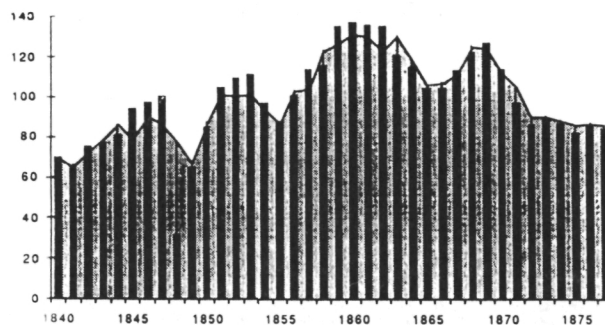
Année	(A)	(B)	Année	(A)	(B)	Année	(A)	(B)
1763	6	6	1814	4		1865	107	105
1764	23	23	1815	27		1866	108	105
1765	42	42	1816	60		1867	112	114
1766	64	64	1817	52		1868	126	123
1767	66	62	1818	31	35	1869	125	128
1768	63	67	1819	30	34	1870	113	115
1769	56	64	1820	42	43	1871	106	98
1770	42	46	1821	44		1872	91	87
1771	48	52	1822	43		1873	91	90
1772	57	60	1823	41	48	1874	89	88
1773	58	58	1824	50	47	1875	87	83
1774	66	54	1825	49	45	1876	88	87
1775	65	52	1826	67	49	1877	87	85
1776	60	50	1827	76	86	1878	100	98
1777	60	48	1828	82	94	1879	106	105
1778	?	11	1829	77	79	1880	96	93
1779	70	30	1830	71	75	1881	72	65
1780	70	50	1831	60		1882	84	88
1781	70	48	1832	68		1883	97	96
1782	86	80	1833	62		1884	100	100
1783	70	78	1834	74		1885	89	94
1784	72	63	1835	96		1886	80	93
1785	62	65	1836	98		1887	83	91
1786	60	62	1837	76	75	1888	71	93
1787	51	55	1838	89	92	1889	74	80
1788	59	59	1839	90	77	1890	66	72
1789	58	58	1840	70	71	1891	68	72
1790	45	47	1841	66	67	1892	62	66
1791	36	36	1842	73	76	1893	67	72
1792	40	31	1843	79	78	1894	69	71
1793			1844	87	82	1895	70	87
1794			1845	79	95	1896	71	92
1795			1846	91	98	1897	75	98
1796			1847	87	101	1898	69	91
1797			1848	78	32	1899	68	80
1798			1849	68	66	1900	72	80
1799	7		1850	88	86	1901	75	75
1800	7		1851	102	106	1902	74	74
1801	8		1852	101	110	1903	67	67
1802	33		1853	102	112	1904	58	59
1803	2		1854	95	98	1905	59	61
1804	2		1855	88	89	1906	54	57
1805	9		1856	104	102	1907	54	44
1806	2		1857	105	115	1908	41	37
1807	1		1858	124	117	1909	37	32
1808			1859	128	136	1910	32	33
1809			1860	132	138	1911	33	22
1810			1861	131	137	1912	26	26
1811			1862	124	136	1913	29	25
1812			1863	131	122	1914	23	21
1813			1864	119	116			



Nombre de navires dunkerquois pêchant en Islande
1763/1914



selon Durin selon Melis -Pfister



Graphique 2.

l'importance. Le tiers des unités, puis la moitié dès 1771, les deux tiers sept ans après. Aucun dogre ne repart en Islande en 1778, parce que les menaces de guerre sont très réelles. Les armateurs lui préfèrent donc la goélette plus rapide, et plus apte à revenir en France pour s'y réfugier.

Les années 1820 vivent encore sous l'emprise du XVIII^e siècle. Nous retrouvons le binôme corvette-dogre qui regroupe encore 70% de la flotte en 1830, mais plus que 37% en 1840. Dix ans après, ces navires font figure d'archaïsme et disparaissent des bancs d'Islande en 1859.

La corvette est concurrencée dès 1824 par le sloop qui connaît un essor rapide (4 en 1827, 19 en 1837). Se produit ensuite un revirement temporaire au profit de la corvette. Le retour en vogue du sloop se situe vers 1840 (10 à 20% de la flotte environ), mais le reflux s'amorce très rapidement. Le type perdure jusqu'en 1907 après avoir disparu dans les années 1870.

Le lougre arrive en 1845 et sa croissance est très rapide : six ans plus tard, il constitue un quart de la flotte, et presque la moitié en 1869. Il connaît ensuite un déclin irrégulier à partir des années 1880. Il est remplacé par le dernier venu : le *dundee*. Le constructeur Derycke lance en 1877 «*La Pourvoyeuse*» pour le compte de l'armateur Dinoire.

Ce type, présent de 1877 à 1888 sur nos listes, disparaît pour revenir brusquement en 1895 avec 13 unités, retombe dans le néant deux ans après pour reprendre progressivement de l'importance jusqu'à la veille de la guerre : la moitié des Islandais ont des *dundees* en 1914.

Quant à la bisquine et au côtre, ils sont trop peu nombreux pour que leur évolution soit significative. En revanche, leur existence, à côté des autres bateaux de pêche est, elle, très significative.

En effet, la lecture du tableau n° 3 peut parfois surprendre, comme la soudaine renaissance du sloop et la disparition des types homologues en 1897. Intervient ensuite le phénomène inverse deux ans après. Au-delà de la simple fantaisie administrative qui aurait pu avoir lieu, nous retrouvons, mais de manière beaucoup plus diffuse, ce même glissement onomastique, pour d'autres types, en d'autres années : les 8 sloops de 1858 deviennent 3 corvettes en 4 sloops les deux années suivantes. Nous sommes peut-être en présence de changements techniques qui doivent affecter la voilure, n'excluant pas des retours en arrière. Ce sont ces fameuses microperfections tant citées pour le XVIII^e siècle dans la marine de guerre surtout et qui se retrouveraient ici en plein XIX^e siècle dans la flotte de pêche.

Si nous passons aux «gros» tonnages, le dogre, dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, subit un déclin qui semble irrémédiable (100% de la flotte en 1763, 14% en 1792). Il redevient important sous la Restauration avec environ 40% de la flotte. Après 1840, sa place diminue fortement (un dixième des unités) et il finit par disparaître en 1859.

La galéasse le concurrence, sans prendre une place importante sauf dans la décennie 1840. Elle finit sa carrière en 1864. Au mieux, elle constitue un cinquième

Tableau 3. — Répartition des navires islandais dunkerquois selon leur type.

a) en chiffre brut

Année	Corvette	Sloop	Lougre	Bisquine ¹	Dundee	Dogre	Galasse	Goëlette	Brig-goël.	Trois-mâts	Total ²
1763						6					6
1764						23					23
1765						42					42
1766	24					40					64
1767	19					43					62
1768	25					42					67
1769	22					39					61
1770	19					26					45
1771	25					26					51
1772	29					29					58
1773	27					28					55
1774	24					27					51
1775	23					26					49
1776	22					27					49
1777	20					25					45
1778	11					—					11
1779	18					12					30
1780	30					20					50
1781	32					16					48
1782	49					31					80
1783	46					28					74
1784	37					22					59
1785	39					23					63
1786	40					20					60
1787	38					15					53
1788	37					20					57
1789	35					20					55
1790	32					13					45
1791	28					6					34
1792	25					4					29

[illegible]

Année	Corvette	Sloop	Lougre	Bisquine ¹	Dundee	Dogre	Galéasse	Goëlette	Brig-goël.	Trois-mâts	Total ²
1863	1		32	3			2	82	1	1	122
1864	1		32	3			1	77	1	1	116
1865		2	34	1				67	1	1	105
1866		1	34					69	1	1	105
1867			43	1				67	2	1	114
1868		2	46					75		1	123
1869		1	48					78			128
1870		3	34	1				76			115
1871		3	39					56			98
1872		1	28	1				57			87
1873		1	30					59			90
1874			26	3				59			88
1875			23	3				62			83
1876			22	2				63			87
1877			15	1	2			67			85
1878	2 ³	1	18	2				74			98
1879		1	18	2	3			81			105
1880			15	1				74			93
1881			5					59			65
1882		4	12		1			71			88
1883			15		3			78			96
1884			19	1				79			100
1885		2	14	1	1			75			94
1886		2	11	1	1			79			93
1887			8	1	2			80			91
1888		2	9	1	1			80			80
1889		1	10	1				68			80
1890			7					65			72
1891		1	5					66			72
1892		1	2					63			66

1893		2	3				67			72
1894		6	1				64			71
1895			1		13		73			87
1896	1 ³	1	10		8		74			94
1897		19					79			98
1898		16			1		74			91
1899		9	1		3		67			80
1900		3	3		8		66			80
1901		2	2		9		62			75
1902		2	2		9		58			74
1903		2	4		11		50			67
1904		1	4		11		43			59
1905		1	3		12		45			61
1906		3			11		43			57
1907		1			10		31			44
1908			1		12		24			37
1909					12		20			32
1910					12		21			33
1911					11		11			22
1912					13		13			26
1913					12		13			25
1914					9		12			21

Notes : ¹ Sont des bateaux en 1847 et en 1851.

² Y compris les navires indéterminés :

1824 : 1 (2%)	1837 : 7 (9%)	1841 : 2 (3%)	1850 : 3 (3%)
1825 : 2 (5%)	1838 : 5 (5%)	1842 : 4 (5%)	1869 : 1 (1%)
1827 : 2 (2%)	1839 : 7 (9%)	1844 : 2 (2%)	1870 : 1 (1%)
1828 : 1 (1%)	1840 : 1 (1%)	1846 : 1 (1%)	1885 : 1 (1%)

³ Les cotres.

b) en pourcentage :

Année	Corvette	Sloop	Lougre	Bisquine	Dundee	Dogre	Galeasse	Goëlette	Brig-goël.	Trois-mâts	Total
1763						100					100
1764						100					»
1765						100					»
1766	37,5					62,5					»
1767	36					64					»
1768	37					63					»
1769	36					64					»
1770	42					58					»
1771	49					51					»
1772	50					50					»
1773	49					51					»
1774	47					53					»
1775	47					53					»
1776	45					55					»
1777	44					46					»
1778	100										»
1779	60					40					»
1780	60					40					»
1781	66					34					»
1782	61					39					»
1783	62					38					»
1784	62					38					»
1785	62					38					»
1786	66					34					»
1787	72					28					»
1788	65					35					»
1789	64					36					»
1790	71					29					»
1791	82					18					»
1792	86					14					»

Année	Corvette	Sloop	Lougre	Bisquine ¹	Dundee	Dogre	Galeasse	Goëlette	Brig-goël.	Trois-mâts	Total ²
1863	1		26	2				67	1	1	»
1864	1		28	2				66	1	1	»
1865		2	32	1			1	64	1	1	»
1866		1	32					66		1	»
1867			38	1				59	2	1	»
1868		2	37					61			»
1869		1	37					61			»
1870		3	30	1				66			»
1871		3	40					57			»
1872		1	32	1				66			»
1873		2	33					65			»
1874			29	4				67			»
1875			26	4				70			»
1876			25	3				72			»
1877			18	1	2			79			»
1878	1	1	18	2	2			75			»
1879		1	17	2	3			77			»
1880			16	1	3			80			»
1881			8		1			91			»
1882		5	14		1			80			»
1883			16		3			81			»
1884			19	1	1			79			»
1885		2	15	1	1			80			»
1886		2	12		1			85			»
1887			9	1	2			88			»
1888		2	10	1	1			86			»
1889		1	13	1				85			»

des Islandais. Encore plus réduit est le secteur représenté par les trois-mâts : une tentative éphémère en 1857-1859, puis de 1863 à 1867.

En revanche, la scène maritime locale est dominée par la goélette. Elle n'apparaît pas, comme le signale Durin, en 1840 avec «*La Louise*» par Gaspard Malo. Elle existe au moins dès 1824, mais reste très minoritaire : 5-10% de la flotte. Elle prend réellement son essor en 1840. L'anecdote, rapportée par Durin, a probablement un fonds de vérité. L'essor est d'autant plus spectaculaire qu'il y a, à côté de la goélette, le brick-goélette. Ce dernier n'a d'importance que jusqu'en 1850 environ. La goélette devient le navire-symbole de Dunkerque : plus de 40% de la flottille en Islande dès 1840, 50% en 1850, 60% en 1855, 70% en 1875, 80% en 1880, 90% en 1890. Le reflux s'amorce juste à la veille du premier conflit mondial, à partir de 1907, avec encore la moitié des Islandais en 1914.

4. Nouvelles pistes de recherche

Avec le traitement informatique, chaque navire peut être étudié individuellement. Il est alors beaucoup plus facile de discerner où, quand, par qui sont déterminés ces changements. À cela il faut ajouter les précisions fournies par d'autres séries d'archives, en particulier le descriptif des navires contenus dans les registres Véritas. Ces derniers comportent quelques centaines de pages : nous nous sommes contentés de relever, de manière exhaustive, les bateaux construits à Dunkerque et contrôlés par Véritas en 1910, 1912 en 1914 (fichier de M^r Depecker).

Les actes de justices de paix n'ont pas été non plus oubliés : un dépouillement de toute la série est en cours. L'ensemble des renseignements glanés, recoupés par ceux de nos fiches, nous amènent à trois ensembles de constatations.

a) LES DIMENSIONS DES NAVIRES

À ce stade de la recherche, deux écueils interdisent toute généralisation et synthèse :

- la rareté des données chiffrées : rien avant 1824, les tonnages ensuite, les dimensions principales (longueur, largeur, creux) vers 1856. Il n'y a plus rien après 1868, les actes de justice de paix ayant brûlé pour la période postérieure.
- l'application successive de jauges différentes fausse complètement la fiabilité de cette donnée. Les règles ne nous sont pas encore bien connues, mais, chose certaine, un changement intervient en 1873. Malheureusement, nous en ignorons l'ampleur et, chose plus grave, l'Administration maritime ne transmet pas de manière systématique ce glissement de jauge l'année suivante.

	1873	1874		1873	1874
« <i>Marie Valentine</i> »	147	122	« <i>Friggø</i> »	174	174
« <i>Sarcelle</i> »	144	109	« <i>Louise Marie</i> »	145	145
« <i>Vaillante</i> »	180	180	« <i>Jeanne</i> »	148	115

En attendant de voir plus clair sur la jauge, quelques sondages concernant les dimensions des navires permettent de dégager les deux éléments suivants :

- un accroissement sensible de la longueur des «grands» bateaux ;
- un accroissement concomitant du rapport Longueur/largeur.

Navires des années	Longueur moyenne	Rapport L/l
1830	20 m	3,50
1850	25 m	3,90
1870	27 m	4,10
1900	30 m	4,40

Resterait maintenant à comparer ces chiffres avec ceux des autres ports «islandais», en particulier Paimpol, pour la même époque. Mais certains bateaux n'allaient qu'en Islande, d'autres naviguaient au grand cabotage. Cela nous entraîne à préciser la question de leur spécificité.

b) LE COUPLE GRAND-PETITS NAVIRES

Le fait marquant est qu'il y ait toujours eu un double groupe de navires très distinctement marqué : deux petits, valant grossièrement un grand.

Ce rapport de jauge reste quasiment stable sauf à l'extrême fin de la période, quand le *dundee* a tendance à se rapprocher de la taille des *goélettes*. Ce phénomène, en plus, ne concerne alors qu'une flottille réduite aux trois-quarts.

Tonnage moyen	1830	1850	1870	1890	1910
«gros» navire	98	93	134	118	110
«petit» navire	44	45	65	55	76
Rapport gros/petit	2.22	2.06	2.06	2.14	1.44

Ce tableau est beaucoup plus explicite que le tableau n° 1 tiré des chiffres de Durin, et nous fournit une fois de plus des résultats qui diffèrent de ceux de ce chercheur.

Pourquoi cette coexistence ? On peut penser qu'historiquement les petits navires portaient pêcher la morue au *Dogger-Bank* ou au «Nord», c'est-à-dire au Nord de l'Écosse, et ne montaient en Islande que si la pêche était insuffisante. Comment alors justifier la présence des «petits» après que cette pêche ait été abandonnée dans le premier tiers du XIX^e siècle ?

Une autre hypothèse justifiant cette dichotomie serait que les petits navires faisaient régulièrement deux voyages afin d'apporter la morue de prime qui se vendait plus cher, mais, d'une part, des chasseurs étaient particulièrement affectés à cette mission (prendre les premières morues pêchées pour les ramener immédiatement à Dunkerque), et, d'autre part, dès 1830, ces doubles voyages disparaissent.

Encore une fois, la recherche est en cours et nous manquons pour l'instant de beaucoup d'éléments, en particulier le coût d'acquisition de ces navires et leur amortissement. Ainsi, il est plausible que les petits navires étaient plus facilement utilisables en-dehors de leur campagne à Islande dans le petit cabotage, mais les

«gros» islandais étaient également employés, sur des lignes de grand cabotage (sel du Portugal, morues salées à Cette et Marseille). Il faut étendre ici l'étude non seulement à la pêche mais aussi aux autres transports qu'ils ont pu effectuer le restant de l'année. Cela suppose là également un élargissement substantiel de la recherche. Restent cependant acquis quelques éléments de grande importance concernant la typologie.

c) LA TYPOLOGIE DES NAVIRES ISLANDAIS

À l'intérieur de la segmentation gros-petits, il est loisible de distinguer leur évolution. Le tableau ci-dessous résume à grands traits le schéma.

Période	Gros navires	%	Petits navires	%
1763-1792	Dogre	100%	Corvette	100%
1818-1830	Dogre	65%	Corvette	89%
	Galéasse	18%	Sloop	11%
	Goélette	14%		
	Brick	3%		
1837-1860	Dogre	10%	Sloop	36%
	Galéasse	15%	Corvette	24%
	Brick	9%	Lougre	40%
	Goélette	66%		
1861-1894	Goélette	100%	Lougre	92%
			Sloop	5%
			Dundee	3%
1895-1914	Goélette	100%	Lougre	13%
			Sloop	21%
			Dundee	66%

On observe que, pour les gros navires, deux types sont à retenir, le dogre puis la goélette. Le passage se situe dans le premier tiers du XIX^e siècle. Répétons-le, il ne faut pas attendre «*La Louise*» en 1840 pour voir des goélettes sur les bancs islandais. L'origine du navire reste, pour l'instant, encore obscure, mais signalons deux faits :

- l'existence d'une goélette «*L'Espoir*», achetée par les négociants De Gravier et Verguez, de Dunkerque, le 7 vendémiaire an VII (28 septembre 1798)! Elle jauge 91 tx, mentionnée «*de ce port*», donc de construction locale. Ce navire est destinée à la course, qui table donc sur la vitesse.
- le désarmement d'une goélette à Anvers, «*La Sophie*», le 21 décembre 1802, bâtiment de 114 tx, construit à Dunkerque en l'an X.

N'oublions pas non plus les influences extérieures : ainsi l'armateur Charles Théodore Collet francise le 3 mars 1826 la goélette «*L'Étoile*» de 77 tx qu'il achète à Dieppe d'Olivier Quenville. Ce navire n'est pas l'œuvre des charpentiers locaux.

Les années 1815-1830 sont essentielles dans la mise au point définitive de la goélette de pêche dunkerquoise : modifications de la coque, changements de gréements doivent se succéder très rapidement, avec même retours en arrière :

«Le Courier» :	goélette de 1838 à 1842
	galéasse de 1843 à 1855
	goélette de 1856 à 1862
«L'Alerte» :	goélette de 1838 à 1841
	galéasse de 1843 à 1852

Néanmoins, tous ces essais ont dû être concluants, puisque la goélette devient majoritaire dans la flottille du «gros islandais» à partir de 1838, mais la longueur du temps d'adaptation montre les résistances des armateurs aux changements et leur extrême prudence en la matière.

La typologie des «petits islandais» est relativement floue dans la première moitié du XIX^e siècle, car de nombreux bateaux sont indifféremment nommés corvette ou sloop.

Il semble qu'il y ait eu une évolution dans les coques, mais les données restent encore trop imprécises pour en tirer de véritables conclusions. Cela fera l'objet d'un article ultérieurement. L'émergence du lougre à l'apogée de la pêche fait de ce type le petit navire le plus utilisé à l'Islande. En revanche, l'apparition du dundee ne semble pas être liée à une évolution du lougre mais au développement d'un nouveau type de navire que l'on ira jusqu'à l'opposer à la goélette.

Si la pêche à Islande s'était poursuivie à la voile sur le XX^e siècle, peut-être serait-on enfin parvenu à un seul type de navire, synthèse du grand et du petit.

Comme vient si justement de l'écrire un historien chevronné, «le navire (est) un type d'entreprise négligé par les historiens économistes», l'apport de l'informatique pour combler ce hiatus s'est ici révélé décisif. Malgré un bilan provisoire, les acquis nous apparaissent déjà considérables :

- mise à néant de l'ancienne historiographie ;
- mise en place d'une nouvelle chronologie technologique ;
- confirmation que la révolution industrielle, pour le secteur maritime, ne passe pas nécessairement par la vapeur et le fer.

Reste maintenant à affiner l'enquête malgré la perte décisive des archives des entreprises, à savoir les chantiers de construction. L'aide des registres Véritas (assurances), des justices de paix (francisation) doivent apporter maintenant la preuve décisive de ce que notre démarche informatique n'a fait que soupçonner. Bien entendu, les sources iconographiques seront à ce moment-là d'une aide précieuse. À ce stade, nous pouvons espérer ne pas tomber dans un travers malheureusement fréquent dans les ouvrages traitant de la mer, en particulier en France :

- d'écrire des activités maritimes (la pêche...) en passant très rapidement sur l'outil même de ses activités : le navire ;

— ou s'occuper d'un type précis de navire (la bisquine...), le décortiquer dans ses moindres détails, au point d'oublier totalement les hommes qui le montent et le «pays» qui l'a conçu.

Certes, nous ne dirons plus comme J. Boudriot, excellent connaisseur des choses de la mer : «En ce qui concerne le fait maritime, nous sommes un pays (la France) complètement neuf. Il n'y a rien». Beaucoup de travaux méritoires, ces dernières années, ont été publiées mais nous restons en retard sur de nombreux plans. L'existence d'un fichier, même partiel, des «Islandais» de Dunkerque nous a permis de gagner un temps précieux et de voir immédiatement les futures pistes de recherche.

Cette enquête en cours n'est qu'une tentative que nous espérons convaincante pour constituer la banque de données fondamentales pour les historiens maritimes : le fichier international des navires.

* * *

L'article ci-dessus n'a pas la prétention à l'exhaustivité. Il ne fait que le point d'une enquête qui s'annonce longue. De ce cadre, il nous a paru non-nécessaire d'accompagner notre travail du traditionnel appareil de notes infra-paginales. Beaucoup de nouvelles données doivent être encore intégrées avant de commencer à écrire quelque chose de moins provisoire que ce simple bilan des faits. Nous tenons quand même à remercier vivement MM. Robert Richard pour ses encouragements, Hervé Depecker pour ses multiples vérifications, et Jean-Luc Porhel, archiviste de la ville de Dunkerque, pour sa compréhension.