

OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE
DES PÊCHES MARITIMES
3, AVENUE OCTAVE-GREARD — PARIS

NOTES & RAPPORTS

N° 53

LA PÊCHE A LA MORUE

PAR

M. BRONKHORST

Administrateur de l'Inscription maritime



Ed. BLONDEL LA ROUGERY, Éditeur
7, Rue Saint-Lazare, 7
— PARIS —

AOUT 1927

AVERTISSEMENT

Au moment où paraît le premier fascicule des monographies que nous avons consacrées à la pêche maritime, nous tenons à préciser le but que nous nous sommes assigné.

Nous n'avons certes pas eu la prétention de faire quelque chose de neuf. Que n'a-t-on pas dit ou écrit en cette matière ? Mais la documentation que nous possédions était éparse dans une multitude de traités, de publications, de brochures et de périodiques, à tel point que la moindre recherche devenait immédiatement travail de longue haleine. Nous avons donc pensé qu'il serait peut-être utile, à nos camarades d'abord, puis à tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de nos pêches maritimes, de trouver réunis en quelques fascicules un résumé, bien incomplet encore, de l'état de nos connaissances actuelles sur la technique et l'économie des diverses pêches, depuis celle des cétacés et des autres mammifères marins jusqu'à celle du sable ou des vers pour appâts.

Nous nous sommes efforcés, à cet effet, de réunir une documentation aussi exacte et complète que possible, puisée aux meilleures sources.

Nous tenons, à ce propos, à remercier nos chefs et camarades; Directeurs et Administrateurs de l'Inscription Maritime, de la grande amabilité et de l'obligeance avec laquelle ils ont toujours répondu aux nombreux questionnaires, souvent fort longs et compliqués, que nous leur avons adressés à diverses reprises. Certains d'entre eux nous ont même prêté un concours encore plus entier, et ce serait manquer au devoir le plus élémentaire de reconnaissance que de passer sous silence les noms de M. l'Administrateur général Baudoin, notre maître qui a bien voulu, en outre, se charger de présenter notre travail de MM. les Administrateurs en chef Lorin de Reure et Lacoste, les Administrateurs de 1^{re} et 2^e classe Cirette et Avron, et de M. Terrin, Chef de Bureau à l'Administration Centrale de la Marine Marchande, qui ont grandement contribué à faciliter notre tâche par la documentation si intéressante qu'ils ont bien voulu mettre à notre disposition.

Nous ne saurions enfin oublier M. Le Danois, l'éminent Directeur de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, qui n'a cessé de nous prodiguer ses encouragements, et grâce auquel nos modestes études ont été admises à figurer parmi les savantes publications de l'Office. Il nous est agréable de lui associer dans cet hommage ses collaborateurs : MM. Fillon et Le Gall, auprès desquels nous avons toujours rencontré le plus aimable accueil et que nous avons, à maintes reprises, mis à contribution.

Nantes

L. B.

Douarnenez, 1927

E. M.

PREFACE

Lettre de M. l'Administrateur Général de l'Inscription Maritime, Baudoin, à MM. Bronkhorst et Marchis, Administrateurs de 1^{re} classe de l'Inscription Maritime.

Mes chers Amis,

En rappelant à mon bon souvenir, les heures communes qu'en 1913 et 1916 nous avons vécues ensemble à l'École de Nantes, et en invoquant « l'affectueux dévouement et la reconnaissance » que vous avez conservés à votre ancien Maître, vous m'avez demandé de préfacier une série de monographies que vous avez l'intention de publier sur l'industrie des pêches maritimes. J'ai, naturellement, accédé de tout cœur à votre désir. Et, aujourd'hui que va paraître le premier fascicule de votre travail — qui traite de la « pêche de la morue » — je viens tenir la promesse que je vous ai faite.

A vrai dire, je me sens bien peu qualifié pour juger, sainement et avec compétence, l'œuvre que vous allez entreprendre et que vous venez de réaliser, au moins pour partie. Réserve faite du quartier ostréicole et de petite pêche de l'île d'Oléron, où j'ai passé les trois premières années de ma carrière, et de la direction du Havre où j'ai contrôlé — d'une façon lointaine et, partant, peu efficace — les quartiers de grande pêche et pêche hauturière de Boulogne, Dieppe et Fécamp, je n'ai servi, jusqu'ici, que dans les quartiers et directions de grande navigation commerciale. Les questions de pêche me sont donc à peu près étrangères et l'autorité qu'on a bien voulu, parfois, me reconnaître dans le domaine de la Marine marchande porte presque exclusivement sur les choses de la police de la navigation et des assurances sociales maritimes ou autres services similaires.

Toutefois, il n'est peut-être pas mauvais que ce soit au Professeur que j'ai été autrefois et à l'Administrateur... incomplet que je reste aujourd'hui, qu'il appartienne de dire tout le bien que je pense de l'œuvre remarquable qu'a produite votre collaboration, ainsi que les services que vos monographies sont susceptibles de rendre, non seulement aux Administrateurs des quartiers de pêche, aux Directeurs de l'Inscription Maritime et aux fonctionnaires de l'Administration Centrale de la Marine Marchande, mais encore à tous ceux qui vivent, de près ou de loin, de l'industrie des pêches maritimes ou qui s'intéressent à cette branche, si importante, de notre activité nationale.

Nul ne niera, d'abord, que votre œuvre est considérable et qu'en ce qui concerne, particulièrement, votre monographie sur la « pêche de la morue », celle-ci est conçue sur un plan méthodique, ordonné, rationnel et véritablement scientifique ; que tous ses développements se succèdent et s'enchaînent d'une façon heureuse et, enfin, que la forme apportée à sa rédaction est la plus impeccable qui puisse être. Sur ce point, votre ex-Directeur de l'École de Nantes peut vous juger en toute tranquillité, car il a eu bien souvent, lui aussi, dans la préparation de ses conférences à se mesurer contre les diffi-

cultés que vous avez rencontrés au cours de votre tâche, et il ne les a pas toujours surmontés avec votre maîtrise et votre autorité.

Mais je ne veux pas m'attarder à louer, spécialement, votre habileté particulière à saisir et grouper les faits et les idées et à leur donner une forme littéraire à la fois plaisante et agréable au lecteur. Je veux, surtout, retenir de votre travail les enseignements utilitaires qu'il comporte par la documentation extrêmement abondante que vous avez recueillie, aussi bien dans le domaine administratif que dans les domaines technique, économique et social, et qui excède, de beaucoup, tout ce qui avait, jusqu'à présent, été dit ou écrit sur la matière.

De toute la réglementation des pêches maritimes qui me fut enseignée autrefois à l'Ecole du Commissariat à Brest, comme de l'enseignement similaire que je vous donnai, il y a moins de quinze ans, à l'Ecole d'Administration de l'Inscription Maritime à Nantes, nous n'avons conservé, les uns et les autres, que le souvenir d'un amalgame, plus ou moins disparate, de prescriptions innombrables, confuses et, souvent, contradictoires, qui nous avaient caché le véritable aspect de l'industrie des Pêches maritimes.

Vous vous êtes débarrassés rapidement — et je vous en félicite — de cette documentation massive et purement administrative, derniers vestiges de l'âge désuet de la pêche à voiles où, à l'exception des grandes pêches à la morue de Terre-Neuve et d'Islande, la consommation du poisson restait presque toujours purement locale, pour regarder la vie en face et vous adapter aux nouvelles conditions techniques, économiques et sociales de la pêche industrielle moderne et des grands débouchés nationaux ou internationaux.

Enfin, il m'est tout particulièrement sensible et agréable de constater que l'établissement d'un grand Traité des Pêches Maritimes — qui comblera une lacune, importante, de notre bibliographie maritime nationale — sera réalisé, demain, par deux de mes anciens élèves, auxquels j'ai toujours réservé, dans mes souvenirs, une place privilégiée. Et je me plais également à reporter sur votre ancien Professeur une part discrète du mérite qui vous est dû en pensant que si vous avez mené à bien votre tâche, c'est parce que vous avez conservé, au delà de l'Ecole, ce triple amour du travail, du métier et du bien public que je me suis toujours efforcé d'enfoncer au cœur de tous mes anciens élèves. Et de cela j'ai le droit, aussi, d'être quelque peu fier.

Je désire, ardemment, que vos monographies des Pêches Maritimes aient tout le succès qu'elles méritent. Je ne veux pas parler d'un succès de librairie, car ce souci mercenaire ne vous a jamais hanté. Je veux dire seulement que je souhaite que tous ceux qui s'intéressent à l'industrie des Pêches maritimes sachent discerner tout le profit qu'ils peuvent tirer de vos travaux et que chacun ait à cœur de vous adresser, avec ses félicitations pour l'œuvre importante déjà réalisée, ses encouragements pour la tâche, encore considérable, qui vous reste à accomplir.

Croyez, mes chers Amis, à l'expression bien affectueuse de mes sentiments les meilleurs et les plus cordialement dévoués.

Marseille, 1^{er} Juillet 1927.

BAUDOIN.

LA PÊCHE A LA MORUE

REMARQUES BIOLOGIQUES

La morue (*gadus callarias*) appartient à la famille des gadidés qui est représentée principalement sur nos côtes par le merlan (*gadus merlangus*), les lieus (lieu noir ou charbonnier ou colin, et lieu jaune), le tacaud, le merlu, la lingue ou julienne et le poutassou.

Nous retrouverons ces derniers poissons lorsque nous aborderons le chapitre consacré à la pêche dite du *poisson frais* dans l'économie de laquelle certains d'entre eux occupent une place prépondérante. Disons seulement que, chez la plupart d'entre eux, la sensibilité aux variations thermiques et salines du milieu ambiant est très développée. Ce sont, en général, des habitués des eaux dans lesquelles la température ne s'élève jamais considérablement, et dans lesquelles, d'ailleurs, ils se tiennent à une profondeur suffisante pour rester insensibles aux variations atmosphériques ; aussi leur habitat préféré semble-t-il être la Manche et la Mer du Nord et ne rencontre-t-on en Méditerranée que le merlu, qui recherche avant tout les eaux dont la température varie de $+ 9^{\circ}$ à $+ 10^{\circ}$ et dont la salinité est de 35,20 ‰ et au-dessus, le poutassou, la lingue, la petite lingue, la loche et le capelan de Méditerranée.

La morue, elle, appartient surtout aux régions froides, sa limite méridionale en Europe étant environ la latitude d'Ouessant et, si elle hante encore les fonds de la Manche et de la Mer du Nord, elle se fait rare sur nos côtes de Bretagne où les pêcheurs qui la capturent parmi d'autres poissons la vendent sous le nom de *cabillaud*, et encore plus rare vers le sud. Elle est complètement inconnue en Méditerranée.

Il en est de même de l'églefin — ou haddock des Anglais — dont les chalutiers font d'importantes captures sur le banc de Terre-Neuve et dont on ne rencontre sur nos côtes atlantiques que des spécimens isolés.

Les gades ne vont guère en pleine eau ; ils vivent par des profondeurs de 100 à 500 mètres et plus dans des eaux d'une température assez basse et affectionnent les fonds du plateau continental, faisant leur nourriture des êtres qui y habitent ou viennent s'y cacher. Ils ne fréquentent les eaux peu profondes qu'au moment de leur ponte qui a lieu par 40 à 200 mètres de fond, suivant les espèces.

Certains gadidés, comme le merlan et le merlu, étant habitués à vivre à proximité du fond, dans les eaux d'une température assez basse, sont, en quelque sorte, soustraits aux alternatives que doivent supporter les

autres espèces. Aussi peut-on les capturer toute l'année dans la limite de leur habitat, encore que la pêche en soit plus abondante lorsque le gamotropisme rassemble les individus parvenus à la maturité sexuelle et les relie dans un espace restreint pour assurer la fécondation. Cette migration porte le nom de migration de concentration ; elle est suivie d'une migration de dispersion des individus qui, ayant frayé et éprouvant le besoin de réparer leurs forces, sont entraînés automatiquement à la recherche de leur nourriture.

La morue, au contraire, qui ne se montre qu'à des périodes déterminées et fait défaut aux autres époques de l'année est, suivant l'expression du Professeur Roule, un poisson *saisonnier* (1). Vivant ordinairement dans les profondeurs entre 100 et 500 mètres et, particulièrement, dans les fonds de 150 brasses (250 m.), marquant une prédilection pour les eaux froides entre -2° et $+6^{\circ}$, elle recherche, au moment de la ponte, les eaux peu profondes et plus chaudes qui recouvrent les atterrages de certains plateaux sous-marins. Ces arrivées ont, en général, lieu de la fin de l'automne au début du printemps. La morue s'attarde ensuite sur ces hauts fonds ou « bancs » durant tout le printemps et le début de l'été, retenue par l'abondante nourriture dont elle profite. Elle semble, alors, préférer les eaux dont la température oscille entre $+4^{\circ}$ et $+6^{\circ}$ et la salinité entre 34 et 35 ‰ (2).

D'après M. Le Danois, le distingué Directeur de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, auquel nous devons, entre autres, une étude si documentée sur les conditions de la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve, il est probable que la raison pour laquelle les morues recherchent ces hauts fonds et quittent les profondeurs, est qu'elles trouvent dans ces lieux de ponte des eaux de densité moindre, par suite de leur faible salinité, qui leur permettent de nager plus facilement lorsque leur corps est gonflé par les produits sexuels (3). Elles pondent rarement à une température inférieure à 0° ou -1° et, d'une façon générale, préfèrent les températures qui varient de 1° à 6° , mais elles se rassemblent sous les lieux de ponte, parfois quelques semaines à l'avance. La ponte a lieu à la fin de l'hiver et au printemps, mais à des dates différentes selon les parages.

Elle s'effectue de septembre à mars sur les côtes américaines, de février à mai en Islande et dans la Mer du Nord. En Norvège, la pêche à la morue pondeuse ou *skreifiskeri*, se fait en hiver du milieu de janvier à la fin d'avril et, plus particulièrement, entre le 15 février et la fin de mars. C'est également en hiver que les reproducteurs venant du Nord, entrent dans la mer d'Irlande, à lieu sur le Grand Banc de mars à juillet

(1) Louis Roule : « Les Poissons migrateurs, leur vie et leur pêche ». Flammarion, Editeur.

(2) Le champ thermique de a morue adulte semble compris entre $+10^{\circ}$ et -2° . C'est un poisson essentiellement eurytherme et euryhalin car on le trouve souvent dans les estuaires et l'on cite quelques captures non seulement dans l'eau saumâtre, mais même dans l'eau douce (Rallier du Baty, rapport 1926).

(3) Notes et mémoires N° 35 (Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes).

avec un maximum en avril et mai. Le lieu de ponte semble se trouver à l'accord des chalutiers entre le cap de la Pêcherie et le 52° méridien.

Le nombre des œufs est considérable, 5 à 7 et parfois 9 millions ; ces œufs, pélagiques, viennent flotter comme un nuage orangé au-dessus des bancs de morues et permettent de les repérer. La durée de leur incubation varie selon la température de l'eau ; elle est de 11 jours dans les eaux à + 8°, de 15 jours dans les eaux à + 6°, de 23 jours dans les eaux à + 3°, de 1 mois dans les eaux à + 1° et de 2 mois dans les eaux à - 1°.

La pêche débute un peu avant la ponte et se continue jusqu'à la migration de dispersion, c'est-à-dire pendant toute la période où le poisson fréquente les bancs et hauts fonds du plateau Continental.

D'après ce que nous connaissons des préférences de la morue pour les eaux froides, les bonnes années de pêche seront, ainsi que le confirme M. Le Danois, les années à réchauffement estival restreint, la morue disparaissant lorsque la température dépasse + 8° et l'encornet, boîte préférée de la morue, manquant complètement dans les années froides. Par contre, dans les années moyennes, l'eau restant chaude en surface et froide au fond, il est possible de pêcher, sans changer de mouillage, l'encornet à la surface et la morue sur le fond. La pêche varie donc suivant l'amplitude des phénomènes saisonniers (1).

Les morues que l'on trouve sur les divers lieux de pêche n'appartiennent pas à la même race. Elles diffèrent souvent même assez profondément, notamment par leur taille et leur couleur, qui va du jaune clair au rouge sombre tacheté. Les migrations de chaque race sont localisées et s'effectuent, principalement, en profondeur.

Les bancs de morues sont composés d'individus de même taille et de même âge. Leur croissance est variable suivant les points de la même zone où ils ont établi leur habitat.

De récentes observations, faites sur la morue de la Mer du Nord, ont permis de constater que les grands individus se rencontrent surtout à l'Ouest et au Nord de cette mer, tandis que, sur les bancs du centre, ce sont les petits qui sont en majorité. Le Dr B. Sæmandson a également observé que la croissance de la morue d'Islande est surtout rapide sur la côte Sud de l'île et décroît graduellement vers l'Ouest et vers le Nord pour atteindre son minimum sur la côte Est (2).

Il existe dans chaque région de nombreuses races locales ; c'est ainsi notamment qu'à Terre-Neuve les pêcheurs remarquent que la grosseur du poisson sur tel ou tel banc varie d'une année à l'autre, que la morue

(1) Il résulte des recherches du Dr O. Sund, du Bureau des pêches de Norvège, publiées dans *La Nature* du 2 Février 1924, que les précipitations atmosphériques sous forme de neige ont leur répercussion sur le développement des jeunes morues. Le déversement dans la mer, au printemps, de grandes quantités d'eau provenant de la fonte des neiges, entraîne les jeunes alevins si loin au large, qu'ils se trouvent empêchés de regagner à l'automne, le fond nécessaire à la suite de leur développement. (*Pêche Maritime* N° 308 de 1924).

(2) La croissance est plus lente en hiver qu'en été.

La taille moyenne aux différents âges est : 1 an : 10 % ; 2 ans : 20 % ; 3 ans : 30 % ; 4 ans : 50 % ; 5 ans : 70 % ; 6 ans : 90 %.

de piolle ou de passage est plus petite que la *morue d'etache* (morue fixée) (1) et qu'en Islande on donne le nom de morue de *drefest* à une variété particulière, noire d'aspect, plus vive et plus grosse que la morue habituelle. Ces différentes races ont des croissances différentes.

La morue atteint parfois une taille et un poids considérables. On en a capturé qui mesuraient 152 centimètres et pesaient 80 livres ; les sujets de 110 centimètres ne sont pas rares. Enfin, on a capturé des morues qui atteignaient parfois le poids respectable de 100 kilogrammes.

D'une manière générale, les femelles sont plus grandes que les mâles et atteignent un âge plus avancé.

Les mâles sont adultes à 60 centimètres, mais la grande majorité ne le deviennent qu'à 70 centimètres ; les femelles à 80 centimètres. Toutefois, au Danemark, on trouve des morues roguées à partir de 30 centimètres.

La morue, surtout quand elle est roguée ou encore lorsqu'elle vient de pondre, est extrêmement vorace et mord à toutes les boîtes ; elle avale des poissons, des mollusques avec leurs coquilles, des crustacés avec leurs carapaces et des cailloux. On cite même le cas d'un matelot de la goélette *Hygie* qui, ayant perdu en mars une mitaine dans les parages de Portland, la retrouva dans l'estomac d'une morue pêchée à 30 milles au sud de Torlak, un mois après. (*Rapport sur la Campagne de Pêche en Islande, en 1905.*)

LES LIEUX DE PÊCHE

Nous avons vu que la morue était un poisson des mers froides, son habitat s'étend sur tout l'Atlantique Nord ; on la capture sur les côtes du Groënland, du Canada, des Etats-Unis jusqu'à la latitude du cap Hatteras sur la côte de Terre-Neuve, sur les bancs situés dans le Sud-Est de l'île, sur la côte Mourmane, sur les côtes de Norvège, dans les parages de l'Islande, des Feroë et, enfin, dans la Mer du Nord, sur le Dogger Bank.

La mer d'Islande marque la limite sud de l'extension de la morue

Les pêcheurs français ne fréquentent que les bancs de Terre-Neuve et d'Islande et, éventuellement, des îles Feroë. Ils ont abandonné, momentanément, les côtes Est et Ouest de Terre-Neuve, et les chalutiers à vapeur qui, seuls, pratiquent actuellement la pêche sur le Dogger Bank, se bornent à rapporter et à vendre comme poisson frais la morue qu'ils capturent parmi d'autres poissons.

En 1925, des chalutiers se sont rendus dans les eaux du Groënland, déjà fréquentées par les Anglais et les Norvégiens, mais cette tentative, prématurée peut-être, n'a pas donné les résultats escomptés ; par contre, un 3 mâts à moteur, le *Bar Avel* de Paimpol, effectua en 1926 une campagne dans ces mêmes parages et a ramené 2.800 morues et 6.000 flétans

(1) D'après le Commandant Ballier du *Baty*, il s'agirait ici de deux stades successifs de la croissance des morues.

de très belle taille. L'expérience a donc pleinement réussi ; d'ailleurs, nos marins ont rencontré sur les lieux de pêche de nombreux navires norvégiens et un vapeur de 10.000 tonneaux qui servait de magasin central à une escadrille de 28 petits bâtiments (1).

Le French Shore

On désignait sous ce nom la partie de la côte de Terre-Neuve, zone large de trois kilomètres environ, sur laquelle, en vertu du traité d'Utrecht, nous gardions un droit exclusif de pêche, de sécherie et de conservation des établissements nécessaires à cet usage.

Le French Shore comprenait primitivement la côte septentrionale de l'île, depuis le cap Bonavista à l'Est, jusqu'à la pointe Ridre à l'Ouest, mais le traité de 1783 (traité de Versailles), confirmé par le traité de 1815, en modifia les limites ; la partie comprise entre le cap Bonavista et le cap Saint-Jean passa dans le domaine des Anglais, et nous reçûmes en échange toute la partie inférieure de la côte occidentale, depuis le cap Saint-Jean, jusqu'au cap Raye (voir la carte page suivante).

C'était un droit d'usage, un usufruit perpétuel, cédé à la France sur un territoire étranger (Hautefeuille).

Nos nationaux possédaient sans partage, dans toute l'étendue de cette zone, un droit de pêche, de sécherie et de conservation, des établissements nécessaires, le droit absolu de la coupe du bois nécessaire à leurs installations, et celui de la pêche du saumon dans les rivières qui la traversaient. Toutefois nos droits ne s'étendaient qu'à la pêche et à la préparation du poisson et seulement pendant la saison de pêche, et nos pêcheurs ne pouvaient ni hiverner ni s'y établir « en d'autre temps, spécifiait le traité de Versailles, que celui qui est propre pour pêcher et nécessaire pour sécher le poisson ». D'autre part, le Gouvernement britannique s'engageait à « prendre les mesures les plus positives pour prévenir que ses sujets ne troublent en aucune manière, par leur concurrence, la pêche des Français pendant l'exercice temporaire qui leur est accordé sur les côtes de l'île, et à faire retirer à cet effet, les établissements sédentaires qui y seront formés ». Nous verrons, par la suite, comment cet engagement fut tenu.

Au début du XIX^e siècle, les pêcheries du French Shore étaient en pleine activité et fréquentées par plus de 100 navires, armés particulièrement à Saint-Malo et Binic ; aussi, l'Administration de la Marine fut-elle obligée d'adopter de nombreuses mesures d'ordre pour prévenir les difficultés et les abus qui ne pouvaient manquer de naître de la jouissance commune d'espaces limités. Il avait été, en effet, longtemps d'usage que le vaisseau arrivant le premier à Terre-Neuve, choisit le havre qui lui paraissait le plus favorable ; en outre, son capitaine avait le titre d'amiral de tous les pêcheurs et jouissait de certaines prérogatives. Aussi, sans attendre la fonte des glaces, les capitaines envoyaient-ils des hommes à terre, dans

(1) En 1927, le Bar Avel et le goélo de Paimpol — tous deux à moteur — ont effectué leur deuxième pêche dans les parages du Groënland.

myriamètre de la côte, il ne pourrait y être expédié d'embarcations. Une amende de 1.000 francs était infligée aux capitaines qui contrevenaient à cette disposition.

A l'exception de six baies, ouvertes sur le golfe du Saint-Laurent (Côte Ouest du French Shore), affectées à l'usage de tous les navires concessionnaires à l'Ouest et aux bâtiments, dits « défileurs du golfe », qui n'avaient pas demandé d'autre faveur que d'opérer pour la pêche, comme pour la sécherie dans ces stations communes, les différents havres propices à la pêche et à la sécherie étaient divisés en places de pêche, classées en quatre séries, suivant le nombre des bateaux ou chaloupes qui y pouvaient opérer (1). Tous les 5 ans, dans une assemblée d'armateurs, présidée par le Chef du Service de la Marine à Saint-Servan, les trois premières séries étaient tirées au sort entre les armateurs qui s'engageaient à les faire occuper et désignaient les navires qu'ils comptaient y affecter. Ces navires étaient, d'après leur tonnage, classés en 3 séries, comportant chacune un minimum d'équipage : 25, 20 et 15 hommes, et correspondant aux 3 séries de places à occuper ; le tirage se faisait par classe de navires et chaque armateur, à l'appel du nom de son bâtiment, choisissait une place parmi celles restées libres. Le concessionnaire recevait un bulletin d'attribution et prenait possession, sur procès-verbal, de sa grave et des constructions et ustensiles dont elle devait être pourvue ; il avait le droit d'agréger aux bâtiments concessionnaires, d'autres bâtiments non concessionnaires qui pouvaient ainsi user pour la sécherie des graves attribuées aux premiers.

Les graves, qui faisaient l'objet de cette attribution par voie de tirage au sort, étaient celles de la côte Est du cap Saint-Jean au cap Normand et de quatre havres de la côte Ouest (Port au Choix : anse de Barnabé, Ile des Sauvages, Ile Saint-Jean). Les navires pêcheurs désarmaient généralement dans le havre et devant la grave qui leur étaient assignés et y débarquaient obligatoirement le nombre d'hommes correspondant à leur série ; ceux-ci y tranchaient et salaient le poisson que les chaloupes capturaient devant la grave, en mer libre ou dans les autres havres, occupés ou non occupés. L'expédition hors du havre de concession s'appelait expédition en dégrat.

Ce genre de pêche constituait la pêche sédentaire.

Dans quelques autres havres de la côte Ouest (Cod. Ray, Petit Havre, etc...), les concessionnaires de places n'étaient pas assujettis à une occupation effective permanente pour assurer le maintien de leur privilège ; il suffisait que le navire mouillât une seule fois près de la place concédée. La pêche était alors dite *nomade et sédentaire*.

Enfin, lorsqu'il restait des places vacantes sur la côte Est, elles pouvaient être attribuées à certains banquiers désireux d'y sécher leurs produits avant de les ramener en France.

(1) Les places où pouvaient opérer 15 chaloupes ou bateaux et davantage ; Celles qui ne pouvaient en contenir que 10 à 15 ; Celles qui ne pouvaient en contenir que 9 ou moins de 9 ; Celles qui étaient considérées comme inhabitables, et que l'on inscrivait pour mémoire seulement au tableau général des places.

Quant à l'île Rouge, elle faisait l'objet d'un tirage à part, sans distinction de places, entre les maisons qui le demandaient.

En fait, par suite de l'extension prise par la pêche au Grand Banc et en présence de la diminution du rendement de la pêche sur la côte, comme aussi des tracasseries auxquelles nos pêcheurs étaient en but de la part de la population terreneuviennne, le nombre des armements diminua dans de telles proportions que l'agrégation ne se produisit plus, et que les concessions de places restant en dessous des emplacements disponibles, il ne fut plus nécessaire de procéder au tirage au sort.

De leur côté, les pêcheurs Saint-Pierrais se voyaient réserver trois points de la côte Ouest : tout le havre de Saint-Georges, quatre places à l'île Rouge, quatre à Cod-Roy ; ils se faisaient transporter de Saint-Pierre, avec leurs doris, par des vapeurs ou des goélettes, au prix de 220 fr. aller et retour pour un doris armé par deux hommes. Une partie d'entre eux quittait le French Shore, vers la mi-juillet, pour regagner Saint-Pierre ; les autres restaient jusqu'à la fin d'août, et même au delà.

Quant aux métropolitains, ils ne pouvaient partir avant le 1^{er} mars pour la côte Est et Ouest ; et ceux d'entre eux qui étaient destinés à la côte Est, ne devaient pas tenter de l'aborder avant le 10 mai ; ils ne devaient pas non plus, avons-nous dit, y envoyer des chaloupes si la banquise était formée ou si le navire était éloigné de plus d'un myriamètre de la côte.

En fait, il arrivait fréquemment que, par suite du mauvais temps, la pêche ne pouvait débiter avant les derniers jours de juin.

La police de la pêche, dans chaque havre réservé, comme dans chaque baie commune, était confiée au plus âgé des Capitaines qui portait le nom de Capitaine prudhomme de la Baie et y représentait à la fois l'autorité judiciaire et l'autorité administrative. Dans les havres réservés au pêcheurs de Saint-Pierre, le prudhomme était élu par ses camarades et recevait une indemnité destinée à le dédommager du temps perdu par lui dans l'intérêt de ses commettants.

La pêche à la morue n'était pas seule pratiquée au French Shore ; d'une part, certains concessionnaires de place, sur les côtes Est et Ouest, se faisaient attribuer les saumoneries existant dans les ruisseaux qui débouchaient dans les havres qu'ils occupaient et en tiraient un profit appréciable ; d'autre part, quelques armateurs métropolitains et des pêcheurs de Saint-Pierre, concessionnaires sur la côte Ouest, exploitaient des factoreries, ou homarderies qui apportaient aux résultats de la campagne un appoint appréciable. On comptait 5 homarderies métropolitaines et 11 Saint-Pierraises.

Le tableau ci-après, donnant le rendement de la pêche au cours des trois dernières années de notre occupation, permettra d'avoir une idée de l'importance de ces établissements. (L'unité adoptée est la caisse de 48 boîtes, chaque boîte pesant une livre anglaise et contenant de 3 à 6 homards, suivant la taille de ces crustacés, très variable sur les divers points de la côte).

ANNÉES	NATURE DES ÉTABLISSEMENTS	NOMBRE DE CAISSES	NOMBRE D'HOMMES EMPLOYÉS
1902	Homarderies Métropolitaines	1682	126
	— Saint-Pierraises	665	46
1903	— Métropolitaines	1580	115
	— Saint-Pierraises	915	47
1904	— Métropolitaines	1980	132
	— Saint-Pierraises	1030	37

Comme on le voit, nos homarderies étaient, en 1904, en pleine exploitation et les conserves françaises faisaient prime sur les conserves anglaises, en général mal préparées.

En outre, presque tous les concessionnaires des homarderies métropolitaines capturaient le saumon dans des rets constamment tendus perpendiculairement en travers du rivage que le poisson suit toujours en remontant vers le Nord. Le saumon était mis en boîte d'une livre. Quelques homarderies préparaient même la conserve de luxe, le saumon étant mis entier dans une boîte de même forme. La homarderie de l'Anse Barrée fabriquait, également, des conserves de truites et d'anguilles, mais tous ces produits ne constituaient jamais qu'un appoint peu important à l'industrie principale des factoreries, celle des conserves de homards.

Cette digression sur les homarderies m'a paru nécessaire, car c'est en grande partie cette question de la pêche et de la conserve du homard qui servit de prétexte aux indigènes — soutenus par le Gouvernement britannique — pour nous susciter mille embarras dans l'espoir de nous expulser des territoires dont la jouissance nous appartenait.

Nos nationaux avaient pris l'habitude de confier, pendant l'hiver, la garde de leurs établissements et de leur matériel de pêche aux insulaires que nous avions autorisés à séjourner avec leur famille sur notre côte. Bientôt ces derniers s'y trouvèrent en nombre, s'y établirent à demeure et se mirent même à y pratiquer la pêche, y tendant des casiers à homards, des rets à saumons et, surtout, des trappes à morues, concurremment avec nos nationaux, qu'ils gênaient considérablement dans l'exercice de leur industrie, d'où source de conflits continuels entre pêcheurs français et terre-neuviens. L'audace de ces derniers augmentait avec notre mansuétude et, en 1885, le Boët-Bill ou Baït-Bill, interdisant de vendre à nos nationaux l'appât nécessaire à l'amorçage des lignes, vint donner la preuve tangible des mauvaises dispositions du Parlement de Saint-Jean à notre égard. Ainsi que nous le verrons, nos pêcheurs parèrent le coup, soit en pêchant eux-mêmes sur la côte (baie des Iles, havre Saint-Georges) le hareng qui leur était nécessaire, soit en lui substituant le bulot, et les seules victimes en furent les petits pêcheurs terre-neuviens eux-mêmes qui venaient en rade de Saint-Pierre vendre l'appât à nos navires bancais. Le Parlement de Saint-Jean fut obligé, dès la fin de

l'année 1889, d'amender le Baït-Bill et d'autoriser la vente de la boîte moyennant paiement d'un droit de un dollar par tonneau de jauge, mais nos pêcheurs, flairant un piège, cessèrent de se fournir aux terre-neuviens.

Il fallait trouver autre chose ; les homarderies fournirent aux terre-neuviens l'occasion tant cherchée, et, alors que nous tolérions, en dépit de tous les traités nous attribuant un droit de pêche exclusif sur le French Shore, l'établissement à côté de nous de factoreries anglaises occupant une étendue de 275 milles environ, contre 85 milles attribués aux homarderies françaises, ils émirent la prétention de nous interdire d'avoir des homarderies dans l'île, sous prétexte que les traités ne nous accordaient que le droit de pêcher le poisson et non le homard qui est un crustacé ! La distinction était subtile, et bien fragile l'argumentation. Cependant, dans le but de faire cesser les incidents continuels, les Gouvernements français et britannique conclurent, en 1890, un arrangement provisoire qui fut prorogé en 1891. Aux termes de ce *modus vivendi*, les concessions de homarderies étaient accordées, après arrangement, entre les chefs des divisions navales française et anglaise.

Toutefois, la question demeurait pendante et les prétentions des terre-neuviens grandissaient chaque année, à mesure que diminuaient nos armements pour la côte. L'extension de la pêche sur le Grand Banc, la diminution du rendement de la pêche sur la côte, quel que soit le motif auquel on peut l'attribuer, les frais généraux considérables qu'elle entraînait, la rudesse du climat et la modification des conditions thermiques des eaux, entraînant une fonte plus tardive des glaces et rendant plus difficile l'accès de la côte Est, toutes ces raisons ont été invoquées pour expliquer cette situation que fait ressortir le tableau ci-dessous.

ANNÉES	NOMBRE DE PLACES OCCUPÉES	NOMBRE DE BATIMENTS	ÉQUIPAGES
1894.....	14	15	649
1895.....	14	15	662
1896.....	12	14	586
1897.....	10	10	451
1898.....	10	10	416
1899.....	7	7	341
1900.....	8	8	363
1901.....	8	8	353
1902.....	6	6	307
1903.....	5	6	248
1904.....	6	6	326

Le rendement des pêcheries pour les trois dernières années des établissements métropolitains de la côte avait été le suivant :

		1902	1903	1904
Côte Ouest. {	Nombre de quintaux }	5.000	3.040	1.540
Côte Est. . . }		1.300	3.100	560

Ces résultats étaient peu encourageants, et certains armements seraient arrivés à grand peine à couvrir leurs frais généraux sans l'appoint des homarderies. Ces frais généraux auraient pu, semble-t-il, être d'ailleurs facilement réduits, et les rapports des commandants de la Division signalaient, notamment, que la proportion d'hommes occupés effectivement à pêcher la morue, était extrêmement faible par rapport à l'effectif total.

C'est dans ces conditions que fut signée, le 8 avril 1904, la convention franco-anglaise qui avait pour but de trancher à l'amiable différentes difficultés pendantes entre les deux pays sur divers points du globe. En ce qui concerne spécialement la question de Terre-Neuve, la France renonça aux privilèges établis à son profit par l'article 13 du traité d'Utrecht. Elle perdait son droit de pêche exclusif sur l'ancien French Shore devenu désormais le « Treaty Shore », mais conservait le droit de pêcher dans ses eaux territoriales sur le pied d'égalité avec les sujets britanniques. Comme nos ressortissants ne pouvaient plus avoir d'établissements à terre, le Gouvernement britannique allouait des indemnités à ceux d'entre eux qui étaient obligés, soit d'abandonner les établissements qu'ils y possédaient, soit de renoncer à leur industrie.

Les demandes d'indemnité furent soumises à un Tribunal arbitral, composé d'un officier de chaque nation qui procéda aux inventaires et expertises nécessaires et, dès 1909, le Gouvernement anglais mettait à la disposition du Gouvernement français, la somme de 1.375.000 francs qui fut répartie, sur les bases proposées par la Commission d'arbitrage, entre 445 armateurs, pêcheurs et marins français.

La situation créée à nos nationaux est donc la suivante : dans les eaux territoriales du Treaty Shore, ils peuvent pêcher toute espèce de poisson, y compris la boëtte, ainsi que les crustacés. Ils peuvent entrer dans tout port ou havre de cette côte et s'y procurer des approvisionnements dans les mêmes conditions que les habitants de Terre-Neuve, en restant soumis aux règlements locaux en vigueur et aux lois et règlements pour la prohibition pendant un temps déterminé de la pêche de certains poissons, ou pour l'amélioration des pêcheries ; ils peuvent également pêcher à l'embouchure des rivières, sans, toutefois, pouvoir dépasser une ligne droite qui serait tirée de l'un à l'autre des points extrêmes du rivage entre lesquels la rivière se jette dans la mer. Ils doivent s'abstenir de faire usage d'engins de pêche fixes sans la permission des autorités locales.

En 1905, un seul navire français, le *Président* de Saint-Malo, armateur Revert, vint, au début de la campagne, pratiquer la pêche sur la côte Est et quelques goélettes saint-pierraises vinrent pêcher à proximité de la côte Ouest, en se boëtant dans les baies. Il en fut de même en 1906. En 1907, le *Président* et la *Marie* mouillèrent sur la côte Est et, seule, une goélette saint-pierraise pêcha dans les eaux territoriales à Port-à-Port (côte ouest).

En 1908, c'est encore le seul *Président* qui représente l'armement français sur la côte Est (havre du Croc) ; par contre, sur la côte Ouest,

on signale trois goélettes à Port-Saunders, et 26 petits pêcheurs saint-pierrais établis à Port-à-Port et à l'île Rouge. En 1909, on n'y rencontre plus d'une goélette saint-pierraise, 5 petites goélettes et 1 wary ; mais le succès n'ayant pas couronné leurs efforts, ils n'y firent pas toute la campagne et, depuis lors, aucun bâtiment français n'a plus paru dans ces parages si l'on excepte quelques goélettes venues y chercher du hareng comme boëtte.

Toutefois nos droits sur le Treaty Shore doivent être maintenus, et il est bon que les stationnaires français viennent les affirmer chaque année en y paraissant régulièrement.

D'ailleurs, si l'on excepte la côte Est (havre du Croc ou Cap Rouge) où la pêche locale, effectuée avec des chaloupes à moteur est assez active, mais donne de médiocres résultats, les côtes du Treaty Shore ne montrent aucun début d'exploitation, ce qui prouve l'inanité du grief fait par les Terre-Neuviens au régime du French Shore, d'empêcher l'exploitation de la côte. Sur toute la côte Ouest, la pêche locale pratiquée en doris à moteur est presque nulle et ne sert qu'à la consommation locale.

Il n'en est pas moins vrai que nos armateurs auraient tout intérêt à se tenir au courant de la situation de la pêche sur le Treaty Shore, les conditions en étant infiniment moins pénibles que sur le banc.

J'ajouterai — ceci pour les chalutiers à vapeur — que dans son rapport sur la campagne 1925, le Commandant de la *Ville d'Ys*, signale, au large de la côte Ouest, entre Ingormachois et Bonne-Baie, un fond paraissant favorable au chalutage.

Les bancs de Terre-Neuve

Les bancs de Terre-Neuve sont constitués par des terrains anciens, débris de dislocation de la partie effondrée du continent Nord-Atlantique sur lesquels viennent se déposer les apports alluviaux transportés, depuis la côte Sibérienne, par les icebergs et abandonnés par eux, au moment de leur fusion sous l'influence des eaux équatoriales.

Les bancs de Terre-Neuve se divisent en deux groupes : l'un à gauche, l'autre à droite de l'anse du fleuve de Cabo, prolongé en mer. En allant de la côte vers le large on trouve à gauche, le banc de Saint-Pierre, le Banc à Vert, le Grand Banc et, beaucoup plus dans l'Est, le Bonnet Flamand ; à droite le banc de Canson, le banc de Misaine, le banc d'Artimon, le Banquereau, le banc de l'île de Sable, le banc de Scatari, les bancs de Mimia et de Middleground (1).

La profondeur de la mer sur ces hauts fonds oscille entre 100 mètres sur le pourtour et 50 à 70 mètres sur le Bonnet Flamand. Les fonds varient

(1) Le Capitaine Ballier du *Baty*, dans son rapport 1926, émet la théorie selon laquelle la morue-poisson, essentiellement eurythérme serait attirée au voisinage des zones de contraste entre les eaux dissemblables qui recouvrent les Bancs (eaux du courant du Labrador, de la Pente et du Gulf Stream) par les myriades d'animaux planctoniques et autres, que les courants ou le hasard y entraîne et qui y trouvent la mort. La morue serait également abondante au voisinage des zones de contrastes lithologiques où foisonnent les animaux sédentaires dont elle fait sa proie.

de 116 mètres dans la partie Sud à 185 mètres dans la partie Nord. Ces bancs sont le rendez-vous habituel des morues au moment de la ponte.

Les voiliers commencent en général, leur pêche sur le Bonnet Flamand, premier banc sur lequel ils atterrissent et où l'on peut pêcher plus tôt, mais où les pertes d'ancres et de touées sont nombreuses. Puis ils se dirigent vers l'Ouest (Banquereau-Banc de Saint-Pierre) ou vers le Sud (Ouest du Platier-Platier-Trou de la Baleine), à la recherche de la morue suivant les nouvelles qui leur parviennent de la pêche sur l'un ou l'autre des bancs ; d'aucuns demeurent toute la campagne sur le Platier, zone surélevée d'une profondeur de 40 à 50 mètres, située à l'accore est du banc, où, pour peu que l'on ait de la patience, on est toujours certain de faire une pêche moyenne en poissons de belle taille, et où l'on trouve sans avoir besoin de faire les paumoyages, le bulot en permanence et l'encornet lors de ses passages (1).

Les chalutiers travaillent presque toujours dans les mêmes parages : au début, les accores du Grand Banc, par des fonds de 100 mètres, puis en été les environs de l'Île de Sable, le Banquereau, le Sud du banc de Saint-Pierre, le Sud-Est du Trou de la Baleine et, en fin de saison, le Sud-Ouest du Platier et le Grand Banc. Leurs parages favoris sont ceux de l'Île de Sable. Ils ne fréquentent pas le Bonnet Flamand qui semble le domaine réservé des voiliers. En 1926, des essais de chalutage en profondeur, aux accores des bancs, ont été couronnés de succès (2).

Golfe du Saint-Laurent

Le Commandant de la *Ville d'Ys*, dans son rapport de 1925, rappelle qu'aux termes d'une décision de 1910, du Tribunal de la Haye, la pêche est libre dans les eaux du Saint-Laurent jusqu'à 3 milles de la côte et jusqu'à 3 milles d'une ligne perpendiculaire aux rives, là où le fleuve a un maximum de dix milles de largeur, exception faite de la Baie des Chaleurs où la pêche étrangère est interdite. Il estime par suite que, dans les années où le poisson est abondant dans le golfe, nos pêcheurs auraient tout intérêt à fréquenter cette région où ils pourraient travailler dans des conditions infiniment moins dures que sur les bancs.

La morue semble se trouver en abondance dans la partie sud du golfe, entre Cap Breton, les îles de la Madeleine, l'Île du Prince-Edouard, et le Comté de Gaspé.

Groënland

En 1924, trois expéditions norvégiennes entreprirent la recherche des bancs de poissons le long de la côte ouest du Groënland, en dehors des eaux territoriales.

(1) D'après le commandant Rallier du Baty, il existe des fonds rocheux, très poissonneux et impraticables aux chalutiers dans la partie N.-W. du Banc, sur le Banc de l'île de Sable, et sur le Middle Ground (voir rapport mission 1926 pour plus de précision).

(2) Il est bien rare que la morue soit également répartie sur l'ensemble des Bancs. En 1924, la pêche fut particulièrement fructueuse sur le Banc Saint-Pierre, en 1925 sur le Banquereau, en 1926 sur le grand Banc dans sa partie sud.

Ces bateaux, qui pêchaient aux lignes à mains et à la ligne dérivante, réussirent au delà de toute espérance, et rentrèrent à Aabsund, avec une cargaison complète de morues, de flétans et d'huile. La morue était de dimensions inaccoutumées et pesait, en moyenne, de 5 à 6 kilos toute vidée.

Les bancs les plus poissonneux sont limités aux fonds situés au sud du parallèle 66 ; sur le Fyllas Bank, le Dana Bank et les Lille-og Store Hellefikers Bank, notamment, on trouve de grandes quantités de morues à 20 ou 30 brasses de profondeur ; par contre, à 60 ou 70 brasses on ne rencontre plus que des grands flétans.

En 1925, 40 bateaux à moteur norvégiens, 3 chalutiers français, 2 anglais et 1 schooner danois se rendirent sur la côte ouest du Groënland ; les chalutiers français venus trop tôt, en mai, durent renoncer à attendre l'arrivée de la morue qui ne parut qu'en fin juin sur les bancs du détroit de Davis, et firent route sur Terre-Neuve. Cette tentative mérite d'être reprise, mais il semble que les voiliers réussissent mieux que les chalutiers, la nature des fonds ne se prêtant pas, paraît-il, aux opérations de chalutage. En outre, il convient de remarquer que dans le détroit de Davis, où l'afflux des eaux tièdes, d'origine atlantique, est restreint, le moindre abaissement de la température de la mer suffit pour que la morue n'y trouve plus un milieu propice et déserte les bancs où elle se pressait ; sa présence est en étroite relation avec la température de la mer et elle ne fréquente les eaux groënlandaises que lorsque cette température passe de $+ 1^{\circ}$ à $+ 2^{\circ}$ (1).

Comme appâts, les Norvégiens qui ont particulièrement réussi, se servent, au début de la saison, de hareng salé et à partir de juillet, de capelan, qui à cette époque s'approche de la côte ouest.

La morue du détroit de Davis est plus grande et plus lourde que celle de Terre-Neuve ou d'Islande ; elle pèse en moyenne de 9 à 10 kilos ; en outre, sa chair est plus tendre et présente une teinte jaunâtre.

Il ne me semble pas sans intérêt de donner ici un résumé de la réglementation danoise concernant l'accès des étrangers dans les eaux territoriales groënlandaises.

1^o Il est interdit aux personnes non domiciliées au Groënland de se livrer à la pêche dans les eaux territoriales groënlandaises, dans la limite est de 3 milles marins.

2^o Les navires étrangers peuvent relâcher dans une baie ou un port groënlandais dans le cas où ils seraient obligés, par suite d'accident survenu au personnel ou d'avarie, mais ne doivent y séjourner que le temps nécessaire, et doivent se conformer à la réglementation locale et aux ordres des autorités.

3^o Ces navires sont autorisés en dehors du cas de détresse, à faire escale sans permission, dans certains ports groënlandais pour y prendre de l'eau.

(1) Rappelons que le 3 mâts *Bar Avel* de Paimpol a fait en 1926 une excellente campagne dans les eaux Groënlandaises.

Islande

La zone d'Islande est limitée à l'Est par le 14^e degré de longitude ouest, à l'Ouest par le 45^e degré de longitude ouest et au Sud par le 57^e degré de latitude nord.

L'Islande même est le sommet émergé d'une montagne sous-marine reliée aux îles Feroë par une crête sous-marine, la crête Wyville Thomson. La montagne islandaise s'élève en pente abrupte d'une profondeur de 2.000 mètres ; les fonds de 200 mètres qui entourent complètement l'île sur une largeur variant de 30 à 100 kilomètres constituent les bancs qui reproduisent au large, avec une exactitude frappante, la carte des rivages avec ses caps et ses fjords. Ces bancs supportent trois îles : au Nord l'île de Grimsey, au Sud-Ouest l'île Vuglasker, au Sud les îles Westmann. Peu accidentée au Sud, la côte d'Islande est déchiquetée partout ailleurs, et creusée de fjords ; les ravins sous-marins qui les prolongent, sont, pour la navigation, une aide précieuse dans la brume.

Au début de la saison, février-mars-avril, pendant la première pêche, la morue adulte est rassemblée sur la côte sud par des fonds inférieurs à 100 brasses. Les voiliers commencent donc la saison dans les parages des Westman, dans le Bock à Torlack ou au large de Portland. Certains Dunkerquois rallient directement le Bock à vase, entre Ingolfshofdi et Westrahorn.

En deuxième pêche, les Paimpolais remontent sur la côte ouest pêchant au large de Reykjavik, de Faxafjord, suivant la morue sur la côte nord-ouest, et terminant en juillet-août, au large de Langanes.

Les voiliers du Nord (Gravelinois et Dunkerquois) appuient de plus en plus vers l'Est, puis le Nord ; ils opèrent en mai et juin autour de Hvalibak et remontent jusqu'à Langanes.

Les chalutiers travaillent principalement aux alentours des Westmann, au début de la saison, puis à partir de mai, dans les parages d'Hvalsback. Ils ne semblent pas fréquenter le nord du Facafjord ou Faxebugt, à l'ouest de Reykjavik, qui offre cependant à l'accore des roches, quelques bancs de sable propices au chalutage, et que les chalutiers étrangers surtout les Anglais connaissent bien.

Îles Feroë

La zone des îles Féroé est limitée au Nord par le 63^e degré de latitude nord, au Sud par le 56^e degré de latitude nord, à l'Est par le méridien de Paris et à l'Ouest par le 15^e degré de longitude ouest.

Les îles Féroé sont situées au nord de l'Angleterre à mi-distance entre les Orcades et l'Islande, et le banc sur lequel nos pêcheurs opèrent, parfois, en se rendant en Islande s'étend au Sud et à l'Ouest, présentant en son centre des fonds de 90 à 96 mètres.

Dogger Bank

Le Dogger Bank est un vaste plateau sous-marin, présentant une superficie de 60 kilomètres environ, situé dans la Mer du Nord, entre la côte anglaise (au large de Scarborough) et le Jutland.

La profondeur n'y excède pas 30 mètres, sauf dans sa partie Sud-Est qui s'abaisse à 35 mètres.

Jusqu'en 1913, les grands dundees « Nordiers » de Graveline s'y rendaient pêcher la morue d'avril à juillet. Il n'est plus fréquenté actuellement que par les chalutiers à vapeur pratiquant la pêche du poisson frais.

Côte Mourmane

La pêche des morues se pratique de la fin juin à la fin d'août sur toute la côte mourmane, du fjord de Varanger jusqu'à Svatofof-Mos à l'Est. On n'y rencontre pas de pêcheurs français mais plusieurs chalutiers à vapeur anglais et allemands y travaillent régulièrement.

Le poids moyen (4 kilos) et la qualité des morues pêchées sont à peu près les mêmes que pour celles capturées sur les côtes de Norvège. Les engins employés par les indigènes sont les grosses lignes ; nous avons vu que les Anglais et les Allemands y chalutent, bien que les fonds pierreux et inégaux ne s'y prêtent pas sans des inconvénients. En outre, il convient de remarquer que les étrangers ne peuvent se livrer à la pêche qu'en dehors des eaux territoriales.

LA PÊCHE A TERRE-NEUVE

Postérieure de près d'un siècle à la pêche d'Islande, la pêche à la morue de Terre-Neuve a, depuis la découverte du Grand Banc, attiré et retenu l'activité de nos pêcheurs basques, bretons et normands qui tous revendiquent l'honneur d'avoir été les premiers à s'y rendre et à y pêcher.

Les Basques peuvent, il est vrai, appuyer leurs prétentions sur les écrits du XVIII^e siècle *Traité de la Police de Nicolas de Lamare, Histoire du Commerce des Colonies anglaises dans l'Amérique septentrionale* imprimée à Londres en 1755, et enfin *Commentaires de l'ordonnance de 1681* qui rapportent tous que les pêcheurs biscayens fréquentaient Terre-Neuve avant que Christophe-Colomb ait découvert l'Amérique(1). Par contre, il est avéré, et toutes les chroniques du temps en font foi, qu'à partir de l'an 1500, les habitants de Bréhat faisaient la pêche de la morue à Terre-Neuve, témoin une transaction du 14 décembre 1514 passée entre eux et les moines de l'abbaye de Beauport qui percevaient la dime sur les morues pêchées par eux « tant en la coste de Bretagne, la Terre-Neuve, Islande qu'ailleurs. »

Ce fut le début de la ruine des pêcheries de merlus et des sècheries du cap Caval (région de Penmarch et d'Audierne) qui ne purent en tant que poisson de carême soutenir la concurrence de la morue parée.

L'exemple des Bréhatins dut être suivi par de nombreux pêcheurs d'Armorique, car on raconte, que de 1542 à 1565, pendant son gouvernement de Bretagne, le duc d'Etampes, pour répondre aux incursions anglaises sur le littoral, s'empara des bateaux destinés à la pêche de Terre-Neuve, les arma en corsaires et fit subir aux Anglais de grosses pertes.

Saint-Brieuc envoyait des navires aux « Terres-Neufves » avant 1514 et Binic était déjà un des sept ports autorisés à délivrer des passeports pour les grandes-pêches. C'est également en 1536 que partit du Havre, à destination de Terre-Neuve, le voilier *Catherine*, premier de ceux qu'arma le grand port normand qui abandonna d'ailleurs assez rapidement cette pêche pour celle de la baleine ; puis, consacra, dès le XVII^e siècle, toute son activité au trafic maritime, pendant que Fécamp prenait la place qu'il a encore de nos jours.

(1) « L'an 1504, les Basques, Normands et Bretons allèrent en la « Côte des morues » dite « le grand Banc » vers le Cap Breton. Voire, il semble qu'ils y aient été bien auparavant car dans une lettre, écrite par Sébastien Gavot à Henri VII, roi d'Angleterre, l'an 1497, ces terres sont appelées du nom d'Isles de Bacaleos comme d'un nom assez connu. Or, on ne peut douter que ce nom ne leur ait été donné par les Basques qui, seuls en toute l'Europe, appellent ce poisson « Bacaleos » ou « Bacallos ». (R. P. Fournier).

Au *xvi^e* siècle, nous apprend l'inventaire sommaire des archives du Finistère antérieures à 1790, les ports de Pempoul (Saint-Pol-de-Léon), Roscoff, Morlaix, armaient pour Terre-Neuve, Cherbourg également, puisque, d'après le même ouvrage, un corsaire anglais captura en 1594, quatre navires de ce port qui rentraient de la grande pêche.

D'anciennes relations de voyage mentionnent qu'en 1578, on vit à Terre-Neuve, 150 navires français, 100 espagnols, 50 portugais et 30 anglais? La grande pêche à la morue prenait donc, dès cette époque, une importance économique considérable (1).

Le *xvii^e* siècle vit et consacra la suprématie de Saint-Malo au détriment des ports de Haute-Normandie. Ce furent les Malouins qui réglèrent l'occupation du Grand Banc et l'établissement des sècheries sur la côte de Terre-Neuve. Ce règlement fut également déclaré applicable à tous les pêcheurs de Bretagne par ordonnance du Parlement de Rennes, du 31 mars 1640 et de toute la France, par arrêt du Conseil du 28 avril 1671 ; enfin, les principales dispositions en furent insérées dans le titre VI, livre V de l'Ordonnance de 1681.

C'est vers cette époque et jusque dans les premières années du *xviii^e* siècle que Brest et Quimper entreprirent à leur tour la Grande Pêche, mais alors que cette industrie a toujours prospéré en Normandie et dans les départements bretons du Nord, elle ne s'est jamais étendue plus à l'Ouest que Binic et Portrieux, malgré les tentatives les plus sérieuses et les encouragements les plus efficaces. Ce n'est qu'exceptionnellement, que l'on trouve trace plus au Sud d'armements de l'espèce, et si, en 1730, trois navires furent armés pour la Grande Pêche dans l'étendue de l'Amirauté de Tréguier, cette tentative ne fut sans doute pas renouvelée (2).

Il en fut de même à Morlaix, en 1740 ; un nouvel essor s'y dessinait, mais survint la guerre de Sept ans, au cours de laquelle, en 1755, les Anglais capturèrent 200 barques françaises à Terre-Neuve, ce qui montre bien d'ailleurs l'importance considérable de nos intérêts dans ces parages.

En 1772, le ministre informait encore les consuls de Morlaix que le Cabinet de Saint-James avait reconnu les droits de la France sur le French Shore et les encourageait d'armer pour ces parages, mais son appel n'eut que peu de succès ; tant d'échecs et le trouble qu'apportaient aux expéditions les croisières ennemies découragèrent les armateurs du Finistère qui donnèrent avec le cabotage un autre champ à leur activité.

La Grande Pêche fut complètement interrompue pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire ; elle reprit à la paix, mais au *xix^e* siècle on ne trouve plus que peu de navires armés pour Terre-Neuve dans les Côtes-du-Nord ; c'est vers les mers d'Islande que se tournent les marins de Paimpol et de Binic.

(1) Dès le commencement du *xvi^e* siècle, Bordeaux, La Rochelle et Les Sables d'Olonne armaient également pour Terre-Neuve.

(2) Vers 1719, 500 bâtiments français, armés par Rouen, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Granville, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Les Sables, Bordeaux, Bayonne, pratiquaient chaque année la pêche à Terre-Neuve.

PORTS D'ARMEMENT ACTUELS

Il nous faut ici faire une distinction entre les ports suivant le genre de bâtiments — voiliers ou chalutiers — qui sont expédiés pour les bancs.

Il est en effet à remarquer, qu'en principe, si l'on excepte Fécamp, où d'ailleurs, l'armement à voiles est en décroissance, et Saint-Malo, les anciens ports de Grande Pêche sont restés réfractaires à l'emploi des chalutiers à vapeur.

Actuellement arment seuls des voiliers, les ports de Fécamp, Granville, Cancale, Saint-Malo, Saint-Servan, Dahouet, Binic, Paimpol, Lorient, La Rochelle, et en 1926, Bordeaux.

Les chalutiers se répartissent entre Boulogne, Fécamp, Le Havre, Saint-Malo, Saint-Nazaire, Rochefort-sur-Mer, Bordeaux et Arcachon.

Le tableau ci-dessous donnant par ordre d'importance la liste des ports avec le total des bateaux armés par eux au cours des années 1906, 1909, 1913, 1914, 1924, à 1926 permettra de mieux saisir la situation de chacun de ces ports à la veille de la Grande Guerre et depuis l'Armistice.

a¹ Voiliers

	1906	1909	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Fécamp.....	56	47	48	46	»	»	»	»
Granville.....	36	29	20	15	»	»	»	»
Cancale.....	23	22	8	16	»	»	»	»
Saint-Malo-								
Saint-Servan..	99	108	146	131	43	49	26	27
Dahouet.....	»	2	»	2	»	»	»	»
Binic.....	»	1	»	6	»	»	»	»
Paimpol.....	»	»	9	10	4	2	1	1
Lorient.....	»	»	»	»	»	»	»	»
La Rochelle.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux.....	218	216	235	226	47	51	27	28

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1927
Fécamp.....	»	»	»	»	»	18	16	13
Granville.....	»	»	»	»	»	9	9	6
Cancale.....	»	»	»	»	»	5	4	2
Saint-Malo-								
Saint-Servan..	43	53	70	»	88	85	87	80
Dahouet.....	»	»	»	»	»	1	1	»
Binic.....	»	»	»	»	»	1	1	1
Paimpol.....	1	3	5	4	5	4	2	»
Lorient.....	»	»	»	»	»	2	3	1
La Rochelle.....	»	»	»	»	»	3	3	1
Bordeaux.....	»	»	»	»	»	»	»	3
Totaux.....	65	73	96	111	123	128	126	107

L'armement pour Terre-Neuve (Bancs et French Shore) n'avait cessé jusqu'en 1903 de suivre une progression rigoureusement ascendante; le nombre des unités neuves augmentait chaque année, particulièrement à Saint-Malo et à Fécamp. En 1903, on arma 238 bateaux, puis ce nombre alla en diminuant; en 1904, 226 bateaux seulement appareillaient pour Terre-Neuve; en 1905, 216; en 1906, 218, en 1907, 215. Il est à remarquer d'ailleurs qu'en même temps que diminuait le total global des voiliers armés, en France, les armateurs de Saint-Malo augmentaient leur flotte, passée de 93 unités en 1904 à 97 en 1906, 109 en 1907, 114 en 1908.

En 1908, à la suite d'une campagne particulièrement satisfaisante, ce chiffre remonta à 230, pour redescendre à 216 et 213 au cours des années 1909 et 1910, puis atteindre 240 unités en 1912.

A la veille de la guerre, en 1914, 226 voiliers français se trouvaient sur les bancs de Terre-Neuve, et parmi eux, 131 armés par le seul quartier de Saint-Malo (ports de Saint-Malo, Saint-Servan). Pendant toute la guerre et malgré les sous-marins ennemis, les voiliers qui n'avaient pas été réquisitionnés, furent expédiés sur les bancs, sous la surveillance de patrouilleurs (Saint-Malo, Saint-Servan, armèrent 43 voiliers en 1915, 49 en 1916, 26 en 1917, 27 en 1918).

Par contre, il faut enregistrer dans les autres ports un recul sensible que fait clairement apparaître le tableau ci-dessous pour les années 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1914, 1925.

	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1913	1914	1925
Fécamp	68	67	56	52	54	47	48	46	16
Granville	43	34	36	29	33	29	20	15	9
Cancale	20	16	23	23	27	32	8	16	4
Saint-Malo	93	97	99	109	114	108	146	131	86
Saint-Servan									
Saint-Brieuc	2	2	2	2	2	2	4	2	1
Binic	»	»	»	»	»	1	»	6	1
Paimpol	»	»	»	»	»	»	9	10	»

Le nombre des bâtiments pêcheurs a donc considérablement diminué au cours des hostilités. Les équipages n'ayant pu être formés qu'au prix des plus grandes difficultés, par suite de la mobilisation des inscrits, un grand nombre d'entre eux désarmés dans les bassins de Saint-Malo, Saint-Servan et Fécamp furent réquisitionnés ou affrétés pour le transport du charbon ou autres matériaux, et détruits par les sous-marins ennemis. Certains de ceux qui avaient continué la pêche subirent le même sort. Cependant, depuis 1919, la Grande Pêche reprend un nouvel essor et malgré les charges fort lourdes qui pèsent sur l'armement, le nombre des voiliers expédiés à Terre-Neuve était de 126 en 1925 et de 128 en 1926.

Cette reprise est surtout notable à Saint-Malo; par contre, dans certains quartiers, notamment à Granville, la diminution est particulièrement

sensible ; tous les armateurs de la place, sauf un, ayant abandonné Terre-Neuve. Il semble en être de même à Paimpol, qui depuis longtemps spécialisé pour Islande et tard venu à la pêche des bancs, y était en 1914 honorablement représenté par 10 voiliers et n'en compte plus que 3 en 1926

Mais nulle part peut-être, cette décadence de la Grande Pêche n'est plus sensible qu'à Binic. En 1845, ce port tenant le premier rang parmi les ports de France qui expédient pour la Grande Pêche, envoyait à Terre-Neuve 37 voiliers, en 1850, 31 trois-mâts et bricks, en 1860 : 36 ; en 1865 : 21 ; en 1880 : 15 ; puis vint le déclin de 1890 à 1914, le nombre des navires passe de 15 à 10, puis à 8, sur lesquels, 5 furent coulés par l'ennemi ou se perdirent ; les autres furent vendus et, actuellement, seul le trois-mâts *Broceliande*, ex-harenguiér construit par l'Etat, représente sur les bancs l'armement binicais. Toutefois, il paraît que les maisons d'armement de Binic n'ont pas abandonné la Grande Pêche sans espoir de retour et enverront, tôt ou tard, de nouveaux navires reprendre la place des anciens (1).

Par contre, Lorient et La Rochelle sont, depuis quelques années, représentés sur les bancs par 3 navires chacun, et la campagne 1926 y verra 3 voiliers de Bordeaux. Toutefois, il est peu probable que ce genre d'armement se développe beaucoup dans les trois ports ci-dessus, tant en raison de l'importance des capitaux qu'il nécessite que de la difficulté que rencontrent les capitaines pour la formation de leurs équipages.

b) Chalutiers

C'est en 1904 que sont apparus sur les bancs de Terre-Neuve les premiers chalutiers à vapeur français. Ils appartiennent aux ports de Boulogne, Fécamp, Le Havre, Saint-Malo, Rochefort-sur-Mer, Bordeaux, Arcachon.

Fécamp vient en tête de tous les ports français et sa flottille s'augmente sans cesse ; d'ailleurs le tableau ci-dessous permettra de comparer, à ce point de vue, la situation de cet armement dans les divers centres.

	1906	1909	1913	1919	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Boulogne	1	16	12	25	10	3	3	1	1	»
Fécamp	2	1	»	»	12	»	9	10	19	19
Le Havre	2	2	3	»	3	»	2	2	5	3
Saint-Malo	»	»	»	»	1	1	3	3	4	7
Saint-Nazaire	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
La Rochelle	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Rochefort	»	»	»	»	»	»	4	4	4	»
Bordeaux	»	»	»	»	3	»	4	4	4	8
Arcachon	»	8	3	»	3	»	3	3	3	3
Granville	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2

Les armateurs de Boulogne qui furent parmi les premiers à armer des chalutiers à vapeur pour la Grande Pêche, semblent y avoir renoncé, en

(1) Ed. Letourny, Administrateur de l'Inscription Maritime.

présence des frais d'exploitation considérables des grands chalutiers rendus encore plus lourds par suite de la baisse de notre change.

En 1921, plusieurs, parmi les plus belles de ces unités, sont passées sous pavillon étranger (espagnol, portugais, anglais, norvégien, irlandais).

L'une des maisons les plus importantes de la place, le Comptoir Huret, s'est transportée à Bordeaux, principal marché de la morue salée ; une autre a fait choix de Saint-Malo.

Par contre, les flottilles de Fécamp et du Havre vont s'augmenter, pour la prochaine campagne, de grandes unités neuves. D'autre part, une nouvelle Société anonyme, ayant pour objet la pêche à Terre-Neuve et à Islande, vient d'être formée sous la raison sociale « Les Chalutiers bretons ». On signale également la transformation, en chalutiers de grande pêche, de remorqueurs construits par l'Etat et qui auront leur port d'attache à Saint-Nazaire.

Différentes conditions doivent, en effet, influencer sur le choix du port d'armement des chalutiers de Grande Pêche (facilités pour le recrutement des équipages nécessaires — et la constitution des approvisionnements, notamment en charbon et sel — existence de chantiers et ateliers de réparation, de slips, etc... — et, enfin, proximité d'un grand marché permettant l'écoulement de la pêche à des conditions plus avantageuses que celles qui auraient pu être trouvées dans un autre port, sinon les expéditions viennent grever la marchandise de frais importants ; d'autre part, il est également coûteux d'envoyer un navire débarquer sa pêche loin de son port d'hivernage où il doit alors revenir à vide, d'où augmentation des frais généraux déjà très élevés. C'est pourquoi les chalutiers, délaissant Boulogne, où précisément les débouchés étaient restreints et les frais de livraison considérables, ont adopté certains autres ports dans lesquels se trouvaient réunies les conditions ci-dessus : Fécamp, Saint-Malo et surtout Bordeaux d'abord, puis Arcachon, Rochefort, Saint-Nazaire, par suite de leur proximité de ce dernier port. Signalons à ce sujet que la Compagnie d'Orléans a consenti à transporter à Bordeaux en grande vitesse au tarif de la petite vitesse les morues débarquées à Saint-Nazaire.

c) L'Armement Saint-Pierrais

Il nous a paru nécessaire de faire, dans notre étude, une place à part à l'armement local Saint-Pierrais, tant en raison de son ancienne importance et de son caractère spécial que de l'évolution qu'il a subie et qui s'est traduite par la disparition complète des goélettes locales, corrélative à l'apparition et à la progression des warys à moteurs.

Saint-Pierre n'arme aucun chalutier à vapeur.

I. — *Les Goélettes*

L'armement des goélettes Saint-Pierraises ou Coloniales, destinées à la pêche sur les bancs ou à la côte de Terre-Neuve, fut jadis très florissant. Il comptait 208 unités en 1894, 219 en 1896 ; après être tombé à 186 en 1899, il remontait à 208 en 1902. Puis ce fut la décadence. Le nombre de

bâtiments resté sensiblement le même pendant 10 ans, diminua de moitié en 3 ans ; en 1903, 183 goélettes furent encore armées, tant pour le banc que pour le golfe, mais en 1904 et 1905, les armements accusaient une décroissance marquée, on ne comptait plus respectivement que 151 et 101.

Les causes en étaient multiples et graves. Tout d'abord, l'année 1903 avait été particulièrement néfaste pour les armateurs de Saint-Pierre, 24 de leurs goélettes avaient fait naufrage ; l'année 1904 fut encore plus mauvaise puisque le commandant de la Division navale de Terre-Neuve signalait que 60 de ces bâtiments s'étaient perdus en 1903 et 1904 ! En outre, devant les déplorables résultats obtenus pendant plusieurs années consécutives, résultats aggravés encore, avons-nous dit, par la perte d'un grand nombre de goélettes, beaucoup d'armateurs de Saint-Pierre ne disposant que de faibles capitaux, ne purent remplacer les unités disparues, ou ne voulurent pas assumer les frais et courir les risques d'une nouvelle campagne et préférèrent désarmer.

A ces causes de décadence, il convient d'ajouter le mauvais recrutement des équipages venus de France et composés par suite, fréquemment, des laissés pour compte des armateurs de Saint-Malo, Fécamp et autres ports. Devant les résultats supérieurs, obtenus par les voiliers métropolitains, mieux armés et ravitaillés, et surtout mieux commandés, les Saint-Pierrais décidèrent de faire traverser l'Atlantique à leurs meilleures goélettes pour les armer à Saint-Malo aux conditions de la place, et ce fut un véritable engouement pour l'armement métropolitain qui se traduisit encore par une diminution des armements locaux.

D'ailleurs, à part quelques exceptions, les goélettes Saint-Pierraises, vieilles et de petit tonnage, se prêtaient mal aux améliorations exigées par les règlements sur la sécurité de la navigation et ce fait même contribuait à rendre difficile le recrutement de leurs équipages. En outre, en raison de leur faible tonnage, elles ne pouvaient rester sur les bancs plus de 3 semaines à 1 mois et étaient, au bout de ce temps, dans l'obligation de débarquer pour revenir à Saint-Pierre déposer leur pêche, et renouveler leurs approvisionnements ; elles manquaient ainsi, fréquemment, des passages de morues et n'arrivaient, en fin de campagne, qu'à un nombre de quintaux parfois très inférieur à celui pêché par les voiliers métropolitains qui avaient passé toute la campagne sur le banc, ou n'étaient venus à Saint-Pierre qu'en juin, chercher du capelan et débarquer leur première pêche.

A partir de 1906, la diminution s'accrut progressivement jusqu'en 1912 où la flot ille coloniale ne fut plus représentée sur les bancs que par 40 goélettes, puis toujours pour les raisons exposées ci-dessus, et à la suite d'une série de campagnes déficitaires, ce mouvement s'accéléra à un point tel, qu'on ne comptait plus, en 1913, que 29 unités, réduites à 24 en 1914. Cette année fut, à proprement parler, la dernière de cet armement, jadis si florissant ; la guerre lui porta le coup de grâce. Une seule goélette prit armement de 1915 à 1918 ; en 1919 il y en eut deux, puis ce fut la fin.

Actuellement, tous les navires qui fréquentent les bancs sont armés dans la Métropole.

A propos des naufrages qui ont contribué à la décadence de l'armement colonial, il n'est pas sans intérêt de rappeler que les Officiers de la Division Navale de Terre-Neuve avaient constaté — sans pouvoir l'expliquer — que plus la pêche était mauvaise, plus les sinistres étaient nombreux dans la flottille locale; le tableau ci-dessous, que j'emprunte au rapport sur la campagne 1907, corrobore cette opinion.

ANNÉES	NOMBRE DE GOEULETTES ARMÉES	MOYENNE DE LA PÊCHE (Quintaux)	NOMBRE DES NAUFRAGES	% DES NAUFRAGES	NOMBRE DE NAUFRAGES par suite de voie d'eau.
1900 ...	196	2.009	14	7,2	2
1901 ...	203	1.829	5	2,7	3
1902 ...	207	1.945	12	5,8	7
1903 ...	183	975	23	12,6	15
1904 ...	151	820	24	15,9	11
1905 ...	101	1.225	5	5,0	2
1906 ...	105	1.229	17	16,2	5

II. — *Warys et bâtiments de petite pêche*

La pêche à la morue est, également pratiquée sur les côtes de la colonie par des embarcations armées à la petite pêche. Cet armement a toujours été très florissant, encore que, par suite de l'émigration au Canada et aux Etats-Unis de nombreux marins, le nombre des embarcations qui était de 520 en 1893, soit tombé, en 1921, à 288; il est vrai que, dans cet effectif, rentrent 282 warys à moteurs dont le rendement infiniment supérieur à celui des warys à l'aviron et des petits bateaux pontés, suffit à expliquer la vogue. Ces embarcations sont affectées, non seulement à la pêche à la morue, mais également, à celle du hareng du capelan, de l'encornet, etc.

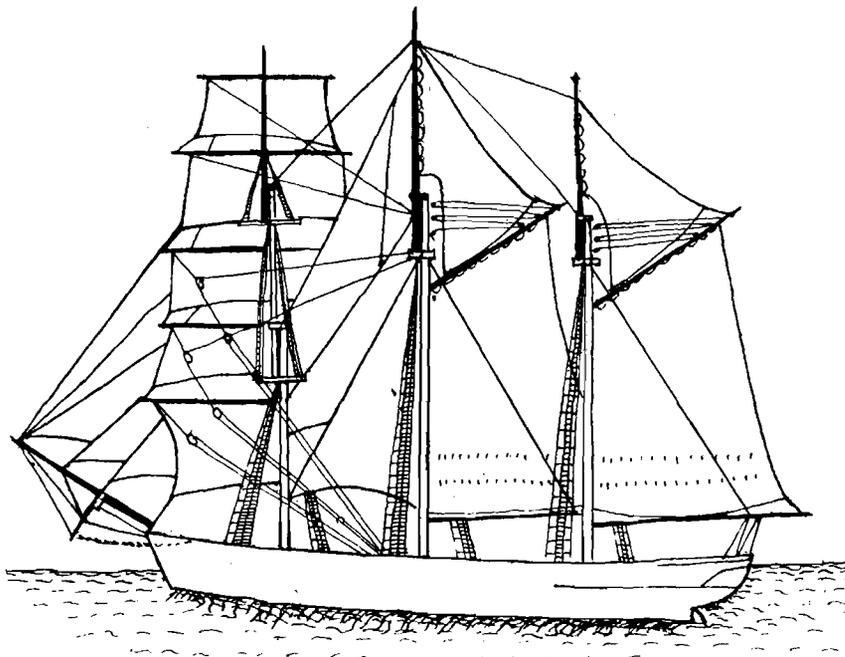
LES BATIMENTS PECHEURS

Jusqu'en 1904, les armateurs normands et bretons n'expédièrent à Terre-Neuve que des voiliers, et ce sont encore ces derniers qui constituent la majeure partie de la flotte qui, d'avril à octobre travaille sur les bancs de Terre-Neuve.

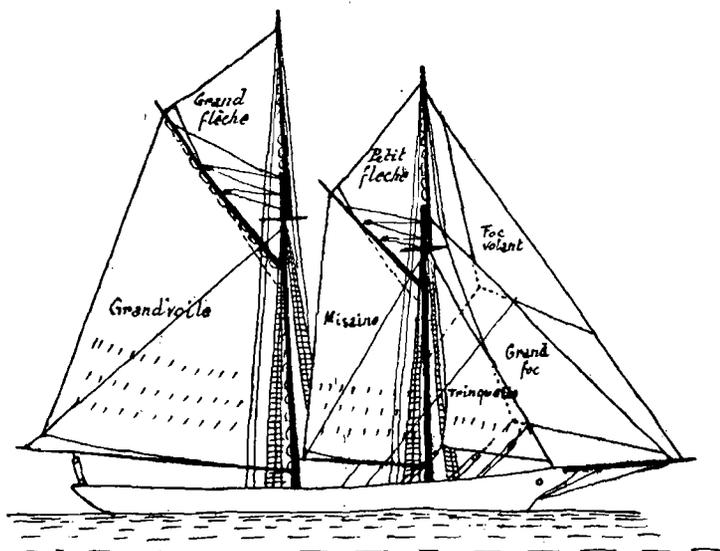
a) **Voiliers.** — Pendant longtemps, les navires armés pour la Grande Pêche étaient grésés en goélettes (goélettes à hunier ou goélettes franches), en bricks ou bricks-goélettes. La flottille locale de Saint-Pierre et Miquelon comprenait même quelques ketchs et côtres. Les premiers, les armateurs qui avaient des sécheries sur le French Shore et qui devaient transporter

(1) A l'origine on employait des nef, puis des caravelles. Vers les XVIII^e siècle apparurent les « dognes », sortes de goélettes sans voiles hautes, puis les brigantins, les lougrés et les premières goélettes. Après la Révolution, le tonnage augmentant, nous ne trouvons plus que des bricks, des goélettes et, enfin des 3 mâts.

un personnel et un matériel considérables pour leur exploitation furent amenés à augmenter le tonnage de leurs bâtiments et, par suite, à modifier leur gréement de manière à le rendre plus maniable. C'est alors qu'apparurent les premiers trois-mâts, parmi lesquels le *Président*, trois-mâts

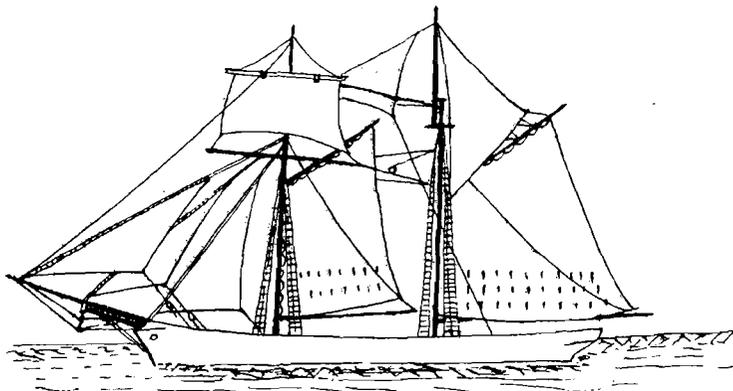


Trois mats goélette.



Goélette franche.

barque, appartenant à M. Revert de Saint-Malo, fut longtemps et à juste titre renommé. Mais les trois-mâts barques, comme, d'ailleurs, les bricks et bricks-goélettes, se comportent mal au mouillage à cause de leur grand fardage, qui accentue leur mouvement de roulis. Aussi furent-ils



Goélette à hunier.

progressivement abandonnés et ne trouvons-nous plus maintenant que des trois-mâts et des quatre-mâts goélettes ou latins ainsi que quelques goélettes à huniers.

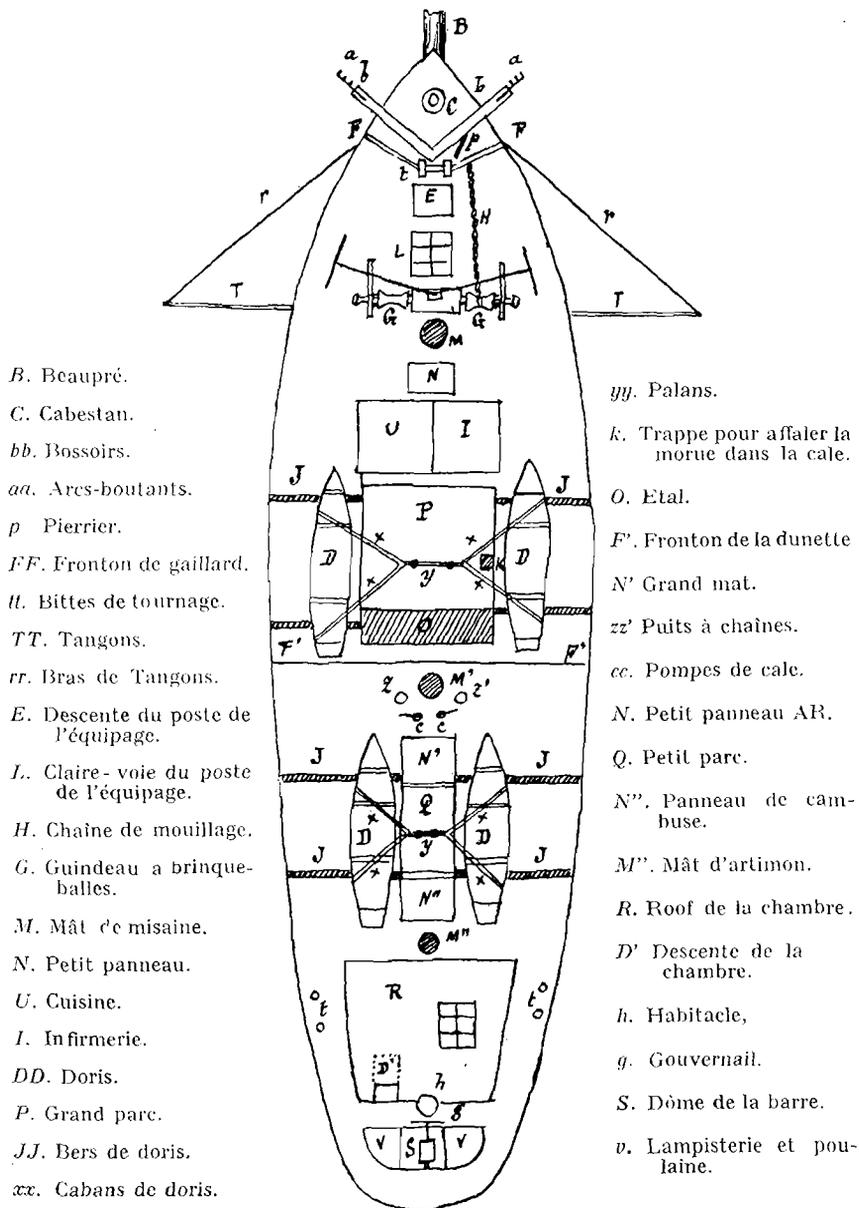
Les élégantes goélettes franches, excellentes marcheuses, bien voilées, ont, à ma connaissance, complètement disparu à l'heure actuelle. C'étaient, pour la plupart, les meilleures goélettes de la flottille saint-pierraise qui venaient, comme nous l'avons vu précédemment, hiverner à Saint-Malo.

Les goélettes à hunier de Saint-Malo ont une jauge moyenne de 180 tonnes, celle des goélettes franches oscillait entre 60 et 70 tonnes au maximum, tonnage qui semble bien faible pour effectuer la traversée de l'Atlantique au mois de mars ; il faut reconnaître, toutefois, qu'elles semblaient, en général, se comporter parfaitement par mauvais temps. Les anciens bricks et bricks-goélettes jaugeaient en moyenne 100 à 120 tonnes et la majorité des goélettes coloniales de 40 à 60 tonnes.

Le tonnage moyen des trois et quatre-mâts varie de 300 à 400 tonnes ; le moins fort jaugeant 179 t. 02, le plus fort 488 t. 76. A part quelques unités provenant d'achats effectués à l'étranger (Angleterre et Portugal), les voiliers terre-neuviens sortent, pour la plupart, des chantiers de La Houle (Cancale), Saint-Malo, La Richardais, sur la Rance, et Kérity-Paimpol. La construction de Saint-Malo et, tout particulièrement celle de La Richardais, semble, à juste titre, avoir la préférence des armateurs qui en apprécient la robustesse et le fini. Les autres chantiers que j'ai énumérés ci-dessus, jouissent, d'ailleurs, également d'une excellente réputation et, actuellement, les commandants des stationnaires français sont unanimes à constater dans leurs rapports de fin de campagne, la

1, 2, 3. Massenet. Technique et Pratique des grandes pêches. (Challamel, éditeur).

solidité et les qualités nautiques des voiliers, comme aussi les améliorations considérables réalisées d'année en année dans le sens de l'hygiène collective et de l'habitabilité — je ne dirai pas du confort — de ces bâtiments. Tels sont les bienfaits de l'application intelligente des prescrip-



Massenet. Technique et Pratique des grandes pêches maritimes.

Plan du pont d'un navire morulier.

tions de la loi du 17 avril 1907 et du règlement du 21 septembre 1908 (1). Un grand pas a été fait dans le sens d'une amélioration des conditions matérielles de l'existence des équipages. Toutefois, sur beaucoup trop de bateaux encore, les louables efforts de l'armement n'ont pas été secondés par les marins. Il en est trop encore qui sont rencontrés sur les bancs dans un état de malpropreté indescriptible. On peut même dire que ceux qui sont véritablement bien tenus en cours de campagne ne constituent qu'une exception ; et, cependant, est-ce une coïncidence, ce sont toujours les bateaux les mieux tenus qui font les meilleures pêches. Ces navires sont entièrement construits en bois ; ils ne sont pas doublés en cuivre, mais leur coque est brayée et calfatée jusqu'à flottaison légère, puis recouverte de deux ou trois couches de peinture sous-marine. Leur quille en orme ou en chêne est protégée par une fausse quille de 8 à 10 centimètres d'épaisseur.

Les pièces principales, étrave, contre-étrave, étambot, carlingue, sont en chêne, ainsi que le bordé de carène. Le bordé des œuvres mortes est en orme, celui des ponts en pitchpin.

Chaque barrot est consolidé dans la cale, par une courbe en fer galvanisé.

Le beaupré, les mâts et les pièces principales de la mâture sont en pitchpin, les autres en bois rouge (pin d'Orégon).

La cuisine et l'infirmerie sont placées sur le pont, en arrière du mât de misaine.

Les voiliers possèdent, en outre, deux constructions mobiles, qui servent à la préparation de la morue. Le parc avant ou grand parc, situé derrière la cuisine, est spécialement réservé à la morue qui vient d'être débarrassée de ses viscères ou *ébréguée* ; il comporte un compartiment destiné à empêcher le poisson de s'en aller au roulis et un caillebotis qui permet l'écoulement de l'eau de mer. A sa partie supérieure est disposé un étal. Le parc arrière ou petit parc, placé en avant du mât d'artimon, est utilisé pour ramasser la boëtte, d'où le nom de parc à boëtte qu'on lui donne souvent.

A tribord et à babord, des parcs avant et arrière sont les chantiers ou biers sur lesquels reposent les doris, retournés et emboîtés les uns dans les autres, par groupes de 3 ou 4 ; ils sont maintenus en place par des *cabans*.

Il nous semble nécessaire de décrire sommairement l'aménagement intérieur d'un voilier pêcheur. Qu'il soit trois-mâts ou goélette il est toujours divisé en trois parties distinctes qui sont, de l'avant à l'arrière : a) le poste avant, affecté au logement des hommes d'équipage ; b) la cale à morues ; c) la cambuse et la chambrée.

Le poste d'équipage laisse encore, sur la majorité des voiliers pêcheurs, beaucoup à désirer. Trop souvent, encore, il est encombré, obscur, humide, mal odorant et sale ; il est, en outre, parfois trop exigü et mal aéré. Le

(1) Un arrêté du 19 Novembre 1909 a institué des gratifications de bonne tenue en faveur des équipages des navires dont le bon entretien est signalé par le commandant du voilier de surveillance.

mât de misaine qui le traverse, en général sensiblement en son centre, vient encore diminuer l'espace disponible. Ajoutons que, sur quelques bateaux déjà anciens, on y fait encore la cuisine. A babord et à tribord tout autour du poste, sont placées les cabanes sur deux rangs superposés. Ces postes ne sont, trop fréquemment, séparés de la cale à morues que par une simple cloison, de sorte qu'il y règne une humidité persistante ; sur certains bâtiments même, cette cale s'ouvre directement, par une large porte, sur le poste, y déversant son odeur et son humidité. Cette porte est destinée à permettre, par mauvais temps, la communication entre l'arrière et l'avant ; mais il faudrait en rendre la fermeture hermétique et ne l'utiliser qu'exceptionnellement.

Par contre, sur les voiliers de la Société fécampoise « La Terre-Neuvienne » dont nous aurons l'occasion de reparler, l'armement avait témoigné d'un réel souci d'améliorer le sort de l'équipage qui, au lieu d'être relégué à l'extrême avant, occupait à l'arrière du grand mât, l'entrepont, surélevé d'une demi-dunette et aménagé en logements vastes et bien aérés.

La cale à morues s'étend de la cloison du poste qu'elle refoule sur l'extrême avant, à celle de la cambuse. Elle est divisée par des bardis longitudinaux qui empêchent le chargement, poisson ou sel, de se déplacer par gros temps.

Nous ne dirons rien de la cambuse, bien aménagée en général, qui donne sur la chambre arrière et dont le subrécargue, le capitaine, le second ou le saleur conserve la clef.

Quant à la chambre, plus confortable, moins encombrée, mieux aérée, éclairée et surtout mieux entretenue que le poste, elle est occupée par le capitaine, le second, le patron de pêche, le saleur, le mousse [et quelques patrons de doris, choisis. Tout autour sont disposées les cabanes individuelles qui, le plus souvent, ne sont pas généralement superposées. Le capitaine possède, généralement, dans un angle de cette chambre, une cabine particulière, dans laquelle se trouvent sa couchette, le coffre à médicaments, les instruments de navigation et ses objets personnels. Enfin, sur quelques bateaux plus vastes et plus modernes, la chambre arrière est remplacée par un carré, sur lequel s'ouvrent des chambres à deux couchettes affectées aux principaux de l'équipage. Des soutes à biscuits, à lignes, à voiles, occupent, en général, l'extrême arrière du bâtiment.

A notre connaissance, trois voiliers de Terre-Neuve, les trois-mâts *Raymond*, *Saint-Charles* et *Saint-Georges*, possédaient une chambre frigorifique leur permettant de conserver une provision d'appât suffisante pour pêcher pendant trente jours ; cette chambre était située sur tribord dans l'entrepont avant ; la chaudière était située à babord.

En somme, il n'a pas été, sauf en ce qui concerne la sécurité et l'hygiène de l'équipage, apporté d'améliorations réelles aux voiliers terre-neuvas. Les trois-mâts et les quatre-mâts ont remplacé les goélettes et les bricks, mais là s'arrête le progrès ; toutefois, la plupart des voiliers sont munis de moteurs de guindeau à essence ou à pétrole de 9 à 15 CV. Ces moteurs

reviennent, montés à bord, à 15.000 francs environ ; ils rendent les plus grands services, car ils permettent d'appareiller rapidement, soit pour changer de mouillage, soit pour aller chercher un doris sous-venté. Toutefois, ils sont malheureusement en général si mal entretenus qu'ils deviennent inutilisables en fort peu de temps.

Par contre, nous ne trouvons qu'un seul voilier mixte le *Bassillour* de Saint-Malo ; il est vrai que les conditions spéciales de la pêche sur les bancs ne nécessitent pas un moteur, et, d'autre part, que la cargaison n'est pas si périssable qu'elle ne puisse supporter une traversée un peu plus longue. Les avantages du moteur ne compenseraient donc pas ici les frais occasionnés par son achat, son entretien et son fonctionnement. Il est à remarquer, d'ailleurs, qu'un autre voilier malouin, le *Capitaine-Guyomar*, était pourvu d'un moteur à huile lourde qui a été débarqué comme inutile.

Des essais de T. S. F. ont été, à diverses reprises, faits sur des voiliers, mais, à quelques heureuses exceptions près, n'ont donné aucun résultat intéressant. L'éducation des jeunes capitaines serait à compléter sur ce point. On ne compte actuellement qu'un trois-mâts de Fécamp qui soit pourvu d'un poste récepteur ; deux autres du même port ont un poste d'écoute radiotéléphonique (1).

Les voiliers de Grande Pêche, en raison de prix élevé qui, variant de 60 à 85.000 fr. en 1913, est passé à 480 et même 600.000 francs « barre en mains » (2) en 1925, n'appartient que tout à fait exceptionnellement en propre à un seul armateur. Ils sont le plus fréquemment la propriété d'actionnaires faisant ou non partie de la famille de ce dernier, ou celle de puissantes sociétés d'armement. L'une de ces dernières « La Morue Française », possède la moitié des voiliers de Fécamp et arme de nombreux navires à Saint-Malo ; elle contrôlait, en outre, une notable partie des goélettes coloniales.

Le prix actuel de la construction en bois devient quasi prohibitif ; on ne construit plus de voiliers et les armateurs qui veulent augmenter leur flotte ou remplacer une unité disparue, en sont réduits à acheter des bâtiments d'occasion en France ou à l'étranger. C'est ainsi, qu'à Saint-Malo même dont les chantiers ne pouvaient, à l'ordinaire, satisfaire à toutes les demandes, il n'a été mis à l'eau, en tout et pour tout, qu'un seul 3 mâts, au cours de l'année 1925.

b) **Chalutiers.** — C'est en 1904, rappelons-le en passant, que les chalutiers à vapeur qui fréquentaient déjà, depuis l'année précédente, les mers d'Islande, firent leur apparition sur les bancs de Terre-Neuve.

Au début, et, particulièrement en 1909, à la suite des résultats remarquables, obtenus par les chalutiers au cours de la campagne 1908, on

(1) Depuis que ces notes ont été écrites, le nombre des voiliers munis de la T.S.F. a sensiblement augmenté. En 1926, on comptait 5 bâtiments pourvus d'appareils d'émission et de réception, plusieurs autres avaient des récepteurs (rapport sur la campagne de grande pêche 1920).

(2) « Barre en mains », s'entend du bateau livré prêt à prendre la mer, avec tout son grément et sa voilure au complet — sans les vivres, objet et matériel d'armement et de rechange.

envoya sur les bancs les chalutiers construits pour l'Islande et même quelques bâtiments armés d'ordinaire à la pêche du poisson frais dans la mer du Nord ; l'un de ceux-ci : le *Sirus* ne dépassait pas 29 tonnes ! il arriva d'ailleurs à Saint-Pierre sans charbon. A cette époque, le tonnage moyen des chalutiers de Grande Pêche oscillait entre 70 et 100 tonnes ; quatre d'entre eux seulement jaugeaient de 110 à 150 tonnes, deux, de 150 à 197 tonnes ; seule, l'*Amérique* atteignait 200 tonnes.

L'expérience démontra que l'exploitation des petits chalutiers était peu intéressante ; ils ne réussissaient que difficilement à couvrir leurs frais. Ils ne pouvaient, en effet, tenir la mer par les gros temps qui se produisent sur les bancs dans l'arrière saison, et la durée de leur pêche s'en trouvait réduite d'autant. Ils étaient, d'autre part, obligés de revenir fréquemment à Saint-Pierre pour y déposer leur pêche et s'y ravitailler ; ils perdaient ainsi un temps précieux au moment où le poisson donne, et consommaient en route une quantité importante de charbon. D'une façon générale, il est reconnu d'ailleurs que les frais d'armement, d'entretien de l'équipage et des engins et appareils de pêche et, dans l'ensemble, tous les frais généraux, sont proportionnellement plus élevés pour les petits bâtiments.

On reconnut rapidement, qu'au point de vue de la traversée, comme aussi de la sécurité de la navigation et du rendement de la pêche, des navires de 150 à 200 tonnes s'imposaient. Après la guerre, en 1919, le cours élevé de la morue décida les armateurs à envoyer sur les bancs des chalutiers de tout tonnage, mais cette fois encore, le rendement des petites unités, quand il ne fut pas déficitaire, fut nettement inférieur à la moyenne des autres.

Les chalutiers actuels ont une jauge brute qui varie généralement, entre 400 et 800 tonnes, les derniers entrés en service dans le courant de 1926, atteignent 2.000 tonneaux ; les plus petits, la *Provence* et l'*Uranus* du Havre font, respectivement 129 et 156 tonnes. Leur machine, d'une puissance de 700 à 800 CV. leur permet de réaliser, en route libre, des vitesses de 10 à 12 nœuds.

Voici, d'ailleurs, les caractéristiques du chalutier *Normandie*, armateur « Les Pêcheries de Fécamp », type des chalutiers de grande pêche.

Jauge brute totale	622 tonnes
Longueur.....	55 mètres
Largeur	8 m. 25
Creux sur quille	5 m. 50
Puissance des machines ..	780 CV.

Le chalutier *Islande*, le plus grand des chalutiers actuellement à flot, présente les caractéristiques suivantes :

Jauge brute totale.....	1033 tonnes
Longueur totale.....	68 mètres
Largeur	10 m. 40
Creux.....	5 m. 60

Puissance des machines	1.000 CV.
Vitesse	11 nœuds
Capacité des soutes à charbon	700 tonnes
Capacité totale des cales à poissons	1.100 m ³ ,
permettant d'embarquer 15.000 quintaux de morue.	

En outre, un dispositif pour la récupération de l'huile de foie de morue pharmaceutique est installé à bord et permet de produire, au cours de la campagne annuelle, 30 tonnes environ d'huile préparée sur les lieux de pêche.

Le treuil de pêche permet la relève d'un chalut chargé de 30 tonnes de poisson.

Les emménagements sont munis de chauffage à la vapeur. Enfin, l'éclairage électrique existe dans tout le bâtiment, tant dans les logements que sur le pont, pour assurer le travail de nuit.

Construits en acier, les chalutiers de grande pêche proviennent principalement des chantiers d'Aberdeen, North Shields, Selbby, Hull, ou de ceux de Dunkerque, Le Havre, Nantes, Bordeaux. Les chantiers anglais semblaient avoir la préférence et, de fait, pendant longtemps, spécialisés dans cette branche de la construction navale, ils avaient acquis une véritable maîtrise ; toutefois, nos constructeurs français ne restaient pas inactifs ; certains se spécialisaient, et ils peuvent offrir aux armateurs toutes les garanties de bonne construction et de parfait aménagement. La hausse de la devise anglaise aura eu cet heureux résultat d'amener les armateurs à la pêche française, à passer leurs commandes aux constructeurs de leur pays (1). Les ateliers et chantiers du Sud-Ouest viennent de livrer une de nos plus fortes unités et la « Morue française » vient de passer aux Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime la commande de deux grands chalutiers de 53 m. 40, destinés à la pêche à Terre-Neuve. Le grand chalutier *Islande*, dont nous avons donné ci-dessus les caractéristiques, a été construit par les Chantiers navals français de Caen. *L'Alfred*, de 2.000 tonnes, a été lancé à Nantes, *l'Adriatique* et le *Caucasique* au Trait.

Ceux de ces bâtiments construits spécialement en vue de la Grande Pêche, présentent, au point de vue de la sécurité de la navigation, tous les perfectionnements désirables ; leur avant est bien défendu, et ils sont, notamment beaucoup mieux défendus par le travers des machines que les chalutiers principalement destinés à opérer au large des côtes de France. Ils sont divisés par des cloisons en 5 ou 6 compartiments étanches et sont munis de ballasts en certains endroits, ce qui leur donne quelque sécurité en cas d'échouage ou d'abordage.

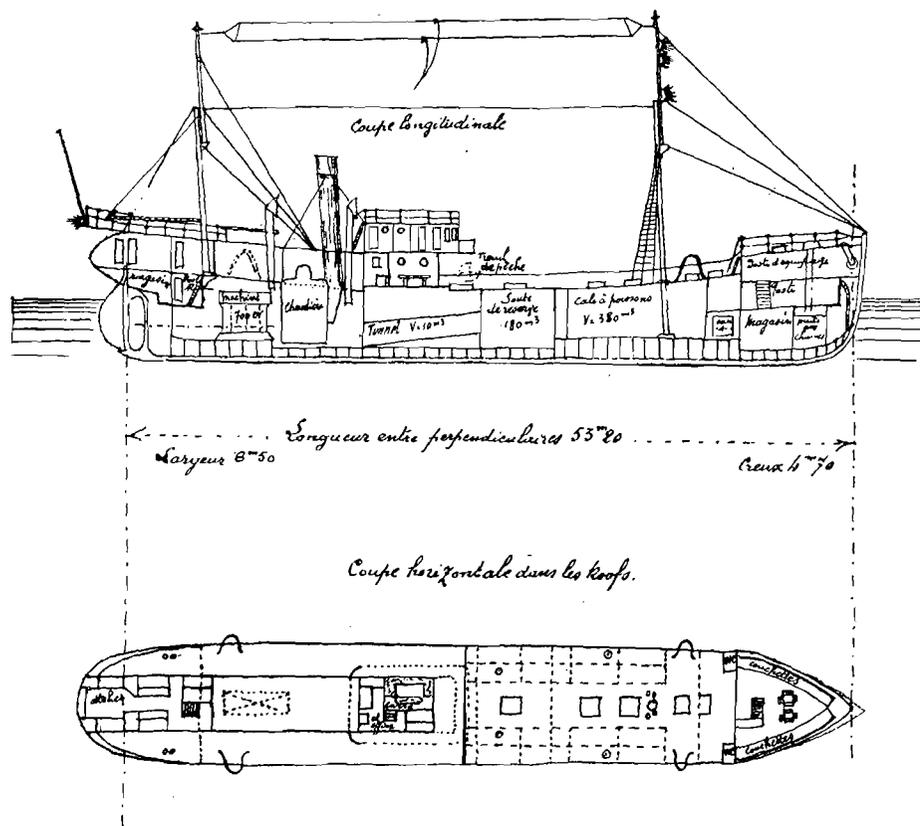
(1) D'après le journal de la Marine Marchande, les dirigeants des Chantiers anglais, fortement émus de voir notre marché leur échapper, se sont décidés à faire des sacrifices importants, et pour obtenir des commandes en France, un chantier de la côte Est vient de prendre à Fécamp un contrat de construction de chalutiers de grande pêche avec un rabais de plusieurs milliers de livres sur le prix le plus modéré des chantiers français.

Par contre, la Société Provençale des Constructions navales qui a lancé plusieurs de nos belles unités vient de recevoir la commande de plusieurs chalutiers de grande pêche destinés à une entreprise espagnole.

Leurs dispositions intérieures sont sensiblement les mêmes. La coque contient, généralement, cinq à six compartiments étanches.

A l'extrémité avant se trouvent les postes d'équipage, affectés aux hommes de pont et pêcheurs. La plupart des chalutiers qui nous occupent, possèdent, en effet, à l'avant, deux postes superposés — disposition nécessaire pour permettre le logement du personnel considérable que nécessitent les opérations de la pêche et la préparation du poisson. Le poste supérieur, sous la teugue, est haut d'étage, bien aéré et éclairé nous ne pouvons en dire autant, malheureusement, du poste inférieur, qui n'a pas toujours des hublots et ne reçoit la lumière que par le panneau de descente. Sur beaucoup d'entre eux, les couchettes sont encore superposées trois par trois, ce qui est défectueux. Sous les postes et sur l'arrière on trouve le magasin et la cambuse — d'accès difficile en général. Derrière ce compartiment s'étend la cale à poisson qui s'appuie à la soute de réserve, reliée elle-même par un tunnel au compartiment des machines. La cale à poissons doit être suffisamment vaste pour permettre au navire un long séjour à la mer ; celles des nouveaux chalutiers de la Morue Française, auront un volume de 520 m³ et pourront loger 400 tonnes de morues.

Ces bâtiments n'ont jamais qu'une chaudière et une machine, ce qui



Chalutier morutier de 53 m. 200. Étudié par la Société Dyle et Bacalan.

est un grave défaut, pour des navires faisant des traversées de plus de 2.000 milles.

La chaufferie et la machine ne forment qu'un seul compartiment étanche, clair et bien ventilé. La vapeur est fournie par une chaudière multitubulaire simple, dont le timbre varie de 12 à 14 kilos; en abord de la chaudière se trouvent deux soutes latérales. La machine alternative est, en général, à triple expansion, elle ne doit fonctionner qu'à une allure lente (100 tours à la minute) (1). Le dernier compartiment, en arrière de la machine est, en général, occupé par le poste arrière, affecté au logement des mécaniciens et mieux aéré que le poste avant, mais prête aux mêmes critiques, touchant la superposition des couchettes. Tous ces compartiments sont, en général, éclairés à l'électricité et, sur certaines unités, chauffés au moyen de radiateurs.

Les chalutiers possèdent une mâture réduite, portant deux goélettes qui permettent d'appuyer le bâtiment par grosse mer, mais ne peuvent être de grand secours au cas d'avarie de machine.

Sur le pont, en arrière de la cale à poissons, et en avant de la passerelle de navigation, se trouve le treuil de relevage du chalut.

Le milieu du navire est occupé par une superstructure où se trouvent la timonerie, la chambre des cartes, le poste de T. S. F., la chambre de l'opérateur, celles du Capitaine et du chef mécanicien. Là, également, et de plein pied avec le pont, sont disposés le carré et la cuisine avec sa cambuse journalière. Enfin, sur certains chalutiers, un troisième poste pouvant contenir 5 hommes, est placé autour du roof de la machine. C'est également sur ce roof que se trouvent placées les embarcations de sauvetage (deux canots en général) qui, de l'avis des commandants et officiers visiteurs des stationnaires, sont insuffisants pour contenir, en pratique, tout le personnel du bord, et trop fréquemment, ne peuvent être mis à la mer dans les délais prescrits. A ce point de vue, le voilier, avec tous ses doris pouvant se transformer, momentanément tout au moins, en embarcations de sauvetage, présente une supériorité sur le chalutier,

Tous les chalutiers sont actuellement munis de postes leur permettant de recevoir les signaux radiotélégraphiques; certains ont même des postes émetteurs très puissants, tel celui du *Neptunia*, chalutier neuf de la Société Havraise de pêche qui a une portée de 5.000 kilomètres environ. Ces postes leur permettent de se transporter, sans plus attendre, vers les points où la pêche leur est signalée comme abondante, de tenir leur armateur au courant des résultats de la campagne, de solliciter ou de recevoir ses ordres ou instructions.

De plus, quelques unités, parmi les plus importantes, sont munies de radiogoniomètres et de dispositifs d'appel automatiques. Par contre, à

(1) A bord des chalutiers anglais armés pour Islande, le foyer des chaudières est orienté de telle sorte, qu'un seul homme, chauffeur-mécanicien, suffit pour l'ensemble. Grâce à cette disposition, il n'y a que deux chauffeurs-mécaniciens à bord de ces navires. Trois hommes d'équipage les secondent pendant les traversées d'aller et de retour en Angleterre et reçoivent une solde spéciale.

l'exception des derniers chalutiers mis en service qui possèdent une installation pour l'extraction de l'huile de foie de morue (Appareils chauffés à la vapeur d'eau), nos bâtiments de Grande Pêche ne sont pas outillés pour le traitement des déchets.

Signalons que 4 grands chalutiers des Pêcheries de France, en service en 1922, les steamers *Jules Elby*, *Edouard Walteau*, *René Godet* et *Joseph Wandervalle* emploient le mazout comme combustible.

Le prix de revient des derniers chalutiers construits en Angleterre est actuellement (1926) de £ 25.000 (environ (soit 3.250.000 fr. au cours de 130 fr.) contre 2 millions environ en 1920 et 450.000 fr. en 1913 ! pour des navires de même type.

On comprendra sans peine que, seules de puissantes sociétés d'armement, ou exceptionnellement, de très riches armateurs, puissent assumer la charge de leur exploitation.

L'avenir du chalutage à vapeur. — Tendances actuelles de l'armement

Les armateurs sont fort divisés sur la question de savoir s'il faut préférer le voilier au chalutier. Dans certains ports, particulièrement dans les ports où pendant longtemps, les seuls bâtiments armés pour Terre-Neuve ont été des voiliers (Fécamp, Saint-Malo), le plus grand reproche, inavoué sans doute, que l'on a fait au chalutier, lors de son apparition, a été d'être la nouveauté. Il faut cependant reconnaître, — et le tableau ci-après en fait foi — que le rendement moyen d'un chalutier, est pour un équipage, à peu près équivalent toujours au moins le double et quelquefois le quadruple de celui d'un voilier.

DÉSIGNATION DES PRODUITS EN KILOS	1921	1922	1923	1924	
Morue	{ Voiliers ..	430.995	401.150	351.400	212.910
	{ Vapeurs ..	971.665	795.135	1.067.685	991.648
Progues	{ Voiliers ...	8.536	3.681	1.434	2.307
	{ Vapeurs ..	1.688	»	3.659	13.270
Huile	{ Voiliers ..	1.040	1.760	180	2.911
	{ Vapeurs ..	»	540	14.940	27.180
Valeur totale des produits pêchés	{ Voiliers ..	617.918	558.284	539.555	527.614
	{ Vapeurs ..	1.250.057	955.798	1.384.594	2.280.200

De même, à Saint-Malo, la moyenne des apports des chalutiers, au cours de la même période, a atteint 18.000 quintaux (soit $55 \times 18.000 = 990.000$ kilos) et celle des voiliers, 5.000 quintaux seulement (soit $5.000 \times 55 = 275.000$ kilos).

Le rendement moyen quotidien d'un chalutier est de 100 quintaux à Terre-Neuve et de 50 en Islande. Si l'on s'attache au rendement, il semble bien qu'il faille conclure en faveur du chalutier.

Ces excellents résultats sont obtenus dans des conditions plus humaines et moins dures pour les pêcheurs qu'à bord des voiliers ; le matelot du chalutier restant toujours à bord, est beaucoup moins exposé, sa nourriture est plus variée, plus fraîche et plus saine ; enfin, installé plus confortablement que son camarade du voilier, il revient plus fréquemment prendre contact avec le monde civilisé, dans les escales en France, à Sydney, ou à Saint-Pierre, qui viennent rompre la monotonie de la vie du banc.

Toutefois, les frais d'exploitation des grands chalutiers sont tels qu'une campagne, même favorable, peut ne laisser à l'armement que des bénéfices réduits et qu'en tous cas, seules de puissantes Sociétés anonymes peuvent entreprendre l'armement. En outre, certains fonds rocheux et riches resteront toujours l'apanage des voiliers qui ne semblent pas, malgré tout, devoir être, encore, supplantés de sitôt.

c) Les Warys de Saint-Pierre-Miquelon

Les warys employés par les pêcheurs saint-pierrais qui pratiquent la pêche à la morue autour des côtes de la Colonie sont des canots à fond plat, jaugeant de 2 à 3 tonnes.

Ces embarcations non pontées, qui se dirigeaient autrefois à la voile et à l'aviron, sont, depuis quelques années, toutes pourvues de moteurs. Elles ont, en effet, à parcourir de grandes distances (parfois 10 à 12 milles) pour se rendre sur les lieux de pêche ; l'emploi du moteur était donc tout indiqué.

Le mouvement commencé en 1910 se développa si rapidement qu'en 1914 on comptait, dans la colonie, 345 warys à moteur. Leur nombre est aujourd'hui de 200 environ. C'est qu'aussi bien, malgré les frais d'armement et d'exploitation assez élevés qu'ils nécessitent, ils procurent aux pêcheurs, dans l'exercice de leur industrie, de nombreux avantages dont les principaux sont les suivants : possibilité de sortie par tous les temps, réduction notable de la durée du parcours vers les lieux de pêche ou le port, déplacement plus facile sur les lieux de pêche sans fatigue pour l'équipage et par suite, accroissement du rendement de la pêche.

Ces embarcations, construites dans la colonie, sont munies de moteurs à explosion de fabrication exclusivement américaine, de 3 à 5 CV. Les plus répandues sont les « Fairbanks », les « Lathrope », les « Eagle » ou les « Mianus », ce dernier seul employant, soit la gazoline, soit l'huile de schiste. Afin d'éviter des avaries possibles du propulseur lorsque le wary accoste une plage, l'hélice, habituellement à deux branches, est réunie à l'arbre par l'intermédiaire d'un joint à la Cardan ; cette disposition permet de la soulever à l'intérieur d'une cage disposée à cet effet.

Un wary coûte entre 2.500 et 3.000 francs ; le prix des moteurs américains est de 200 dollars, soit environ 5.000 francs au change actuel ; de l'avis de personnalités particulièrement bien placées pour les juger, ils

(1) Les chalutiers doivent limiter leurs opérations aux fonds de sable où la morue ne vient qu'exceptionnellement quand elle y est attirée par des contrastes thermiques amenant une abondante nourriture où domine le lançon. C'est ce qui explique que le pourcentage d'anons est plus élevé sur les chalutiers que sur les voiliers (Rallier du Baty, rapport 1920).

ne valent pas les moteurs marins de marque française qui auraient certainement les préférences des pêcheurs, si nos constructeurs étaient représentés à Saint-Pierre.

L'installation de pêche des Saint-Pierrais comprend un plan incliné où le doris est hissé à l'aide d'un cabestan, une plate-forme où la morue est déchargée et préparée, et une baraque où elle est mise en conserve au sec en attendant les beaux jours.

LE PERSONNEL

Le commandement

La question du commandement des navires de Grande Pêche a soulevé et soulèvera encore pendant quelques années, nombre de difficultés dont la solution ne laisse pas que d'être délicate et dont les rapports des commandants des croiseurs de surveillance se font les échos (1).

Ces difficultés résident dans la dualité des intérêts en présence, intérêt de l'armateur d'une part, qui le pousse à confier la direction de la pêche à un pêcheur éprouvé, vrai praticien du banc ; intérêt public d'autre part, dont l'Administration de la Marine a la sauvegarde, et qui s'oppose à ce que l'on confie le commandement d'un voilier ou d'un chalutier de grande valeur, et surtout la vie de trente hommes et plus à un marin inexpérimenté qui, expert en l'art de trouver la « tache » de morue ou de « bulot » est, le plus souvent, incapable, non seulement de faire le point, mais, même de lire une carte.

Jusqu'à la promulgation du Décret du 20 juillet 1914, il n'existait, en France, aucun titre de commandement s'appliquant spécialement aux navires de grande pêche, si l'on excepte le brevet de patron pêcheur d'Islande, institué par le Décret du 15 janvier 1852, en exécution de la Loi du 22 juin 1851. La loi du 21 juin 1836 avait autorisé les capitaines au cabotage à commander les navires morutiers soit à Terre Neuve, soit à Islande ; quelques rares voiliers et la majorité des chalutiers étaient, par exception, commandés par des capitaines au Long Cours et des officiers de la Marine Marchande.

Toutefois, si excellents marins et manœuvriers qu'ils puissent être, ces brevetés, empruntés à la Marine Marchande et passant d'un engagement commercial à un engagement à la Grande Pêche, ne présentent pas toujours aux yeux des armateurs toutes les qualités requises d'un bon pêcheur, d'un « maître de pêche » ; d'où une tendance de l'armement à confiner le capitaine dans la conduite des navires jusqu'aux lieux de pêche, et à confier la direction effective des opérations de pêche au

(1) L'état major des premiers morutiers (xvi^e-xvii^e siècles) comprenait :

- 1° Un capitaine au long cours ;
- 2° Un pilote hauturier qui avait passé les mêmes examens que les capitaines au long cours mais n'avait pu justifier au moment de l'examen que de trois années de navigation au lieu de cinq exigées ;
- 3° Un maître d'équipage ;
- 4° ...un chirurgien.

« maître » ou « patron de pêche », embarqué en qualité de « subrécargue ».

Arrivé sur les lieux de pêche, c'est ce dernier qui prend la direction des opérations, règle le travail, ordonne les changements de mouillage, décide des réparations à faire effectuer au cours de la campagne ; le capitaine, lui, travaille comme un simple matelot, souvent il fait fonction de « trancheur » ; on en a même vu qui étaient employés à la pêche des bulots ou comme simples dorissiers. Quels peuvent être dans ces conditions, leur prestige, leur autorité sur l'équipage ?

Trop souvent, d'ailleurs, loin de se borner à leur rôle de maître de pêche, les subrécargues annihilent complètement le capitaine, commandent la manœuvre à sa place, tout en lui laissant la responsabilité de leurs fautes nautiques. Il en résulte une dualité de commandement très regrettable à tous les points de vue. Le rapport sur la campagne de pêche 1914 signale que l'un des sinistres survenus « présente ce trait particulier qu'il est dû à un abordage au cours d'une manœuvre où le subrécargue, tenait la barre, occupant ainsi la place du capitaine qui travaillait avec ses hommes ».

D'ailleurs, c'est le subrécargue, homme de confiance, parfois associé de l'armateur, qui recrute l'équipage et parfois le capitaine lui-même ; il est payé plus que ce dernier, souvent beaucoup mieux logé et, enfin, c'est lui qui détient les clefs de la cambuse, du coffre à médicaments, de l'armoire contenant les appareils de sauvetage ; toutes causes de nature à augmenter son prestige au détriment de celui du capitaine. En outre, en correspondance suivie avec l'armateur, c'est lui qui le renseigne, non seulement sur la pêche, mais encore sur le capitaine et ses hommes.

Les armateurs n'embarquent donc, trop souvent que dans le seul but de se mettre en règle avec la loi, ces capitaines dont le rôle est à peu près nul et que l'on désigne dans les ports de Grande Pêche sous le nom de « capitaines porteurs », titre qui indique suffisamment leur situation secondaire.

Bien souvent, d'ailleurs, à l'exception de jeunes brevetés désireux de s'initier afin de pouvoir commander effectivement plus tard, ces porteurs sont des incapables, qui ne trouvant aucun embarquement, sont contraints d'accepter cette situation secondaire pour gagner leur vie.

C'est dans le but de faire disparaître cette dualité de commandement entre capitaines « porteurs » et maîtres de pêche que la réglementation nouvelle a prévu la création de brevets spéciaux, permettant de commander les navires de Grande Pêche. Ces brevets dits de « capitaines de pêche » sont délivrés aux candidats ayant fait preuve des connaissances nautiques nécessaires pour la conduite des bateaux et des connaissances techniques indispensables pour la pratique rationnelle du métier de pêcheur. Les armateurs auront ainsi à leur disposition un personnel de capitaines brevetés, spécialisés dans la recherche et la capture du poisson et possédant en même temps, une véritable technique de la pêche. D'ailleurs, comme l'a dit si bien M. Le Danois, le distingué Directeur de l'Office Scientifique et technique des pêches maritimes : « le bon capitaine est celui qui,

laissant de côté des récits basés sur l'empirisme saura manier avec précision et conjointement un thermomètre et un sextant».

Le commandement des voiliers et chalutiers Terre-Neuvas peut donc être indifféremment confié à un marin titulaire soit du brevet de capitaine au Long Cours, soit du brevet de capitaine de la Marine Marchande, soit du brevet de capitaine au Cabotage, soit, enfin, du brevet de capitaine de pêche, spécialement institué dans ce but.

Il est piquant, à ce sujet, de remarquer que la charte partie type des chalutiers et voiliers prévoit dans son article 6 la participation (pour ne pas dire plus), du subrécargue à la direction des opérations de pêche.

« Le capitaine a la direction de la navigation, et s'il y a un subrécargue, la direction de la pêche, d'accord avec ce dernier » ; il vaudrait mieux lire : « s'il y a un subrécargue, ce dernier a la direction de la pêche ».

Le commandant de la *Ville d'Ys*, reprenant cette éternelle question dans son rapport sur la campagne 1924, demande, afin de prévenir les abus signalés plus haut, que les bâtiments qui navigueront encore avec des patrons de pêche, les embarquent sur le rôle à ce titre, et non comme seconds, car ils « sont les véritables commandants du navire ». Cette situation ne cessera qu'à la longue quand les capitaines de pêche seront assez nombreux, et auront pu s'imposer tant à l'armement qu'aux pêcheurs eux-mêmes.

A cet égard, la suggestion présentée par cet officier supérieur, d'attirer dans les écoles de navigation, l'attention des élèves sur les situations que peuvent se créer les capitaines des chalutiers de Grande Pêche, mérite d'être retenue et appliquée.

Les Officiers

A bord de tous les navires de Grande Pêche, il doit être embarqué un second soit possédant un brevet lui permettant de commander le navire, soit à titre transitoire, et pour pallier à la pénurie de brevetés, ayant exercé pendant deux campagnes, les fonctions de second sur les navires de Grande Pêche, antérieurement au 31 décembre 1912.

En fait, il est permis de se demander si le second qui cumule souvent ces fonctions avec celles de trancheur, serait à la hauteur de la situation, si la conduite du bateau venait à tomber entre ses mains. Toutefois, le nombre des seconds titulaires des brevets de capitaine au cabotage, de capitaine de pêche ou de patron de pêche, ira en augmentant pour le plus grand bien de l'armement.

Quant au lieutenant, ce n'est trop souvent qu'une fiction. C'est fréquemment, le saleur qui en assure les fonctions ; d'ailleurs, il n'est exigé de lui, comme référence, que d'avoir fait, à un titre quelconque, deux campagnes de grande pêche. Il serait bon que les jeunes brevetés, lieutenants ou capitaines au long cours, capitaines ou patrons de pêche, recherchent ces emplois dans lesquels ils pourraient acquérir, en deux ou trois campagnes, les connaissances qui leur permettraient d'obtenir eux-

mêmes le commandement de chalutiers et de s'affranchir de la tutelle des maîtres de pêche.

En outre, 1 chef mécanicien, breveté et deux chefs de quart (1) complètent le personnel officier du bord.

Il conviendrait de faire une place à part à l'opérateur de T. S.F., tard venu sur les navires de Grande Pêche, mais qui est appelé à jouer un grand rôle dans la recherche des bancs de poissons, maintenant surtout que les capitaines dont la mentalité a heureusement évolué à cet égard, ne répugnent plus à donner leur position quand ils ont découvert des fonds favorables.

Composition des équipages

Quartiers d'origine

Les chalutiers ont un équipage de 40 hommes environ se répartissant comme suit :

- 1 capitaine ;
- 1 second ;
- 1 lieutenant ;
- 3 mécaniciens ;
- 3 trancheurs ;
- 2 saieurs ;
- 3 ramendeurs ;
- 1 cuisinier ;
- 2 novices ;
- 2 mousses ;
- 23 matelots sans spécialité, chauffeurs et soutiers ;
- 1 T. S. F.

Sur certains d'entre eux, comme le *Maroc* de Bordeaux, on compte jusqu'à 53 hommes. Dans ces effectifs sont compris parfois les hommes affectés à terre lorsque les armateurs arment avec sécherie.

Si l'on excepte Fécamp qui, jusqu'à cette année, assurait pour les 4/5 l'armement de ses navires de Grande Pêche, chalutiers et voiliers, et Saint-Malo qui est la pépinière des terre-neuvas, on peut constater que les armateurs des autres ports morutiers sont obligés pour constituer ou, tout au moins, compléter leurs équipages et recruter leurs spécialistes, de s'adresser aux réservoirs inépuisables en marins éprouvés et en pêcheurs habiles que sont les quartiers bretons.

Les Boulonnais n'ont pu se faire aux conditions pénibles de la Grande Pêche et, particulièrement à la longueur des campagnes et sur le seul chalutier qui arme encore dans notre grand port du Nord, on ne rencontre que quelques Boulonnais parmi des Fécampoïses et des Bretons.

A Fécamp même, il a fallu pour assurer l'armement des nouveaux

(1) Sur les grands chalutiers où la machine a toujours une puissance au moins égale à 700 C.V., l'un des chefs de quart doit être titulaire du brevet de mécanicien pratique.

chalutiers devant participer à la campagne 1926, faire appel aux quartiers bretons qui ont pu, d'ailleurs, fournir et amplement, l'appoint que l'on attendait d'eux, évitant ainsi aux armateurs l'obligation de faire appel à la main-d'œuvre norvégienne, ainsi qu'ils l'avaient primitivement envisagé. Tout le personnel chauffeur provient également des quartiers bretons. Il en est de même des officiers mécaniciens à l'exception de quelques-uns d'entre eux, originaires du Havre.

Il n'est guère, avons-nous dit, qu'à Saint-Malo où l'armement trouve sur place ou dans les environs immédiats — Granville, Cancale, Dinan, Saint-Brieuc, les spécialistes et autres qui lui sont nécessaires. C'est dans ces mêmes quartiers que viennent recruter leurs équipages les capitaines des chalutiers armant au Havre, à Rochefort, Bordeaux et Arcachon.

L'équipage des voiliers qui varie de 24 hommes sur les goélettes à 36 hommes et plus sur les 3 et 4 mâts, comprend :

- 1 capitaine ;
- 1 second ;
- 1 lieutenant ;
- 2 novices ;
- 1 mousse ;
- 1 cuisinier ;

des dorissiers et bulotiers dont le nombre varie suivant le tonnage du bateau.

Les fonctions délicates de saleur et trancheur sont toujours remplies par des officiers, lieutenant, second, même capitaine.

De même que les chalutiers, les voiliers de Fécamp comprennent dans leur effectif une grande majorité, environ les 4/5 de marins originaires du quartier, particulièrement du Syndicat de Saint-Pierre-en-Port, le 1/5 restant est composé d'inscrits de Granville, Saint-Malo, Dinan et Saint-Brieuc.

Ce sont ces mêmes quartiers qui, concurremment avec Cancale et Paimpol assurent l'armement de tous les voiliers de Granville, Cancale, Saint-Malo, Saint-Servan, Saint-Brieuc, Paimpol, Lorient, La Rochelle et Bordeaux.

Ce sont eux qui fournissaient également les équipages des goélettes coloniales et les graviers du French Shore et de Saint-Pierre-Miquelon.

Il est à remarquer, en fait, que les seuls quartiers bretons qui fournissent les équipages de Grande Pêche sont eux-mêmes des quartiers d'armement, exception faite, toutefois, de Dinan, dont les inscrits sont cependant renommés. Par contre, les marins du Finistère viennent peu à la Grande Pêche, dont la technique diffère trop de celle à laquelle ils sont accoutumés ; ils ne lui fournissent que des chauffeurs ou soutiers, des ramendeurs et quelques patrons ou avants de doris.

On ne s'improvise pas terre-neuvas ; le métier exige un long apprentissage, un sang-froid, une endurance et une accoutumance peut communs ; c'est pourquoi on ne saurait trop s'exagérer la gravité de la crise de

main-d'œuvre qui menace, actuellement, d'arrêter l'essor magnifique de notre industrie des grandes pêches. Ce n'est un secret pour personne et l'on se rappelle, à ce propos, les polémiques suscitées par l'intention prêtée aux armateurs fécampois de recruter des équipages norvégiens, que les capitaines ont éprouvé cette année, de graves difficultés dans la formation de leurs équipages. Il a fallu, sur certains chalutiers, en particulier sur ceux qui arment à Bordeaux, faire appel, dans une très faible proportion, il est vrai, à la main-d'œuvre étrangère (anglaise, belge ou scandinave) ; et il est à craindre que l'on soit obligé de persévérer dans cette voie.

N'a-t-on pas vu, également, en 1926, les armateurs de Saint-Malo, Saint-Servan et Cancale, limiter de la façon suivante le nombre de leurs équipages pour la prochaine campagne :

Les navires d'une jauge brute supérieure à 450 tonnes, 36 hommes.

Les navires jaugeant entre 400 et 500 tonnes, 34 hommes.

—	—	—	350 et 400	—	32	—
—	—	—	300 et 350	—	30	—
—	—	—	250 et 300	—	28	—
—	—	—	250 et 200	—	26	—
—	—	—	moins de 200	—	24	—

En vue de former des avants de doris, chaque navire a le droit d'avoir, en plus de son équipage normal, deux hommes supplémentaires, à condition que ces deux derniers soient âgés de moins de 18 ans.

On ne peut que déplorer cette désaffection du métier de pêcheur que professent trop souvent les fils de marins. Les pères eux-mêmes sont responsables de cet état d'esprit, qui poussent leurs enfants vers de vagues professions libérales, en font des fonctionnaires vivant chichement et grossissent sans cesse la foule des déclassés et des mécontents.

La condition du marin banquais s'est, cependant, nettement améliorée ; les lois de 1907 et 1911 ont imposé aux armateurs l'obligation de faire construire des navires mieux aménagés et présentant toutes les garanties de réussite désirables ; les nouvelles chartes parties ont réglementé d'une façon très explicite les conditions du travail et précisé les obligations réciproques des armateurs et des marins.

En outre, la vie est moins pénible à bord des chalutiers, de plus en plus nombreux maintenant et qui, dans un prochain avenir remplaceront les voiliers ; enfin, nous verrons en son temps que les dernières campagnes ont été particulièrement fructueuses pour les équipages.

Des conditions d'engagement

Le principe même du contrat qui lie armateurs et équipages de pêche est celui d'une véritable association avec participation aux charges et aux bénéfices. Tous les membres de l'équipage, du mousse au maître de pêche, sont intéressés à la réussite de l'expédition et ne négligent rien pour

l'assurer ; les nombreux accidents qui surviennent chaque année sur le banc (doris trop éloignés partis en dérive ou chavirés par suite d'un excédent de chargement) n'en fournissent que trop la preuve.

Cette participation aux risques et pertes de l'entreprise n'était pas toujours complète et certaines chartes parties contenaient des dispositions garantissant aux pêcheurs un minimum de salaire, quel que fut le résultat de la campagne ; la part leur revenant, en outre, sur le produit de la pêche les intéressant au résultat de l'expédition.

Jusqu'en 1911 les conditions d'engagement entre armateurs et équipages variaient suivant l'usage établi dans les ports d'armement ; bien plus, il arrivait que des bateaux armant dans le même port adoptassent des chartes parties différentes.

Les principales modalités étaient : « l'engagement au cinquième » usité à Fécamp, l'« engagement au cinquième mitigé » pratiqué à Saint-Malo, l'« engagement au tiers net » de Saint-Brieuc, l'« engagement au quintal » de Saint-Malo, l'« engagement au mille », etc...

Dans l'engagement au cinquième, qui comportait lui-même des modalités (engagement au cinquième de la pêche et au fret, au cinquième et au pot de vin) on déduisait les avaries ou mieux les dépenses communes du produit brut de la pêche ; cette déduction opérée, l'armateur retirait les $\frac{4}{5}$ et l'équipage partageait le $\frac{1}{5}$ restant. La capitaine recevait de 2 à 3 lots, suivant que le gain du voyage dépassait ou non 300 francs au lot ; il avait, en outre, 2 % de pratique sur le produit brut de la pêche, escompte et commission déduits et 15 francs par 1.000 morues pesant 2 kilos 250 sur l'excédent de 50.000 morues, ramenées à ce poids moyen. Le second et le saleur recevaient chacun un lot et demi, plus $\frac{1}{2}$ % de pratique sur le produit net de la pêche ; les patrons de doris, 1 lot et 60 francs de patronage, les avants de doris 1 lot, les novices $\frac{3}{4}$ de lot et les mousses $\frac{1}{2}$ lot. En outre, il était institué en faveur des trois doris qui avaient fait la meilleure pêche, 3 primes de 100, 60 et 40 francs, prises sur le cinquième de l'équipage. Dans l'engagement au cinquième et au pot de vin, les hommes recevaient, au moment de leur inscription au rôle, une somme fixe, nommée « pot de vin » qui venait s'ajouter au produit des lots.

L'engagement au « cinquième mitigé » comportait l'attribution de gratifications prélevées sur le cinquième de l'équipage. Avec l'engagement « au tiers » qui était surtout usité pour la pêche d'Islande mais que l'on a pratiqué à Saint-Malo et, plus récemment encore, à Saint-Brieuc, l'équipage recevait comme rémunération le tiers du produit de la vente nette de la pêche, après déduction de tous les frais généraux.

Dans l'engagement au mille, le patron de doris touchait 50 francs par mille de morues pêchées, l'avant de 35 à 40 francs, mais le poids du mille était stipulé par l'armateur avant le départ pour les bancs. Dans l'engagement « au quintal » les armateurs donnaient au marin 4 fr. 75 par quintal de 55 kilos de morue pêchée.

La charte partie, conclue à la suite d'un conflit entre le syndicat

des armateurs de Saint-Malo et celui des inscrits terre-neuviens, était plus complexe encore. Aux termes de son article 13, « la morue, quelle que soit sa grosseur, était ramenée à 30 quintaux au mille et l'équipage de chaque doris recevait sur les mille pêchées par lui, 7 francs par franc de vente nette du quintal. »

On peut se rendre compte des difficultés que ne pouvaient manquer d'engendrer à l'usage ces contrats archaïques et compliqués à plaisir ; des conflits naissaient lors de chaque règlement de comptes touchant le calcul des pénalités, des frais généraux, les salaires des hommes restant à bord pour conduire le navire à son port d'hivernage, les salaires des blessés ou malades, etc... Le Département de la Marine se trouvait en quelque sorte désarmé, son droit se bornant à proscrire les clauses contraires aux dispositions déclarées d'ordre public, il ne pouvait intervenir que par voie de conseils ou de suggestions et en usant de son influence sur les armateurs et les marins pour obtenir la suppression ou la modification des clauses et conditions estimées obscures, imprécises ou peu équitables. Ces clauses débattues librement entre les intéressés et dérivant, suivant les régions, de lois économiques différentes, donnaient aux différentes conventions en usage des modalités très variées. Il importait, certes, de respecter des habitudes fortement ancrées dans les mœurs ; mais, d'autre part, l'Administration de la Marine se devait d'obtenir que les engagements se fassent dans des conditions qui réduisent, dans la mesure du possible, les sources de difficultés et de conflits.

L'occasion lui en fut donnée à la suite des incidents violents qui survinrent, à la fin de 1911, dans la région de Saint-Malo et de Cancale au sujet des engagements pour les Grandes Pêches.

M. l'Administrateur en chef Delacour, auquel nous nous permettrons d'adresser ici un souvenir ému, réussit à conclure entre le syndicat des armateurs et la Fédération des Syndicats d'Inscrits maritimes un accord dont le résultat fut l'adoption d'une charte partie unique pour les ports de Granville, Saint-Malo, Saint-Servan et Paimpol.

À la suite de cet accord, les chartes parties pour Terre-Neuve se réduisirent à trois types essentiels qui se distinguaient les uns des autres par les méthodes adoptées pour la rémunération des équipages :

1^o L'armement au cinquième (Fécamp) ;

2^o L'armement au quart net (Granville, Saint-Malo, Saint-Servan, Paimpol) ;

3^o L'armement au mille de morues avec réduction au quintal (Cancale).

Enfin, un navire de Saint-Brieuc armait au tiers net comme les Islandais.

Il nous semble utile de consacrer quelques lignes à l'étude des clauses principales de ces divers contrats.

a) *Engagement au cinquième*

La rémunération des pêcheurs se compose de deux éléments : a) une partie fixe dénommée « pot de vin » et qui, différence essentielle avec les

avances payées dans les autres ports, n'est pas « à valoir » sur la campagne, mais constitue un premier salaire et se cumule avec le produit de la pêche ; et b) une part du produit de la vente de la pêche ; le cinquième de ce produit étant partagé entre les hommes de l'équipage. Nous nous trouvons donc en présence d'une participation aux bénéfices mitigée, chacun recevant un salaire minimum invariable et une part dépendant du résultat général de la campagne à la réussite de laquelle il se trouve, par suite, intéressé. Ces parts sont égales et non proportionnées à la pêche de chacun.

Les dépenses communes fixées à forfait à un chiffre déterminé sont connues d'avance et invariables, d'où une grande simplification et la disparition d'une source permanente de conflits.

Toutefois, il pouvait sembler peu équitable de prélever sur la part de l'équipage les primes accordées aux meilleurs pêcheurs (clause survivante des anciennes chartes locales) et d'imputer sur ce même cinquième les frais de remplacement des morts, déserteurs, etc...

Il convient de remarquer que le soin de prononcer les pénalités pécuniaires était remis à une sorte de Conseil arbitral composé du capitaine, du second et de deux patrons de doris, qui ne pouvaient rien toucher de la somme retenue, non plus que l'armateur, cette somme étant partagée entre le restant de l'équipage.

Outre le « pot de vin » et la « part » ou « lot », il ne semble pas sans intérêt de rappeler que, suivant un antique usage, les marins recevaient lors de leur engagement, parfois bien longtemps avant le commencement de la campagne, un « pur don » que leur versait de la main à la main le subrécargue ou capitaine chargé de former l'équipage. C'était un moyen pour l'armement de s'assurer les meilleurs pêcheurs, aussi le taux de ce « pur don » variait-il suivant la réputation de l'homme ; cette allocation ne figurait pas au rôle d'équipage et était payée en dehors de toute intervention de la Marine.

b) Engagement au quart net

La charte partie de la région bretonne se caractérisait par la participation directe de l'ensemble de l'équipage aux bénéfices de la campagne et la rémunération de chaque homme en particulier proportionnellement à son travail personnel.

Ici pas de rémunération fixe ; les avances payées en deux fois lors de la revue d'armement et 10 jours après le départ aux ayants droit du marin étaient tout entières à valoir ; en outre, au moment de l'engagement il pouvait être accordé des « deniers à Dieu » à déduire du paiement de la « première partie des avances ». Ces avances restaient toujours acquises, même au cas où, par suite de circonstances exceptionnelles, il se trouvait des hommes qui ne les avaient pas effectivement gagnées ; la charte partie stipulait qu'il n'en serait autrement qu'en cas d'abandon volontaire du navire, d'abandon du voyage avant le départ par suite de force majeure et de débarquement d'un homme avant le départ pour cause d'appel pour le service de la flotte, de maladie cachée, d'inconduite, etc...

Au retour de la campagne, il était fait une totalisation des produits de la pêche, comprenant la vente (nette d'escompte et de commission) de morues, huiles, rogues, des frets de passagers et de toutes autres recettes. Il en était déduit le montant des divers frais communs (boëtte, allocation pour huile, frais de déchargement, de pesage, de conduite en fin de campagne) et le reste divisé, par le nombre de morues pêchées donnait le prix d'une morue. L'équipage de chaque doris recevait alors le quart de ce prix multiplié par le nombre de morues pêchées par lui. L'armateur payait, en plus, sur les trois quarts lui revenant, les gages des marins n'embarquant pas dans les doris — ou « chauffaudiers » — capitaine, second, saleur, novices, mousses.

c) Engagement au mille de morues avec réduction au quintal

Cette charte fut maintenue et adoptée par les armateurs et les inscrits de Cancale sur la proposition de la Fédération des Syndicats d'inscrits maritimes. A côté de certaines dispositions heureuses touchant, par exemple, l'établissement des comptes de pêche, la tenue des carnets de doris, la rémunération des dorissiers affectés à la pêche de la boëtte ou maintenus à bord, elle maintenait un système de décompte archaïque et certainement inintelligible pour les trois quarts des pêcheurs.

Ce système consistait à prendre pour base non pas le nombre réel de morues pêchées, mais le nombre obtenu en considérant fictivement toute la pêche du navire comme exclusivement composée de morues pesant 27 quintaux au mille. Les morues pêchées par chaque doris étaient payées à son équipage 140 francs le mille sur la base de vente de 20 francs le quintal. Autrement dit, chaque équipage recevait 7 francs par franc de vente nette du quintal sans que le prix ainsi payé puisse être inférieur à 140 francs par mille morues, c'est-à-dire au prix de base de 20 francs le quintal.

d) Engagement au mois avec pourcentage sur la pêche

Cette charte partie était spéciale aux chalutiers armés pour Terre-Neuve ou Islande.

A l'inverse de ce qui avait lieu sur les bateaux à voiles, les équipages étaient fort peu intéressés aux bénéfices de la pêche. Ils touchaient un salaire fixe variant entre 80 et 100 francs par mois et 1 à 2 francs pour 1.000 francs de vente du poisson à titre de pourcentage dans les bénéfices de la pêche. Les trancheurs et saleurs recevaient, généralement, un supplément mensuel de 20 francs sur les autres hommes. Sur certains boulonnais, le pourcentage ne résultait que d'une clause verbale entre l'équipage et l'armateur, ce dernier étant libre de payer ou non cette gratification suivant la façon dont il était satisfait de son personnel. A Fécamp les seconds touchaient 300 francs plus 3 % ; les lieutenants, les saleurs et les trancheurs, 225 francs plus 2 % ; les matelots, 100 francs plus 1 %.

e) *Les chartes parties de 1920*

Telles quelles, les trois chartes parties types — et, encore, la charte partie de Cancale ne s'appliquait-elle qu'à bien peu de navires — marquaient, certes, un progrès appréciable sur le régime antérieur. Certaines dispositions archaïques et draconiennes en avaient disparu et, exception faite de la charte cancalaise, leur interprétation et, par suite, les règlements de comptes devenaient plus faciles.

Toutefois, à l'usage, il apparut qu'il était encore possible de supprimer ou de modifier certaines dispositions critiquables, d'apporter des simplifications ou des précisions à des clauses encore obscures. Il fallait également tenir compte d'un fait nouveau très important, l'entrée en service des chalutiers à vapeur, plus nombreux d'année en année, et sur lesquels les conditions du travail, comme aussi la rémunération des hommes supposaient des conditions d'engagement totalement différentes de celles adoptées par les voiliers. En outre, depuis 1919, la loi de huit heures avait été rendue applicable à la marine marchande et il convenait, également, d'adapter les clauses relatives à l'organisation du travail à bord, au principe qu'elle venait consacrer.

Une commission fut donc chargée, par arrêté du 8 janvier 1920, d'élaborer une charte partie type de travail et de recrutement des navires de Grande Pêche. La présidence en fut confiée à M. le Conseiller d'Etat Jules Gautier.

Grâce à la bonne volonté et à l'esprit de conciliation dont ne cessèrent de faire preuve les représentants de l'armement et ceux des inscrits maritimes, l'accord se fit rapidement au sein de cette Commission et, le 3 mars 1920, étaient notifiés trois contrats types qui, malgré la date tardive de leur promulgation devinrent, dès la campagne 1920, la charte des armements pour Terre-Neuve et Islande.

Tous les armements sont donc, actuellement, faits suivant l'une des chartes parties suivantes :

- 1^o Charte partie des chalutiers à vapeur (Terre-Neuve et Islande) ;
- 2^o Charte partie des voiliers de Terre-Neuve ;
- 3^o Charte partie des voiliers d'Islande.

! Nous n'étudierons ici que les dispositions essentielles des deux premières, renvoyant pour l'examen des clauses de la troisième, à la partie de notre ouvrage consacrée à la pêche d'Islande.

§ 1 — *Chalutiers à vapeur*

Compte tenu des différences essentielles résultant de la technique de la pêche, la charte partie type des chalutiers à vapeur semble inspirée de l'ancienne charte partie des voiliers de Fécamp (engagement au cinquième).

Aux termes de l'article 15, il est, en effet, alloué à l'ensemble de l'équipage un cinquième du produit net de la pêche, réparti suivant les usages locaux. (Le produit net s'entend du prix de livraison au port

d'armement et à Saint-Pierre-Miquelon.) En cas de transbordement sur chasseur ou wagon ou livraison dans un autre port, tous les frais engagés pour augmenter les recettes seront déduits du montant du compte de vente. Il convient d'y ajouter le fret des marchandises ou morues, même de celles appartenant à l'armateur et la moitié du fret des passagers à destination ou en provenance de Saint-Pierre-Miquelon.

En plus du cinquième, il est alloué aux matelots sans spécialités, chauffeurs et soutiers, une gratification de fin de campagne de :

150 francs pour un produit de pêche de 1.200.000 francs.	
250 . — — —	1.500.000 —
350 — — —	1.800.000 —

Sur ce cinquième, il est donné, suivant les usages locaux, des avances mensuelles à titre d'acompte, comme minimum de salaire garanti, quel que soit le produit de la pêche.

Ces acomptes mensuels sont payés par mois échu et le taux en est porté au rôle d'équipage (art. 16).

Les hommes reçoivent avant le départ une avance de deux mensualités qui est versée après réception du certificat médical ; mais, bien que ce versement soit effectué devant l'Administrateur, il n'existe aucun recours contre le marin qui, même après avoir signé en sa présence son contrat d'engagement, refuse d'embarquer lors de l'établissement du rôle. Ce cas est, heureusement, assez rare, mais il serait désirable que l'Administrateur ait les moyens d'amener l'homme à respecter ses engagements (1).

Comme sous le régime de l'ancienne charte-partie de Fécamp, la rémunération des équipages de chalutiers se compose donc de deux éléments : a) une partie fixe constituée par les acomptes mensuels dont le taux varie suivant les usages locaux et la fonction à bord du bénéficiaire ; b) une part du produit de la vente de la pêche (différence entre les mensualités versées en cours de campagne et la part acquise. En cas de sinistre la somme assurée sur le produit de pêche serait répartie suivant les mêmes dispositions, déduction faite de la prime d'assurance.

La charte partie des chalutiers de Saint-Malo contient en outre une disposition aux termes de laquelle il est fait à chaque homme une avance de 600 francs. Cette avance lui est versée au moment de la remise de son « permis d'embarquement » et de son certificat médical à l'armateur, et pour le 25 février au plus tard ; elle est reprise sur le 1/5^e revenant à l'équipage.

D'ailleurs, en ce qui concerne toujours ce paiement des avances et acomptes mensuels il semble que les armateurs de Saint-Malo aient tenu à respecter les usages locaux ; c'est ainsi que leur charte partie stipule qu'ils est envoyé, huit jours après le départ, aux familles des hommes qui délèguent, une mensualité entière, les deux mois suivants, une demi

(1) A Fécamp le montant des avances avant le départ pour l'Islande est de deux mois. Il n'en est pas fait au départ pour Terre-Neuve, sauf pour les nouveaux engagés.

mensualité et, par la suite, des mensualités entières, déduction faite des sommes avancées aux hommes en cours de campagne.

Nous allons examiner maintenant les principales clauses de cette charte-partie, mais avant d'aller plus loin, il ne nous paraît pas sans intérêt, à titre documentaire, de donner, par spécialité, un tableau de la répartition du cinquième dans les ports de Fécamp, Saint-Malo et Bordeaux.

SPÉCIALITÉS	NOMBRE DE PARTS PAR HOMME		
	FÉCAMP	SAINT-MALO	BORDEAUX
Capitaine	5	10	4
Capitaine	5	10	4
Patron de pêche ou second ...	3	10	8
3 ^o Officier pont.....	2	10	3 (trancheur)
4 ^o — —	2	10	2
Chef mécanicien	5	8,35	5
2 ^o Mécanicien	2	8,25	2
3 ^o —	1,75	8,25	1,75
Opérateur de T. S. F.....	1,25	1,75	1,25
Chef ramendeur.....	2,00	2,00	2
Trancheurs	1,75	1,75	1,75
Chef saleur	2	1,75	1,75
Aides spécialistes	1,50	1,75	1,50
Marins sans spécialité.....	1,25	1,25	1,25
Novice	0,75	0,75	0,75
Mousse	0,50	0,50	0,50
Cuisinier	»	1,75	1,50
Matelots légers et soutiers	»	1,00	1,00

Ce mode de rémunération présente sur l'ancien régime de la rémunération fixe avec pourcentage, l'avantage de limiter les charges de l'armement, en particulier dans les mauvaises années et d'intéresser les marins au rendement de la pêche.

Toutefois, les armateurs font remarquer que ces derniers ont une tendance à réclamer une mensualité garantie de plus en plus forte, et par suite une participation moindre, de façon à éviter les aléas d'une campagne de grande pêche.

Durée de l'engagement

Aux termes de l'article 2 de la charte partie type, l'équipage est engagé à partir du jour de l'armement et sans interruption, jusqu'au désarmement et au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, sauf en cas de force majeure.

Il n'est pas fait de distinction entre les lieux de pêche et, par suite, un homme ne saurait arguer d'une relâche en France, à la fin de la campagne d'Islande, par exemple, pour demander son débarquement; nous sommes

ici, en effet, en présence d'un contrat à durée déterminée ; d'ailleurs, pour éviter toute controverse, la charte partie des chalutiers de Fécamp porte en tête la formule suivante : « Les soussignés déclarent s'être volontairement engagés à faire, pendant l'année 192 , la pêche de la morue sur les bancs d'Islande, de Terre-Neuve et tous autres lieux ». Celle de Saint-Malo contient, à cet égard, une clause encore plus précise, si possible. Les armateurs ont ainsi, fort justement, voulu éviter les difficultés sans nombre qu'entraînerait pour eux le renouvellement de leurs équipages en pleine campagne de pêche (calcul des avances, recrutement de spécialistes, perte de temps, etc...)

Obligations de l'équipage. — Organisation du travail à bord

Les engagés, depuis le jour où ils ont passé la revue, sont tenus de travailler à bord du navire, pour en accélérer l'armement ; leurs journées leur sont payées au prix de la spécialité sur la place.

Ils doivent se rendre à bord au jour fixé par l'armateur et, sont dès dès ce moment à la disposition de ce dernier, soit pour mettre le navire en rade, soit pour partir directement, vers le lieu de destination. Par contre, si le départ est retardé par le fait ou dans l'intérêt de l'armateur au delà de la date extrême fixée dans l'engagement, il est dû au marin, par journée de retard, une indemnité de taux égal à celui des salaires des marins du commerce.

Enfin, pendant tout le cours du voyage, et en cas de relâche dans un port quelconque, même celui de départ, les engagés sont tenus de faire, sans indemnité, tous les travaux commandés dans l'intérêt de l'expédition. (La charte-partie de Saint-Malo, ajoute « même en dehors de leur spécialité » ; c'est ainsi qu'en dehors de la pêche et de la préparation du poisson, ils doivent effectuer le transbordement et le déchargement du poisson pendant toute la campagne, assurer le service des treuils, etc... La charte partie-type stipule formellement que « l'équipage ne pourra être tenu d'aider à l'embarquement du charbon, que lorsque la main-d'œuvre locale sera insuffisante » et cette clause est reproduite dans presque tous les contrats, sauf à Saint-Malo, où les conditions d'engagement portent au contraire, pour les hommes obligation d'aider à l'embarquement du charbon dans les ports et au transbordement d'une cale à l'autre pendant les traversées. Cette disposition est critiquable, en ce qu'elle permet d'imposer aux pêcheurs, en dehors de leurs fonctions habituelles, un travail pénible qui ne devrait leur être demandé qu'exceptionnellement ; elle devrait être modifiée conformément au contrat type adopté sans modifications dans les autres ports.

En route, le service est divisé en 3 quarts, et la durée du travail effectif est fixée à 8 heures par jour.

Sur les lieux de pêche, le service est organisé suivant les nécessités de la pêche, à la condition, toutefois, qu'un repos minimum ininterrompu de 8 heures, soit assuré journellement au personnel. La durée journalière

de ce repos peut être réduite à 6 heures, repas non compris, pendant 5 jours consécutifs.

On ne peut en effet songer établir, à ce sujet, une réglementation rigoureuse ; le poisson doit être travaillé dès que le chalut l'a déversé sur le pont (1).

Dans le port et sur rade abritée, la durée de travail effectif, service de garde ou de veille compris, est fixée à 8 heures par jour. Toutefois, pour le déchargement du poisson salé, la durée de la journée de travail effectif pourra être portée jusqu'à 12 heures.

Enfin, l'article 2 stipule que dans le cas où il y aurait lieu à allocation pour heures supplémentaires, le taux en sera celui indiqué pour les navires de commerce.

La charte de Saint-Malo est muette sur tout ce qui touche à la durée du travail à bord. Il conviendrait, cependant, que les hommes puissent être à tous moments, exactement renseignés à cet égard. Il y a une lacune à combler.

Pénalités diverses

Les pénalités pécuniaires sont assez légères pour ne pas causer un réel préjudice à l'homme qui en est frappé ; en outre, les cas dans lesquels elles sont infligées sont limitativement désignés dans la charte type (amende de 6 francs à l'homme qui manque la mise en rade, de 50 francs à celui, qui sans motif plausible, retarde le départ du navire). Ces amendes qui ne sont, d'ailleurs que prélevées sur les salaires du retour, s'ajoutent au produit de la pêche, et ne bénéficient donc pas, exclusivement, à l'armement. A noter qu'à Saint-Malo il n'est pas établi d'amende forfaitaire ; le marin est passible de dommages-intérêts proportionnés au retard et qui sont ajoutés au produit de la pêche.

Les hommes qui refusent d'embarquer ou de travailler perdent le bénéfice de la moitié de leur participation. Cette retenue doit, semble-t-il, s'ajouter au produit de la pêche, mais aucun article ne le spécifie réellement. A Saint-Malo, c'est le bénéfice de sa participation entière que perd le marin qui refuse d'embarquer ou est débarqué à la suite d'une punition disciplinaire ; il en est de même de celui débarqué pour incapacité ou insubordination, et qui est réputé par suite, comme n'ayant pas rempli jusqu'au bout ses engagements.

Les conditions de ce port semblent ainsi toujours plus rigoureuses que celles adoptées partout ailleurs, et cependant, il ne semble pas qu'elles aient donné lieu à réclamation. Il est vrai que le nombre des chalutiers auxquels elles s'appliquent est encore peu élevé.

Enfin, aux termes de l'article 3 l'armateur a la direction économique de l'expédition et se réserve le droit de faire débarquer ou transborder des morues à Saint-Pierre-Miquelon et en Islande.

La majorité des contrats stipule à l'appui de cet article que « s'il y

(1) Ainsi que nous l'avons vu, sur certains bâtiments de fort tonnage, possédant un équipage nombreux, il est organisé deux équipes qui travaillent, alternativement, chacune pendant deux heures.

a inobservation d'une de ses clauses, le préjudice causé à l'armateur ou à des tiers sera déduit du 1/5 revenant à l'équipage». Il est, en effet, indispensable, pour la réussite de la campagne que l'autorité incontestable de l'armateur soit sanctionnée. Toutefois, il est à craindre que l'évaluation du dommage subi soit une source de difficultés continues, d'autre part, l'établissement d'un forfait en cette matière est irréalisable, par suite de la diversité des éléments qui interviennent dans l'appréciation du préjudice subi.

Enfin, l'article 5 §2 de la Charte partie type reconnaît au capitaine le droit de remettre simple matelot tout spécialiste de la pêche ayant fait preuve d'incapacité professionnelle. Rien de plus logique ; mais que penser de la clause insérée dans la charte partie de Saint-Malo, aux termes de laquelle, le capitaine se réserve le droit de débarquer les marins pour incapacité, ou insubordination sans indemnité.

Obligation de l'armateur

Ainsi que nous l'avons vu au début de ce paragraphe, « Il est alloué à l'ensemble de l'équipage un cinquième du produit net de la pêche réparti suivant les usages locaux ». En cas de sinistre, la somme assurée sur le produit de la pêche sera répartie sur les mêmes bases que la pêche elle-même, déduction faite de la prime d'assurance.

Les hommes malades ou blessés ont droit, jusqu'au jour du débarquement, à la participation acquise à ce moment.

Les salaires de maladie dus par l'armateur par application de l'article 262 du Code de commerce sont du taux des salaires de commerce.

Les frais de conduite sont à la charge de l'armateur lorsque l'homme est débarqué dans un port autre que celui de l'armement. La somme à lui payer de ce chef doit lui permettre de rejoindre, à son choix, son quartier ou le lieu de son engagement.

L'article 21 impose d'ailleurs un délai maximum pour le règlement des comptes. Cette opération doit avoir lieu au plus tard 15 jours après la dernière livraison dans un port de la métropole. A compter de l'expiration du délai ci-dessus et jusqu'au jour du paiement, l'armateur est tenu de payer les intérêts des sommes dues au taux légal, plus une indemnité de 5 %.

Il est tenu, d'ailleurs, de délivrer à chaque membre de l'équipage, avant le paiement, son compte individuel de salaires. La charte partie des voiliers dispose que ce compte doit parvenir au marin et à l'Inscription maritime, 8 jours au plus tard avant la revue de désarmement : celle des chalutiers ne contient, il est vrai, aucune disposition concernant le délai de délivrance du compte individuel et sa remise à la Marine, mais les conditions sont les mêmes et, d'ailleurs, ce dépôt est prescrit par l'ordonnance du 9 octobre 1837, déclarée d'ordre public, par le Décret-loi du 4 mars 1852, et toujours en vigueur.

Les armateurs doivent donc remettre : 1° à l'Inscription maritime un compte sommaire des résultats de la campagne, certifié par eux,

et faisant connaître ce qui revient à chacun des hommes de l'équipage ; 2° à chaque marin un compte individuel comprenant tous les chiffres du compte général.

Le compte destiné à l'Administrateur doit être appuyé des pièces originales : bordereaux de vente, factures de dépenses, récépissés pouvant servir à les justifier.

Malgré tout, le contrôle de l'Administrateur et *a fortiori* celui des capitaines et des simples pêcheurs, est en fait, quasi inopérant, le dépouillement d'un compte de pêche étant toujours assez compliqué. Il serait à souhaiter de voir généraliser le système forfaitaire adopté par les armateurs de chalutiers de Fécamp, lorsque les circonstances leur ont imposé un transbordement sur chasseur ou wagon ou la livraison dans un port autre que Fécamp, Saint-Pierre, ou, semble-t-il, tout autre port d'armement.

Les frais engagés, dans les conditions ci-dessus, et qui sont déduits du montant des comptes de vente font l'objet d'un forfait établi comme suit (campagne 1925) : 10 francs par quintal de morues pour livraison par les navires pêcheurs eux-mêmes, par voie de fer ou par caboteurs.

x francs par homme embarqué, au profit de la Société des « œuvres de Mer ».

On déduit également du montant du compte de vente, les taxes sur le chiffre d'affaires et tous impôts analogues pouvant être créés.

Cette question du paiement par les marins de la taxe de 1,30 % sur le chiffre d'affaires, avait failli, lors des revues d'armement pour la campagne 1926, être la source d'un conflit entre les armateurs de Saint-Malo et le Syndicat des marins de ce port. Les premières revues avaient été marquées par le refus des pêcheurs d'accepter de payer cette taxe et n'avaient pu avoir lieu. Par la suite, les armateurs restèrent sur leurs positions et les marins terre-neuviens ne soulevant plus aucune objection au paiement de la dite taxe, d'ailleurs acquittée par eux sans protestation depuis sa création, les revues suivantes se passèrent sans incidents. Au retour de la campagne de 1926, cette question fut de nouveau évoquée, les armateurs et les marins dénoncèrent la charte partie ci-dessus. L'entente ne put se faire au sein de la Commission paritaire réunie à Paris le 11 décembre 1926, mais, le 15 janvier 1927, les délégués des deux parties, réunis à Saint-Malo par M. l'Administrateur en Chef Baudoin, tombaient d'accord sur les bases d'une charte-partie qui se différencie notamment de la précédente en ce que le chiffre d'affaires reste entièrement à la charge de l'armement.

§ 2. — Voiliers

De même que l'ancienne charte partie de la région bretonne (engagement au quart net), la charte partie adoptée par les voiliers se caractérise par la participation directe de l'équipage aux charges et bénéfices de la campagne, et la rémunération de chaque homme en particulier, proportionnellement à son travail personnel. Indispensable pour les voiliers,

ce mode d'engagement, stimule par l'appât d'un gain plus important en fin de campagne, l'activité des dorissiers, et peut-on le dire, leur témérité.

Aux termes de cette charte partie, il est attribué à l'équipage de chaque doris, 26 % de la valeur de vente nette des morues pêchées par lui, et portées sur le registre journalier dont la tenue est obligatoire. Le produit de ces 26 % est partagé entre le patron et l'avant dans la proportion de 5/9 au patron et de 4/9 à l'avant ou partagé également, s'il y a convention entre eux à ce sujet. S'il était impossible de produire le registre ci-dessus, on aurait recours aux déclarations concordantes du capitaine et des dorissiers. Dans la charte partie de Saint-Malo pour 1927 ce pourcentage est élevé à 28 % lorsque la moyenne des ventes des doris atteint 70.000 francs. Les saieurs et les seconds, dans ce cas, reçoivent 1 % de plus.

Durée de l'engagement

A compter de la date d'engagement, l'engagé ne peut contracter un autre engagement qui ne lui permettrait pas d'être présent en temps voulu, et l'armateur ne peut rompre l'engagement. Toutefois, dans le cas où depuis la date de l'engagement, il serait constaté chez l'engagé une maladie, une blessure, une infirmité le mettant dans l'incapacité de faire son travail, l'armateur conserve le droit de mettre fin au contrat, mais seulement après visite du médecin officiel, et d'accord avec l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Les engagés sont depuis le jour où ils ont passé la revue, obligés de travailler à l'armement du navire et, dans ce cas, leurs journées leur sont payées au prix courant de la spécialité sur la place.

L'engagement pour la campagne est terminé, lorsque le poisson est débarqué dans le port de la métropole choisi par l'armateur qui a la direction économique de l'expédition et se réserve le droit, sauf stipulation contraire, de faire débarquer des morues à Saint-Pierre et Miquelon.

Obligations de l'équipage. — Organisation du travail à bord

Le capitaine a la direction de la navigation et, s'il y a un subrécargue, la direction de la pêche d'accord avec ce dernier. Dans l'ensemble, ces obligations sont identiques à celles imposées aux équipages de chalutiers ; l'organisation du travail à bord des voiliers est, d'autre part, régie également par la loi du 2 août 1919 (division du service en trois quarts et fixation de la durée du travail effectif à 8 heures par jour).

Au départ, les engagés doivent se rendre à bord le jour qui leur est fixé par l'armateur. Tout homme qui manque la mise en rade, est tenu de payer la somme de 6 francs. Cette amende est portée à 50 francs pour celui qui retarde sans motif plausible le départ. Il doit en outre rejoindre le navire à ses frais.

Pendant tout le cours du voyage et, en cas de relâche dans un port quelconque, même celui du départ, les engagés sont tenus de faire tous les travaux commandés dans l'intérêt de l'expédition, sans indemnité

pendant les 10 premiers jours. Passé ce délai, ils sont rémunérés au taux officiel des salaires du commerce.

Tous les hommes de l'équipage sont tenus de pêcher la boëtte nécessaire à la pêche. L'armateur se réserve cependant le droit d'en acheter à telles conditions qu'il jugera opportunes. Le prix d'achat est alors déduit du produit de la pêche.

Les marins qui, au cours de la campagne, se sont égarés sur les bancs et ont été recueillis par un autre navire, doivent, sauf incapacité physique, travailler à bord de ce navire; dans ce cas, ils sont rémunérés d'après le nombre de morues qu'ils auront pêchées.

Ceux qui ont été rapatriés à Saint-Pierre et Miquelon doivent, autant que possible, être ramenés à bord de leur navire. Il en sera de même, après guérison, pour les engagés laissés à terre pour cause de maladie.

A la fin de la campagne, si le retour s'effectue au port d'armement, l'équipage doit amarrer le navire à son poste d'hivernage.

Dans le cas contraire, et afin d'éviter les difficultés que ne manquerait pas de rencontrer le capitaine pour recruter un nouvel équipage, les marins désignés par le capitaine sont tenus de ramener le navire à son port d'hivernage. La désignation des marins qui doivent ainsi demeurer à bord doit avoir lieu au plus tard le dixième jour après l'arrivée dans le port de débarquement, et, afin d'éviter qu'ils puissent se trouver désavantagés par rapport à leur camarades, ils reçoivent, du jour du débarquement de ces derniers, les salaires et indemnités officiels du commerce

Obligations de l'armateur

L'armateur doit, à chacun des hommes qui composent l'équipage, depuis le capitaine jusqu'au mousse, une somme fixe dénommée « avance » payée avant le début de la campagne, et une part proportionnelle à la valeur des produits pêchés. Les salaires se composent donc des avances et des salaires de retour.

Les salaires de maladie, mis éventuellement à sa charge par application de l'article 262 du Code de commerce sont calculés d'après le taux officiel des salaires du commerce.

« Pur don » ou « Denier à Dieu »

Dans beaucoup de ports de Grandes Pêches, capitaines et subrécargue, lorsqu'ils composaient leurs équipages, cherchaient dès le retour des navires à s'assurer pour la campagne suivante le concours des meilleurs pêcheurs, et pour ce faire, leur remettaient de la main à la main, une somme parfois importante qui demeurait rigoureusement secrète et ne figurait pas, à *fortiori*, sur le rôle d'équipage. L'Administration de la Marine s'employa de son mieux à lutter contre ces pratiques qu'elle jugeait dangereuses et, de fait, elles semblaient fortement en décadence, mais, en présence des difficultés que présente actuellement le recrutement des équipages, le pur don a reparu, sans que la charte partie en fasse naturellement mention. Dans certains ports, comme Fécamp où la crise de la

main-d'œuvre, a particulièrement sévi, ce « pur don » atteint, pour de simples marins, jusqu'à 4.000 francs. Les armateurs de Saint-Malo se proposent de ne plus accorder de « denier à Dieu » mais le pourront-ils et le pouvant, résisteront-ils au désir légitime de s'assurer par ce moyen, les meilleurs pêcheurs ? il est permis de rester sceptique à cet égard.

Paiement des avances

Le montant des avances est fixé chaque année et porté à la charte partie.

Voici à titre documentaire quel était leur montant à Fécamp, pour la campagne 1925 :

Capitaine, maître de pêche, second, saleur.....	2.500	fr.
Matelots.....	2.000	—
Novices.....	1.200	—
Mousses.....	750	—

Le versement s'en effectue comme suit :

Les 3/4 sont payés en passant la revue au bureau de l'inscription maritime et entre les mains de l'engagé, et la deuxième partie, entre les mains de la femme ou des ayants droit, désignés, par le marin, aussitôt après le départ du navire.

Ces avances sont à *valoir* sur les salaires, c'est-à-dire que leur montant est déduit de la part revenant au marin lors de la répartition effectuée au retour. La charte partie ne spécifiant d'ailleurs pas, si ces salaires sont ceux dus pour le travail ou les salaires de maladie; il serait possible à un armateur d'opérer, le cas échéant, la compensation du salaire de maladie dû à un marin avec le montant des avances qui lui avaient été versées au départ pour la campagne. Cette thèse a été confirmée par un jugement du 18 mars 1924 du Tribunal de Commerce de Saint-Malo.

Salaires de retour

Les conditions d'engagement des voiliers de Terre-Neuve créent une véritable association entre armateurs et pêcheurs, celui-ci apportant son navire avec son matériel d'armement et fournissant les vivres, ceux-là fournissant leur travail, et tous participant aux dépenses faites dans l'intérêt de l'expédition.

Ce caractère ne se retrouve pas dans la charte partie des chalutiers, c'est qu'aussi bien les conditions économiques de la pêche telle qu'elle est pratiquée sur ces navires, ne permettraient pas cette étroite liaison. En outre, en vue de stimuler l'initiative individuelle et d'augmenter le rendement, a-t-on maintenu le mode de répartition adopté par l'ancienne charte partie de Saint-Malo qui, à l'inverse de la charte partie Fécampoise, rémunérait les équipages de doris en proportion directe du nombre de morues capturées par chacun d'eux.

Les salaires de retour sont établis comme suit :

Il est établi une totalisation de tous les produits comprenant la vente

(nette d'escompte et de commission) des morues, huiles, rogues, le fret des marchandises ou morues, même si ces marchandises et morues appartiennent à l'armateur, la moitié du fret des passagers et les pénalités prévues contre les hommes manquant la mise en rade ou retardant le départ sans motif plausible. En outre, si l'armateur a envoyé son navire chercher du sel avant de se rendre au banc, on y ajoute le fret de ce sel, calculé suivant le cours du jour du départ du port d'armement, déduction faite, des dépenses supplémentaires de l'expédition au port d'embarquement du sel.

Il est déduit de ce total le montant des primes d'assurances sur armement, avancées et excédents de pêche, l'allocation pour huile accordée au saleur, et le prix des fûts, les frais de conduite et de salaires au mois, en fin de campagne, s'il y a lieu, de salaires pour travaux commandés et d'heures supplémentaires accomplies dans l'intérêt de l'expédition ; d'indemnités journalières d'absence et de salaires de retour des dorissiers égarés sur le banc ; les frais de déchargement et de pesage de la cargaison si le déchargement se fait au port d'armement ou n'est pas effectué par l'équipage dans tout autre port ; le montant des droits de douane payés pour l'entrée de la morue à Saint-Pierre et Miquelon et parfois, une somme fixe au profit de la Société des Œuvres de Mer (1).

Le reste constitue le produit net de la pêche, qui, divisé par le montant des morues pêchées suivant le registre journalier dont la tenue est obligatoire, et en cas de perte du registre, suivant les déclarations concordantes du capitaine et des dorissiers intéressés, donne le prix de revient d'une morue. Le nombre des morues pêchées, réellement, est en fait, abondé de la quantité de poissons attribuée aux dorissiers employés à pêcher la boëlle, et c'est d'après ce total fictif qu'est calculé le prix de revient. Cette disposition contenue dans le contrat type, reproduite dans toutes les chartes parties a pour but de majorer la part revenant à l'armement et a été insérée en considération de ce que l'armateur fournit gratuitement les engins nécessaires à la pêche de la morue comme de la boëtte, et de ce que tous les doris devraient eux-mêmes pêcher leur boëtte.

Il est attribué à l'équipage de chaque doris 26 % de la valeur de vente nette des morues pêchées par lui ; le produit de ces 26 % est partagé entre le patron et l'avant dans la proportion de 5/9 au patron et de 4/9 à l'avant ; ou partagé entre eux, également, s'il y a convention dans ce but entre les deux dorissiers.

Les gages des marins n'embarquant pas (chauffaudiers) ou n'embarquant qu'accidentellement dans les doris sont payés par l'armateur sur la part qui lui revient et sont fixés comme suit :

Capitaine : conditions spéciales portées au rôle.

Second : embarquant ou n'embarquant pas dans les doris : 20 ou 22 %

(1) Jusqu'en 1926, la taxe sur le chiffre d'affaires était également déduite des salaires de retour. Depuis l'accord de Janvier 1927, cette taxe est entièrement supportée par l'armement.

sur la moyenne de vente des doris suivant que l'équipage comprend plus ou moins de 30 hommes.

Saleurs : 18 % sur la moyenne de vente des doris.

Novices : 7,50 % (1) sur la moyenne de vente des doris.

Mousses : 6,50 % sur la moyenne de vente des doris.

Lieutenant : 2 % sur la moyenne de vente des doris.

Maître : 1 % sur la moyenne de vente des doris.

Le cuisinier est payé sur la moyenne de vente des doris à raison des 1/9.

Nous avons vu plus haut que la totalité des primes d'assurances sur avances, armement et excédents de pêche, était déduite du produit de la vente nette. Les pêcheurs participent donc à l'assurance de la pêche. Aussi, en cas de sinistre, est-il procédé de la manière suivante à la répartition des sommes assurées à ce titre.

1° Si le navire fait naufrage avant d'avoir pêché, l'indemnité d'assurance est acquise intégralement à l'armateur.

2° Si l'événement se produit quand les excédents de pêche ont été couverts, le règlement a lieu comme si le navire était arrivé à bon port.

3° Dans le cas d'un sinistre n'entraînant pas la perte du navire et n'occasionnant qu'une dépréciation de l'armement et de la cargaison, le règlement a lieu sur le montant de la vente du poisson déprécié auquel s'ajouteront les indemnités d'assurance sur armement et excédents de pêche.

Règlement des comptes

Avant le paiement, l'armateur est tenu de délivrer à chaque membre de l'équipage, son compte individuel de salaire.

Ce compte doit comprendre tous les chiffres du compte général et doit parvenir au marin et à l'Inscription maritime 8 jours au plus tard avant la revue de désarmement. Le compte fourni à l'Inscription Maritime doit être appuyé des pièces originales : bordereaux de vente, factures de dépenses, etc... Cette disposition à l'exécution de laquelle les Administrateurs doivent tenir la main s'explique par ce fait que les marins, engagés à la part, ne sont pas de simples salariés au regard des armateurs, mais des associés véritables, participant aux chances heureuses comme aux chances malheureuses de l'entreprise commune. Je crois devoir le rappeler encore, il s'agit ici d'une véritable association en participation à laquelle les marins apportent leur travail et leur capacité professionnelle, l'armateur fournissant de son côté le bâtiment, l'armement et la nourriture de l'équipage pendant la durée de la campagne. La rémunération de cette double série d'apports se calculant sur le prix de vente du produit de la pêche, il est indispensable que l'armateur, gérant de l'association, fournisse à ses co-associés toutes les justifications prescrites par le code civil et le code de commerce en matière de sociétés. Ces

(1) Depuis l'accord de Janvier 1927, antérieurement ce taux était de 6 % pour les novices et de 5 % pour les mousses. Cette mesure est destinée à assurer le recrutement des mousses et la formation des futurs dorissiers.

justifications ne pourraient être mieux fournies que par l'intermédiaire de l'Administrateur qui est donc fondé à exiger communication des diverses pièces justifiant les imputations des comptes de pêche (prix de vente quantités vendues, taux du courtage, prix d'achat des boîtes, frais de déchargement, etc...). Il faut bien dire d'ailleurs, que les armateurs à la grande pêche reconnaissant dans cette mesure, le meilleur moyen de prévenir contestations et conflits, n'ont jamais refusé de donner toutes facilités aux Administrateurs pour l'accomplissement de leur tâche.

Lorsque la livraison est faite au port de désarmement le paiement doit être effectué 20 jours après la fin du désarmement si la vente a lieu au comptant. Si la vente a lieu à un mois, il doit être effectué dans les 10 jours qui suivent la fin du déchargement. Si la livraison a été faite dans un autre port, ce délai de 20 jours ne commence à courir qu'après l'arrivée du navire dans le port de désarmement.

Faute par l'armateur de s'exécuter dans les délais ci-dessus, il doit payer aux hommes les intérêts des sommes dues, au taux légal, plus une indemnité de 5 %.

En cas de naufrage, le règlement de compte basé sur l'indemnité d'assurance doit se faire dans le délai de 20 jours à partir de la date à laquelle l'armateur a reçu cette indemnité. Les intérêts à 5% courent, après expiration de ce délai, si le retard incombe à l'armateur.

Dans le cas où l'armateur achèterait lui-même ses produits de pêche le prix d'achat serait égal à la moyenne de prix des ventes effectuées pendant la saison, c'est à-dire, au barème du port de livraison, ce barème étant établi, autant que possible, par la Bourse de commerce ou la Chambre de commerce. Le règlement des comptes et le paiement des salaires doivent être, alors, effectués dans les 20 jours du débarquement du poisson. Toutefois, si le barème définitif ne peut être fixé, le règlement a lieu sur la base des prix pratiqués jusqu'à l'expiration d'un délai de 30 jours après la fin de la livraison du navire ; et des avances s'élevant jusqu'à 60 % de la part revenant à l'équipage, sont payées aux engagés sur la base du prix le plus bas pratiqué jusqu'au moment de l'arrivée du navire.

Cette charte partie, due à une étude approfondie et sincère, a, jusqu'ici, donné toute satisfaction, et les conflits entre armateurs et marins sont devenus de moins en moins fréquents. Il est d'ailleurs spécifié qu'en cas de contestation sur son interprétation, il serait fait application de la procédure de conciliation et d'arbitrage prévue par l'arrêté du 2 avril 1919.

§ 3. — *Warys de Saint-Pierre et Miquelon*

Ici les conditions d'engagement sont d'une extrême simplicité. L'armement ne comprend guère que deux hommes, et, d'après le rôle d'équipage, le matelot touche soit le quart du gain, lorsqu'il est nourri par le patron, soit la moitié lorsqu'il participe également à tous les frais de l'armement.

LE MATERIEL ET LES METHODES DE PECHE

Suivant les lieux de pêche et les circonstances, nos pêcheurs emploient les sennes ou les trappes (à la côte), les lignes à main, les lignes de fond ou harouelles, les lignes flottantes et faulx.

a) Les sennes

Lorsque nous jouissions encore d'un droit de pêche exclusif sur le French Shore, nos nationaux établis sur la côte est de Terre-Neuve, se servaient de grandes sennes pour capturer les bancs de morues qui fréquentaient ces parages.

Les sennes à morues étaient de vastes filets de 200 mètres de long, sur 30 de chute, dont la manœuvre nécessitait au moins 8 hommes dont un maître de senne, montés sur de fortes embarcations dites « chaloupes de sennes ». Un décret du 2 mars 1852 fixait la dimension de leurs mailles (pas moins de 0,048 entre nœuds au carré) et interdisait de les déborder autrement qu'au moulinet et sans jamais déborder à terre.

Aucun armateur ne pouvait obtenir la concession simultanée pour le même bâtiment, de places sur les côtes est ou ouest de l'île et seuls les bateaux de 112 tonnes et au-dessus pouvaient armer deux sennes ; les bateaux de jauge inférieure, ayant un équipage de moins de 30 hommes, n'en pouvaient armer qu'une.

En fait, les sennes n'étaient employées que sur la côte est ; dans les établissements de la côte ouest la présence des grands fonds, en rendait l'usage exceptionnel. Même sur la côte est, elles ne servaient qu'au début de la saison dans les derniers jours de juin, alors que la morue se déplace par bancs très étendus. On les rentrait au mois d'août (vers le 15, en moyenne) pour faire place aux harouelles et lignes à main.

b) Les trappes

Ce sont des filets beaucoup plus compliqués que les sennes, faisant en moyenne 120 mètres de long sur 24 de chute, avec mailles de 0,05 ; une autre pièce de filet formant un carré de 30 mètres de côté en constitue le fond ; enfin une troisième pièce, dite « conduite » sert à diriger le poisson dans la trappe elle-même.

En somme la trappe peut être comparée à une maison ayant un plancher et pas de toiture, avec une porte au milieu d'un des côtés.

Ces filets, véritables établissements de pêche, étaient mouillés à l'ouverture des baies. Ils avaient une valeur pêchante considérable. Leur manœuvre nécessitait l'emploi de 2 chaloupes. D'origine norvégienne, ils avaient été adoptés de bonne heure par les Terre-Neuviens ; seuls nos armateurs, sous la pression de leurs maîtres de sennes, s'y montrèrent longtemps réfractaires ; nos pêcheurs protestèrent même contre leur usage, prétendant qu'elles les gênaient dans l'exercice de leur industrie, et le Gouvernement de Terre-Neuve, faisant droit à leurs plaintes, en interdit par une proclamation en date du 1^{er} juin 1926, l'emploi par ses nationaux sur les côtes du French Shore.

Ce n'est qu'après la convention du 10 avril 1904 consacrant l'abandon de nos droits exclusifs sur cette partie de Terre-Neuve, qu'un armateur de Saint-Malo, M. Revert, entreprit d'employer cet engin dont il avait pu constater le rendement ; il perfectionna les procédés des Terre-Neuviens, employant des trappes plus grandes et une chaloupe à moteur pour leur manœuvre, si bien qu'au cours de ses trois années d'expérience de 1906-07-08, il « doubla » le meilleur d'entre eux.

En 1907 et en 1908, 8 trappes furent mouillées sur les côtes de Saint-Pierre et Miquelon ; les résultats, soit par suite du manque de poisson, soit par suite de l'inexpérience des pêcheurs, furent peu encourageants. On en compta, encore 6 en 1909 et 4 en 1910 ; il ne semble pas qu'il en ait été calé, depuis lors, dans les eaux de notre colonie ; mais les Terre-Neuviens continuent à en faire usage, le long de l'ancien French Shore.

c) Les lignes à mains

Ce sont de simples lignes lestées au moyen d'un plomb de 700 grammes et terminées par deux ou trois hameçons amorcés au moyen d'une des boîtes saisonnières (hareng, capelan, encornet). Chaque pêcheur est muni de deux de ces lignes qu'il jette à droite et à gauche de son doris, les abaissant et les soulevant alternativement, jusqu'à ce qu'il sente une résistance.

Ce procédé est assez fatigant et ne permet d'employer qu'un très petit nombre d'hameçons ; mais, comme la morue est ferrée, le nombre des captures est relativement élevé.

D'un usage courant parmi les pêcheurs établis sur le French Shore, il est encore en faveur parmi les Portugais, quelques navires américains, et surtout parmi les pêcheurs en warys de Saint-Pierre et Miquelon (1).

d) Les lignes de fond ou harouelles

Ce sont les seules usitées sur le banc par les voiliers français.

Sur une ligne de 120 à 130 mètres et d'environ 4 millimètres de diamètre, on greffe, de brasse en brasse, des *avançons* ou *empis* ou *pilles*, de 1 mètre de long et de 1 millimètre $\frac{1}{2}$ de diamètre, portant à leur extrémité un hameçon ou *hin*, en acier, de fabrication anglaise, norvégienne ou française (2), numéro 13 $\frac{1}{2}$ ou 14 ; il y a ainsi de 60 à 70 avançons par pièce de ligne.

Chaque doris reçoit 24 pièces de lignes ; à mesure qu'une pièce est grée et boîtée on la love dans une grande manne en osier qui peut contenir 12 pièces ajustées bout à bout.

(1) Jusqu'en 1789 nos bâtiments pratiquaient exclusivement la pêche errante sur le grand Banc au moyen de lignes à main, longues de 100 brasses. Le bâtiment, ses voiles carguées se laissait dériver lentement et les hommes placés le long du bord, dans des tonneaux qui leur venaient jusqu'à la ceinture, filaient leur ligne que la dérive du bateau entraînait lentement à peu de distance du fond.

(2) Une décision ministérielle du 21 Février 1853, a autorisé les capitaines ou patrons des bâtiments français armés pour la pêche de la morue à Terre-Neuve, ou à Saint-Pierre-Miquelon, à prendre dans les entrepôts de la douane, et à embarquer en franchise, les hameçons d'origine étrangère dont ils peuvent avoir besoin pour leur campagne. Cette faveur a été étendue aux pêcheurs d'Islande et du Dogger Bank.

Un doris emporte donc 2 mannes de lignes, 2 ancres, 2 orins et 2 bouées destinées à tendre le tentil, 2 escouffes et 5 avirons.

Il paraît nécessaire, avant d'aborder la technique de la pêche aux lignes de fond, de dire ici quelques mots du *doris*, que nos pêcheurs emploient pour effectuer les tentis, c'est-à-dire pour tendre leurs lignes (1).

Les doris sont de petites embarcations de 15 pieds de long légères, à fond plat et qui ont des qualités nautiques si remarquables qu'on en a retrouvé après de violentes tempêtes flottant encore intacts ; chacun d'eux a un équipage de deux hommes, un patron et un matelot dit *avant de doris*. C'est en 1865 que les doris empruntés aux américains ont fait leur apparition à bord des goélettes Saint-Pierraises ; ils ont remplacé rapidement l'ancienne chaloupe du banc (2), massive et montée par 6 ou 7 hommes, dont la perte arrêtait net toute la pêche de la goélette qui n'avait plus qu'à rallier le port. Aujourd'hui, qu'un doris, monté par 2 hommes vienne à se perdre, la pêche n'en est pas entravée et la perte en hommes et en argent est beaucoup moins sérieuse.

Les tentis sont effectués par des fonds variables, 100 mètres en moyenne.

Cette opération commence vers 17 heures. Elle demande environ deux heures quand la mer est calme, mais la durée peut en être augmentée par la distance et le vent ou les courants contraires.

Au début de la pêche et même parfois au cours du voyage, le capitaine lire au sort entre les patrons de doris, les tentils ou aires de vents, qui déterminent le secteur dans lequel chaque doris devra tendre ses lignes sans empiéter sur celui du voisin.

Pendant que l'avant de doris nage, le patron guide l'embarcation sans s'écarter de son aire de vent et après avoir mouillé sa première bouée au vent, jette ses lignes en ayant soin de tendre, soit avec le courant pour lui, soit en travers du courant mais jamais courant debout, afin d'éviter l'embrouillage des lignes. Quand tous les tentis sont effectués, le navire pêcheur semble être le moyeu d'une roue dont les lignes orientées N.-NE., S.-N.-O. etc... constitueraient les rayons.

La bouée mouillée le plus près du navire, s'appelle bouée du bord, la plus éloignée, bouée du bout.

Pendant les premiers jours qui suivent le mouillage, les dorissiers commencent à filer leurs lignes à une distance d'environ 100 brasses du navire ; mais peu à peu, les détritiques jetés du bord en se décomposant empoisonnent l'eau et chassent le poisson, ou plutôt, semble-t-il, attirent colins, chiens de mer et surtout le requin groënlandais, plus connu des pêcheurs sous le nom de *peau calle*, d'*apocalle* ou de *marache de fond*, et grand destructeur de morues. Force est donc de s'éloigner d'avantage. Les lignes restent mouillées toute la nuit et ne sont relevées que vers 4 heures du matin. Ceux des doris qui pourront regagner le bord aux allures du vent

(1) Au début de la pêche aux lignes dormantes, on mouillait les lignes au moyen du canot du bord et on les relevait en les tirant du bord, au moyen d'un ou de deux moulinets.

(2) Chaque bâtiment employait deux chaloupes pour la pose des lignes ; la chaloupe tribord prenait 35 pièces de lignes de 60 brasses chacune ; la chaloupe babord 25 seulement.

arrière ou du large, prennent d'abord leur bouée du bord ; les autres vont chercher leur bouée du bout et hâlent leurs lignes en s'approchant du bord. Cette opération demande de 4 à 5 heures suivant le temps et l'abondance de la pêche ; elle nécessite parfois deux voyages quand la morue donne. Les pêcheurs, rentrés à bord, prennent le dîner, préparent la morue, puis après une copieuse collation, réparent leurs lignes et les boëttent à nouveau pour retourner quelques heures après, effectuer un nouveau tentis.

Que la brume fasse son apparition, ou que la tempête se lève, le retour à bord ne s'effectuera pas sans difficultés, ni même sans dangers, le doris ne pouvant plus retrouver son bâtiment partira en *dérive* sur le banc, jusqu'à ce qu'il soit rencontré par un autre navire ou puisse atterrir à Terre-Neuve ou à Saint-Pierre. Pour peu que cette situation se prolonge, on juge dans quel état se trouvent les deux dorissiers, transis de froid et mourant de faim. Il a fallu suppléer à l'insouciance des pêcheurs qui portaient dans leurs doris sans vivres et sans eau ; c'est à quoi a pourvu le règlement d'administration publique, en date du 21 septembre 1908, qui prescrit que chaque doris de pêche doit avoir à bord un compas, deux gaffes, deux écopes, cinq avirons, un cornet de brume, au moins 4 kil. 500 de biscuit, et 6 litres d'eau contenus dans des caisses étanches. Ces prescriptions sont à peu près observées ; par contre, il n'existe pas de systèmes pratiques pour permettre aux dorissiers de se cramponner plus facilement à leur embarcation en cas de chavirement — accident assez fréquent, dû à ce que parfois, lorsque la pêche est abondante, les doris sont chargés à couler bas ; les pêcheurs sont, en général, opposés à l'adoption des filières dans lesquelles les lignes s'engagent quand il y a du courant et qui sont, dès lors, considérées comme nuisibles.

Pour réduire au minimum les pertes de doris, il est prescrit à tous les voiliers pêcheurs de s'approvisionner de torches fusées ou autres artifices permettant par temps de brume de signaler leur position et de les faire rallier.

Quand les conditions de temps le permettent, les doris restent à la mer ; on file à l'arrière une longue aussière de la grosseur d'un grand bras en chanvre, la *sabaille* sur laquelle ils viennent s'amarrer. A cet effet, on greffe sur la sabaille, toutes les 5 brasses environ, deux œils sur lesquels ils frappent leurs bosses lorsqu'ils ont opéré le déchargement de leur pêche.

Les goélettes américaines emploient des doris munis de moto-godilles. Il serait intéressant d'en faire l'expérience à bord de nos voiliers, afin de se rendre compte de l'économie de temps et de personnel que représenterait l'emploi sur les banes de ces embarcations — compte tenu de leur entretien (1). Les Américains et les Canadiens pratiquent le *!jaumajage* des lignes-opération qui consiste à visiter les lignes 3 fois dans la journée en renouvelant la boëtte chaque fois. Ils obtiennent ainsi des résultats supérieurs aux nôtres.

(1) En 1926, le voilier Saint-Clément a employé 4 doris à moteur, les résultats auraient été très satisfaisants.

e) Les lignes flottantes

Les lignes flottantes ou les lignes entre deux eaux, sont semblables aux lignes de fond, mais elles sont soutenues à leurs extrémités par des bouées et de 25 mètres en 25 mètres par des petits flotteurs fixés avec un bout de ligne très fin de 3 à 4 mètres de longueur.

Ces lignes sont supérieures aux lignes de fond lorsque le poisson séjourne à des hauteurs variables, pendant la saison du capelan, entre autres. Elles se recommandent, également, lorsque le temps fait défaut pour tendre convenablement les harouelles.

f) La faux

La faux n'est autre chose qu'une ligne terminée par un poisson en plomb, pourvu de deux crochets en forme de hameçon.

On imprime à l'engin un mouvement de va et vient, semblable à celui de la faux ; il descend ainsi au milieu des bancs de morues que sa vue n'effraie pas, puis on le remonte brusquement, accrochant à droite et à gauche, le poisson par une partie quelconque du corps. Pour ce faire, il est indispensable que le bâtiment conserve une petite vitesse. Le mouvement incessant de la faux rend ce mode de pêche très pénible. D'aucuns reprochent à cet engin de blesser un grand nombre de morues qui sont perdues sans profit pour personne. Le même reproche sera, comme nous le verrons, adressé à la *turlutte*, employée pour la pêche au maquereau, mais nous ne pensons pas que cet argument mérite d'être retenu — la fécondité prodigieuse des morues les protégeant contre tout mode de pêche trop intensif. En fait, on ne l'emploie que quand le capelan fourmille, et que la morue, gavée, remonte à la surface (1) et ne touche plus à l'appât dont elle est le plus friande. La faux vient alors suppléer à l'appât dédaigné. Ce genre de pêche ne dure, chaque année, que 10 jours au maximum, et cela même suffirait à faire justice de l'action destructrice qui lui est reprochée.

g) Le chalut

Les chaluts employés pour la pêche sur les bancs sont des chaluts à plateaux, se rattachant pour la plupart au type *Vignerou-Dahl* dont nous donnerons les caractéristiques principales au chapitre consacré à la « pêche fraîche ».

Les dimensions du chalut employé par les Fécampoïses sont les suivantes :

Bourrelet : 45 à 50 mètres.

Ralingue de bâton ou de dos : 30 à 34 mètres.

Ralingue de côté : 48 mètres.

Dimension des panneaux : 1 m. 40 — sur 3 mètres.

Cet engin coûte de 6 à 8.000 francs.

(1) On dit que la morue monte « en batterie ».

La morue évolue sur les bancs en quatre formations distinctes : en tache (fixité temporaire), en piaule (formation de déplacement), en plaine (formation dispersée mais stationnaire, la meilleure pour les ligneurs), ou en batterie (formation entre deux eaux ou en surface).

Les chalutiers de Boulogne emploient le grand chalut type Boulonnais, que nous décrirons également, au chapitre de la « pêche fraîche ». Son prix atteint 15 à 20.000 francs.

Mentionnons également le chalut à 3 câbles, inventé par le capitaine Georges Caron de Fécamp, qui diffère des chaluts ordinaires en ce sens, qu'une aile montante, ou cerf-volant, lui permet de pêcher jusqu'à 18 à 20 mètres du fond, alors qu'avec les chaluts ordinaires, il n'est pas possible de pêcher à plus de 1 m. 60 à 1 m. 70. Ce chalut permet donc de capturer la morue, même quand elle se trouve entre deux eaux.

Les gros chalutiers embarquent au départ 6 chaluts, huit planches de chalut, des pièces du filet et du matériel de réparation.

Les chalutiers ne travaillent, en général, que la nuit, car la morue se rapprochant alors du fond, c'est le moment où le rendement est le meilleur. La durée du trait du chalut dépend à la fois de l'abondance de la pêche et de la nature du fond — elle varie de 1 à 2 heures en moyenne. 4 à 5 traits de chaluts, s'ils sont heureux, amènent la capture de 6 à 8.000 poissons qui nécessitent pour leur préparation un travail d'au moins 12 heures. Dans l'ensemble, la moyenne des chalutiers dépasse 100 quintaux par jour. Certains grands chalutiers font parfois des coups de chalut de 25 tonnes environ. Sauf à bord des grands chalutiers qui ont un équipage assez nombreux pour permettre la constitution de deux équipes travaillant alternativement chacune pendant 2 heures, les capitaines sont donc obligés de se limiter à ce nombre, sous peine de voir leur pêche se gâter, faute d'être préparée en temps utile. Aussi a-t-on préconisé une entente entre chalutiers et voiliers, celui-ci servant de magasin et d'atelier de salage à celui-là, tout en pêchant pour son propre compte. M. Kerzoncuf signale que cette association du chalutier et du voilier a été amorcée au cours de quelques campagnes de pêche, et que des échanges ont été faits, le voilier prêtant sa main-d'œuvre, et le chalutier payant celle-ci en poisson (*La pêche maritime*, p. 108). Il serait désirable de voir cette entente se généraliser.

Or, il s'en faut de beaucoup qu'il en soit ainsi, encore que l'on entende moins les voiliers se plaindre que leurs lignes soient enlevées par les chalutiers et que ces derniers aient pris l'habitude de recueillir pour les vendre aux pêcheurs aux lignes les *bulols* et *encornets*, qu'ils ramènent dans leur chalut, ce qui a contribué à les faire mieux voir.

Les ligneurs ont accusé également les chalutiers d'appauvrir les fonds en détruisant les poissons de petite taille et en arrachant la végétation marine des fonds ; or, nous avons vu au début de ce chapitre, que la prodigieuse fécondité de la morue suffit à assurer la pérennité de l'espèce ; l'appauvrissement des fonds n'est donc nullement établi et demeure improbable. La preuve en est que les plus belles pêches sont, fréquemment, faites dans la région S.-E. du trou de la Baleine, presque exclusivement fréquentée par les chalutiers.

La vérité, ainsi que l'a si bien fait ressortir le commandant du *Friant*, dans son rapport sur la campagne 1914, c'est que dans « les doléances, la

plupart du temps incontrôlées de certains voiliers, entre pour beaucoup, le sentiment d'hostilité contre l'intrusion d'étrangers dans une chasse gardée. C'est aussi la crainte de l'abaissement des prix par surproduction » (1).

LA BOËTTE

Nous abordons maintenant la question capitale, celle d'où dépend souvent le sort de la campagne. Que l'appât fasse défaut au début ou au cours de la saison de pêche, et voilà son rendement gravement compromis. C'est ce qu'escomptaient les habitants de Terre-Neuve qui, en 1886, croyaient bien ruiner notre industrie, lorsque le *Bail bill* vint défendre d'exporter de Terre-Neuve, la boëtte nécessaire à la pêche de la morue ; nous verrons par la suite, comment leur calcul fut déjoué.

Malgré sa voracité légendaire, la morue se montre assez capricieuse, elle montre un goût prononcé pour certains appâts, alors qu'elle dédaigne les autres — et, encore ces appâts préférés, faut-il les varier périodiquement — elle est d'autant plus capricieuse que la nourriture est plus abondante. M. Rallier du Baty remarque qu'en général, « il ne faut pas lui offrir une boëtte dont elle est déjà gavée, ni lui offrir non plus, dans un endroit donné, une boëtte qui n'existe jamais à cet endroit ». On peut, cependant, poser ce principe que les boëttes fraîches, quelles qu'elles soient, donnent, en général, des résultats supérieurs à ceux des boëttes conservées et que, parmi ces dernières, le poisson gelé, paraît préférable comme appât au poisson salé.

Les appâts les plus couramment employés par nos pêcheurs sont : le hareng, le capelan, l'encornet et le bulot ; ils boëtent également parfois, avec le pitot, sorte de grosse moule à chair rosée ; on a vu également employer, avec plus ou moins de succès la picuvre salée, le maquereau, le chien de mer frais ou salé, l'éperlan, les entrailles de morue, les coques et les moules salées, et même accidentellement la chair de certains oiseaux de mer.

1° Le Hareng

Le hareng, appât préféré des pêcheurs du French Shore, n'est plus guère employé qu'en première pêche (avril à juin), que par les warys de Saint-Pierre - Miquelon. Les banquais n'en font presque plus usage, soit qu'ils préfèrent le bulot, soit qu'ils soient rebutés par le prix élevé de cette boëtte et les difficultés de s'en procurer.

Le hareng frais n'est pratiquement jamais employé sur les bancs. Quant au hareng congelé, on ne peut songer à l'emporter de France, la traversée étant beaucoup trop longue, et les essais d'installations frigorifiques entrepris n'ayant pas donné des résultats satisfaisants. Les goélettes de Saint-Pierre s'en approvisionnaient sur la côte américaine, et le conservaient une douzaine de jours dans leurs parcs ; les métropo-

(1) En Norvège, on emploie suivant les circonstances les lignes à main, les palangres à l'avant, on muni d'un flotteur, les nasses appâtées, les verveux, les filets de fond ou de surface ou flöitgarn.

litains, les Fécampoïis, surtout, préfèrent encore le hareng salé, malgré la supériorité reconnue de l'appât congelé (1) ; ils ne l'utilisent, surtout que pour prendre les premières morues dont les têtes leur servent à amorcer leurs chaudrettes à bulot ; parfois le hareng salé ne sert même qu'à ce dernier usage. Les Canadiens et les Américains utilisent avec le plus grand succès le hareng glacé tout frais qui, dépensé à profusion, fait lever la morue, comme la roque le fait pour la pêche à la sardine (observations et remarques faites par le commandant Hunot du chalutier *Joseph Vander-alle* (P. M. du 13 février 1927).

2° Le Capelan

C'est un petit poisson de la famille des salmonidés (et non pas de celle des gadidés, ainsi qu'on l'a fréquemment écrit). Comme beaucoup de salmonidés, il présente cette particularité de rechercher pour pondre, les eaux douces ou très peu salées. Vers la mi-juin, avec une régularité qui ne s'est que très rarement démentie, le capelan, en bancs considérables, se précipite pour venir déposer ses œufs dans toutes les baies et vers tous les rivages, et, en particulier dans les anses des îles Saint-Pierre et Miquelon. A cette époque, le flot déferle sur le rivage, apportant avec lui de telles quantités de poissons, que la mer en perd sa teinte verte, pour prendre une couleur laiteuse, et se retire, laissant sur la plage des myriades de capelans. Ce capelan demeuré sur le rivage ne constitue qu'un appât médiocre et même mauvais, aussi les pêcheurs le ramassent-ils dans la lame, avec une époussette. On en pêche à la senne des quantités énormes. C'est cet engin que l'on emploie lorsqu'il s'agit de boëtter un navire pêcheur.

Le capelan qui constituait la boëtte de seconde pêche quand les morutiers allaient à Saint-Pierre porter leur morue de première pêche (juin à juillet), n'est plus en faveur auprès de nos pêcheurs qui estiment que lorsqu'ils n'ont pas de motifs sérieux pour se rendre à Saint-Pierre — et nous verrons que beaucoup d'entre eux n'y vont plus débarquer leur première pêche — cet appât ne vaut pas le voyage. Quand ils s'en procurent, ils le conservent frais ou le salent. D'ailleurs, les fluctuations de prix du capelan et de sa date d'arrivée entraînent de forts aléas de pertes de temps et d'argent ; ils restent donc sur les bancs, pêchant au bulot jusqu'à l'apparition de l'encornet.

Rappelons qu'au moment du passage du capelan sur les bancs, la morue gavée ne mord plus aux lignes, et qu'il faut avoir recours au mode de pêche dit à la *faux*.

En 1924, quelques voiliers ont fait avec du capelan congelé, acheté au frigorifique de Saint-Pierre, un essai qui n'a pas donné de bons résultats.

3° L'Encornet

L'encornet, céphalopode de moyenne taille qui dépasse rarement 0m.40, constitue la boëtte préférée de la morue. Il apparaît, en juillet, sur le

(1) En 1895, il fut fait un essai de pêche avec du « hareng huilé », mais les résultats obtenus furent très médiocres.

grand banc, nageant par bandes serrées ou *piolles* ; il reste sur les lieux de pêche jusqu'en septembre, mais au cours de cette période, il lui arrive de disparaître subitement plusieurs fois ; en général, ces éclipses sont d'ailleurs de courte durée. L'encornet vient du sud, il s'en suit que plus un banc est situé au sud, plus tôt il reçoit sa visite ; on le trouve parfois, dès la mi-mai, sur le banc de l'île de Sable, que ne fréquentent pas d'ailleurs nos voiliers. Il semble vivre de préférence dans les eaux superficielles dont la température ne descend pas au-dessous de 6° (1), avec une préférence marquée pour les eaux à 8°. Aussi fait-il complètement défaut, dans les années froides. La date de son arrivée et la durée de son séjour sur les bancs dépendent de la plus grande précocité ou de l'ampleur du réchauffement estival (2).

On le pêche en doris, surtout au lever et au coucher du soleil, à l'aide d'un instrument dénommé *turlutte*, sorte de bobine en plomb, de 7 à 8 centimètres, peinte en rouge, et munie, à sa partie inférieure, d'une couronne d'hameçons. Le pêcheur laisse descendre sa turlutte à l'eau, la relève et la plonge de nouveau, d'un mouvement vertical, ininterrompu. Attirés par l'éclat de la turlutte, les encornets se précipitent dessus et s'accrochent aux hameçons ; il n'est pas rare d'en capturer plusieurs à la fois, et cela sans arrêt. Quand l'animal est hors de l'eau, il faut le décrocher d'une forte secousse et le faire tomber dans le fond du doris, sous peine de recevoir en plein visage, le jet de liquide noirâtre et corrosif qu'il projette quand il est attaqué.

Ce liquide use également l'épiderme des marins, entraînant des crevasses et coupures, aussi est-il recommandé aux pêcheurs d'employer, pour boëtter leurs lignes une fourchette formée de deux hameçons, redressés et fixés par un bout de bois, afin d'éviter de toucher l'encornet. De grandes précautions sont également à recommander pour l'enlèvement des vieilles boëttes.

En 1908, la Société du frigorifique avait établi sur le littoral de Saint-Pierre une trappe à boëtter, destinée à la capture de ce mollusque. L'expérience ne semble pas avoir été renouvelée (3).

En outre, de la préférence que lui témoigne la morue, et qui l'a toujours fait réputer supérieur à toutes les autres boëttes, l'encornet présente encore cet avantage que sa chair est assez tenace pour rester à l'hameçon quand on décroche la morue ; la même boëtte sert ainsi, 2 et 3 fois.

Toutefois, il convient moins sur le Platier où il attire sur les lignes : faux poissons et chiens de mer que dans les autres parages de pêche.

(1) L'encornet fait son apparition quand la température à 25 mètres est égale ou supérieure à 5°. (Rallier du Baty).

(2) C'est ce qui explique que les meilleures années de pêche sont celles à réchauffement estival restreint, la morue reste sur le fond à une température qui lui est propre, et, en surface, dans les eaux chaudes, on peut pêcher l'encornet.

(3) Le Commandant Rallier du Baty préconise l'essai, à bord des voiliers, de chaluts légers à panneaux, remorqués entre deux eaux à la profondeur voulue, car le chalut ramène souvent de très grandes quantités d'encornets. L'épervier et le canalet que l'on peut manœuvrer d'un navire au mouillage, pourraient être également employés pour cette pêche avec quelque succès.

Au début de la pêche, les voiliers métropolitains se servent parfois d'encornet salé, restant de la campagne précédente, mais sa valeur pêchante est loin de valoir celle de l'encornet frais ; cette boîte ne conviendrait qu'à la morue de piolle (ou de migration) et non à la morue de tache (morue fixée) ; d'autre part, les essais d'encornet congelé, tentés par la Société du frigorifique de Saint-Pierre n'ont pas donné de résultats satisfaisants. Les banquais n'ont pas d'installations leur permettant de conserver la boîte congelée. Quand aux petits pêcheurs, ils n'en veulent pas, prétendant qu'elle présente l'aspect de charpie, et qu'il est impossible de la faire tenir sur les hameçons.

Des essais de conservation de l'encornet soit par une mixture gélatineuse, soit par compression, ont été également tentés ; ils n'ont pas donné de résultats satisfaisants.

4^o Le Bulot

Lorsqu'en 1886, fut promulgué le *Bait act*, un grand émoi se manifesta chez nos armateurs morutiers. Privés du hareng qui leur était indispensable pour boëtter les lignes en première pêche, c'était leur industrie sinon ruinée, du moins compromise gravement par suite de l'obligation dans laquelle ils allaient se trouver de retarder de longs mois l'ouverture de la campagne. Aucun n'était équipé pour capturer lui-même les harengs qui abondaient, cependant, le long du French Shore, et, d'ailleurs, la pêche de ce poisson leur eut occasionné des frais énormes, et leur eut fait perdre un temps considérable. Seuls, les voiliers concessionnaires de places sur les côtes est et ouest de Terre-Neuve, de moins en moins nombreux d'ailleurs, pêchaient eux-mêmes leurs boîtes.

C'est alors que les Fécampoïis, qui restaient sur les bancs pendant toute la campagne, eurent l'idée d'employer pour boëtter leurs lignes, un gros bigorneau, le *bulot* ou grand vignot, connu également sous le nom de *coucou*. Le résultat dépassa les espérances, et, actuellement, le bulot est, généralement employé par tous les banquais qui le prisent à l'égal de l'encornet, et vont même jusqu'à le lui préférer.

Le bulot mollusque gastéropode, est le buccin 'ondé — *buccinum undatum* de Linné — que l'on rencontre d'ailleurs, en grande abondance sur les côtes bretonnes et normandes, comme sur celles de l'Amérique du Nord et de l'Irlande. En hiver, on les trouve par groupes autour d'une sorte de grosse éponge, jaune clair, qui n'est autre que leur ponte, ou bien agglomérés sur un squelette de poisson.

Malgré la grande consommation qu'en font les pêcheurs et les morues elles-mêmes, il ne semble pas que la race soit menacée de destruction. Le bulot est, en effet, extrêmement prolifique, et comme la plupart des mollusques, il lui suffit d'un an pour arriver à l'âge adulte, une diminution n'est donc pas à craindre sur une aussi vaste étendue que celle du grand banc (20 milliards de mètres carrés).

Comme l'a dit si justement, M. Le Danois, directeur de l'Office des Pêches, la question du bulot, surtout au début de la saison de pêche, avant

l'apparition de l'encornet est la grande question du banc. L'idéal du patron pêcheur est de mouiller sur une tache de bulot, car la pêche est subordonnée à la rencontre de ce fond.

D'une manière générale, le bulot est plus répandu sur le grand banc et le banquereau que sur le banc à Vert. On n'en trouve pas sur le banc de Scatari ; enfin sur le banc de Saint-Pierre, les coquillages sont très gros, mais rares.

M. Le Danois et le commandant Douguet de la *Ville d'Ys* ont réussi à dresser une carte des emplacements de bulots sur le grand banc.

D'après les renseignements puisés aux meilleures sources, il y aurait trois groupes principaux de taches de bulots : l'une couvrirait presque tout le Platier, surtout dans sa partie Nord, et s'étendrait jusqu'aux abords du Fer à Cheval ; une autre irait du 45° N. au 44° N. un peu dans l'ouest, suivant un axe correspondant au 50° 40 W.-O. (53° W. Paris). Enfin, une troisième tache, plus petite, serait localisée par 46° 20 N. et 49° 40 W. g.

On n'en trouve donc que peu dans le Nord, et pas du tout dans l'Est du banc. Il se rencontre, principalement, par fonds durs, roches ou cailloux, gros graviers et coquillages appelés « dents de cheval ».

Sur le banquereau, le bulot est assez répandu sur les fonds de sable et de vase, mais on a remarqué que le buccin des fonds de sable est petit, rouge, et de mauvaise qualité.

D'ailleurs, il ressort en fait, des observations de M. Le Danois que ce n'est pas la tache de bulots, qui détermine le mouillage des morutiers, mais le mouillage du morutier qui détermine la tache de bulots. Ces gastéropodes, se déplacent en effet, avec la plus grande facilité, et doués d'un odorat extraordinaire, ils repèrent à des distances considérables, toutes les pourritures et viennent s'en repaître. Le voisinage des bâtiments pêcheurs, jetant à la mer des débris de morues, ne peut donc manquer de les attirer, ils arrivent en troupe et forment une tache. On cite le cas d'un voilier qui, sans changer de mouillage, et pendant 99 jours en a pris 50.000 par jour, dans un cercle restreint.

Les 3 grandes taches du banc, coïncident à peu près exactement avec les emplacements habituels de mouillage ; il s'en suit que si les navires changeaient de lieu de pêche, les taches disparaîtraient ou tout au moins, émigreraient, peut-être, également.

Pour prendre ce précieux coquillage, les pêcheurs tablent, justement, sur ce goût qu'il professe pour la viande ou le poisson pourris. Les banquais métropolitains s'approvisionnent en quittant la France d'une petite quantité de viande de cheval salée ou de hareng salé, qui leur sert à garnir les chaudrettes en arrivant sur le Platier ; cet appât est remplacé dès que possible, par les têtes des morues elles-mêmes.

Les *chaudrettes* sorte de balances, sont de petits filets coniques, coaltarés d'environ 0 m. 60 de profondeur, que l'on tend sur un cercle de fer galvanisé de 45 à 50 centimètres de diamètre ; l'appât est fixé au centre d'une aiguillette tendue en diamètre du cercle de montage.

Ces chaudrettes sont amarrées de 5 brasses en 5 brasses, au moyen de filins ou « greffes » de 1 mètre de long, sur des orins, dits « orins de chaudrettes » qui ont une longueur de 116 à 133 mètres et une section de 7 à 9 millimètres de diamètre. Chaque doris reçoit 5 orins portant chacun 10 à 12 chaudrettes. L'ensemble constitue son tentil de casier qu'il va mouiller par des fonds de 40 à 60 mètres. Les tentils sont maintenus sur le fond, par de petites ancrs ou grappins reliés par des orins à des bouées flottantes. Il faut soigneusement éviter de les tendre courant debout, car le courant entraînerait les chaudrettes et les amènerait sur le fond, en paquet ou brouillon.

On les relève au bout de 3 ou 4 heures. On peut également les laisser mouillées toute la nuit. Le courant entraîne les bulots dans le fond du filet. Toutefois, la capture de cette boëtte exige beaucoup de temps et de personnel ; le quart des doris est en général affecté en permanence à cette pêche, si le navire mouille sur une tache ; ces doris sont dits doris bulotliers et la rémunération des hommes qui les montent fait l'objet de dispositions spéciales du contrat d'engagement.

Toutefois, comme il n'existe pas uniformément sur les bancs, certains capitaines préfèrent ne passer que 3 ou 4 jours sur une bonne tache, employer tous leurs doris à se procurer l'appât nécessaire pour 15 ou 20 marées, puis appareiller pour des fonds plus propices à la pêche à la morue. C'est ce que l'on appelle « faire les paumoyages » ; ce mode de pêche ne peut s'effectuer qu'au début de la campagne, car dès qu'arrivent les chaleurs, le bulot ne peut se conserver assez longtemps (1), mais à ce moment, apparaît, en général, l'encornet. Toutefois, les voiliers de la Société Terreneuviennne qui étaient munis d'un frigorifique s'en servaient pour conserver le bulot. Nous avons vu précédemment que les chalutiers avaient pris l'habitude de conserver pour le revendre aux pêcheurs, le bulot qu'ils ramènent dans leurs chaluts. Ce ravitaillement permet parfois aux voiliers d'éviter précisément d'abandonner les lieux de pêche pour aller renouveler leur provision d'appât. Aussi est-il toujours bien accueilli.

Pendant les mauvais temps ou lorsque les courants sont forts, le bulot s'ensable et l'on ne peut plus en capturer qu'une petite quantité.

Pour boëtter les lignes, il est indispensable de briser la coquille qui est très résistante. Cette opération se fait en principe à l'aide d'un maillet de bois, procédé long et dangereux, en raison des éclats qui peuvent atteindre les pêcheurs.

Pour obvier à ces inconvénients on avait essayé sur plusieurs métropolitains, des concasseurs formés de deux cylindres en bois, recouverts de dents métalliques et mûs par une manivelle. La coquille écrasée par les dents de fer, l'animal tombait dans une baille pleine d'eau où il se débarassait des éclats de coquilles, mais par suite des très grandes différences de

(1) Les bulots se conservent une quinzaine de jours par temps clair, moins longtemps par brume ; parfois au bout de 2 jours, ils ne sont pas utilisables, et les pêcheurs doivent recommencer à s'en procurer — ce qui provoque sur le banc, un va et vient continuels qu'ils dénomment « la bougeotte ».

grosseur des bulots, les uns restaient intacts, les autres étaient mis en bouillie, et impropres à boëtter les lignes. Il serait avantageux que ces essais soient repris en perfectionnant les concasseurs par l'adjonction de trieurs.

Actuellement, le procédé le plus communément employé consiste à briser la coquille à coups de bottes ou de sabots, procédé empirique, s'il en fut, et dont les inconvénients sont multiples. Les coquilles et les débris jonchent le pont qui n'est que trop rarement nettoyé, aussi est-il bientôt recouvert d'une couche de coquilles brisées, aux arrêtes aiguës qui l'endommagent si rapidement que l'on a vu des bateaux neufs, par ailleurs bien tenus, dont les ponts devaient être remplacés. En même temps, des débris décomposés, s'exhale une odeur insupportable ; ils sont écrasés et disséminés par tout le navire par les bottes des pêcheurs, et on peut leur attribuer certainement l'éclosion de germes morbides ayant entraîné ou favorisé la production d'épidémies sur beaucoup de banquais.

Un autre inconvénient résultant de l'emploi du bulot, réside également dans sa coquille coupante qui blesse continuellement les pêcheurs et est l'origine de nombreux panaris, plus ou moins bien soignés qui aboutissent trop souvent à des amputations de doigts. De même encore, la bave qui le recouvre et englue les doigts occasionne-t-elle de fréquentes piqûres lors du boëtage des hameçons.

5° La Grande Coque

La grande coque de mer ou *mya arenaria* est un bivalve à tissu ferme, tenant à l'hameçon et plaisant à la morue. Les Américains et les Portugais le préfèrent à tout autre appât et le conservent légèrement salé.

Nos pêcheurs ne l'emploient pas, car la recherche de ce coquillage, qui se tient dans la vase, à une certaine profondeur, est longue et peu productive. Les petits pêcheurs de Saint-Pierre peuvent seuls en user avec avantage.

6° Le Pitot

Le pitot (*cyrtodaria siliqua*) est une sorte de grosse moule rose, qui semble constituer encore la nourriture préférée de la morue.

Nos pêcheurs connaissent bien et utilisent avec succès ceux qu'ils trouvent, à demi digérés, dans l'estomac des morues, mais ils ne savent pas comment les récolter. M. Le Danois préconise, pour ce faire, l'emploi d'une petite drague légère, traînée par un doris (1).

7° Le Colimaçon

Le colimaçon ou escargot de mer, des pêcheurs est un gastéropode tout comme le bulot, mais beaucoup plus rare. La morue le préfère encore à ce dernier. On n'en trouve que très rarement sur le grand banc et le

(1) Les pêcheurs arguent qu'une drague, aussi petite soit-elle, ne peut être traînée par une embarcation aussi légère qu'un doris.

On a préconisé, également, pour la pêche des mollusques le chalut à espars et la grande drague à huîtres type Cancale. Mais ces deux engins exigent la présence à bord d'un treuil moteur.

banc de Saint-Pierre, mais il est abondant sur le Middle Ground et le banc de l'Île de Sable. On en a également repéré une tache sur le banquereau par 44° 39' de latitude nord et 57° 46' de longitude ouest.

8° Autres genres de boîtes

On tenta aussi, mais sans succès, d'employer comme appât un petit crabe que l'on trouvait en abondance dans l'estomac des morues, mais la chair, trop fine de ce crustacé, ne tenait pas à l'hameçon. Un essai de pieuvre salée, fut également entrepris en 1907, par une goélette de Cancale, il fut désastreux ; pas une morue ne fut prise avec cette boîte.

Cette question de la boîte ne semble pas beaucoup, nous le verrons, avoir la même importance pour les Islandais qui amorcent leurs lignes avec ce qu'ils ont sous la main ; elle ne paraît pas non plus capitale pour les Portugais, qui emploient toute l'année les coques salées que leur portent les goélettes américaines et qui s'en trouvent fort bien.

Concluons donc, que la morue donne la préférence à l'appât frais sur l'appât conservé, et avons-nous vu, à l'appât congelé sur l'appât salé, quand elle a le choix, mais qu'elle se précipite avidement sur la boîte salée quand elle n'a pas d'autre nourriture. Par ailleurs, quand elle est gavée, il ne reste plus que la ressource de la pêche à la faulx.

EPOQUES ET MODES DE PÊCHES (1)

Les bâtiments qui venaient pêcher sur la côte Ouest du French Shore, quittaient la France du 5 au 25 mars ; ils arrivaient vers le 20 avril dans les baies du Sud-Ouest, mais ce n'est que du 10 au 12 mai qu'ils parvenaient à pénétrer dans les havres du Nord-Ouest, après s'être frayés un passage dans les glaces.

Ceux qui fréquentaient la côte Est ne parlaient de France que dans les premiers jours de mai ; mais, arrêtés par la banquise, il leur arrivait fréquemment de ne pouvoir entrer dans les havres que vers le 10 juin. Leur traversée durait un mois environ.

D'ailleurs, sur ces deux côtes, les glaces retardaient fréquemment le commencement de la pêche.

Arrivés à la place qu'ils devaient occuper, ils désarmaient et leur équipage était employé à la pêche dans les chaloupes, ou à terre au séchage de la morue.

Les petits pêcheurs de Saint-Pierre qui se faisaient transporter sur le French Shore avec leurs warys, y arrivaient vers la fin d'avril et en repartaient vers la fin de juillet.

Nous avons vu au début de cette étude, que l'ancien French Shore, devenu le « Treaty Shore », n'est plus fréquenté par nos nationaux.

Les goélettes coloniales, aujourd'hui disparues, armaient en avril dès qu'elles avaient reçu les équipages qui leur étaient amenés de France par vapeurs et voiliers. La durée de leurs séjours sur les lieux de pêche était

(1) A l'origine, les départs avaient lieu en février et mars, et le retour avait lieu en juillet ou en décembre lorsque le bateau faisait un ou deux voyages dans la même saison.

variable. Quelques navires de très faible tonnage et embarquant tout juste la quantité de vivres imposée, restaient à la mer, jusqu'à épuisement complet de leurs provisions ; ils débarquaient vers la mi-septembre, en même temps que les voiliers métropolitains.

Les warys à moteur de Saint-Pierre-Miquelon ne se livrent pas exclusivement à la pêche à la morue ; ils débutent par la pêche au hareng, qu'ils délaissent pour celle de la morue quand elle se présente. Ils interrompent souvent cette dernière en juin-juillet, au moment du passage du capelan, puis de celui de l'encornet et, enfin, la reprennent en automne.

Les voiliers expédiés pour les bancs, par les ports de la métropole, quittent la France au début de mars (Saint-Malo) ou vers le 15 du même mois. Seuls les retardataires partent en avril. Certains estiment que les pêcheurs auraient tout intérêt à laisser passer, avant de prendre la mer, la période de l'équinoxe ; ils font observer que les voiliers qui ont, ainsi su attendre, arrivent souvent sur les bancs avant leurs camarades qui, depuis le début de mars, épuisent en vain, leurs forces à lutter contre les coups de vent.

Les départs se font, en général, par petits groupes de 4, 6, 8, 10 navires à la même marée. Les Malouins et les Servannais, toutefois, ont conservé la vieille tradition du « Grand départ ». Les voiliers, remorqués hors des bassins, dès qu'ils ont complété leur armement, restent plusieurs jours en rade, attendant des vents favorables, et à la même date, à la même heure même on peut assister des vieux remparts à l'appareillage de la majorité de la flottille.

La traversée, souvent très dure en raison des coups de vent d'Ouest et de Nord-Ouest, fréquents à cette époque de l'année, dure de 10 à 15 jours avec vents favorables ; d'autres bateaux moins favorisés ne sont pas encore parfois au bout de ce temps, sortis de la Manche ; ceux là ne « banquent » que quatre à six semaines après avoir quitté la France, quand, encore, leurs avaries ne les obligent pas à aller relâcher dans le Barachois. En fait, les navires banquais mettent en moyenne, trois semaines pour couvrir les 2.250 milles qui représentent la distance du continent aux bancs de Terre-Neuve.

Tous les voiliers naviguent en observant la méridienne pour obtenir la latitude, et à l'estime en longitude. Quand ils pensent être arrivés dans le voisinage des bancs, ils commencent à sonder — et c'est encore en sondant — au cours de leur déplacement sur les bancs, qu'ils rectifient, par la suite, leur position.

Au retour, ils fixent leur position en longitude en sondant et en observant le moment où ils traversent les grandes routes commerciales (cap Finistère-Sorlingues et cap Finistère-Quessant).

Les chalutiers naviguent comme les voiliers à l'estime en longitude et par l'observation de la Méridienne en latitude et en suivant, si possible, les routes des paquebots.

A bord des voiliers, dès le départ, les hommes sont répartis en deux bordées et, pendant la traversée, la bordée de quart apprête les doris et

les agrès pour la pêche, de manière à pouvoir commencer à travailler dès l'arrivée au mouillage.

Quelques jours avant d'arriver, le capitaine préside au tirage au sort, entre les doris, des tentils ou aires de vent qui constitueront le secteur dans lequel chacun d'eux devra tendre ses lignes, sans empiéter sur celui du voisin. Chaque doris conserve le même tentil pendant toute la durée de la pêche. Puis les équipages des doris montent les lignes et les chaudières, comme nous avons vu ci-dessus.

A l'approche du Bonnet Flamand, qui est situé, avons-nous vu, dans l'Est du Grand Banc, les capitaines profitent, en général, d'une belle journée, pour déverguer et rentrer les voilures de route, qu'ils remplacent par les voilures préparées spécialement pour le séjour sur le Banc et désignées, sous le nom de *voiles de batture*. Ces voiles sont enduites d'un mélange de graisse et de goudron clair très chaud qui les préserve de l'humidité persistante engendrée par les brumes qui règnent sur les bancs : de plus, pour diminuer le fardage de leur bâtiment et restreindre les roulis très gênants, lors du débarquement et de l'embarquement des doris, les capitaines ont, en général, l'habitude de dépasser leur mât de perroquet, qui va rejoindre sur la drôme la mâture et les vergues de rechange.

Les navires mouillent généralement, en arrivant dans l'est du Grand Banc par des fonds de 36 à 40 brasses de préférence sur le *Platier*, afin de pouvoir rapidement s'approvisionner en bulot.

M. Rallier du Baty estime que c'est là une grave erreur, car « dans les années à réchauffement tardif, ce banc est d'un très pauvre rendement jusqu'au mois de juin, ou même de juillet. Au début de la saison, les conditions sont généralement meilleures sur les bancs de la Nouvelle-Ecosse, que les capitaines des voiliers s'obstinent, à tort semble-t-il, à ne pas fréquenter. »

Dès le retour des doris bulottiers, on boëtte les lignes, et la pêche commence sous la direction du capitaine ou du subrécargue ou maître de pêche s'il y en a un à bord. Nous avons décrit plus haut les méthodes employées par les pêcheurs pour effectuer leurs tentils, nous n'y reviendrons pas.

Aussitôt que les doris, revenant de lever leurs lignes ont accosté le long du navire, la morue est lancée sur le pont au moyen d'un instrument nommé *piquois* sorte de tige pointue en fer, légèrement courbée et fixée sur un manche en bois. C'est à ce moment que le poisson est compté. Puis après avoir amarré leurs dorjs à la sabaille, aussitôt le dîner terminé, chacun commence à *ébreuiller* les morues qu'il a prises, les ouvrant de l'anus à la gorge.

Cette opération qui porte le nom d'« ébrayage » constitue le début de la série des opérations qui sont nécessaires pour assurer la conservation de la morue jusqu'à son débarquement en France ou à Saint-Pierre et Miquelon.

La morue est fixée par la tête sur un instrument désigné sous le nom

de « piqueuse », qui est placé dans un trou sur la lisse du navire, à laquelle il est maintenu à l'aide d'une corde pour éviter qu'il ne tombe à la mer.

L'opérateur, au moyen du couteau piqueur, fend la morue de l'anus à la gorge pour en retirer les intestins ou « breuilles », qui sont jetés à la mer et les foies ou rogues qui sont mis à part, pour être traités comme nous le verrons plus loin.

L'opération suivante, le « décollage » consiste à détacher la tête du corps de la morue en la frappant rudement sur une cheville appelée « guillotine ».

La langue est mise à part pour être salée, quant à la tête elle-même elle est, ou bien jetée à la mer ou bien conservée pour la nourriture de l'équipage.

Puis, vient le « tranchage ». Le poisson ébreuillé et étêté, est jeté dans le parc avant, à portée de la main du « trancheur » qui se tient devant l'échal. Ce dernier, de sa main gauche, recouverte d'une mitaine de cuir, saisit le poisson par l'oreille et, avec le couteau spécial dit « couteau trancheur » le fend jusqu'à la queue d'un seul coup, en conservant assez de chair sur le dos, pour que les deux parties, une fois ouvertes, semblent ne faire qu'un seul et même poisson plat. Il coupe ensuite l'arête dorsale ou « nau » à quelques nœuds au-dessus de l'anus, et enlève la partie supérieure de cet os dont l'inférieure est conservée, pour donner plus de fermeté au poisson.

Pour rendre le produit plus blanc, plus présentable, il convient de le débarrasser de toutes les impuretés, et en particulier du sang resté sur les oreilles ainsi que sur la partie enlevée de l'arête. On se sert, à cet effet, d'un outil spécial dit « cuillère à énocter » qui ressemble à une gouge de menuisier et avec laquelle on presse sur l'arête pour en faire sortir le sang. Cette opération constitue l'« énoclage » et est confiée à des mousses ou novices qui portent le nom d'« énocteurs » ou « énocteurs » (1).

La morue tombe alors dans de grandes bannes remplies d'eau de mer constamment renouvelée au moyen de la « pompe à morue » où les mousses sont chargés de la laver. Il est indispensable pour obtenir un bon produit que cette opération du « lavage » soit conduite avec le plus grand soin. Le poisson doit être lavé, gratté et brossé, particulièrement aux places où le sang coagulé aurait pu se ramasser (collet et partie de la raquette qui reste adhérente au poisson).

La morue est alors affalée dans la cale par un panneau spécial, au moyen d'une dalle. Elle passe aux mains du saleur. Nous étudierons ultérieurement cette opération du salage, la plus importante de toutes, celle dont dépend presque exclusivement la conservation du poisson.

Les phases successives de la préparation sont les mêmes à bord des chalutiers qui salent en vrac, mais la nécessité de préparer dans un temps

(1) Les Danois et Norvégiens saignent le poisson à la gorge, immédiatement après la pêche. Si le sang n'est pas enlevé du poisson tout de suite, celui-ci ne peut plus tard, pendant le séchage, acquérir la couleur pure et claire qui est la caractéristique de la marchandise bien préparée, et se conserve moins bien.

réduit une quantité plus considérable a entraîné à bord de ces bâtiments l'embarquement d'un nombreux personnel de spécialistes : 4 trancheurs; et 3 saleurs, alors que sur les plus grands voiliers, deux trancheurs (en général le capitaine lui-même et son second) et un saleur (le lieutenant) suffisent à la préparation et au salage de la pêche journalière.

Les bâtiments fréquentant la côte Est et Ouest de Terre-Neuve (French Shore) désarmaient en quelque sorte, et, les équipages installés à terre, élevaient des constructions temporaires qui leur servaient d'habitations et d'ateliers ; ces dernières portaient le noms de « chaufauds ».

La pêche se pratiquait à la ligne à main, à la ligne de fond, à la senne, à la trappe et à la faulx.

La ligne de fond, de même que sur le Banc, était la plus usitée sur la côte. Des chaloupes de 10 tonneaux montées par sept hommes recevaient, par homme, deux mannes contenant chacune 7 pièces de ligne. La pêche avait lieu dans les havres ou sur les fonds les plus proches de l'établissement (1). La technique de cette pêche a déjà été décrite plus haut, mais au lieu de rallier le bord, les chaloupes accostaient les chaufauds. Les morues étaient jetées à l'aide d'une pique sur le plancher du chaufaud et comptées au cours de cette opération.

La morue passait, alors, des mains du « piqueur » qui lui coupait le nœud de la gorge et lui fendait la peau du ventre jusqu'au milieu, à celles du « décolleur » qui lui arrachait la roque et le foie, la vidait des organes internes et enfin lui séparait la tête du tronc qu'il poussait au trancheur assis en face de lui.

Après avoir été lavé et énocté le poisson était retiré des bailles et chargé sur des brouettes que des novices conduisaient au saleur placé à l'autre extrémité du chaufaud.

Le personnel des chaufauds comprenait, en général, plusieurs trancheurs, auxquels, dans les périodes de pêche abondante, venaient s'ajouter tous ceux qui savaient trancher (2).

La morue pêchée par les warys de Saint-Pierre, qui rentrent au port chaque jour, est préparée à terre dans les conditions sensiblement pareilles. Mais au lieu d'être salée immédiatement et arrimée, elle est placée pendant 48 heures dans des récipients contenant de la saumure. Au bout de ce temps, elle est retirée, salée et arrimée dans les « saleries ».

SALAGE DU POISSON A BORD

Le salage est la plus importante de toutes les manipulations que subit le poisson à bord, car c'est d'elle que dépend presque exclusivement la conservation du poisson, aussi n'est-elle confiée qu'à des spécialistes

(1) Toutefois, certains Capitaines envoyaient des chaloupes en « dégrat » à une certaine distance dans les endroits où ils pensaient que la morue se trouvait en abondance.

(2) Les Danois soumettent le poisson à deux lavages, le premier après le décollage, le deuxième après le tranchage, ils emploient à cet effet une brosse douce.

particulièrement expérimentés. Il faut avant tout poser, en principe, que toute la pêche doit être salée le jour même et qu'il ne faut pas que le poisson passe la nuit sans avoir été nettoyé.

Deux méthodes sont employées pour saler la morue: 1^o le salage en saumure dans un récipient étanche, employé aux Etats-Unis, en Ecosse, en Hollande et en Belgique et pratiqué jusqu'en 1918, par les pêcheurs de Dunkerque et de Gravelines qui fréquentaient les côtes d'Islande. Seuls quelques chalutiers Boulonnais semblent être restés fidèles, pour une partie de leur pêche à ce mode de conservation qui permet d'offrir à une certaine catégorie de consommateurs un produit plus cher, sans doute, mais plus finement préparé.

Pour préparer la morue par ce procédé, on procède de la façon suivante: les morues pêchées sont divisées en trois catégories, "grosses, moyennes et petite" et l'on ne prépare ensemble que des morues de même taille. Elles sont saignées, ouvertes, en laissant l'arête à droite, lavées, brossées soigneusement et tordues (spoulées) pour en faire sortir tout le sang.

Elles sont ensuite mises en tonne et salées en saumure en leur faisant épouser les formes du baril et en les entassant jusqu'à 25 et 30 centimètres au-dessus du baril. On laisse reposer le tout 48 heures, pendant lesquelles la morue se tasse, puis on met le couvercle en place; quelque temps après, on la lave à la brosse et on la repaque en sel sec, dans les tonnes, soigneusement étanchées. Cette seconde opération a lieu soit à bord, soit à terre. (Bulletin de la *Navigaton et des Pêches Maritimes*, mars 1910);

2^o Le salage en arrimes au sel sec ou en grenier, qui permet au poisson de s'égoutter et de perdre ainsi le sang qu'il peut encore conserver après le lavage. C'est ce dernier mode qui a prévalu chez nos Banquais (voiliers et chalutiers). Lorsque le poisson est bien préparé, il donne un produit de conservation plus durable et meilleur pour l'exportation dans les pays chauds.

La morue soigneusement lavée est affalée au moyen d'une glissière, dans la cale où se tient le saleur.

Ce dernier se saisit du poisson, le frotte de sel, et le dispose à fond de cale, tête contre queue et queue contre tête, en lits que séparent des couches de sel.

Au bout de deux ou trois jours, quand le poisson a égoutté convenablement on procède à l'arrimage, en commençant de préférence par l'arrière du navire; on l'empile, la peau en dessous en faisant successivement alterner une couche de poisson et une couche de sel, en ayant soin de saler d'avantage les parties charnues. La morue doit être étendue très soigneusement en arrimes afin d'éviter que ne se forment des plis qu'il serait très difficile de faire disparaître lors de la préparation définitive et qui nuiraient à son aspect.

Il importe surtout de répartir uniformément le sel sur chaque couche

de poisson, en proportion de son épaisseur. Un excès de sel le brûlerait trop peu, le rendrait doux et nuirait à sa conservation.

Aussi est-il d'usage constant de tenter quelques expériences de salage sur une petite quantité de poisson de façon à déterminer le poids du sel devant être employé ; les résultats obtenus servent à guider le saleur pour le reste de la cargaison. On a remarqué qu'un bon salage, exige presque toujours une quantité de sel équivalente au poids du poisson à saler. (Les fécampois comptent 150 tonnes de sel pour 200 tonnes de morue). Les norvégiens emploient de 50 à 70 kilos de sel, suivant la grandeur, l'épaisseur et la quantité de graisse par 100 kilos de poisson nettoyé.

La morue reste ainsi arrimée, soit jusqu'au jour de la livraison en France, soit jusqu'au jour du débarquement à Saint-Pierre et Miquelon. Elle est alors désignée sous le nom de *morue verte* ou de *morue au vert*.

Les grands voiliers de Fécamp et de Saint-Malo restent, généralement, pendant toute la campagne sur les lieux de pêche et ne débanquent qu'en septembre pour rentrer en France. Les voiliers, plus petits, viennent, en général, à Saint-Pierre en juin pour s'y ravitailler et y livrer leur première pêche. Quant aux chalutiers à vapeur, à l'exception des plus grands d'entre eux, notamment des chalutiers à mazout type *Edouard Walleau* qui font toute la campagne sur les bancs, ils font, en général, quatre ou cinq voyages à Saint-Pierre. La morue débarquée dans cette colonie, et qui n'est pas destinée à y être séchée, est transbordée sur des voiliers dénommés *chasseurs* qui la ramènent en France.

Ces navires apportent à Saint-Pierre les quantités considérables de sel, nécessaire au salage de la morue. Ces sels proviennent principalement de Cadix et Iviza (Espagne) et Sétubal (Portugal), Trapani (Italie), Turks islands (Antilles) ; on emploie également, les sels égrugés de Port-de-Bouc, des Salins d'Hyères, de Saint-Louis-du-Rhône, etc..., mais ils sont moins appréciés que les précédents, encore que certains capitaines les préfèrent à tous les autres, car ils sont très purs, et contiennent une forte proportion de chlorure de sodium. (C'est ce sel qu'emploient de préférence les saleurs scandinaves.) (1).

La morue acquiert à leur contact une belle fermeté et une blancheur éclatante fort appréciées sur le marché. Enfin, nos Salines de l'Ouest fournissent également une partie du sel utilisé par nos pêcheurs.

On emploie de préférence un sel très gros, car nos saleurs reprochent au sel fin de donner souvent un aspect particulier au poisson qui semble alors « brûlé par le sel », ce qui peut nuire à sa vente, les gros cristaux, au contraire, se dissolvant plus lentement et agissant d'une manière moins brutale sur les couches superficielles, l'aspect du poisson est alors plus agréable.

La morue, comme tout le poisson salé, est sujette à des accidents qui sont dûs soit à des actions chimiques — par exemple à l'oxydation des matières grasses qui entraîne leur rancidité — soit à l'action d'organismes vivants : champignons et bactéries.

(1) A l'origine, les Bourquais prenaient tout leur sel à l'Isle de Rey ou à Brouage.

Je ne parlerai ici que pour mémoire des méfaits de la « *Torula Epizoa* » qui se traduisent par l'apparition, sur la morue salée, de petites masses brunes ne dépassant pas 2 millimètres. La contamination s'effectue par les spores qui passent du poisson atteint à l'air ambiant, aux mains et aux instruments de travail, aux vêtements des ouvriers, dans le sel, etc .. et de là retournent à nouveau au poisson. La contamination est d'autant moins à craindre que le travail a été fait plus proprement. Un séchage rapide, bien fait, diminue aussi les chances d'infection.

Un mal beaucoup plus grand est le rouge (*pink eye*) qui peut affecter des cargaisons entières et déprécier la production française sur les marchés étrangers. Aussi tous les efforts de l'Office des Pêches ont-ils tendu, au cours de ces dernières années, à attirer sur ce fléau, l'attention des armateurs à la Grande Pêche, et surtout à leur fournir les moyens de lutter efficacement contre lui.

Le « rouge » consiste en la formation à la surface des salaisons, d'un enduit gluant et visqueux qui varie en étendue et dont la teinte peut passer du rose saumoné au rouge vif, suivant l'intensité de l'altération. Elle est superficielle ; en aucun cas la coloration ne pénètre à l'intérieur des tissus. Elle s'insinue entre les lames constitutives de la chair et atteint son maximum d'intensité le long de l'arête. Le rouge se développe à la fois, sur la chair et sur la peau ; pour cette dernière, la coloration est accusée dans les plis où se trouve une certaine humidité et apparaît sous la forme de petites gouttelettes rouge cerise. Cette altération est commune à toutes les salaisons, mais est particulièrement plus fréquente sur la morue.

Le rouge est dû à un organisme du genre « bactérie » apporté par le sel marin et qui ne peut vivre et prospérer que sur un poisson fortement salé, en présence d'air, dans une atmosphère suffisamment chaude et humide.

Pratiquement, c'est par l'emploi de produits chimiques qu'on protège du rouge la morue salée destinée à l'exportation. Aux Etats-Unis, c'est le benzoate de soude qui est utilisé ; en Angleterre, en France, l'acide borique ou le borate de soude. Il suffit de saupoudrer légèrement la morue lavée, avant de la porter au séchoir, avec un mélange de sel et de borate de soude pulvérisé ; ou plus simplement encore de la plonger dans une solution d'acide borique à 2 %.

D'autres produits ont été préconisés pour protéger la morue contre le rouge ; acide acétique, chaux, bisulfite de soude, ajouté au sel dans la proportion de 5 % ; mais ces moyens de préservation ne sont que des pis aller. Il serait préférable d'employer des matériaux et d'opérer en des lieux exempts de germes. Toute salaison est en puissance de rouge, car le germe existe dans la plupart des sels, le sel gemme excepté.

Or, étant donné que le rouge est dû à l'emploi du sel, et plus particulièrement du sel des marais salants, on peut l'éviter en employant un sel de mine à cristaux de grosseur convenable (les sels gemmes paraissent indemnes) ou un sel marin préalablement stérilisé par le chauffage sur

la sole d'un four à 100° pendant une demi-heure. Il convient, tout au moins, de ne jamais employer le sel des années précédentes.

Enfin la désinfection des navires, des sécheries, du matériel et de tout ce qui a été en contact avec du sel marin est une nécessité.

Si on dispose d'un jet de vapeur, on doit s'en servir pour nettoyer les ustensiles ; quant aux bâtiments, il importe de les laver parfaitement à l'eau courante sous pression afin d'enlever le sel adhérent aux parois des cales. On procède alors à la désinfection à l'aide d'une solution d'acide sulfureux à 2 % ou de permanganate de potasse du sol et des murs des magasins, des cales, du pont, des doris, des bacs de lavage, des appareils de tranchage. Immédiatement après la désinfection, on applique sur les parties à protéger un bon lait de chaux (1). On peut également employer à cet effet une solution de formaline (2 litres de formaline pour 100 litres d'eau).

La désinfection pour être complète devrait même s'étendre aux habits de mer et aux bottes des hommes.

LES SOUS-PRODUITS

a) L'huile

L'huile que le foie de morue contient en grande abondance (le foie d'une morue adulte en fournit 40 % de son poids en moyenne) possède une valeur thérapeutique considérable qui la fait employer comme traitement des maladies consomptives, du rachitisme infantile, des rhumatismes. L'huile de foie de morue est, en effet, un aliment gras de premier ordre, dont l'oxydation est facilitée par ce fait qu'elle contient des glycérides d'acide gras polyéthyléniques, fortement non saturés (acide thérapeutique d'Heyerdahl). Les qualités d'aliment respiratoire de l'huile de foie de morue peuvent expliquer son efficacité dans les maladies consomptives (Emile André, Production et usage des huiles d'animaux marins, *Pêche Maritime*, 1923, p. 334).

Ces propriétés si importantes sont dues pour la plus grande part à la vitamine A, ce mystérieux composé soluble dans les huiles, qui est indispensable à la croissance des jeunes animaux et au maintien de la nutrition normale de l'adulte, et dont l'huile de foie de morue contient une forte proportion.

Cette huile est également employée dans l'industrie principalement pour le tannage — ou mieux — le chamoisage du cuir ; elle fournit des cuirs particulièrement souples et résistants. Il en est fait une énorme consommation.

Ce produit est obtenu par divers procédés qui varient suivant l'usage auquel il est destiné (pharmacie-droguerie-industrie) et aussi selon que la préparation a lieu à terre ou sur les bancs, à bord d'un chalutier ou à bord d'un voilier.

(1) La Conservation du poisson par le sel, et le rouge de la morue salée, par R. Fillon (*Office des Pêches*. Notes et mémoires n° 38).

Pour avoir un produit de bonne qualité pouvant servir aux usages médicaux, il importe de prendre des foies très frais, sains et gras. On les reconnaît à leur teinte crème et à ce qu'ils sont si mous, qu'ils peuvent être traversés par une simple pression du doigt. Sous aucun prétexte, on ne devrait employer des foies qui auraient été exposés à l'action du soleil même pendant peu de temps, ni même des foies qui, pendant la saison tempérée auraient plus de 5 ou 6 heures après la prise du poisson. Pendant la saison froide, on peut porter ce délai à 12 heures, mais c'est un maximum (1).

Les foies présentant une coloration brune ou qui sont tachetés de petits points verdâtres doivent être réservés pour la préparation des huiles industrielles. Quant aux foies maigres qui sont durs et qui ont une teinte trop foncée, ils n'ont pas une teneur en huile assez forte pour être employés utilement ; ils ne peuvent qu'être mélangés aux précédents pour être convertis en huile ordinaire.

A signaler, que vers la fin de la saison, les foies présentent vers leur face convexe, des petits vers enkystés qui sont logés dans une dépression de l'organe auquel ils adhèrent à peine, car il suffit de passer légèrement le doigt pour les enlever ; on en rencontre jusqu'à cinq ou six dans chaque morue ; Nielsen, parmi les caractères qu'il donne des foies malades, ne signale pas la présence de ces vers, on peut donc en conclure qu'ils ne les rendent pas impropres à la fabrication de l'huile.

Il est recommandé de laver à l'eau douce les foies destinés à la préparation de l'huile médicinale afin de les débarrasser du sang et des autres impuretés et de ne pas omettre d'enlever les vésicules du fiel et les membranes qui y peuvent rester attachées. On doit alors les laisser égoutter hors de l'eau pendant quelques minutes.

L'extraction des huiles de foie de morue s'est longtemps pratiquée par autolyse (putréfaction) et c'est encore, aujourd'hui, la seule méthode employée à bord des voiliers de pêche ; elle fournit des huiles impures et mal odorantes. La cuisson par vapeur donne des produits de qualité bien supérieure ; elle est opérée, soit par action directe de la vapeur, soit par cuisson dans des chaudières à double enveloppe chauffées par la vapeur. C'est la méthode des îles Lofoden, adoptée, actuellement sur les chalutiers de Grande Pêche entrés récemment en service.

Au temps des établissements français du French Shore, nos armateurs établis sur les côtes Est et Ouest, employaient des cajots, sortes de grandes cuves en bois, de forme quadrilatère, mesurant 3 mètres de côté et 1 mètre ou plus de profondeur ; sur le fond, au milieu, reposait un filtre en forme de tronc de pyramide, formé de branches de bouleau ou de sapin assemblées, et dont l'intérieur était tapissé d'un ou deux doubles de serpillière. Les foies étaient entassés dans ce filtre, et, sous l'influence de la fermentation, l'huile ne tardait pas à s'exprimer peu à peu, descendait

(1) Nielsen : Préparation de l'huile de foie de morue (*Bulletin des Pêches maritimes*, mai-juin 1897).

a partie inférieure du filtre et passait à travers la serpillère pour venir se recueillir dans la cuve. Il se dégageait aussi de l'eau et du sang qui, entraînés pour les mêmes raisons formaient une couche plus lourde que l'huile qui surnageait ; un premier robinet situé très bas permettait de retirer la couche d'eau et de sang, un second plus élevé donnait de l'huile sans mélange. Cette première huile était limpide, d'une couleur jaune d'or très claire, à odeur peu accusée, les suivantes prenaient une légère teinte brune qui allait s'accroissant à mesure que se prolongeait le contact avec les foies putréfiés, de sorte que la dernière avait une coloration presque noire. Les premières huiles étaient seules employées en pharmacie après raffinage. Dans certaines pêcheries, on faisait, en outre, bouillir dans des marmites de fonte le résidu ou « drache » et on obtenait une huile noirâtre qui ne pouvait servir que pour la tannerie. Nos établissements du French Shore fournissaient bon an, mal an, une centaine de barriques d'huile, suivant le rendement de la pêche elle-même (moyenne des dernières campagnes 1900-1904).

Sur la côte, les pêcheurs emploient des *foissières* fûts d'un tonneau ou d'un demi-tonneau dont un des fonds a été enlevé, et qui sont parfois divisés en deux parties par une cloison verticale en serpillère. Les foies y sont simplement jetés. Ils s'élèvent et surnagent à mesure que l'huile se forme ; cette dernière est soutirée par en bas. L'huile obtenue par ce procédé est aussi limpide que celle qui sort des cajots.

A bord des voiliers, où la place est mesurée, les foies soigneusement triés comme il a été dit plus haut, sont jetés dans des barriques à « gueule bée » dites foissières ou fussières amarrées debout à l'arrière des navires ou placées près des parcs à morues. Ces barriques sont de simples bordelaises dans le fond supérieur desquelles on a pratiqué une ouverture de 0 m. 20 à 0 m. 25 de longueur sur une largeur un peu moindre, suffisante pour permettre l'introduction des foies tout en les empêchant de se déverser au roulis. L'huile produite par le seul tassement monte à la surface ; quand il y en a une quantité suffisante, on la transporte dans des barriques qui sont descendues dans la cale aussitôt que remplies.

L'huile ainsi obtenue avec des foies parfaitement sains est très limpide, légèrement rosée et n'a que peu d'odeur, elle est seule utilisée en pharmacie, encore lui fait-on subir diverses opérations pour la blanchir et l'épurer, la débarrasser de ses corpuscules et de toute odeur. Elle est dite purifiée, mais perd, dit-on en même temps que sa couleur, certaines de ses propriétés thérapeutiques.

C'est principalement au début de la campagne de pêche lorsque la température n'est pas trop basse que l'on prépare l'huile destinée à l'usage médical. Lorsque le temps est froid et que l'huile tarde à se séparer, on aide à la désagrégation des foies, en versant dessus une certaine quantité d'eau chaude. A la fin de la campagne, par contre, par suite de l'élévation de la température, l'huile se dégage plus rapidement, mais elle prend une coloration roussâtre et une odeur telle qu'elle ne peut plus servir qu'à des usages industriels.

On a reproché à toutes les huiles obtenues par autolyse de rancir très promptement, et de plus en plus, l'habitude s'implante de les réserver pour l'industrie.

L'huile médicinale ou huile vierge est préparée avec beaucoup de soins sur les lieux de pêche et son mode d'extraction évite la putréfaction des foies.

A bord de beaucoup de chalutiers on utilise l'action directe de la vapeur. Les foies sont jetés dans de grandes caisses métalliques, un jet puissant de vapeur les dissocie et broie les cellules hépatiques ; et l'huile qui surnage est recueillie pour être mise en barils.

A terre, comme à bord des grands chalutiers modernes, l'huile blanche est obtenue par cuisson dans des chaudières à double enveloppe chauffées par la vapeur (méthode des îles Lofoden). Les foies sont jetés dans des cuves chauffées à la vapeur d'eau ; la chaleur du bain-marie suffit pour briser les cellules qui laissent échapper leur contenu, et l'on obtient ainsi une huile limpide, d'une belle couleur ambrée, d'une odeur et d'une saveur très supportables. Cette huile se conserve sans rancir beaucoup plus longtemps que les huiles brunes. Afin d'éviter que l'huile ne vienne à s'oxyder, il importe au cours de sa préparation et même après, de l'exposer le moins possible à la chaleur, ou même à une température un peu chaude et par suite d'éviter de faire cuire les foies pendant trop longtemps, si l'on veut obtenir un produit de choix.

Les grands chalutiers qui viennent d'entrer en service possèdent un dispositif qui leur permettra, au cours de la campagne, de produire environ 30 tonnes d'huile médicinale.

L'huile médicinale, brune ou blonde, est fabriquée à Saint-Pierre, suivant sensiblement les mêmes procédés que ceux utilisés à bord pour la préparation de l'huile industrielle. On entasse les foies dans des caisses rectangulaires divisées par une cloison perméable, mais on soutire souvent, et on enlève fréquemment le sanguin et les draches.

On compte en moyenne, de 10 à 12.000 foies pour une barrique de 220 litres (1) ; le rendement en huile atteignant son maximum au printemps et au début de l'été. C'est également à cette époque de l'année, que l'huile est la plus riche en vitamines, celui, par suite, où elle possède au maximum les propriétés thérapeutiques qui la font rechercher.

La quantité d'huile rapportée par les pêcheurs français, encore qu'elle soit chaque année en augmentation constante, est insignifiante, si l'on songe au nombre de navires armés pour la Grande Pêche. La France qui devrait exporter ce produit est réduite à importer la plus grande partie de ce qu'elle consomme. Cette situation est d'autant plus déplorable que nous sommes contraints d'acheter au cours de la livre et de la couronne norvégienne, mais, armateurs, capitaines et équipages semblent, à quelques exceptions près, s'être jusqu'à ces dernières années désintéressés de la question, prétextant du prix des tonneaux, de leur encombrement, du

(1) On estime qu'avec un bon appareil, on doit extraire 300 kilos d'huile par 100 quintaux de morue travaillée.

travail supplémentaire occasionné à l'équipage pour un profit incertain et qui en tous cas ne compenserait pas tous les ennuis ci-dessus énumérés. Quelques maisons d'armement de Fécamp font depuis peu le commerce des huiles et ne semblent pas avoir à le regretter, mais leur exemple devrait être suivi ; une entente à cet égard, entre le syndicat des armateurs et celui des fabricants de produits pharmaceutiques serait féconde en résultats heureux pour les deux parties et le pays tout entier ; le prix de vente de l'huile : 360 francs les 100 kilos, devient d'ailleurs rémunérateur et constitue lors du règlement des comptes de fin de campagne, un appoint qui n'est pas à dédaigner. A Boulogne, une partie de l'huile est conservée par l'armement et le reste partagé entre l'équipage (1).

Comme on le voit, d'ailleurs, par l'examen des chiffres fournis par les statistiques officielles, depuis 1914, le chiffre des apports encore qu'il ait notablement augmenté au cours de ces dernières années pourrait être encore infiniment supérieur : en 1913, il avait été débarqué 344.740 litres pour une valeur de 123.538 francs :

En 1914	99.440 litres pour	41.036 francs
-- 1915	214.280	147.236
-- 1916	73.292	61.210
-- 1917	48.832	63.436
-- 1918	28.088	90.583
-- 1919	42.288	107.688
-- 1920	53.699	135.719
-- 1921	6.009	12.506
-- 1922	22.904	35.295
-- 1923	69.347	247.185
-- 1924	76.748	184.842

A Saint-Pierre et Miquelon, deux maisons ayant des installations parfaitement aménagées se livrent à la fabrication de l'huile de foie de morue ; en outre les petits pêcheurs fabriquent rudimentairement une huile non épurée à l'usage des tanneries. Le chiffre des exportations de la colonie vers la métropole qui avait atteint 140.000 litres en 1920, était tombé à néant en 1922, la fabrication ayant complètement cessé ; nous assistons heureusement à une manifestation de la renaissance de notre industrie des grandes pêches, car en 1924, la fabrication était reprise et permettait l'exportation de 18.210 litres. Cette huile préparée à Saint-Pierre, avec les foies des morues de la pêche locale, est de qualité supérieure, car on n'emploie pour sa fabrication, suivant les recommandations du Dr Nielsen, que les foies des morues pêchées le jour même.

(2) Depuis que ces lignes ont été écrites, le mouvement ébauché s'est accentué, corrélativement à l'entrée en service de la flottille moderne des chalutiers de grande pêche en 1925-27. Tous les grands chalutiers sont munis d'appareils perfectionnés pour l'extraction de l'huile.

b) Les Rogues

Sur beaucoup de bateaux subsiste la déplorable habitude de rejeter à la mer, la rogue, masse compacte des œufs de la morue contenus dans deux poches longitudinales formées chacune d'une membrane légère. Cette pratique est d'autant plus regrettable, que nos sardiniers qui en font une grande consommation comme appât en sont réduits à en importer de Norvège, d'Allemagne et d'Angleterre des quantités considérables qu'ils doivent acheter au cours de la couronne, du rentenmark ou de la livre. Encore que la loi du 26 février 1911, portant encouragement aux grandes pêches maritimes ait alloué une prime de 15 francs par quintal métrique de rogues de produits primés importés en France et susceptibles de servir d'appât pour la pêche de la sardine, il faut bien reconnaître que la quantité de rogues de pêche française est infime, et que, nos pêcheurs bretons et vendéens préfèrent pour beaucoup de raisons s'adresser aux négociants de Bergen, d'Aalsund, de Kristiansund, de Hambourg, d'Aberdeen ou de Grimsby.

A bord des voiliers, les rogues, quand on les recueille, sont salées et mises en sacs, jusqu'à l'arrivée en France. Elles sont alors, par les soins de l'armateur ou des groupements acheteurs, repaquées en barils. On conçoit qu'elles ne sont pas sans souffrir de toutes les manipulations et qu'elles ne peuvent prétendre soutenir la comparaison avec les rogues norvégiennes préparées à terre, dans des conditions bien supérieures à celles que l'on pourrait trouver à bord des bâtiments de pêche, puis triées et repaquées en sel sec dans les trois grands entrepôts désignés ci-dessus. Ce n'est qu'à Saint-Pierre même qu'il serait possible d'employer les méthodes norvégiennes, mais les rogues de la pêche locale, les seules que l'on pourrait songer à utiliser ne sont pas apportées en quantités suffisantes pour que l'opération puisse donner un résultat satisfaisant et surtout, il n'existe aucune organisation pouvant les centraliser en vue d'un traitement rationnel. En outre, la plupart des morues pêchées sur les bancs ont déjà frayé, et par suite, les rogues au moment où elles sont recueillies sont particulièrement vidées et déjà flasques. Pour éviter cet inconvénient, les Norvégiens préparent presque toutes leurs rogues entre le 15 février et la fin de mars, à une époque où nos navires se rendant à Terre-Neuve ont à peine quitté la France. Par contre, la rogue des morues d'Islande, dont la pêche a précisément lieu au moment du frai fait l'objet de tous les soins des armateurs. Elle est conservée dans un parc ou puits à rogues et est manipulée avec les plus grandes précautions, aussi fait-elle prime parmi nos sardiniers. Ne pourrait-il en être ainsi sur les bancs, tout au moins en ce qui concerne la morue de première pêche qui n'a pas encore achevé sa ponte ?

Les acheteurs éventuels ont souvent à signaler les inconvénients que présentent à leurs yeux le manque d'organisation de la vente des rogues,

(1) Les dispositions de cette loi venue à expiration le 31 décembre 1920, n'ont, d'ailleurs, pas été prorogées.

leur dispersion dans les magasins des divers armateurs, dans des villes éloignées les unes des autres — Fécamp et Bordeaux, par exemple — le peu d'importance des divers lots, rendant disproportionnés les frais engagés pour leur recette et leur expédition.

A cela les armateurs répondent par les mêmes arguments qu'ils invoquaient jusqu'à ces dernières années, quand on leur reprochait de rejeter les foies à la mer au lieu de fabriquer l'huile (encombrement, prix des tonneaux, insuffisance des prix offerts).

Les divers sous-secrétaires d'Etat qui se sont succédé à la Marine Marchande se sont émus de cette situation et ont maintes fois tenté de provoquer une entente entre les représentants de l'armement à la Grande Pêche, et des sardiniers; jusqu'ici, ces efforts sont restés vains. A la date du 3 février 1926, un accord avait été conclu, entre les armateurs et l'Union des Coopératives des pêcheurs de Bretagne, sur la base de 2 fr. le kilog. pour les rogues apportées à Saint-Pierre par les chalutiers et livrées à des réceptionnaires en vue de leur repaquage — et 2 fr. 50 pour celles ramenées directement en France; mais le contrat qui devait être établi demeure à l'état de projet, en sorte que l'expérience ne put avoir lieu.

La statistique ci-après permet de constater l'indigence de la production française en rogues (en ce qui concerne la pêche à Terre-Neuve).

ANNÉES	QUANTITÉS	VALEUR	ANNÉES	QUANTITÉS	VALEURS
1914	371.049 kgs	77.976	1919	25.688 kgs	112.405
1915	154.450 —	78.677	1920	121.824 —	281.058
1916	38.231 —	26.677	1921	26.982 —	20.905
1917	17.884 —	16.232	1922	25.196 —	19.564
1918	955 ...	2.010	1923	6.360 ...	7.192
			1924	19.602 —	26.354

Si l'on excepte l'année 1920 qui fut excellente pour l'armement à la Grande Pêche, il est aisé de remarquer que les chiffres des apports sont loin d'atteindre ceux d'avant-guerre, sans qu'un pareil écart puisse s'expliquer uniquement par la diminution du nombre des bateaux expédiés sur les bancs, nombre qui s'est d'ailleurs sensiblement accru au cours de ces dernières années, les voiliers étant remplacés par des chalutiers d'un rendement supérieur.

A cet égard, le port de Fécamp mérite d'être cité; sa production en rogues, nulle en 1922 est passée de 5.092 kilos en 1923, à 15.577 en 1924, vendus sur la base de 155 francs environ les 100 kilos.

c) Langues et Noves

Les langues, sorte d'adhérence au bas de la mâchoire, conservées dans le sel, sont regardées comme une nourriture très délicate, et sont assez estimées dans certaines régions.

Les *noves* « noues » ou mésentère, membranes qui sont recueillies sur la raquette de la morue, également salées, ont aussi leurs amateurs, mais sont, paraît-il, très inférieures aux langues.

Les armateurs se désintéressent de ces deux produits qu'ils abandonnent à l'équipage. Chaque pêcheur est, en principe, autorisé à rapporter une tonne de langues. Cette tonne d'un poids approximatif de 200 kilos. représente une valeur marchande d'environ 500 francs, qui vient augmenter la part du marin (1).

d) Utilisation des déchets

Aucun chalutier ne possède d'outillage lui permettant de traiter les nombreux déchets de la pêche (têtes, entrailles, foies impropres à la fabrication de l'huile, poissons abimés ou faux poissons) en vue de leur transformation en farine ou guano, dont la vente augmenterait encore le rendement de la campagne. On estime, en effet, que le poids du poisson rejeté à la mer au cours d'une campagne est sensiblement égal à celui du poisson ramené en France. Plusieurs chalutiers anglais de fort tonnage en sont pourvus et il faut souhaiter voir cet exemple suivi par les armateurs français.

On peut objecter cependant, et cet argument n'est pas sans valeur, que tous ces appareils nécessitent une telle augmentation de tonnage, que les bénéfices de l'armement n'en deviendraient rien moins qu'aléatoires. L'expérience mérite néanmoins d'être suivie de près.

VENTE ET PORTS DE VENTE DE LA MORUE

Les voiliers de faible tonnage viennent en général à Saint-Pierre vers le mois de juin, et y déposent leur première pêche ; les chalutiers, à l'exception des grosses unités qui rentrent directement en France, et font trois tournées dans l'année, y reviennent tous les deux mois environ, s'y ravitailler et y débarquer leur poisson.

Les produits de pêche sont alors soit embarqués sur des voiliers longs-courriers désignés sous le nom de « chasseurs » qui les transportent en France, soit conservés dans la colonie pour y être séchés.

La tendance actuelle de l'armement métropolitain est de réduire au maximum les escales à Saint-Pierre, ou même de s'en affranchir complètement, afin d'éviter la perte de temps qui en résulte, les nombreux ravages que l'alcoolisme cause dans les équipages, ainsi que le versement des droits très élevés et très nombreux que ne justifie aucunement la situation du budget de la colonie qui connaît une remarquable prospérité. Si l'on ajoute à cela que les prix pratiqués en France sont beaucoup plus rémunérateurs que ceux offerts à Saint-Pierre où la spéculation se donne libre cours, on comprendra sans peine les mobiles de nos armateurs.

Depuis 1925, la Société franco-canadienne du frigorifique achète aux

(1) Les issues de morues (langues, joues, noues) donnent lieu, dans notre colonie de Saint-Pierre-Miquelon à une exportation assez active qui, au cours des cinq dernières années, oscille entre 25.300 kilos et 40.742 kilos en moyenne par an.

pêcheurs de la colonie sur la base de 35 francs les 100 kilos brut (poisson non vidé) la morue qu'ils rapportent chaque jour à terre, et en fait la salaison; jusqu'alors ces pêcheurs préparaient eux-mêmes leurs morues, ce qui leur prenait beaucoup de temps et leur imposait une fatigue supplémentaire et ils livraient ce poisson aux divers négociants de la place. En 1926, certaines grandes maisons de Saint-Pierre, à l'exemple du frigorifique doivent ouvrir des ateliers pour l'achat de la morue fraîche et sa préparation. Ainsi que nous l'avons constaté à diverses reprises, depuis le début de cette étude, notre vieille colonie semble devoir prendre dans le commerce du poisson salé et séché, une place que les plus optimistes n'auraient, il y a quelques années, osé escompter.

La morue pêchée par les grands voiliers et les grands chalutiers est rapportée directement en France pour y être traitée définitivement. Il en est de même de la plus grande partie de celle débarquée à Saint-Pierre-Miquelon et qui ne fait souvent que passer des cales du pêcheur dans celles du chasseur.

A part quelques importantes maisons qui pratiquent à la fois l'armement et le séchage, le rôle de l'armateur cesse au jour de la livraison.

Les principaux ports de retour sont : Fécamp, Saint-Malo, La Rochelle, Port-de-Bouc, et surtout, Bordeaux (1). Dans les trente sécheries que compte ce dernier port on traite annuellement de 30 à 35.000 tonnes de morues qui sont soit débarquées directement des pêcheurs ou chasseurs, soit amenées par fer des ports d'armement quand les navires pêcheurs les ont ralliés à la fin de la campagne.

Bordeaux, port d'armement de chalutiers lui-même, reçoit les chalutiers de Rochefort, Arcachon, Boulogne, Le Havre et une partie des voiliers armés à Granville, Cancale, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lorient et La Rochelle, par contre, depuis quelques années, les voiliers et chalutiers de Fécamp rallient directement leur port d'attache dont les diverses maisons de salaisons sont en nombre suffisant pour absorber toute leur pêche, ainsi que celle des chalutiers du Havre. Seuls aujourd'hui, les produits évacués des chalutiers par les « chasseurs » sont livrés à Bordeaux.

L'unité de vente employée pour la morue verte est le quintal ou plus exactement le demi-quintal métrique de 55 kilos (50 kilos de poisson, 5 kilos de sel) (2). Le prix de ce quintal varie, cela va sans dire d'année en année, et subit, en outre, actuellement une hausse constante due à la dévalorisation de notre monnaie, oscillant suivant les ports de 140 fr. à Saint-Malo à 165 francs à Bordeaux, pour du poisson de même qualité. A Saint-Pierre et Miquelon, les cours, pratiqués sont de beaucoup infé-

(1) Nantes eut aussi son heure. Ce fut le marché le plus important pour la morue verte pendant tout le XVIII^e siècle. La vente s'y faisait au « grand compte » de 62 poignées ou 124 morues pour cent. En Normandie, elle se faisait au « petit compte » de 54 poignées ou 108 poissons pour cent.

(2) Le quintal de morue est compté pour 60 kilos au Portugal, 50 kilos à Bilbao. Santander, Vigo, Malaga, Carthagène, 40 kilos à Tarragone et Barcelone.

rieurs à ceux enregistrés sur le marché européen, et pour la même année 1925, ne dépassaient pas 80 francs le quintal (1).

Les renseignements statistiques suivants, donnant, pour l'année 1923 et par port de débarquement, le tonnage de morues provenant de Terre-Neuve, permettent de se rendre compte de l'importance des ports précités :

Bordeaux	23.321 tonnes
Port de Bouc	6.910 —
Saint-Servan	6.459 —
Saint-Malo	6.023 —
Fécamp	4.236 —
La Rochelle	3.669 —
Rochefort	1.254 —
Granville	1.021 —
Lorient	658 —

Bordeaux est le grand marché de la morue, c'est là que sont établis les cours et que se traitent les ventes avant même parfois que le poisson soit capturé.

Les chalutiers munis de la T.S.F. sont alors avisés d'avoir à rallier le port où ils doivent livrer leur pêche; quant aux voiliers, ils viennent « à ordres » en rade du Palais (Belle-Isle) où leur armateur leur fait connaître leur destination définitive.

Dès l'arrivée au port, l'armement ou le consignataire fait procéder par un spécialiste, dit « trieur » à l'examen de la cargaison en vue du classement du poisson dans une des catégories suivantes :

- Bon.
- Rose : poisson en voie d'être atteint par le rouge.
- Rouge : poisson atteint par le rouge.
- Gros Brise : poisson déchiré, cassé au niveau de l'arête restante.
- Doux : poisson insuffisamment salé.
- Gros Doux : poisson encore moins salé.

Les anons ou églefins ont une valeur marchande beaucoup moindre et font l'objet d'un cours spécial.

Seul le poisson qualifié bon est estimé au cours normal, un rabais considérable pouvant atteindre et dépasser 80 % suivant le classement, est appliqué aux autres catégories. Depuis 1923, afin de donner toute sécurité à l'armement et au négoce, le triage à bord est effectué, à Bordeaux, par une commission de triage nommée par le Syndicat.

La vente a lieu soit au comptant, soit à un mois, avec escompte de 3,5 %. Le commissionnaire qui a traité le marché reçoit une commission de 2 %. L'escompte et la commission sont prélevés sur le produit brut de la vente.

(2) Depuis que ces lignes ont été écrites, la situation s'est modifiée, du fait du redressement du franc. Le cours de la morue a subi une baisse sensible.

Rogues. Huiles. — Les rogues de bonne qualité, bien préparées, et susceptibles de servir d'appât pour la pêche, sont repaquées et mises en entrepôt fictif dans les magasins de l'armateur ou expédiées aux groupements qui les ont acquises.

L'huile destinée à des usages thérapeutiques est dirigée sur les usines où on la fait passer en chambre froide pour la débarrasser complètement des acides palmitique et stéarique qu'elle renferme et qui, s'ils n'étaient pas éliminés entraîneraient son épaissement et sa congélation par temps froid. L'huile doit être conservée dans des tonnelets ou vases d'étain ou dans des bonbonnes de verre ; il faut avoir soin d'éviter les récipients de bois, en raison de la tendance que l'huile possède de prendre le goût et la couleur de toute espèce de bois au contact duquel elle séjournerait quelque temps. Le blanchiment de l'huile de foie de morue est quelquefois pratiqué pour lui donner une apparence claire et brillante. Le meilleur procédé et le plus sûr est le blanchiment par le soleil, mais cette opération doit toujours se faire à basse température et ne pas dépasser deux heures environ, pour éviter de gâter l'huile et de lui donner un goût rance (Nielsen).

Sel.— Au retour du navire, il reste dans la cale après le débarquement de la morue, une certaine quantité de sel ayant servi et désigné en douane sous le nom de sel de coussin ; ces déchets sont dénaturés au point de vue de la nomenclature douanière. Exonérés de tous droits, ils sont vendus par les armateurs aux agriculteurs qui les utilisent comme engrais ou aux tanneries qui les emploient pour la conservation des peaux.

Déchets.— En France, par suite de l'éloignement des lieux de pêche, il n'est pas tiré partie des nombreux déchets résultant de la préparation de la morue (35 % au minimum, du poids du poisson vivant).

A Terre-Neuve, certains propriétaires de sécheries ont installé des fabriques de colle. Les têtes de morues après avoir été lavées à plusieurs eaux sont jetées dans de grandes cuves et soumises à l'action directe de la vapeur. Les matières gélatineuses montent à la surface et un tuyau-tage les amène dans d'autres cuves également séchées où elles se condensent. La colle fabriquée ainsi ou fish-glue n'a, paraît-il, aucune odeur. Il serait souhaitable à tous points de vue qu'une usine outillée pour traiter de nombreux déchets provenant de la préparation de la morue soit installée à Saint-Pierre et Miquelon ; on pourrait extraire de la farine et du guano, de la peau des intestins et des os, de la gélatine des vessies et écailles et, ainsi que nous venons de le voir, de la colle de la tête et des yeux.

PRÉPARATION DE LA MORUE A TERRE

Le poisson vendu aux négociants est, dès son débarquement, dirigé vers les ateliers des sécheries, chargés d'en parachever la préparation avant qu'il soit livré à la consommation. En fait, beaucoup de sécheries appartiennent maintenant aux négociants eux-mêmes, et l'on pourrait

citer plusieurs sociétés importantes, telles « La Morue Française et Sécheries de Fécamp » et la « Société Fécampoise de Pêche » qui livrent directement au commerce le poisson capturé par leurs propres navires et préparé par leurs soins dans leurs sécheries.

Après nouvel examen, à l'arrivée dans la sécherie, la morue est soit repaquée, soit séchée.

Le repaquage et le séchage constituent deux industries très différentes, pratiquées fréquemment par les mêmes entreprises.

a) Repaquage de la morue

On n'emploie pour le repaquage que les morues d'un poids supérieur à 1 kil. 800 qui, triées dès leur débarquement, sont conservées en saumuré, dans de grands bacs en attendant d'être travaillées. Le poisson fait ensuite l'objet d'un lavage minutieux, fait uniquement à la main et non à la brosse. On le laisse égoutter pendant 24 heures puis, après un salage au sel neuf et sec, on le met en baril. On obtient ainsi un produit de choix, parfaitement blanc mais qui, ne se conservant que 2 ou 3 mois au maximum est uniquement réservé à la consommation intérieure.

b) Séchage

L'opération du séchage a pour but de débarrasser le poisson de l'excès d'eau qu'il conserve encore après le salage et d'empêcher ainsi, faute de milieux aqueux, le développement des microorganismes qui produisent la décomposition du poisson.

1° A Saint-Pierre, une partie de la morue rapportée par les pêcheurs locaux est séchée sur les graves, vastes étendues de pierre légèrement en pente sur lesquelles le poisson qui a été au préalable entreposé durant une semaine dans les saleries, est exposé après avoir été, par un lavage soigné, débarrassé de son excès de sel. Cette exposition exige un temps spécial ; il faut du soleil, mais un soleil pas trop ardent, tempéré par une brise fraîche.

Chaque matin, quand le temps le permet, la morue est exposée à l'action des rayons solaires et de l'air sec. C'est d'abord la chair en dessus qu'on étend les morues une à une sur la grève et, après les avoir laissées ainsi pendant douze heures environ, on les retourne avant le soir. On les ramasse ensuite, à la tombée de la nuit, en gros tas circulaires, assez semblables à des meules de foin et pouvant contenir jusqu'à 200 quintaux métriques. Le lendemain, si les conditions atmosphériques sont favorables, après avoir enlevé le prélat qui les recouvre, on recommence la même opération, mais en mettant d'abord la peau en dessus et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'on les juge suffisamment desséchées. Pour que la morue soit « faite » ou séchée à point, il faut qu'elle subisse plusieurs soleils (de sept à huit ou 10) et cette opération demande de trois semaines à un mois, car tous les jours ne sont pas favorables, et il faut fréquemment s'empresser de ramasser la morue et de refaire les piles que l'on protège avec des branches de sapin ou des prélatrs afin de la soustraire à l'action

de la pluie, de l'humidité de l'air ou de l'ardeur excessive du soleil. On conçoit la manipulation considérable que nécessite ce mode de préparation.

On procédait de même sur l'ancien French Shore. Le poisson, après une semaine passée dans le sel, était retiré du chaudron et placé en tas dans de grandes cages mobiles installées à l'avant du chaudron et pouvant descendre à l'aide de palans le long de quatre montants verticaux jusque dans la mer; certains sécheurs préféraient, d'ailleurs, laver sur le rivage, en brossant énergiquement la morue à l'aide d'une brosse en chiendent.

La technique même du séchage ne différait pas sensiblement de celle suivie à Saint-Pierre et Miquelon; si la plage, au lieu d'être formée de graviers, était vaseuse ou sableuse, on élevait des claies ou *vignols* en troncs de jeunes sapins sur lesquels la morue était étalée à un mètre environ au-dessus du sol. Ces claies, désignées également sous le nom de *rances*, étaient parfois formées de vieux filets fortement tendus sur le cadre; elles étaient alors mobiles et on pouvait, à l'aide d'un arc-boutant, les incliner à 45°, afin d'éviter l'inconvénient qu'aurait pu présenter l'arrivée normale des rayons solaires sur le poisson exposé. Ce dispositif portait le nom de *rances à bascule*.

Parfois encore, on mettait à sécher la morue sur de petits murs bas formés d'empierrements ou même de simples lits de branchages.

Il arrivait fréquemment, surtout en fin de saison, que les conditions atmosphériques aient été telles que les capitaines des navires armés pour le French Shore ne pouvaient sécher une partie de leur pêche et étaient contraints de la ramener en France comme « morue au vert ».

Quand la morue était reconnue suffisamment sèche, on en formait des meules prismatiques à arête horizontale, les animaux ayant la peau en dessous, chaque rangée étant séparée par une couche de sel, les queues dépassant tout autour, formant auvent contre la pluie. Le tout était recouvert d'une bâche imperméable.

La morue ainsi desséchée perd, quand l'opération a été bien conduite, environ 30 % de son poids et peut se conserver un an; dans l'arrière-saison, elle ne perd que 25 % mais ne peut être consommée au bout de trois ou quatre mois.

Le séchage et toutes les manipulations qu'il nécessitait étaient effectuées sur le French Shore par des marins désignés sous le nom de *graviers* qui faisaient partie de l'équipage du navire pêcheur et rentraient avec lui. On se souvient, d'ailleurs, que les navires armés pour les côtes Est et Ouest désarmaient dès leur arrivée à destination et que la majeure partie de l'équipage s'installait à terre à proximité des chaudrons.

Actuellement, les graviers recrutés pour la campagne de pêche se rendent à Saint-Pierre et Miquelon comme passagers. Leur nombre, qui se chiffrait par centaines et nécessitait l'affrètement d'un vapeur spécial, a considérablement diminué (on en compte une trentaine au plus); les maisons d'armement substituant à leurs graves des séchoirs destinés

à la préparation des morues d'exportation. On compte actuellement, dans la colonie, 8 sécheries naturelles employant 30 personnes.

Au Canada, la morue est placée dans des sécheries pour « ressuer » et, lorsque l'humidité paraît à la surface, on l'étend sur des claies au soleil pour sécher de nouveau. Ce procédé de ressuage et de séchage est répété jusqu'à ce que la morue devienne dure comme une planche. C'est la méthode de Gaspé.

2° En France, on a recours, soit au séchage à l'air libre, soit au séchage artificiel.

Le séchage à l'air libre consiste à exposer directement le poisson à l'air vif de la mer, soit en le suspendant par la queue à une certaine distance du sol, soit en l'étendant sur des claies de treillage métallique.

La morue est d'abord lavée vigoureusement à la brosse pour être débarrassée de son sel, puis mise à égoutter pendant 24 heures.

A Port-de-Bouc, on se servait d'échafauds en bois auxquels on suspendait le poisson à préparer à une certaine distance du sol, procédé qui présente sur celui employé à Saint-Pierre et à Terre-Neuve, divers avantages appréciables dont les principaux sont (1) :

1° Que l'air passant sous la morue, l'air qu'elle contient s'évapore plus rapidement et que, par suite, la dessiccation est plus rapide ;

2° Que le poisson est moins exposé à être brûlé par le soleil dont les rayons le frappent moins obliquement ;

3° Qu'il est moins exposé à l'action de l'eau douce résultant de la condensation des vapeurs atmosphériques au contact du sol refroidi, puisqu'il est plus éloigné ;

4° Que la poussière et les autres saletés peuvent être plus facilement écartées ;

5° Que le poisson séché sur des échafauds perd moins de poids, car il garde mieux son sel que celui préparé sur des rochers ou sur des graves.

A Bègles, près Bordeaux, où sont établies 26 sécheries, le poisson est suspendu par la queue à des vigneaux en bois et mis à sécher au soleil ou sous des hangars. Le séchage s'opère ainsi beaucoup plus rapidement et 6 jours suffisent pour obtenir un bon produit d'exportation ayant perdu très peu de son poids, mais qui présente l'inconvénient de se conserver un peu moins longtemps que celui préparé sur les chaufauds.

Les sécheries naturelles existant en France sont au nombre de 30 ainsi réparties :

1 à Granville, 1 à La Pallice, 1 à Périgny près de la Rochelle, 26 à Bègles, 1 à Port-de-Bouc.

Toutefois, cette dessiccation à l'air n'a jamais réussi que dans les régions relativement chaudes et sèches (Port-de-Bouc, Bordeaux, par exemple), mais, même dans les meilleures conditions, cette opération est toujours très aléatoire, un coup de soleil trop vif ou une ondée inopinée suffisant pour détériorer tout un lot de poisson et en faire de la morue de rebut.

(1) A. Bellet : La pêche de la morue sur le grand banc de Terre-Neuve, Congrès de Dieppe, 1898.

En outre, les nombreuses opérations auxquelles donnait lieu le séchage à l'air libre grevaient le prix de revient.

Des méthodes plus rapides et plus parfaites s'imposaient d'ailleurs en présence de la concurrence des exportateurs américains qui venaient d'inventer un nouveau procédé pour la préparation de la morue d'exportation et qui, présentant sur le marché un produit d'excellente qualité et d'aspect irréprochable, menaçaient notre industrie morutière à laquelle on reprochait de livrer des produits qui, par suite d'un séchage insuffisant, ne paraissaient pas à l'abri d'altérations sous un climat humide et chaud.

Le même reproche était, d'ailleurs, adressé au poisson de la Nouvelle-Ecosse et à celui de Terre-Neuve qui n'était plus coté sur les marchés de Pernambouc, Bahia, Rio, Santiago, etc...

Il fallait donc chercher un mode de séchage artificiel présentant moins d'aléas et pouvant être employé en toutes saisons.

Séchage artificiel

Le principe même du séchage artificiel consiste à substituer à l'action des rayons solaires et de la brise marine une double source de chaleur et d'air frais, identiques comme nature quoique artificiellement produits.

Les sécheries artificielles françaises, dont les premières ont été installées à la fin du XIX^e siècle, utilisent le procédé mis au point par MM. Chedru, Dupont et Mellis.

Ce dernier fit construire à Bègles un atelier isolé de manière que l'air put y pénétrer de tous les côtés à la fois. Ce bâtiment, dont la longueur excédait d'un tiers la largeur, était chauffé par un thermosiphon dont le tuyautage était disposé sous le plancher ou sur le côté. Dans le sens de la longueur, du côté opposé au thermo-siphon, était disposé un ventilateur et, tout autour du bâtiment, étaient pratiquées, en face des tuyaux du thermosiphon, nombre de petites ouvertures servant d'appels d'air.

Les sécheries artificielles de Bègles sont aménagées sur ce modèle.

Les morues, préalablement lavées à la brosse, sont suspendues par la queue à l'intérieur du séchoir à des tringles ou listeaux. On les laisse égoutter pendant 24 heures, puis, au moyen du thermosiphon, on porte à 30 ou 32° centigrades la température du séchoir. On ouvre alors les appels d'air et on fait fonctionner le ventilateur pour renouveler l'air. L'air extérieur se précipite dans le séchoir, se dégage de son humidité en rencontrant les tuyaux chauds, puis, attiré par le ventilateur, est expulsé après avoir traversé les morues qu'il agite comme le ferait un vent léger.

Dans d'autres ports, à Fécamp notamment, le séchoir est constitué par un tunnel d'une trentaine de mètres de long, sur 3 mètres de large et 2 mètres de haut. Les morues, suspendues par la queue à des tringles disposées sur des wagonnets, on les laisse égoutter pendant 24 heures, puis on pousse une douzaine de ces wagonnets dans le tunnel. La température y est alors portée à 30 ou 32° centigrades au moyen de puissants radiateurs. Dès que ce maximum est atteint, on ouvre les appels d'air

ménagés tout autour du séchoir et on met en route un puissant ventilateur-aspirateur installé en son centre.

La durée de la préparation dure de 12 à 18 heures si la morue est destinée à la consommation en France et dans les pays voisins ; il faut compter 36 heures pour les produits destinés à l'exportation dans les pays chauds (colonies, Espagne, Italie, Brésil, Grandes Antilles, etc.).

L'avantage du séchage artificiel est de permettre d'obtenir la siccité presque complète du poisson et, par suite, de l'expédier sans inconvénients dans tous les pays, si excessif que soit leur climat.

Signalons que, dans certains établissements, le poisson lavé et passé à la presse est séché entre des toiles de coton qui absorbent peu à peu l'eau contenue dans la chair et sont remplacées par d'autres toiles plus sèches dès qu'elles deviennent humides. Pour obtenir une siccité complète, il faut répéter l'opération une douzaine de fois.

Ce procédé est surtout employé pour les morues abimées ou pour celles que l'on veut porter à un degré de siccité que le séchage à l'étuve ne permettrait pas d'obtenir.

A Saint-Pierre et Miquelon, certaines sécheries emploient la méthode Whitman, qui consiste, après avoir lavé le poisson et l'avoir comprimé à la presse à vapeur pendant quelques heures pour lui enlever une partie de son humidité, à l'exposer sur des claies métalliques empilées à raison de 6 ou 8 sur de petits chariots alignés à l'intérieur d'un séchoir où la température est portée à 35° centigrades environ au moyen de tuyaux de vapeur ou d'eau chaude. Le poisson reste ainsi exposé pendant quelques heures, puis des courants d'air sec et froid sont projetés sur et sous les plateaux à l'aide d'un puissant ventilateur placé à l'extrémité du tunnel et d'une série de conduits spéciaux ou canaux. On chauffe alors de nouveau pour faire ensuite arriver l'air sec et ainsi de suite.

La durée de l'opération dépend ici aussi du marché auquel la morue est destinée : pour les Antilles, il faut deux séchages de 24 heures ; pour le Centre Amérique et le Brésil du Nord, il en faut un peu plus.

A Halifax, une Compagnie s'est spécialisée dans la préparation de la morue comprimée à la vapeur. Le poisson est écorché et bien lavé, puis cuit, désossé, haché et réduit en fibres ayant l'apparence d'une laine fine. Dans cet état on le place pendant une heure dans une caisse à dessiccation à 120°, puis on le met en paquet de carton fin d'une livre (une livre de morue comprimée équivaut à plus de 3 livres de morue verte). Les boîtes de carton sont revêtues d'un papier ciré qui les rend imperméables à l'air humide.

Au Canada, certains industriels ont recours à la compression pour débarrasser le poisson de l'humidité qu'il contient, la morue placée entre deux draps de coton est pressée entre des couches de mousse séchée et de sciure de bois ; elle perd jusqu'à 36 % de son poids, et il suffit de quelques heures d'exposition au soleil pour la parfaire (6 heures pour le marché des Etats-Unis, 24 à 48 heures pour celui du Brésil).

Les sécheries artificielles fonctionnant actuellement en France sont au nombre de 35 et se répartissent ainsi :

Fécamp	2	employant	135	personnes.
Granville	1	—	12	—
Saint-Malo	4	—	300	—
La Rochelle	2	—	85	—
Bordeaux	26	—	610	—

On compte également à Saint-Pierre et Miquelon 3 sécheries employant 30 personnes environ.

Le rendement des établissements varie suivant le perfectionnement des méthodes, comme aussi suivant le nombre d'ouvriers employés. Les plus importants peuvent traiter jusqu'à 45.000 à 50.000 kilos par jour. En 1924, la sécherie de la Morue Française établie à Fécamp a séché 80.000 quintaux (de 55 kilos) .

Conservation de la morue par congélation

Le frigorifique de Saint-Pierre et Miquelon a entrepris, également, depuis peu, la conservation de la morue par congélation ; mais il ne semble pas que le produit ainsi obtenu puisse faire au poisson séché une concurrence bien redoutable.

Préparation du stockfish

C'est en Norvège qu'il se fait le plus de stockfish. La méthode adoptée est la suivante : Le poisson fendu jusqu'à l'anus est vidé et bien nettoyé en dedans comme en dehors, à l'eau de mer. On attache deux poissons ensemble par les queues et on les pend à des traverses de bois montées sur des poteaux en plein air et assez épaisses pour que les deux poissons de la même paire qui sont pendus de chaque côté ne se touchent pas.

Au cours de l'été, on achève de fendre le poisson et on enlève la colonne vertébrale jusqu'en dessous de l'anus ; à partir de ce moment, chaque poisson est suspendu individuellement au lieu de l'être en paire ; il est accroché sur la traverse de manière que celle-ci sépare les deux moitiés du corps.

Le poisson reste exposé en plein air, quelque temps qu'il fasse, jusqu'à ce qu'il soit parfaitement sec. Pour l'exportation, on comprime le stockfish en paquets rectangulaires de 100 et de 50 kilos que l'on attache avec du fil de fer.

La préparation du stockfish semble être restée le monopole des Norvégiens ; il nous a semblé néanmoins utile de lui réserver une place dans notre ouvrage, en raison de l'intérêt que pourrait présenter la conservation selon ce procédé non seulement de la morue, mais de l'églefin, du lingue ; et surtout des poissons dits « primés » de la côte occidentale d'Afrique (*Bulletin de la Marine Marchande*, mars 1904).

Avant d'être employé pour l'alimentation, le stockfish doit être ramolli ou désagrégé, on obtient ce résultat en le battant avec un maillet et on enlève les arêtes en même temps, puis on le met à l'eau pour plu-

sieurs heures, on le lave, on l'égoûtté. Il est préférable de le cuire à la vapeur qui donne une chair blanche et tendre, alors que l'eau chaude donne une chair dure.

Autres méthodes de conservation

A Terre-Neuve, on prépare aussi de la morue sans arêtes (bonless codfish), en rognures (shredded), en fibres, en lambeaux (stripped), en blocs (in blocks) ; ces produits plus spécialement destinés aux marchés des Etats-Unis et du Canada s'expédient dans des boîtes en fer blanc, hermétiquement closes, de 10, 20 et 30 livres. A Gloucester, les établissements Frank et Davis préparent de la morue en saumure (1).

Un autre industriel Terre-Neuvien a entrepris de mettre le poisson frais en conserves ; les filets simplement cuits sont enfermés dans des boîtes en fer blanc. Cette industrie ne nécessiterait aucune installation coûteuse. (*Bulletin de la Navigation et des Pêches Maritimes*, avril 1910).

Méthodes allemandes pour la préparation de la morue séchée

Les quantités de poissons rapportées par les chalutiers allemands exploitant les bancs de la mer du Nord et d'Islande, sont devenues telles que le marché indigène ne pouvait plus les absorber tout entières et qu'il a fallu songer à conserver le surplus.

C'est ainsi qu'aux environs de Cuxhaven, une usine fut établie d'après le système Siemens et Halske. L'air des chambres-séchoirs était séché et chauffé par une pluie fine d'acide sulfurique, et en outre, un ozonateur assurait le blanchissage et la désodorisation du poisson. Ce procédé était trop coûteux et cette entreprise dut liquider ; elle a du reste, de nouveau recommencé à travailler, mais en utilisant un procédé moins coûteux.

L'installation la plus importante, la « Erste Deutsche Klippfischweske » se trouve à Geestemunde, le premier port allemand pour le chalutage du poisson de fond et pour le commerce du poisson frais.

Le poisson vidé en mer est amené à l'usine sur glace et sans être tranché. Tout le travail d'étêtage, tranchage, nettoyage, salaison et séchage est fait à terre. L'étêtage et le tranchage sont faits par des machines spéciales. D'ailleurs toute la préparation est industrialisée et cela seul permet de la mener à bien, malgré les quantités immenses de poissons à traiter, tout en obtenant un produit qui peut concurrencer les meilleures marques norvégiennes. Le séchage est accompli dans une chambre de séchage à une température modérée et dure près de 3 fois 8 heures. Le produit étant très uniforme et blanc est accepté facilement par tous les marchés étrangers.

Ajoutons que l'usine est organisée en Société anonyme par actions ;

(1) Reçu salé, le poisson est dépouillé de sa peau, les vertèbres sont enlevées une à une à la pince et le produit est mis en saumure. Une 2^e qualité portant le nom de « codlets » est constituée à l'aide des déchets, enfin les derniers débris pulvérisés constituent le « codfluff ». Les produits en saumure sont expédiés en seaux de bois, les codlets et le codfluff en boîtes de carton ou en bocaux (*Le Danois*, notes et mémoires, n° 33).

toutes les actions appartiennent aux grandes Sociétés d'armement et aux banques ayant des intérêts dans les affaires de pêche (1).

Un nouveau procédé de séchage de la morue

M. Scott, assistant au bureau des pêches de Washington, frappé des nombreux inconvénients résultant du salage préalable de la morue destinée à être séchée, a cherché un procédé qui permit de déshydrater complètement le poisson sans avoir à le saler.

Il a préconisé la méthode suivante : le poisson est nettoyé, vidé de la manière habituelle et cuit à la vapeur. Les arêtes enlevées, il est finalement mis au séchoir. Le séchage se fait alors soit par le vide, soit par un courant d'air chaud et dure environ 2 heures. La température est au début de 63° C., mais peut être diminuée au cours de l'opération. Celle-ci peut être finie quand il n'y a plus que 5 % d'humidité.

Le poisson doit être emballé, de préférence dans un emballage qui le maintient à l'abri de l'air. (*Pêche Maritime* du 20 juillet 1924).

LE COMMERCE DE LA MORUE

La morue constitue un des éléments notables de notre alimentation nationale, dans beaucoup de campagnes de l'intérieur, c'est même le seul poisson que l'on connaisse et qu'on consomme.

Le consommateur français marque une grande préférence pour la morue repaquée en sel sec, dont l'aspect est évidemment plus engageant, mais qui ne peut se conserver au delà de trois ou quatre mois.

A Boulogne et Fécamp, on prépare également des filets de morue sans arêtes, qui mis dans de petites boîtes en carton avec des feuilles de laurier, obtiennent le plus vif succès parmi la clientèle des grandes villes.

A Gloucester et à Camo (Etats-Unis), on prépare de la morue en saumure, après en avoir enlevé les arêtes, ce produit est expédié en seaux de bois ; les déchets, désignés sous le nom de codlets et de codfull sont mis en boîtes de carton ou en bocaux.

Mais c'est surtout sur la morue séchée que portent les plus importantes transactions. Indépendamment de ce qui est consommé à l'intérieur, la France en exporte, chaque année, une quantité considérable, à destination des pays méditerranéens, de ses Colonies, ainsi que des Républiques Centre et Sud-Américaines. Les exportations atteignent près de la moitié de la production annuelle.

Les principaux marchés de la morue sont Bordeaux, Fécamp, Saint-Malo, La Rochelle, Marseille et, cela va sans dire, Saint-Pierre-Miquelon.

Bordeaux est, sans conteste, le marché le plus important de la morue en France. Il le doit, tout d'abord, à l'ancienneté de son commerce ; sans remonter, en effet, jusqu'au XIII^e siècle, alors que les navires qui y venaient embarquer les vins apportaient les morues et autres poissons salés, nous voyons dès le XV^e siècle, les négociants bordelais commanditer

(1) *Pêches maritimes* du 3 août 1924, n° 323, page 513.

les armateurs de Saint-Jean-de-Luz, des Sables-d'Olonne et de Saint-Malo, mais leur imposer de vendre leur cargaison aux seuls négociants de la ville, qui se partageaient les arrivages. Plus de 20 maisons étaient spécialisées dans ce commerce dont le rayon d'action s'étendait à l'Auvergne, au Limousin, au Quercy, au Languedoc, ainsi qu'à la région pyrénéenne et au littoral méditerranéen. Quand la Grande Pêche se développa, les navires furent naturellement amenés à venir décharger leur poisson à Bordeaux où le développement du commerce de la morue leur assurait des débouchés certains à des prix rémunérateurs, et, depuis les arrivages sont en progression continue. (En 1923, le port a reçu tant par mer que par fer, 17.600 quintaux de morue d'Islande et 550.000 de Terre-Neuve).

En second lieu, la situation géographique de Bordeaux n'est pas étrangère à la suprématie qu'il s'est acquise en ce domaine ; sans parler des avantages que présente son climat tempéré, particulièrement favorable à la préparation du poisson, sa situation à la tête de grandes lignes de navigation et de chemin de fer lui en permet l'exportation dans les meilleures conditions possibles sur les pays gros consommateurs : Italie, Espagne, Portugal, Guadeloupe Martinique, Afrique du Nord, Réunion, Grèce, Guyane, Turquie, etc... (1),

D'autre part, la clientèle française, moins importante, se répartit dans le Sud-Ouest, le Centre et le Sud-Est.

Les ports de Fécamp, Saint-Malo et La Rochelle n'ont pour eux, ni le bénéfice de l'ancienneté ni le privilège d'une situation géographique comparable à celle de Bordeaux, si l'on excepte toutefois La Pallice, en relations constantes avec l'Amérique du Sud.

Ce n'est qu'au début du xx^e siècle que les premières sécheries artificielles y ont été installées, permettant de traiter sur place une partie de la pêche des navires armés dans ces ports ou y faisant retour. La clientèle étrangère, de beaucoup la plus importante est sensiblement la même que celle de Bordeaux ; leur clientèle française est en général limitée à un hinterland plus ou moins étendu.

Pour la vente au consommateur, on distingue : le petit poisson, le petit moyen, le grand moyen, le grand poisson ; le poids de ces différentes qualités varie de 0 kilo 300 à 3 kilos ; il y a des morues d'un poids supérieur, mais elles ne rentrent pas dans les classifications courantes. Le grand poisson est fort estimé à Bordeaux, par contre les Antilles demandent surtout du petit poisson ou du petit moyen (2).

Les exportations sont faites soit par mer, soit par voie ferrée, à destination des pays voisins : Espagne, Portugal, Italie. C'est également par

(1) La caisse de morue est comptée pour 45 kilos à la Havane et Buenos-Ayres ; 58 kilos à Rio-de-Janeiro.

(2) La morue de pêche terre-neuvienne apportée sur le marché de Saint-Jean est répartie tant pour la livraison sur cette place que pour sa réexpédition vers les contrées de consommation en 8 catégories désignées sous les noms et correspondant aux qualités indiquées ci-après :

1° La morue marchande de grande taille, « large marchantable » comprenant des poissons de 1^{re} qualité d'une longueur supérieure à 20 pouces (0,50).

fer que se font les expéditions à l'intérieur du pays. Les Chemins de fer de l'Etat, ont adopté pour les expéditions de morues entières ayant pour origine un port de leur réseau (Fécamp, Saint-Malo, La Rochelle, Bordeaux) des conditions destinées à éviter les risques causés par la chaleur. Ces conditions sont les suivantes : a) un itinéraire plus rapide que celui prévu au tarif P. V. 3-103 permettant le transport de la morue entière pendant l'été ; b) transport par wagons isothermique. Il serait à désirer que les autres réseaux adoptent des mesures analogues (2). La morue destinée à l'exportation est expédiée en balles de 80 kilos environ.

La question transport par mer laisse beaucoup à désirer, c'est ainsi que 4.000 balles de morues demandent 10 à 12 jours pour être débarquées. Un effort devrait être exigé des Compagnies Maritimes pour éviter ces pertes de temps qui sont une cause de préjudice pour nos produits français.

Saint-Pierre exporte sur le Canada, l'Espagne et principalement sur les Antilles françaises où la morue est expédiée en boucauts composés de poissons de petite taille qui conviennent le mieux au goût de la clientèle créole. Ce port doit être d'ailleurs relié directement aux Antilles françaises par un service régulier de vapeurs organisé par la Société « La Morue Française », ce qui intensifiera encore cette exportation. Les Etats-Unis et l'Italie, autrefois gros clients de notre Colonie ne semblent plus s'y approvisionner, mais l'installation de sécheries artificielles lui permettra, sans doute, de reconquérir sa place sur le marché mondial. La France en importe également des morues séchées : 9.455 kilos en 1925, mais principalement des morues vertes qui sont séchées à Bordeaux. Les exportations de Saint-Pierre ne cessent de croître ; elles sont passées de 18.400.000 kilos en 1923 à 28.000.000 en 1924.

L'exportation de la morue est, d'ailleurs, extrêmement importante en France. Pour 1924, elle atteint la moitié de notre production qui est, elle-même, le dixième de la production mondiale. La valeur des exportations dans chaque pays dépend à la fois de la valeur du change — qui joue actuellement comme prime à l'exportation — des droits de douane et surtout de la situation du marché mondial de la morue, influencée par les stocks restant de l'année précédente ou les nouvelles sur la situation de la pêche en Norvège ou au Labrador.

Nos armateurs à la Grande Pêche sont toutefois fortement concurrencés aux Antilles par les morues étrangères qui y pénètrent en quantités

2° La morue marchande de petite dimension « small marchantable » comprenant des poissons de 1^{re} qualité mesurant de 0,30 à 0,50 ;

3° et 4° la « large » et la « small madeira », comprenant des poissons de qualité intermédiaire dont la longueur varie entre 22 et 50 centimètres au plus ;

5° et 6° « large et small west india », produit préparé avec des poissons de qualité inférieure ;

7° « Labrador shore avred », morue du Labrador sèche ;

8° « Damp labrador », morue du Labrador humide ;

Le travail de tirage et d'assortiment par catégorie se fait après accord entre les vendeurs et les acheteurs par des agents spéciaux « cullers of fish » généralement choisis par les exportateurs.

(2) La Compagnie d'Orléans admet en grande vitesse, au tarif de la petite vitesse, les morues débarquées à Saint-Nazaire et destinées aux sécheries de Bordeaux.

considérables et ne sont soumises qu'à un droit modique de 10 francs par quintal ; aussi demandent-ils, le relèvement de ces droits dans une notable proportion, afin de permettre aux morues de pêche française d'arriver aux Antilles dans de meilleures conditions.

La politique de protectionnisme à outrance innovée en 1922-23 à l'égard du Portugal et des pays méditerranéens, notamment de la Grèce, de l'Italie et de l'Espagne qui offraient de gros débouchés à nos exportateurs de morues, politique qui entraîna une rupture des relations économiques se traduisant par une diminution considérable dans le chiffre de nos exportations, frappées de droits prohibitifs, a eu des conséquences désastreuses pour les armateurs et négociants et ce, au profit de nos concurrents anglais et norvégiens.

Pour ne citer que le Portugal, les quantités de poisson entrées à Oporto, le grand marché portugais, sont tombées de 1.348 tonnes en 1922 à 915 en 1923, alors que pendant la même période les importations norvégiennes atteignaient 10.619 tonnes, bien que nulles en 1922, que les islandaises et les terre-neuviennes passaient réciproquement de 2.214 et 1.887 tonnes à 2.593 et 19.495 tonnes.

Fort heureusement, en ce qui concerne le Portugal, un accord a été signé à Paris le 4 mars 1925, revenant en ce qui concerne l'armement au *statu quo ante* la dénonciation de l'accord effectuée en 1923. (Suppression de la triple taxe qui frappait tous les produits et tous les navires français — diminution de 25 % sur le tarif ordinaire dont bénéficient nos concurrents anglais, allemands et italiens).

D'autre part, notre pays qui, avant la guerre, occupait la troisième place sur le marché italien de la morue a été dépassé par l'Islande et la Grande-Bretagne ; les importations italiennes de morue lavée ou morue française ont beaucoup diminué depuis quelques années, et n'atteignent pas les 3/4 de ce qu'elles étaient en 1913, bien que l'Italie dans le but de faire baisser le prix de la vie, ait en 1923 supprimé les droits de douane sur la morue et le hareng conservés.

On attribue cette infériorité de la France dans l'approvisionnement du marché italien à la baisse constante de la qualité du poisson ; sa part pourrait être plus grande, si les expéditeurs de Marseille et de Port-de-Bouc prenaient la peine de soigner leurs envois comme ils le faisaient autrefois. Nos agents à Gênes signalent notamment que si l'armement comme les exportateurs persistent à ne pas songer davantage à une meilleure préparation aussi bien à bord que dans les sècheries, c'est à une véritable crise de consommation que nous aboutirons pour l'article lavé.

Il est d'ailleurs pénible de constater que, presque partout, la morue de provenance étrangère (anglaise, terre-neuvienne, américaine, norvégienne ou danoise) est préférée à la morue française. Les importateurs en donnent pour motif qu'elle coûte moins cher et se conserve mieux que la nôtre, étant, en général, préparée avec plus de soins et son expédition ayant lieu en barils, emballage que l'on préfère parce que le poisson

ne souffre pas dans le transport et se conserve mieux, tant pour le voyage que pour l'emmagasinage à l'arrivée. Cependant, tous les consommateurs étrangers de bonne foi conviennent que la qualité de la morue française est supérieure; certains marchés comme le Brésil et les Antilles la préfèrent même à la morue de Terre-Neuve; on ne lui reproche que sa cherté et d'être de moindre conservation. Nous ne saurions trop attirer sur ce point l'attention de nos exportateurs. Ne serait-il pas opportun en outre de suivre l'exemple du Danemark où des fonctionnaires nommés par le gouvernement contrôlent les conditions sanitaires du poisson au moment de son expédition à l'étranger? La garantie qui résulte pour les importateurs de ce contrôle officiel n'a pas peu contribué à assurer aux produits danois la place qu'ils occupent sur le marché mondial.

Les Norvégiens ont inauguré cette année (1926), une nouvelle méthode d'exportation de la morue que nos négociants sauteurs auraient sans aucun doute intérêt à expérimenter à leur tour. Le poisson, en filet, est emballé dans du papier beurré (pergamyn) fortement congelé et empaqueté en boîtes de carton ondulé. On n'emploie aucune caisse de bois. Des essais ont démontré que le poisson ainsi traité a été trouvé frais et d'un goût délicat, même en Italie. Un wagon de chemin de fer en prend un chargement effectif qui est d'environ le double du poisson congelé ordinaire, et la vente, en Italie, au prix de 6 à 9 francs le kilo est suffisante, pour payer tous les frais d'emballage et de main-d'œuvre nécessaires (*Pêche Maritime*, 24 janvier 1926, n° 400).

En résumé, notre commerce est actif avec le Portugal, la Grèce et nos Colonies; en progrès très sensible avec l'Espagne (3.425.444 kilos pour 1921) surtout dans la région de Malaga et le Sud de la Péninsule; normal avec le Levant, les Républiques Centre et Sud-Américaines, et en mauvaise posture avec l'Italie.

A ce sujet, il n'est pas sans intérêt de signaler que des sécheries demandaient la réception en franchise des morues étrangères destinées à l'exportation. Cette prétention qui aurait porté atteinte à l'armement français a été vigoureusement combattue par le Syndicat des négociants en morue de Bordeaux et a été repoussée.

L'IMPORTATION DU POISSON ÉTRANGER

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, nos sauteurs importent chaque année de Norvège, de Hollande, d'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada une certaine quantité de poissons de grande taille, destinés à la préparation en tonnes et que ne peuvent leur fournir en quantités suffisantes, nos pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande. Nos importations de morues ne représentent que 5 à 7 % de notre production et consistent surtout en stockfish et klipfish de provenance norvégienne (622 quintaux sur 22.114). En 1913, toutefois, nos importations représentaient à peine 1 % de notre production. Notre industrie morutière est d'ailleurs mal défendue contre la concurrence étrangère, le droit de douane de 102 fr.

(tarif général) étant, en réalité, insignifiant pour les pays à change élevé, et étant, d'ailleurs, généralement remplacé par le tarif minimum (81 fr. 60).

RÉSULTATS DE LA PÊCHE A TERRE-NEUVE

A. — Résultats pour l'Armement

Notre armement à Terre-Neuve a peu à peu retrouvé son activité, comblant par des constructions neuves et des achats à l'étranger, les nombreux vides causés par la guerre sous-marine. De nouvelles Sociétés disposant de capitaux considérables, s'intéressent de plus en plus à cette pêche dont, à vrai dire, les résultats ne laissent pas depuis quelques années, d'être fort intéressants, aussi les capitaux affluent-ils plus rapidement (1).

Les bénéfices industriels réalisés au cours de la dernière campagne 1925 varient de 111.000 à 300.000 francs pour un voilier et de 700.000 à 800.000 francs pour un chalutier. Si l'on s'attache uniquement au rendement, il semble donc bien qu'il faille conclure en faveur des chalutiers. Par contre, les frais d'armement et d'exploitation sont incomparablement plus lourds pour ces derniers que pour les voiliers de Grande Pêche. Ces derniers sont, en effet, de l'ordre de 300 à 450.000 francs environ, suivant le type et le tonnage, comprenant les dépenses d'entretien, d'amortissement, d'assurance, de visite, de vivres, de traitement, de rapatriement, les prestations des Invalides et de Prévoyance, les frais de vente, etc., alors que ceux des chalutiers atteignent de 800.000 francs à 1.000.000 et plus, suivant le tonnage et aussi l'âge du bateau. Les charges les plus lourdes se répartissent approximativement ainsi :

a) L'amortissement du capital 3.000.000 Fr.	
b) Les réparations courantes d'entretien.....	50.000
(en supposant un bateau neuf, pour un bateau ayant accompli un service intensif, on peut doubler ce chiffre).	
c) Le montant des primes d'assurance à 5 %.....	125.000
d) Approvisionnements : charbon, sel, vivres.....	70.000
e) Filets et appareils.....	100.000
f) Salaires pour l'équipage.....	400.000
g) Montant des impôts et taxes diverses frappant l'industrie des pêches maritimes ; droits payés à Saint-Pierre-et-Miquelon.....	86.170
h) Taxes versées dans les pays étrangers et aux pilotes	18.880

Il convient, en outre, de prévoir le remplacement d'appareils tels que chaudières, pompes, treuils, etc., dont la durée approximative est de 10 ans.

(1) La campagne de 1926 avait été excellente quantitativement parlant, mais les cours se sont effondrés brusquement — aussi les résultats en ont-ils été déficitaires pour beaucoup d'armateurs. Il en résultera dans certains ports : Saint-Malo, Granville, Paimpol notamment une diminution des voiliers prenant part à la campagne 1927.

Le voilier restera longtemps encore l'expression de l'armement à la Grande Pêche dans les ports bretons ; les frais d'exploitation relativement peu considérables qu'il nécessite, ont suscité nombre de petits armateurs, anciens capitaines pour la plupart, qui possèdent seuls, ou avec quelques parents un bateau ou une partie de bateau ; c'est un des associés qui en prend le commandement. A Fécamp, par contre, la flotte à voile de la « Morue Française » est en vente, et la tendance actuelle est à l'élimination progressive du voilier et à son remplacement par le chalutier (1).

Nos armateurs, surtout ceux qui possèdent des chalutiers à vapeur se plaignent de l'augmentation croissante de leurs frais généraux. Que n'imitent-ils les armateurs allemands de Geetsmunde qui ont installé une grande sécherie coopérative capable d'absorber tout le poisson amené sur le marché.

Les armateurs de la place ont un contrat avec l'usine qui est obligée de prendre tout poisson de bonne qualité à un prix minimum fixé à l'avance et qui, pouvant prendre part aux enchères du matin aux Halles, empêche la chute des prix au-dessous du cours minimum contractuel. Ils ne courent plus ainsi le risque de ne pouvoir vendre tout le poisson pêché à un prix raisonnable ; en outre, ils se passent d'intermédiaires et participent aux bénéfices de l'usine, — bénéfices qui sont, paraît-il, des plus intéressants.

A cette usine est annexée une fabrique de farine, d'huile et de guano qui permet l'utilisation complète de tous les déchets de poisson, d'où une nouvelle source d'économies dont profitent les armateurs.

Cette coopération entre armateurs pourrait être aisément réalisée en France. Elle aurait les plus grandes chances de réussir à Saint-Pierre et Miquelon, car les chalutiers du banc, ou ceux qui seraient à l'avenir armés dans la Colonie, pourraient, comme les pêcheurs allemands d'Islande ramener leur poisson à l'état frais sur glace. Dans la métropole, une sécherie analogue à celle de Geetsmunde pourrait être installée dans un grand port du Nord — Boulogne ou Dunkerque, par exemple — et traiter les morues et autres poissons rapportés par les chalutiers qui pourraient travailler toute l'année, autour de l'Islande et dans la mer du Nord. Je livre cette suggestion à l'actif Syndicat des Armateurs de Boulogne.

Notre armement ne pourra progresser et retrouver sa prospérité d'antan, qu'à la seule condition de s'organiser pour traiter non seulement la morue, et les poissons de la même famille, mais aussi les faux poissons et, pour tirer parti de tous les déchets jusqu'alors rejetés. C'est pourquoi nous devons nous féliciter de voir munir les nouveaux chalutiers d'appareils destinés à l'extraction de l'huile. Mais on peut faire plus grand et

(1) En 1926, les frais d'armement avaient augmenté de 50 % par rapport à 1926, cette augmentation coïncida avec un effondrement du cours des morues fraîches au retour dans la métropole. L'armement se trouve actuellement vivement touché par cette baisse des prix. Pour parer à la crise menaçant cette industrie, les Ministres de la Marine et de la Guerre ont prescrit la consommation de la morue dans les équipages et corps de troupe.

mieux encore, l'exemple des armateurs de Geetsmunde est là pour le prouver.

Résultats pour les Marins

La moyenne des apports des chalutiers étant supérieure à celle des voiliers, on conçoit que la part revenant aux officiers et à l'équipage lors de la répartition du produit de la pêche des premiers, soit sensiblement plus élevée. Si l'on songe, en outre que l'existence à bord des chalutiers est plus confortable, le travail moins pénible et moins périlleux, on comprendra la préférence que marquent actuellement les équipages.

Le tableau ci-dessous donnera, pour les principaux ports, les résultats moyens de la pêche pour l'équipage d'un voilier et d'un chalutier.

	VOILIERS		CHALUTIERS	
	OFFICIERS	EQUIPAGE	OFFICIERS	EQUIPAGE
Le Havre	»	»	Capitaine	Trancheur
	»	»	»	Saleur
	»	»	Lt ramendeur	Chaufeur
	»	»	Chef mécan	Aide-trancher
	»	»	»	Aide-ramendr
	»	»	Chef de quart	Cuisinier
	»	»	»	T. S. F.
	»	»	»	Matelot
	»	»	»	Matelot léger
	»	»	»	Novice
Fécamp	»	»	»	Mousse
	Capitaine	Matelot	Capitaine	Saleur
	Second	Cuisinier	Second	Trancheur
	Lieutenant	Novice	Lieutenant	Ramendeur
	»	Mousse	Chef mécan	Matelot
	»	»	2 ^e mécanicien	Cuisinier
	»	»	3 ^e mécanicien	Novice
	»	»	»	Mousse
	»	»	»	Chaufeur
	»	»	»	Soutier
Saint-Malô	Capitaine	Maitre	Capitaine	Maitre
	Second	Pat. de doris	Second	Saleur
	Lt saleur	Av. de doris	Chef mécan	Trancheur
	»	»	»	Matelot
	»	Novice	»	»
	»	Mousse	»	»
	»	»	»	»
	»	»	»	»
	»	»	»	»
	»	»	»	»
La Rochelle	Capitaine	Matelot	»	»
	Second	Saleur	»	»
	Lieutenant	Novice	»	»
	»	Mousse	»	»
	»	»	»	»

Ces chiffres résultent du dépouillement de divers comptes de pêche ; toutefois, les sommes indiquées comme représentant les parts des capitaines — particulièrement des capitaines de chalutiers — doivent être fortement majorées. Il est courant, dans les ports de Grande Pêche, d'entendre dire qu'un de ces derniers a gagné de 80 à 100.000 francs dans sa campagne. Ne rentrent pas, non plus, dans ces chiffres, ni les sommes reçues de la main à la main par les marins de voiliers, à titre de « deniers à Dieu » ou purs dons, lorsqu'ils contractent leur engagement, sommes de plus en plus importantes et qui se chiffrent, avons-nous vu, par plusieurs milliers de francs, parfois 4.000 francs — ni le prix des langues par eux préparées, ni celui des flétans qui composent leur manne de « provisions » et dont certains d'entre eux retirent, au retour, un supplément de 800 à 900 francs.

Les gains suivent, bien entendu, les fluctuations non seulement de la pêche, mais de la vente du poisson, les cours variant avec le change ; aussi ont-ils atteint au cours des deux dernières campagnes des chiffres fort élevés. Le tableau ci-dessous que j'emprunte à l'étude si documentée que M. l'Administrateur de 1^{re} classe, Cigarette, a consacrée au port de Fécamp, nous permet d'en suivre les variations depuis 1920, pour chaque catégorie de personnel.

a) Equipage de chalutier

	1920	1921	1922	1923	1924
Capitaine	28.216	18.537	18.665	21.300	42.000
Second	15.782	9.222	8.199	11.638	22.360
Lieutenant	15.782	6.615	5.486	7.759	19.166
Chef mécanicien	25.397	14.883	12.299	17.458	31.243
2 ^e Mécanicien	11.286	6.615	5.466	7.759	12.777
3 ^e Mécanicien	9.875	6.615	5.466	7.759	11.189
SalEURS	11.417	5.788	4.783	6.789	11.180
Trancheurs	8.308	4.861	4.000	5.818	9.583
Ramendeurs	11.286	6.615	5.466	7.759	12.777
Matelots	7.054	4.134	3.416	4.999	8.335
Cuisinier	7.054	4.134	3.416	4.999	8.335
Novice	4.232	2.480	2.049	2.909	4.791
Mousse	2.821	1.653	1.366	1.939	3.194
Chauffeur	7.054	4.134	3.416	4.999	8.335
Soutier	5.643	3.307	2.733	3.879	6.388
T. S. F.	5.643	3.307	3.416	4.849	7.985

b) Equipage de voilier

Capitaine	25.245	15.983	14.744	13.376	13.600
Second	15.163	9.322	7.829	7.584	7.733
Lieutenants	15.163	9.322	7.829	7.584	7.733
Matelots	9.304	5.720	4.679	4.480	4.569
Cuisinier	8.271	5.084	4.679	4.480	4.569
Novice	4.824	2.966	2.135	2.068	2.109
Mousse	4.135	2.542	1.779	1.723	1.757

Il faut tenir compte, en outre, de ce que les marins des voiliers, qui rentrent chez eux, en novembre au plus tard, peuvent pratiquer la petite pêche, ou, comme leurs camarades des Côtes-du-Nord, cultiver la terre et augmenter ainsi leurs ressources.

Pour obtenir le gain net d'un marin, il conviendrait de défalquer de sa part de pêche la valeur des effets qu'il est obligé de renouveler et des provisions personnelles (tabac, lait concentré, chocolat, conserves), qu'il embarque, soit 1.800 francs environ.

LA PÊCHE D'ISLANDE

Les mers d'Islande ont été, dès le xv^e siècle, exploitées par nos pêcheurs ; nous trouvons, en effet, dans les chroniques du temps, des indications qui permettent d'affirmer qu'en 1443, 30 gros navires y pratiquaient la pêche.

Le pavillon français a, pendant de longues années, occupé en Islande une place prépondérante et le seul port de Dunkerque compta de 1860 à 1870, plus de 150 goélettes armées pour cette pêche.

Les temps sont malheureusement changés ; quelques campagnes déficitaires, les charges croissantes de l'armement jointes à la difficulté de constituer les équipages et à la concurrence des chalutiers à vapeur avaient contribué, dès avant la guerre, à en éloigner les petits armateurs. La guerre vint accentuer le mouvement ; nombre de goélettes disparurent au cours des hostilités, et ne purent être remplacées, les prix de construction devenant prohibitifs pour l'armement, et les autres difficultés ne faisant que s'accroître.

Le tableau suivant représente, d'ailleurs, exactement, les fluctuations de l'armement Islandais.

Années	Voiliers	Chalutiers
1890.....	150	»
1891.....	159	»
1892.....	165	»
1893.....	177	»
1894.....	209	»
1895.....	225	»
1896.....	217	»
1897.....	205	»
1898.....	188	»
1899.....	187	»
1900.....	186	»
1901.....	159	»
1902.....	164	»
1903.....	158	4
1904.....	145	12
1905.....	171	11
1906.....	167	16

Années	Voiliers	Chalutiers
1907.....	142	43
1908.....	117	37
1909.....	102	23
1910.....	106	35
1911.....	79	38
1912.....	80	36
1913.....	77	32
1914.....	66	47
1915.....	»	»
1916.....	4	»
1917.....	9	»
1918.....	»	»
1919.....	»	26
1920.....	17	15
1921.....	18	29
1922.....	15	24
1923.....	16	10
1924.....	18	7
1925.....	19	12
1926.....	21	16

Nous pouvons constater jusqu'en 1895, une progression continue de l'armement Islandais — progression particulièrement sensible à Dunkerque et Paimpol. Les années suivantes accusent une diminution assez régulière, sans être toutefois inquiétante ; la courbe s'accroît en 1901 — avec 159 armements contre 186 en 1900 — puis jusqu'en 1910 le chiffre des navires expédiés reste sensiblement constant, les chalutiers comblant les vides laissés par les voiliers. En 1911, le nombre des chalutiers augmente, mais celui des voiliers tombe de 106 à 79 ; enfin, en 1914, à la veille de la guerre, 47 chalutiers et 66 voiliers se livraient à la Grande Pêche dans les mers d'Islande.

Ainsi que je l'ai exposé ci-dessus, la guerre a porté un coup fatal à cette branche de notre industrie maritime ; nous n'armions plus, en 1919, que le 1/4 des voiliers qui avaient pris part à la campagne 1914 ; toutefois, depuis 1925, nous pouvons constater une légère renaissance qui, souhaitons-le, ne fera que s'accroître. Plus de 750 marins pratiquent encore les pêches d'Islande et leur nombre ne peut que s'accroître. Il convient d'y ajouter le personnel employé dans les sécheries, les salcries, les voileries et chantiers de construction, auquel cet armement procure un travail constant et rémunérateur.

PRINCIPAUX PORTS

Nous distinguerons encore ici les ports d'armement des voiliers et ceux des chalutiers.

Les premiers se répartissent en deux groupes :

a) Les ports du Nord : Dunkerque et Gravelines ;

b) Les ports bretons qui ne sont plus représentés actuellement que par Paimpol, les armements Binicais et Briochins n'ayant pas survécu aux épreuves de 1914. Des essais tentés à Brest en 1893-94 et Morlaix en 1922-23 n'ont pas été couronnés de succès et n'ont pas été poursuivis.

Les ports de Calais, Boulogne, Saint-Valéry-en-Caux, Granville, Saint-Malo, Tréguier, ont également armé à intervalles irréguliers quelques navires pour les mers d'Islande ; Fécamp n'y a jamais envoyé plus de 2 voiliers, mais a, de bonne heure, tourné son activité vers les chalu tiers.

Le tableau ci-dessous, donnant au cours de diverses années la répartition de la flottille permettra de suivre la situation de nos ports Islandais.

	1890	1895	1903	1905	1906	1909	1911	1912	1913
Dunkerque	73	88	67	62	56	32	25	26	25
Gravelines.....	7	7	19	27	31	23	25	20	27
Calais	»	2	»	»	»	»	»	»	»
Boulogne	2	»	»	»	»	»	»	»	»
Fécamp	1	2	»	1	»	»	»	»	3
—	2	»	»	»	»	»	»	»	»
Granville	1	1	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Malo	»	3	»	1	»	»	»	»	»
Saint-Brieuc	8	22	4	6	6	3	2	2	2
Blinic	13	20	9	12	14	9	7	7	»
Paimpol	40	80	38	62	60	35	20	24	24
Tréguier	5	»	»	»	»	»	»	»	»
Total	150	225	158	171	167	102	79	80	87

	1914	1919	1920	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Dunkerque	23	1	9	»	1	1	2	2	1
Gravelines.....	20	4	1	9	11	11	11	13	10
Calais	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Boulogne	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fécamp	1	»	»	»	»	»	»	»	»
—	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Granville.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Malo	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Brieuc.....	2	»	»	»	»	»	»	»	»
Binic.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Paimpol.....	20	6	7	5	4	5	6	6	5
Tréguier.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total	66	11	17	14	16	17	19	21	16

En 1926 l'armement pour l'Islande reste donc localisé dans les trois ports de Dunkerque, Gravelines et Paimpol et représente le tonnage suivant :

Dunkerque	372	tonneaux	contre	2.516	tonneaux	en	1913.
Gravelines	1.950	—		4.150	—		
Paimpol	1.020	—		4.080	—		

L'examen des dernières colonnes accuse une reprise régulière depuis 1924 ; il n'en semble pas moins que les chiffres des armements d'avant guerre ne seront plus jamais atteints.

Les ports qui expédient des chalutiers pour Islande s'échelonnent sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique depuis Fécamp jusqu'à Bordeaux ; il est à remarquer, d'une part, que ce genre d'armement ne rencontre aucun succès dans les ports de Dunkerque, Gravelines et Paimpol, alors qu'il prospère dans les ports comme Fécamp et Bordeaux où l'armement à voiles était peu pratiqué ou même inconnu.

Ici encore, nous constatons la nouvelle tendance de l'armement à adopter les ports dans lesquels les débouchés sont largement assurés afin d'éviter les dépenses supplémentaires résultant du retour sur lest du navire à son port d'hivernage.

Nous avons vu, au début de cette étude, que nos chalutiers fréquentant les mers d'Islande étaient au nombre de 43 en l'année 1907, qui a marqué un progrès énorme dans le développement du chalutage, pour décliner un peu, puis reprenant un nouvel essor, atteindre le chiffre de 47 à la veille de la guerre. Ils revinrent moins nombreux en 1919 (26) et leur effectif a, depuis lors, varié d'année en année en fonction du rendement de la pêche de la campagne précédente — pour tomber en 1924 à 7 unités seulement, par suite des entraves apportées à l'exercice de la pêche par la loi islandaise — interdisant le réapprovisionnement dans les fjords.

Nous constatons ici encore, un léger accroissement de bon augure, mais qui, ainsi qu'il apparaît à l'examen du tableau ci-dessous ressort presque entièrement au port de Fécamp, alors que le port de Boulogne, où cette pêche avait pris naissance, n'est plus représenté que par deux unités, dans les mers d'Islande.

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Dunkerque	»	1	»	»	»	»	»
Gravelines	»	1	1	1	»	»	»
Boulogne	4	10	7	11	33	30	16
Dieppe	»	»	»	»	2	»	»
Fécamp	»	»	1	4	6	6	5
Le Havre	»	»	»	2	2	»	2
Saint-Malo	»	»	»	»	»	»	»
Lorient	»	»	2	1	1	1	»
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	»
Arcachon	»	»	»	»	»	»	»
	4	12	11	19	44	7	23

	1910	1913	1914	1922	1925	1926
Dunkerque.....	»	»	»	»	»	»
Gravelines.....	»	»	»	»	»	»
Boulogne.....	27	24	37	9	2	2
Dieppe.....	»	»	»	»	»	»
Fécamp.....	4	5	7	8	9	13
Le Havre.....	»	3	1	»	»	»
Saint-Malo.....	»	»	»	»	»	»
Lorient.....	»	»	»	»	»	»
Bordeaux.....	»	»	»	1	1	2
Arcachon.....	4	2	2	»	»	»
Total.....	35	34	47	18	12	17

Il convient de noter que les chalutiers, à quelques exceptions près, ne pratiquent pas exclusivement la pêche d'Islande ; ils n'y font qu'un, plus rarement deux voyages et dès le mois de juin, appareillent pour les bancs de Terre-Neuve.

LES BATEAUX

Nous avons, au chapitre précédent, étudié en détail les types, caractéristiques et aménagements des chalutiers de Grande Pêche, nous n'y reviendrons pas ici. Par contre, les voiliers islandais présentent avec les banquais des différences assez notables inhérentes à la technique même de la pêche pour que nous leur consacrons un développement spécial.

La flottille du Nord se compose de dundees et de goélettes ; elle comprenait également autrefois des lougres et des sloops. Par contre, Paimpol n'arme que des goélettes à hunier (1).

Les dundees et goélettes du Nord jaugent, en moyenne de 130 à 180 tonneaux. Solidement construits, ils proviennent pour la plupart des chantiers de Gravelines, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer. Quelques-uns d'entre eux ont été construits à Binic ou dans les chantiers anglais (Grimsby) ; ils reviennent « barre en mains » à 220.000 francs (en 1913 leur prix ne dépassait pas 70.000 francs).

Les goélettes paimpolaises, remarquables par leur forte tonture, sont, en général, très bien construites, avec une véritable élégance de formes et un aspect des plus marin. Elles tiennent admirablement la mer et sont beaucoup plus rapides que les bateaux du Nord, mais on peut, précisément, reprocher aux constructeurs de trop sacrifier à l'élasticité et à la légèreté qui assurent une marche rapide les qualités de solidité et de robustesse qui sont indispensables pour naviguer dans les mers d'Islande.

Elles jaugent de 160 à 180 tonneaux (j. b.) et sortent toutes des chantiers de Kérity.

(1) Les trois mâts ne semblent avoir été que très rarement employés pour la pêche d'Islande. Saint-Brieuc seul paraît en avoir armé.

Le sel et les provisions sont arrimés dans la cale au moyen d'une combinaison de cloisons longitudinales mobiles dites *bardits*, destinés à les empêcher de riper et de glisser d'un seul côté dans les violents coups de mer, et de compromettre ainsi la stabilité du bâtiment ; les Dunkerquois lorsqu'ils pratiquaient encore la salaison en baril, arrimaient une partie de leur sel dans ces barriques, ce qui pouvait devenir dangereux en cas de gros temps ; le reste était entreposé dans un parc à sel, transversal, suffisamment compartimenté. Actuellement tous les Islandais, y compris les chalutiers, sont venus aux *bardits*.

Les Dunkerquois et Gravelinois n'ont qu'un seul canot de sauvetage, lequel placé la quille en l'air, sur deux arc-boutants horizontaux dépassant le couronnement, est fréquemment enlevé par la mer, ou brisé en cours de campagne, sans que les capitaines aient soin de le remplacer. Cet unique canot, toujours démuné de son matériel de sauvetage et difficile à mettre à la mer, est d'ailleurs, pratiquement trop petit pour contenir le cas échéant tout l'équipage. Il serait à désirer que ces bateaux aient une deuxième embarcation — canot pliant ou youyou. Les bateaux bretons, par contre, possèdent deux canots, un grand et un petit, qui sont, soit emboîtés l'un dans l'autre, soit saisis chacun sur un chantier. Ces embarcations sont, d'ailleurs, en général, trop petites pour pouvoir porter tout l'équipage.

Les deux types de navires actuellement en service — *dundees* et *goélettes* — ont chacun leurs partisans et leurs détracteurs. Les marins du Nord qui ont pu les connaître les uns et les autres puisque les deux types sont représentés chez eux, sont d'accord pour préférer les *dundees* qui se manœuvrent plus aisément avec un équipage moindre, serrent le vent de plus près que les *goélettes* et peuvent, par suite, se relever plus facilement d'une côte. Ils dérivent moins lorsqu'ils se mettent en travers sur les lieux de pêche ; en outre, par mauvais temps, ils tiennent mieux la cape, sans embardées et fatiguent moins que les *goélettes* dont la mâture haute, chargée de chaînes est une source d'avaries.

Par contre, les *goélettes* portent plus de toile et ont une vitesse supérieure à celle des *dundees*.

Alors qu'à Terre-Neuve les voiliers mixtes constituent l'exception, ils figurent pour plus du 1/3 dans la composition de la flottille française ; au cours de la campagne 1925, on en comptait quatre de Gravelines et deux de Paimpol, et les résultats obtenus par eux ont été si encourageants que l'on peut prévoir une augmentation du nombre de ces unités.

Le moteur permet, en effet, aux bateaux qui en sont munis, d'arriver plus rapidement sur les lieux de pêche, de se déplacer par temps calme à la vitesse voulue, de se maintenir sans dériver sur les fonds où la morue donne, et, de pouvoir ramener les premiers, sur le marché, un poisson qui, faisant prime, paie et au delà, les frais supplémentaires qui peuvent résulter de son fonctionnement. Avantages importants pour les Islandais, mais qui, nous l'avons vu, ne sont pas à considérer pour les banquais qui

restent mouillés pendant une partie de la campagne et dont la pêche peut, sans inconvénients, supporter une prolongation de traversée.

Ce sont soit des semi-diesels, soit des moteurs à explosion qui sont mis à bord des voiliers ; ils ont, en général, une puissance de 100 CV. et coûtent en moyenne de 80 à 120.000 francs, suivant le type adopté.

Nous avons pu constater au cours des pages précédentes, le déclin de notre armement à voiles, que nous avons attribué au prix très élevé de la construction et de l'armement ainsi qu'à la difficulté de trouver des équipages. Cette dernière cause est souvent elle-même, la conséquence du rendement médiocre de la pêche à la ligne, comparé à celui des chalutiers à vapeur. Il n'est en effet, pas rare de voir des chalutiers avoir des moyennes de 60 à 75.000 morues, en première pêche, alors que la pêche maximum d'une goélette atteint à peine 24.000 poissons pendant la même période.

C'est ainsi que s'explique également la faveur dont jouissent dans certains ports les chalutiers de Grande Pêche. Les hauts cours atteints actuellement par la morue et particulièrement par la morue d'Islande, incitent les armateurs à passer outre aux frais généraux considérables qu'entraîne l'armement de semblables navires et aux difficultés accumulées par la réglementation islandaise. Toutefois, l'inconvénient de ce genre de pêche en Islande est dans la disposition des fonds qui, sur la côte sud croissent rapidement à une distance faible de terre.

On ne peut donc pas affirmer, suivant les conclusions pessimistes de la Circulaire 1243 du 1^{er} septembre 1924 de la Commission extra-parlementaire de la Marine Marchande, que la pêche à Islande a virtuellement cessé et qu'elle n'offrira plus d'intérêt pour nos bâtiments à moins de modification dans la réglementation ; elle est au contraire en pleine évolution. La goélette est, peut-être, finie, mais les armateurs n'ont pas renoncé, et je n'en veux pour preuve que ce fait que l'on envisage à Paimpol, centre par excellence de l'armement à voiles, la constitution d'une Société de chalutage.

A notre avis, cependant, le dernier mot n'est peut-être pas dit ; les voiliers à moteur dont nous avons énoncé les avantages sur les goélettes et dundees actuellement armés, pourraient encore avoir des chances de soutenir victorieusement la concurrence des chalutiers. Les fonds propres au chalut resteront toujours limités et les fonds rocheux l'apanage des voiliers pêchant à la ligne. En outre, leurs frais généraux sont et resteront sensiblement inférieurs et une utilisation rationnelle de leur moteur et de leur voile leur permettra de rapporter en peu de temps et avec le minimum de frais, une bonne cargaison de poissons de première pêche, appelés à faire prime sur le marché à des prix rémunérateurs.

A ce point de vue, il serait intéressant pour les armateurs de suivre attentivement les moyennes des voiliers mixtes actuellement armés.

Les Anglais emploient dans les mers d'Islande, des chalutiers à moteur et auraient obtenu des résultats très satisfaisants. L'avenir appartient sans doute à cette catégorie de navires qui présentent sur le chalutier à

vapeur de multiples avantages et ont, en particulier, un rayon d'action beaucoup plus étendu.

LE PERSONNEL

Le Commandement

Les voiliers de Paimpol sont tous commandés par des capitaines au cabotage ou des capitaines de la Marine Marchande ; par contre, sur presque tous les bâtiments armés dans le Nord, les capitaines ne possèdent que le brevet de patrons pêcheurs d'Islande ; ces deux brevets sont loin de présenter les mêmes garanties pour l'armement. Rappelons que le brevet de patron de pêche, institué par le décret du 20 juillet 1924, permet de commander ces navires.

Les voiliers islandais, à l'inverse des navires banquais et des chalutiers, n'embarquent pas de maître de pêche ; ils sont d'ailleurs, dans l'ensemble, très bien commandés et les officiers visiteurs signalent tous que la discipline y est très bonne ; bien meilleure en tous cas, qu'à bord des terre-neuvas où la dualité de commandement, réduisant à néant l'autorité du capitaine, est une source de perpétuelles difficultés.

Aux termes du Décret du 20 juillet 1924, les fonctions de second, à bord des navires de Grande Pêche, peuvent être indifféremment confiées à un capitaine de pêche ou à un patron de pêche breveté, pourvu que ce dernier soit âgé d'au moins 24 ans — ou, bien entendu, à tout autre officier breveté — capitaine de la Marine Marchande, capitaine au Cabotage, lieutenant au Long cours, lieutenant au Cabotage, etc. En outre, les marins qui justifieraient avoir, antérieurement au dit Décret, et pendant deux campagnes au moins rempli les fonctions de second sur des navires de pêche, à bord desquels était exigée la présence d'un second, peuvent continuer à exercer ces mêmes fonctions.

Le recrutement des seconds et officiers diplômés, ne laisse cependant pas de rencontrer de sérieuses difficultés et, force est encore chaque année de consentir des dérogations en faveur de marins n'ayant exercé que pendant une année les fonctions de second, ou ne présentant même d'autre titre, que d'avoir effectué plusieurs campagnes de grande pêche et de faire preuve d'aptitude à leurs fonctions.

Il faut cependant noter que sur certains voiliers du Nord, plusieurs hommes de l'équipage sont d'anciens capitaines ayant commandé autrefois à Islande.

Enfin, les voiliers mixtes doivent embarquer un chef-mécanicien breveté — ou un mécanicien pratique — ou, simplement, un marin titulaire du « permis de conduire », si la force de leur moteur est inférieure à 100 CV.

L'Equipage

Les navires de la flottille du Nord ont un équipage moyen de 22 à 24 hommes — certains petits dundeeds de Gravelines n'en comportent même que 18 — par contre, les paimpolais, de plus fort tonnage, il est vrai, nécessitent un équipage de 27 à 28 hommes.

Ces équipages sont ainsi composés :

Dunkerque-Gravelines :	Paimpol :
1 capitaine	1 capitaine
1 second	1 second
2 lieutenants	2 lieutenants
1 saleur	1 saleur
1 cuisinier	1 cuisinier
15 matelots	19 matelots
1 mousse	1 mousse
<hr/> 22	<hr/> 26

Lorsque les Gravelinois salaient la morue en barils, leur équipage comprenait en outre, un tonnelier et un autre saleur.

Ces équipages sont toujours composés d'inscrits du même quartier, le recrutement s'en faisant dans les communes environnantes sans qu'il soit besoin de faire appel aux ports voisins ; la crise de la main-d'œuvre semble donc être moins aiguë que pour l'armement des terre-neuviers. Depuis 1914, cependant, les chalutiers de Grande Pêche recherchant les spécialistes Paimpolais, rendent moins aisé l'armement des goélettes ; les pêcheurs sont en effet attirés par les conditions de travail et de vie plus faciles sur les chalutiers. Toutefois, les conditions d'engagement des goélettes aux termes desquelles la part de chacun est proportionnelle au nombre de morues prises par lui, la durée moindre de la campagne qui leur permet, dès le mois d'août, de pratiquer la petite pêche ou de se livrer aux travaux des champs, continueront à assurer à l'armement paimpolais, les effectifs suffisants pour lui permettre même un léger développement, surtout, si comme tout porte à le croire, le voilier à moteur auxiliaire parvient à remplacer les bâtiments actuellement en service. A Gravelines également, la crise de la main-d'œuvre ne semble pas à redouter ; la population de ce port et des communes environnantes n'a jamais pratiqué que la pêche, et ne s'embarque pas volontiers dans les ports voisins ; enfin, fait remarquable, armateurs et marins qui se connaissent de longue date, entretiennent les rapports les plus cordiaux. A Dunkerque, par contre, il faut lutter contre la concurrence des compagnies de navigation qui attirent à elles les meilleurs parmi les marins, et c'est ainsi que s'explique la décadence dans ce port, de l'armement islandais.

Les conditions d'engagement

a) Flottille du Nord

Les matelots sont engagés à la queue de morue, et reçoivent actuellement 1 fr. 50 par morue pêchée.

A la différence des modes de rémunérations adoptées pour Terre-Neuve et dans la région bretonne pour les pêches d'Islande, nous ne trouvons pas ici une véritable participation de l'équipage au bénéfice de l'expédition, puisque ce système ne fait pas entrer en compte le prix de vente de la pêche. Il s'agit bien plutôt d'un engagement à la tâche.

Jusqu'en 1905, les engagements se faisaient au last ; les marins payés sur la totalité des produits rapportés, recevaient de 14 à 18 francs par last de morue (1), le last représentant 12 tonnes de morue marchande, repaquée au poids de 135 ou 142 kilos l'une suivant les ports.

En 1906, on substitua à ces conditions, l'engagement à la tonne et à la queue de morue, aux termes duquel les hommes touchaient 1 fr. 25 (1 fr. 60 pour le capitaine, 0 fr. 50 pour le mousse) par tonne de 142 kilos de morues pêchées par le navire et une prime de 0 fr. 20 par queue de morue pêchée, constituant pour chaque homme, une part proportionnelle à sa pêche.

Ce système donna toute satisfaction ; il tenait compte à la fois du poids de la pêche et du nombre de poissons pris et rémunérait assez exactement le travail du pêcheur ; mais, en 1918, les armateurs du Nord, ayant dû, par suite du manque de barils, pratiquer la salaison en vrac, il s'en suivit une nouvelle modification dans le mode de rémunération.

Depuis lors, les voiliers du Nord arment à la morue. Chaque marin recevait à l'origine 1 fr. 25 par morue pêchée ; en 1922, à la suite d'une entente, ce prix fut ramené à 1 franc, mais les salaires durent bientôt suivre la progression ascendante du coût de la vie et une nouvelle entente le fixa à 1 fr. 50, taux qu'il conserve actuellement.

Les avances fixées chaque année sont actuellement de 2.000 à 2.050 francs pour les hommes ; elles sont payées en deux fois : 500 francs à l'engagement et 1.400 francs à l'embarquement, une fois les effets à bord ; en outre, chaque homme reçoit à titre de prime ou d'avance perdue, une somme variant de 100 à 150 francs, les 1.900 francs payés à l'engagement et à l'embarquement sont une avance à valoir sur les produits de la pêche ; la prime constitue une avance sans répétition.

Aux termes de la charte partie de Gravelines, chaque homme est redevable de 1.000 morues envers l'armateur. Il existait, également, à Gravelines, pour un certain nombre de dundees, un engagement au mois et à la tonne, chaque homme recevant un salaire au mois et une somme fixe par tonne de 142 kilos de morue pêchée.

b) *Flottille Bretonne*

Il nous faut dire ici un mot de l'engagement « au last et à la morue » qui était en usage pour l'armement des bâtiments binicais. Le last se composait ici de 2.200 kilos de morue ; le capitaine recevait 50 francs et le second de 20 à 24 francs par last ; les pêcheurs étaient exclusivement engagés à la morue et touchaient de 0 fr. 20 à 0 fr. 30 par morue pêchée ;

(1) A Gravelines, les salaires au last étaient fixés comme suit : capitaine 49 fr. ; second 20 à 25 fr. ; lieutenant 18 à 20 fr. ; tonnelier et saleur 16 à 18 fr. ; matelots 13, 14 et 15 fr. ; mousse 8 à 9 fr. plus les « pots de vin ».

Boulogne : Capitaine 30 fr. ; second 20 fr. ; matelots 13 et 14 fr. par last.

A Saint-Valéry-en-Caux, les officiers étaient engagés au last variant de 40 à 35 fr. ; les matelots au mille de morues pêchées individuellement à raison de 200 fr. par mille ; les mousses et les novices au last à raison de 8 à 6 fr.

A Fécamp, les officiers, novices et mousses étaient engagés au last : les matelots avaient 200 fr. par 11.000 kilos de morues, il était payé en outre un « pot de vin » à chaque homme.

certaines chartes parties, dans un but d'encouragement, portaient cette rétribution à 0 fr. 40 au-dessus de 3.000 morues pêchées par chacun.

Par contre, les Paimpolais pratiquaient l'engagement « au tiers net » qui, au contraire des engagements précédents, était un véritable engagement au profit, l'équipage recevant le tiers du produit de la vente nette de la pêche, après déduction des frais généraux, et chaque homme ayant sur ce tiers une part fixée au rôle (1).

La charte partie type pour voiliers d'Islande, du 6 mars 1920, tient compte des conditions différentes d'armement des deux flottilles, aussi chacun de ses principaux articles comporte-t-il deux rédactions différentes, l'une relative aux engagements au tiers net (à la part), l'autre aux engagements « à la morue » ou à la tache.

Nous allons étudier les dispositions de cette charte partie.

a) *Engagement.* — A compter de la date de l'engagement, l'engagé ne peut en contracter un autre qui ne lui permettrait pas d'être présent en temps voulu et l'armateur ne peut rompre cet engagement hors le cas de blessure ou infirmité mettant le marin dans l'incapacité de faire son travail. Encore l'armateur ne peut-il, même dans ce cas, mettre fin au contrat qu'après visite du médecin officiel, et d'accord avec l'Administrateur.

L'engagement n'est pas fait au titre d'un navire déterminé ; en conséquence si entre l'engagement et l'armement, le navire pour lequel l'équipage est engagé venait à se perdre ou n'était plus en état de pouvoir faire la campagne, l'armateur aurait la faculté de le remplacer, et l'équipage serait tenu de faire la campagne sur le nouveau navire.

b) *Définition de la Campagne.* — L'engagement pour la campagne est terminé lorsque le navire est rentré à son port d'attache.

Si la morue est livrée dans un port autre que le port d'attache, l'engagement n'est terminé qu'après le débarquement du poisson. Dans ce dernier cas, en raison de la difficulté qu'aurait le capitaine à recruter un nouvel équipage, les marins qu'il désigne sont tenus de ramener le navire à son port d'hivernage.

S'il survient des avaries en cours de campagne, le capitaine ne peut, sauf en cas de condamnation du navire, procéder au rapatriement de tout ou partie de l'équipage que d'accord avec l'armateur.

c) *Obligations de l'Equipage.* — Les engagés, depuis le jour où ils ont passé la revue, sont à la disposition de leur armateur, et doivent, lorsqu'ils en sont requis, par ce dernier ou par le capitaine, travailler à bord du navire, pour en accélérer l'armement.

Ils doivent se rendre à bord le jour fixé par l'armateur et sont, dès ce

(1) A Granville on connaissait trois modes d'engagement pour Islande : 1° au last, 2° à la morue, 3° au mois et à la morue. A Saint-Malo, les engagements se faisaient au last. A Saint-Brieuc au tiers, au last et à la morue. A Tréguier l'engagement se faisait autrefois au last de 2.200 kilos à raison de 15 à 18 fr. Depuis 1888, ce port avait adopté les conditions de Paimpol (tiers net).

moment à la disposition de ce dernier, soit pour mettre le navire en rade, soit pour partir directement sur le lieu de destination.

L'armateur informe l'équipage 48 heures au moins à l'avance, de la date et de l'heure du départ. Tout homme qui, le jour du départ, n'est pas présent à son bord une heure au moins avant l'heure fixée, est passible d'une amende de 50 francs qui peut être portée à 100 francs, si le retard a empêché le départ du navire. Le montant de ces pénalités est soit ajouté au produit de la pêche (engagement au tiers net), soit attribué à l'équipage (engagement à la morue).

Pendant tout le cours de la campagne et en cas de relâche, dans un port quelconque, même celui du départ, les engagés sont tenus de faire, sans indemnités, tous les travaux commandés dans l'intérêt de l'expédition. Les dispositions concernant la réglementation du travail, en route, sur les lieux de pêche et dans les ports ou rades abritées sont identiques à celles contenues dans la charte partie des voiliers de Terre-Neuve, que nous avons étudiée précédemment.

d) *Obligations de l'Armateur.* — L'armateur doit remettre au capitaine, comme fonds d'avance destinés à l'acquittement des droits de phare, d'ancre, de chancellerie, paiement des menues réparations, achat de vivres frais, une somme qui est fixée chaque année.

Il doit à l'équipage des salaires qui se composent des avances et des salaires de retour.

Nous avons vu que les avances fixées chaque année, et dont le taux comme le mode de paiement sont portés à la charte partie sont « à valoir » sur les salaires sauf stipulations contraires.

Quant aux salaires de retour, ils sont établis d'une manière différente selon qu'il s'agit d'un engagement au tiers net ou d'un engagement à la morue.

a) Dans le premier cas, l'équipage reçoit comme salaire le tiers net de la vente, c'est-à-dire le tiers des produits de la pêche, déduction faite des escomptes, commissions, frais de courtage, pilotage, remorquage, frais de débarquement et de logement des huiles et rogues, frais d'achat du sel, frais du chasseur, sans exception, assurances comprises, frais de voyage du navire pour la livraison des produits de pêche, montant des heures supplémentaires pour travaux effectués dans l'intérêt de l'expédition, primes d'assurances sur armement, avances et excédents de pêche.

Ce tiers est réparti, comme suit :

- 3 parts 40 au capitaine ;
- 1 — 30 au second ;
- 1 — 10 au premier lieutenant ;
- 1 — 10 au deuxième ;
- 1 — 10 au saleur ;
- 30 au mousse ;
- 1 — aux pêcheurs ;
- 1 — aux novices.

Le cuisinier est engagé au mois.

Le total des parts, revenant aux pêcheurs, est partagé proportionnellement au nombre des morues pêchées par chacun d'eux, et inscrites chaque jour, sur son livret personnel. En cas de perte du livret, le nombre de morues pêchées est établi conformément aux déclarations concordantes du capitaine et de l'intéressé.

Les parts prévues ci-dessus pour le second et le lieutenant sont celles qui leur sont attribuées à titre de supplément de fonctions, indépendamment de leur part comme pêcheurs.

Chaque homme a, en outre, droit à titre de provision personnelle à une manne de morues et aux flétans qu'il a pêchés.

b) Dans l'engagement à la morue (conditions de Dunkerque-Gravelines), chaque pêcheur reçoit, ainsi que nous l'avons vu, 1 fr. 50 par morue pêchée, plus 0 fr. 50 pour chaque faux poisson (églefin, flétan, colin), pêché et délivré entier. L'assurance des excédents de pêches incombe ici à l'armateur. Les langues, huiles et rogues sont logées dans des barils et payées à raison de 2 francs les 100 kilos délivrés.

Les morues rousses, noires et d'odeur, entraînent une réduction de 0 fr. 50 % sur le salaire.

Les joues et neaux appartiennent aux hommes de l'équipage qui les ont coupées ; mais ce travail ne peut être fait qu'en dehors des heures de pêche.

Le partage en est ainsi effectué :

- 2 parts au capitaine ;
- 2 — au second ;
- 1 — à chaque marin ;
- 1/2 — à chaque mousse ou novice.

Il est accordé en outre aux seconds lieutenants et saleurs une mensualité à fixer chaque année.

Les salaires du capitaine sont l'objet d'une convention particulière et portés au rôle.

Le saleur ne pêche pas et il lui est attribué le nombre de queue correspondant à la moyenne des dix premiers pêcheurs du bord.

Le compte des pêcheurs est également établi au moyen du livret journalier dont nous avons parlé ci-dessus.

Enfin, quel que soit le mode d'engagement (tiers ou morue), le cuisinier dont l'embarquement est imposé par le règlement, est au compte de l'armateur. Les salaires de maladie dus par l'armateur, par application de l'article 262 du Code de commerce, sont pendant le séjour du malade à bord, décomptés sur la base de la pêche moyenne, postérieurement à son débarquement, ils sont du taux des salaires du commerce.

La conduite des hommes débarqués dans un port autre que celui de l'armement, incombe à l'armateur.

Règlement des Comptes. — a) En cas d'engagement à la part, si la vente a lieu au comptant, le règlement et le paiement se font dans le délai de 15 jours après le débarquement du poisson ; dans le cas contraire, les se font dans le délai de 35 jours après la même date.

Si l'armateur achète lui-même ses produits de pêche, le prix d'achat est égal à la moyenne des prix des ventes effectuées pendant la saison, c'est-à-dire au parère du port de livraison ; le règlement et le paiement doivent alors être effectués dans le délai de 15 jours après le débarquement du poisson.

Si le parère définitif ne peut pas être fixé, le règlement a lieu sur la base des prix pratiqués jusqu'à l'expiration d'un délai de 30 jours après la fin de la livraison du navire ; mais des avances s'élevant jusqu'à 60 % de la part revenant à l'équipage, doivent lui être payés sur la base du prix le plus bas pratiqué jusqu'au moment de l'arrivée du navire.

b) En cas d'engagement à la morue, le paiement a lieu dans le délai de 30 jours qui suit l'arrivée du navire au port.

Dans l'un et l'autre cas, à compter des délais ci-dessus, et jusqu'au jour du paiement, l'armateur doit payer les intérêts des sommes dues au taux légal, plus une indemnité de 5 %.

Il doit enfin, avant le paiement, délivrer à chaque homme, son compte individuel de pêche.

Ces chartes parties ne donnent lieu, dans la pratique, à aucune difficulté et leurs clauses sont toujours respectées avec une égale bonne foi de part et d'autre.

ÉPOQUES DE PÊCHE — DATE DU DÉPART

Les départs des goélettes s'échelonnent du 20 février (goélettes bretonnes) à la première quinzaine de mars (flottille du Nord). On a imputé à ce départ hâtif, les nombreux sinistres qui ont trop souvent éprouvé la flottille Islandaise, et le Ministère de la Marine pensa même trouver un remède à cette situation dans la réglementation de la date des départs.

C'est ainsi que l'ordonnance du 16 janvier 1840, défendit aux pêcheurs de se mettre en route pour l'Islande avant le 1^{er} avril. Cette ordonnance fut bien accueillie par les armateurs du Nord, mais un mouvement de réaction contre cette interdiction se produisit dans les ports bretons et eut pour résultat d'amener en 1863 le Ministre à autoriser, à titre d'essai, le départ des navires à dater du 20 mars. Un Décret du 9 octobre 1863 vint enfin substituer définitivement le régime de la liberté à celui de la limitation des départs.

Les sinistres survenus en Islande, étaient, en effet en grande partie attribuables alors à l'incapacité de certains capitaines, à l'indiscipline de certains équipages, aux défauts de l'armement, bien plus qu'à l'influence de la température et aux perturbations atmosphériques.

Par contre, les statistiques des naufrages dans les mers d'Islande prouvent que les pertes survenues en février et en mars, ne sont pas supérieures à celles constatées en avril. C'est ce qu'exposait le contre-amiral Fleuriais, directeur du Service hydrographique, et il concluait en exprimant l'avis que « si la date de départ était fixée d'une manière impérative, au 1^{er} avril, par exemple, on aurait souvent à s'en repentir ».

D'un autre côté, la pêche est généralement plus abondante du 1^{er}

au 15 mars, et, d'ailleurs, quand les premiers de nos voiliers arrivent sur les lieux de pêche, ils y trouvent déjà rassemblés les chalutiers et cordiers étrangers, qui s'y rendent dès le début de février. En outre, il convient de remarquer que ce qui fait l'intérêt de la pêche d'Islande, c'est que ses produits paraissant sur le marché avant ceux de Terre-Neuve, font prime et atteignent, par suite, des prix élevés. Or, le départ en février ou au plus tard en mars, permet seul d'atteindre ce résultat.

Les traversées durent en moyenne, de 12 à 14 jours. Certaines goélettes paimpolaises ne mettent même que 9 jours ; par contre, les dundees du Nord font des traversées de 15 jours en moyenne. Le trajet habituellement suivi par nos pêcheurs est la route à l'ouest de l'Islande et ils atterrissent, soit sur la côte sud-est de l'île entre les caps Ingolfshofdi et Vestrahorn, soit sur Portland et les îles Westman. Rares sont ceux qui s'attardent sur les bancs des Féroë.

Les chalutiers quittent la France au début de février, la durée de leur traversée est de six jours, en moyenne, y compris l'escale que la plupart d'entre eux font en Angleterre pour charbonner ; les grands chalutiers peuvent se dispenser de cette escale, aussi leur traversée est-elle réduite d'autant et c'est là encore un des avantages résultant de l'emploi pour cette pêche des unités de fort tonnage.

La pêche d'Islande comprend deux périodes, la pêche de printemps, du 15 février au 1^{er} mai, ou première pêche, et la deuxième période de pêche qui dure le reste de l'année.

Du 15 février au 1^{er} mai, la morue est rassemblée sur la côte Sud par des fonds inférieurs à 100 brasses ; la morue ne donne guère en fait, avant le 20 février, et la période de capture intensive s'étend du 15 mars au 1^{er} mai, aussi voiliers et chalutiers restent-ils pendant toute cette période sur la côte Sud et Sud-Est de l'île (ouest du Westman, environs de Portland, de Ingolfshofdi et de Vestrahorn.)

Les tempêtes de mars et avril sont dures et fréquentes sur la côte Sud ; en outre, à part l'abri des îles Westmann, les ports n'existent pas et les refuges sont précaires, aussi, la première pêche, dont le rendement en quantité et qualité est bien supérieure, est-elle beaucoup plus pénible que la deuxième pêche qui, en revanche, ne procure que des petits et moyens poissons.

La deuxième pêche, à l'inverse de la première, exige des pêcheurs un déplacement continu autour de l'île, la morue adulte se dirigeant en partie vers l'Est, en partie vers l'Ouest de l'Islande, vers des eaux plus fraîches et plus profondes, aussi les voiliers se mettent-ils à sa poursuite, les Paimpolais, remontant dans le Nord, le long de la côte Ouest et pêchant sur les bancs de Reykjanès, du Faxebugt, du Snoffel, devant le Bredidibugt et l'Isolfjord, pour terminer en juillet sur la côte Nord dans les parages de Langanès et redescendre par la côte Est. Les Gravelinois remontent dans le Nord-Est ou demeurent sur la côte Est dans les parages de Westralorn. En gagnant le Nord par étapes, la morue fait constamment de la rive au large des raids que les Islandais appellent *klaup*, ce qui fait que de

longs intervalles peuvent s'écouler sans que voiliers et chalutiers fassent de captures sérieuses. C'est là que peut intervenir efficacement la T. S. F. dont sont munis les chalutiers ; elle permet en effet aux pêcheurs de se signaler rapidement la position des bancs de morues.

En première pêche, les chalutiers pêchent principalement sur la côte Sud entre Portland, le Bock à Thorlack et Ingolfshofdi, en mai sur les fonds au large de Shoefel (côte Ouest), ainsi qu'au large de Hvalsback, d'Eytrahorn et de Vestrahorn (côte Est) (1). Ils quittent en grande partie l'Islande dès le mois de juin et rentrent en France pour se préparer à la campagne de Terre-Neuve ; ceux qui font toute la campagne à Islande, constituent l'exception et, cependant, août et septembre sont deux excellents mois de pêche que ne dédaignent pas les étrangers, particulièrement les Anglais qui chalutent même l'hiver sur la côte Sud-Ouest de l'île. Des essais de pêche fraîche en Islande ont été, d'ailleurs, entrepris en 1923, par le chalutier *Rorqual* de Boulogne et ont donné d'excellents résultats.

La campagne d'Islande des chalutiers rapporte actuellement moins de poids de morue qu'une croisière moyenne de 2 mois sur le banc de Terre-Neuve, mais la morue est plus belle et fait prime sur le marché où elle arrive de bonne heure. En outre, la morue d'Islande étant prête à pondre au moment de la pêche, donne en rogne un bénéfice supplémentaire qui n'est pas à dédaigner.

Les voiliers quittent l'Islande plus ou moins tôt dans le mois d'août suivant l'état de la pêche, mais les retardataires sont tous rentrés en France pour la fin de ce mois ; les Paimpolais, particulièrement, ne renonceraient pour rien au monde, à assister aux grands pardons d'Islandais qui ont lieu en septembre.

MÉTHODES ET PROCÉDÉS DE PÊCHE

a) Voiliers

La pêche s'effectue généralement de jour ; toutefois, il arrive qu'en première pêche, le poisson ne morde que la nuit. Quelle que soit la région, les voiliers recherchent les accores des bancs où la morue se tient de préférence ; aussi leur pêche est-elle moins bonne lorsque la direction des vents ne leur permet pas de dériver en pêche le long de ces accores, mais seulement de les « traverser ». Arrivés sur les lieux de pêche, ils font route doucement, en jetant une ligne de temps à autre pour trouver le poisson. Dès qu'ils l'ont rencontré, ils amènent leur voilure, à l'exception de la grande voile qui reste seule établie au plus près du vent, et se laissent dériver sous voile toute la journée, en pêchant. Les hommes se placent au vent, le long de la lisse du garde corps, à 1 m. 30 environ les uns des autres, devant les mèques (taquet en bois dur) qui servent à retenir les lignes et chacun file et embraque continuellement sa ligne des deux mains jusqu'à ce qu'il sente une résistance.

(1) Les chalutiers étrangers fréquentent de préférence le Fascafjord, à l'Ouest de Reykjavik.

L'engin employé se compose d'une ligne de 5 millimètres de diamètre et de longueur variable suivant la profondeur (40 à 100 m. en première pêche, 300 m. en été), munie d'un plomb conique de 3 km. 500 traversé par une tige de fer, dite balancine, de 0 m. 50, à l'extrémité de laquelle se trouve un avançon de 1 mètre à 1 m. 50 de long terminé par un hameçon plombé à la tige en forme de poisson.

Mettant à profit la voracité proverbiale de la morue, au moment de la ponte, nos pêcheurs en arrivant sur la côte Sud, emploient comme boëtte de la couenne de lard ou de la viande salée. Ils amorcent ensuite, avec des colins ou anons qu'ils peuvent prendre et qu'ils découpent en morceaux, ou bien utilisent les déchets de la morue elle-même, ou certains oiseaux de mer (mauves ou goëlands) pris à la ligne ou tués à coup de fusil.

En deuxième période de pêche, ceux d'entre eux qui vont sur la côte Ouest, emploient comme boëtte l'encornet et font ainsi des pêches superbes, malheureusement cet appât fait à peu près complètement défaut sur la côte Est.

Cependant la morue a ses préférences, et quand on lui offre du hareng, elle délaisse toutes les autres boëttes ; les Danois et les Islandais l'emploient avec succès pour amorcer leurs cordes, mais nos pêcheurs qui reconnaissent eux-mêmes que quand ils se trouvent dans le voisinage d'un Islandais pêchant au hareng, la morue ne mord plus à leurs lignes, se sont toujours montrés réfractaires à l'emploi de cette boëtte et des essais entrepris par des armateurs de Paimpol n'auraient pas donné de résultats satisfaisants. Cependant, certains Paimpolais se sont parfois servis avec succès, pour attirer le poisson, de petits sacs en filet, remplis de morceaux de harengs trouvés dans les estomacs des morues capturées, et fixés au-dessus des hameçons. Les essais devraient donc être sérieusement repris. Ne conviendrait-il pas également de tenter sur les bancs d'Islande la pêche aux cordes de fonds que pratiquent avec tant de succès, Danois, Islandais et Norvégiens et que nous avons innové sur les bancs de Terre-Neuve. Les goélettes pourraient emmener des doris, mais il semble que l'on doive préconiser plutôt l'emploi de cordiers à vapeur ou à moteur des types employés dans ces mers par les Anglais et les Norvégiens ou des motor-boats islandais.

b) Chalutiers

Les chaluts employés en Islande doivent être abondamment garnis de « rouleaux » de bois, atteignant jusqu'à 0 m. 45 de diamètre, qui sont destinés à leur permettre de pêcher sur les fonds rocheux, en sautant de roche en roche sans s'abimer. Ce sont les Anglais qui les premiers ont adapté à leurs chaluts ces rouleaux protecteurs ; nous les avons imités et nous en avons appris l'usage aux Islandais qui l'ont amélioré à un tel point qu'ils obtiennent actuellement un rendement supérieur à celui de nos meilleurs chalutiers. Actuellement chaque fois que nos

chalutiers quittent les fonds de sables pour suivre les Islandais sur les fonds de roches, ils éprouvent des avaries ou perdent leur train de pêche.

Les chaluts islandais sont du 1/3 environ plus courts que le nôtre, les mailles sont plus larges, les rouleaux plus hauts, atteignent jusqu'à 0 m. 70 de diamètre, ils sont garnis de peaux de vache, de phoque ou de mouton pour les protéger des roches du fond ; enfin leurs câbles de traction sont sensiblement plus forts et les insulaires n'en filent que 2 fois la profondeur au lieu de 3 comme les Français.

Ces chaluts étant plus légers, et remorqués plus à pic passent là où les chaluts français s'accrochent, et n'engravant pas, ils offrent une résistance moindre au navire remorqueur ; il s'ensuit qu'il faut développer moins de chevaux pour chaluter à la vitesse convenable, d'où économie de combustible ; en outre, le chalut islandais, par suite de sa légèreté même, est moins lourd à relever et ses mailles plus larges, laissant passer le fretin ne ramènent que des poissons de taille convenable. Ajoutons, ce qui ne gêne rien, que même au cours du change actuel, le prix de ce chalut est sensiblement inférieur à celui du chalut français ; il est donc indispensable que nos armateurs en fassent sérieusement l'essai. Au début de la campagne, les chalutiers pêchent de jour comme de nuit ; toutefois, en deuxième pêche la mer étant trop claire, le poisson aperçoit le chalut et la pêche ne se fait que la nuit, la journée étant consacrée à la préparation du poisson et au repas de l'équipage.

La durée du trait de chalut ne dépasse pas 1 heure et demie, et, suivant le temps et les résultats, il est fait de 4 à 6 traits par nuit. Nos chalutiers emploient un dispositif d'erse mobile ou étrangloir qui permet de vider avec sécurité et rapidité un chalut fortement chargé et rend possible une durée de chalutage beaucoup plus longue tout en diminuant les risques de perte du train de pêche.

Pendant la première pêche, la seule qu'ils pratiquent en fait, il n'est pas rare pour les chalutiers de prendre 5.000 à 7.000 morues dans un seul jour ; un seul trait de chalut en ramène plus de 1.500 mêlées à plusieurs tonnes de poissons frais. Certains chalutiers rejettent ces faux poissons, tout au moins au début de la campagne, d'autres conservent une espèce particulière, églefin, colin, flétan, etc...

Les meilleurs fonds sont, bien entendu, ceux de sable, mais comme en Islande, les fonds de roches commencent à quelques milles au large, les chalutiers ont par suite, une tendance à se rapprocher de terre jusqu'à l'extrême limite des eaux territoriales, et même d'y pénétrer, au risque de se faire confisquer leurs engins et leur pêche.

Cependant de l'aveu même des capitaines le poisson ne manque pas en dehors des eaux territoriales, sauf pendant une semaine où la morue suit le capelan à la côte.

On ne saurait trop recommander à nos pêcheurs le procédé employé par les Anglais pour éviter de pénétrer dans la zone territoriale. Ils mouillent des bouées surmontées par un pavillon ou un fanal et chatulent en rond autour de ces points mobiles. Ils sont dès lors certains de pouvoir

tangenter les eaux territoriales sans y pénétrer (*Bulletin de la Marine Marchande*, avril 1906).

PREPARATION DE LA MORUE A BORD DES VOILIERS ET DES CHALUTIERS

A bord des voiliers la morue sitôt prise, est passée au piqueur qui lui coupe les ouïes, lui ouvre le ventre et la jette dans un parc placé sur le pont où elle reste jusqu'à la fin du jour.

Quand la pêche est terminée, pendant que le voilier fait route pour revenir sur les bancs qu'il a repérés, le poisson est travaillé autour d'une table dite *étal*.

Le « décolleur », la main gauche protégée par un gant contre les piqûres d'arêtes, la main droite armée d'un couteau (crop-meisse dans le Nord) lui coupe la langue, lui enlève la tête, le vide, rejetant à la mer les intestins, et mettant à part le foie et la rogue, puis il le passe au trancheur armé d'un couteau à trancher ou flèque meisse, qui l'ouvre jusqu'à la queue et enlève la moitié supérieure de l'arête.

Un autre spécialiste, le gratteur, enlève le sang et les dépôts de foie et de sang qui restent le long de l'arête médiane et passe enfin la morue, ainsi préparée, au laveur qui la lave à grande eau dans une baille d'eau de mer pour faire disparaître les dernières traces de sang et obtenir un produit bien blanc.

Le mousse s'en saisissant, le jette par paires au saleur dans la cale, où elle est arrimée à plat comme à Terre-Neuve, c'est la salaison en vrac.

Jusqu'en 1918, les voiliers de la flottille du Nord salaient la morue en tonnes.

Le poisson tranché à gauche et fendu seulement jusqu'à l'anus, était placé dans des barils ayant servi à contenir l'eau potable et recouvert au fur et à mesure de la quantité de sel nécessaire. Au bout de quatre ou cinq jours, on l'en retirait, on le lavait dans sa saumure même et on le débarrassait des taches suspectes qu'il pouvait présenter puis on le plaçait dans une autre tonne avec du sel frais, en quantité égale au tiers de la préparation primitive. Ces barils étaient mis sous presse au bout de trois jours, puis soigneusement fermés, par le tonnelier et arrimés dans la cale.

Certains Paimpolais, pour donner plus d'apparence à leur poisson, avaient pris également l'habitude de la trancher à gauche ; ils le salaient néanmoins en vrac, comme ils en avaient l'habitude, mais le vendaient à des maisons de Fécamp qui le repaquaient et le livraient au commerce comme morue dunkerquoise. Depuis 1918, avons-nous dit, et devant la difficulté de se procurer des tonnes, les armateurs du Nord ont adopté la mode paimpolaise et salent maintenant en vrac, le poisson étant repaqué en barils à l'arrivée à terre.

A bord des chalutiers français le mode de préparation est le même qu'à Terre-Neuve et la morue est salée en vrac, dans la cale ; toutefois, les chalutiers de Boulogne préparent encore quelques tonnes à la mode dunkerquoise. Au début, tous les beaux poissons étaient mis en barils et

les morues de petite taille, comme les autres poissons, étaient conservées dans la glace. Les Anglais et les Allemands conservent la morue dans la glace et la vendent comme poisson frais ; toutefois, les Anglais, tout comme les Islandais, semblent se tourner vers la salaison et on a mis, dernièrement, en service en Angleterre des chalutiers de fort tonnage destinés à la pêche avec salaison à bord.

Quand les traits de chalut ont été particulièrement heureux, les capitaines doivent se mettre à l'abri, pour permettre de travailler le poisson. Les partisans du chalutier prétendent même à ce sujet que la morue de chalut est supérieure à la morue de ligne qui est préparée aussitôt sortie de l'eau, tandis que la première est déjà noyée lorsqu'elle arrive sur le pont où elle attend encore plusieurs heures, qu'ainsi sa chair est plus tendre, alors qu'au contraire, celle de la morue de goélette se comporte comme la viande trop fraîche et est, par suite, trop ferme.

Langues. — Les langues subissent la même préparation que la morue, sauf qu'elles ne sont pas soumises à la presse.

Rogues et foies. — Les voiliers conservent, en général, une bonne partie de la rogue des morues de première pêche, qui coïncide, avon-nous dit, avec l'époque du frai. Les goélettes bretonnes salent les rogues en vrac et les conservent mélangées par couches avec le sel dans un parc aménagé à l'avant sous les soutes à biscuits ou dans un puits à rogue placé sur l'avant du grand panneau et allant du fond de la cale au pont. Pour toutes les manipulations les concernant, les pêcheurs emploient des pelles plates qui permettent de soulever plus facilement les rognons sans les déchirer. A l'arrivée en France, les rogues sont mises en fûts.

Les Gravelinois apportent les plus grands soins à la préparation des rogues qu'ils placent avec du sel sec dans des tonnes percées de plusieurs trous qui laissent écouler la saumure ; au bout de 15 à 20 jours on les débarille et on les repaque dans les mêmes tonnes.

Les Dunkerquois se désintéressent de la question.

La plupart des chalutiers conservent également leur rogue en barils, mais cette opération ne laisse pas que d'être difficile par mauvais temps et les coups de mer enlèvent souvent les barils préparés ; ils auraient tout intérêt à adopter le puits à rogue des goélettes bretonnes qui permet de pallier à ces inconvénients.

Les Paimpolais, comme les Gravelinois et la plupart des chalutiers, se mettent, maintenant, à faire de l'huile : à bord des Dunkerquois, chaque équipage fabrique, au cours de la campagne, une dizaine de barils d'huile (de 40 litres environ chaque), vendus à son bénéfice, 2 fr.50 environ le litre.

Les apports de rogues et huiles au cours des dernières années se chiffrent ainsi :

	1913		1921		1923	
	QUANTITÉ	VALEUR	QUANTITÉ	VALEUR	QUANTITÉ	VALEUR
Huile (barils).	2.230	86.238	22.950	28.736	18.545	23.288
Rogue (kgs) .	248.515	115.622	108.445	93.579	55.033	56.050

Depuis 1923, ces quantités se sont notablement accrues, c'est ainsi que, pour la campagne 1925, les voiliers de Gravelines et Paimpol ont, respectivement, ramené :

Gravelines (11 bateaux)	{ 1.700 kilos huile 5.845 — rogue }	valant 4.732 fr
Paimpol (6 bateaux) ..	{ 72 barils huile 18.600 kilos rogue }	— 36.000 — — 30.000 —

Par contre, aucun chalutier français ne fabrique de guano avec les nombreux déchets provenant de la préparation de la morue. Certains chalutiers anglais possèdent sur l'arrière toutes les installations nécessaires à cet effet et, contrairement à ce que l'on prétend, l'odeur ne rend pas le bateau inhabitable ; l'attention de nos armateurs à la Grande Pêche devrait être appelée sur ce point.

VENTE DU POISSON — LES « CHASSEURS »

Les ports de livraison

Jusqu'en 1913, les armateurs de Paimpol, afin de pouvoir bénéficier des hauts cours de la morue prime, affrêtaient des voiliers qui venaient, dans les baies d'Islande, notamment à Reykjavik, apportaient aux voiliers du sel et des provisions et chargeaient la première pêche « le poisson vert » ; leur nombre augmenta proportionnellement à celui des chalutiers qui pouvaient, grâce à eux, profiter de toute la période de pêche ; à la veille de la guerre, on en comptait 25.

Actuellement, leur nombre est des plus réduit, la loi islandaise du 21 avril 1922 ayant prohibé l'entrée des navires étrangers dans les eaux territoriales (sauf lorsque les autorités locales admettent le cas de force majeure) et le transbordement de la morue et du sel, cette opération ne pouvant, par ailleurs, s'effectuer que dans une baie abritée.

Cette loi qui avait pour but de favoriser la pêche nationale en augmentant les difficultés pour les pêcheurs étrangers, était surtout destinée à gêner la pêche du hareng par la flottille norvégienne ; il est donc permis d'espérer y voir apporter quelques amendements en faveur des pêcheurs de morues ; une autorisation de principe aurait même été donnée au gouvernement par le Parlement, d'apporter à l'application de la loi en ce qui concerne le transbordement tels amendements que les circonstances rendraient nécessaires.

Les voiliers paimpolais, qui avaient recours aux chasseurs pour le transport de leur première pêche sont particulièrement gênés par cette réglementation ; il en est de même des chalutiers qui ne peuvent emporter au maximum plus de 150 tonnes de sel, quantité juste suffisante pour saler 175 tonnes de morue, alors que la capacité de leurs cales leur permettrait de pêcher 300 tonnes de poissons ; ils ne peuvent affrêter de chasseurs pour leur en apporter un nouvel approvisionnement puisque le transbordement ne peut être opéré que dans les fjords dont le séjour leur est interdit, et, d'autre part, la réglementation douanière française

prohibe l'emploi de sels islandais pour la préparation du poisson de pêche française.

A ce sujet, le commandant de la *Ville d'Ys*, dans son rapport de 1925, signale le procédé suivant, tenté par un chasseur pour tourner la loi de 1922.

Le chasseur français apporte du sel et le vend à un sujet islandais. Ce dernier achète officiellement — et fictivement — la pêche d'un navire français et la revend au chasseur comme morue islandaise. (Les autorités islandaises ne sont point dupes, mais ferment les yeux.) Il faudrait, toutefois, que la douane française délivre à cette morue devenue momentanément morue islandaise, le certificat d'origine française indispensable pour permettre à l'armateur de la faire bénéficier de la protection douanière accordée aux produits français.

La morue apportée en France par les chasseurs est, généralement, débarquée à Bordeaux ; par contre, les voiliers de Paimpol ramènent leur pêche à leur port d'attache et, parfois aussi, à Saint-Malo, Granville et Gravelines. Les bâtiments de la flottille du Nord, rentrent directement à Dunkerque ou Gravelines. Autrefois, les pêcheurs bretons et ceux de Saint-Valéry-en-Caux effectuaient de préférence leur retour sur Bordeaux, Nantes et La Rochelle où ils trouvaient des débouchés plus que suffisants.

Les Paimpolais ont adopté comme unité de vente le quintal de 55 kilos.

PRÉPARATION A TERRE DE LA MORUE ET DES SOUS-PRODUITS

La morue débarquée à Dunkerque et Gravelines est repaquée en fûts, il en est de même de la plus grande partie de la pêche des chalutiers boulonnais et fécampois. La morue d'Islande, de plus forte taille que la morue de Terre-Neuve se prête en effet, parfaitement à cette opération.

Il n'existe plus à Dunkerque qu'un seul atelier de repaquage ; c'est principalement à Gravelines et à Fécamp que se trouve le centre de cette industrie.

Une notable partie de la morue d'Islande est, également, conservée par dessiccation. Dans ce but, deux sécheries employant 80 personnes et pouvant traiter 60.000 kilos de morue par jour, a été installée à Gravelines. Deux autres établissements du même genre, employant chacun 10 ouvriers fonctionnent à Paimpol ; leur production annuelle atteint 2.660 quintaux.

Les rogues sont repaquées en sel sec dès leur arrivée au port et mises en entrepôt fictif dans les magasins des armateurs.

Enfin, il existe à Dunkerque, deux usines spécialisées dans la préparation pour la vente de l'huile de foie de morue médicinale, qui fait l'objet d'un commerce assez important sur place.

LE COMMERCE DE LA MORUE D'ISLANDE

La morue repaquée de Dunkerque et Gravelines est entièrement absorbée par le marché français, particulièrement Paris et le Nord, où elle fait prime par sa qualité, due en majeure partie aux méthodes

employées pour sa conservation (salage provisoire et repaquage en fûts) ; elle atteint des prix sensiblement plus élevés que la morue de Paimpol, préparée plus sommairement et de moins belle apparence, mais qui, cependant, ne lui cède en rien comme qualité réelle. Cette dernière se débite particulièrement dans le Centre et le Sud de la France ; il en est, également, expédié de notables quantités en vue du repaquage vers Saint-Malo, Granville et Gravelines.

D'une façon générale, on peut dire que les produits de la pêche d'Islande sont à peu près exclusivement réservés à la consommation intérieure. L'exportation est peu active.

Les joues et les langues, ainsi que les flétans rapportés par les pêcheurs sont, en général, consommés sur place. L'huile rapportée par les voiliers est acquise, principalement, par les tanneries et mégisseries ; une partie de celle des chalutiers sert à la fabrication de l'huile médicinale.

Les rogues acquises par les sardiniers bretons sont dirigées sur leur destination soit par voie ferrée, soit à bord de caboteurs à voiles, spécialement affrétés à cet effet.

RÉSULTATS DE LA PÊCHE EN ISLANDE

A — Résultats pour l'armement

Depuis quelques années, les goélettes de Paimpol et les dundees du Nord ont fait de belles pêches. Les campagnes 1923-1925 ont, même, donné dans l'ensemble un rendement très satisfaisant, qui s'est traduit, avons-nous vu, par une augmentation timide, certes, mais effective du nombre des voiliers islandais dans les trois ports qui pratiquent encore cet armement.

C'est ainsi qu'il a été débarqué par les voiliers :

en 1923	22.209	quintaux	vendus	4.167.971	fr. ;
en 1924	19.941	—	—	3.657.251	—
en 1925	25.853	—	—	5.368.951	—

sans compter les faux poissons et les rogues.

Le retour à une prospérité stable pour l'armement islandais ne pourra être obtenu que par la réduction des frais d'armement, la modernisation des procédés de pêche, l'utilisation rationnelle de tous les produits de la pêche et, surtout, par la suppression des intermédiaires pour la vente au consommateur ; nous savons comment les armateurs de Geetsmunde ont solutionné cette dernière question.

B — Résultats pour les marins

Sans atteindre les chiffres des pêcheurs de Terre-Neuve, les Islandais réalisent encore de jolis bénéfices, surtout si l'on songe que la campagne d'Islande ne dure que sept mois et que l'époque du retour en France leur permet d'embarquer à la pêche au cabotage ou encore de s'employer aux travaux des champs.

Les salaires des capitaines paimpolais ont atteint 15.000 francs pour

1925, alors que sur les voiliers du Nord, ils ne dépassaient pas 7.000 francs. En réalité, il conviendrait, comme pour les capitaines de Terre-Neuve, de majorer sensiblement les chiffres fournis.

Les salaires des seconds ont été de 6.600 francs à Paimpol et de 3.400 francs dans le Nord ; enfin, la part des matelots, variant de 2 à 6.000 francs à Paimpol, n'est que de 3.200 francs environ pour les pêcheurs de Dunkerque et Gravelines.

Il y aurait lieu d'y ajouter le montant des deniers à Dieu, variables et de plus en plus importants qui se chiffrent par plusieurs milliers de francs selon la valeur de l'homme, et la valeur des langues et joues, de l'huile et des flétans que les armateurs abandonnent à l'équipage. Il faut en déduire la valeur des effets nécessaires à l'homme pendant les six mois de campagne. Cette valeur, pour un *coffre* neuf, est de 2.000 francs environ, mais, chaque année, il faut compter, approximativement, une somme de 1.000 francs pour compléter cet équipement et le remettre en état.

LA PÊCHE AUX ILES FÉROË ET AU DOGGER BANK

a) *Pêche au Dogger Bank*

La morue n'est plus pêchée actuellement dans la mer du Nord que d'une manière tout à fait accidentelle, en même temps que d'autres poissons, par les chalutiers et cordiers à vapeur, ainsi que par les harenguiers, au début de la saison du hareng. Jusqu'en 1914, au contraire, le port de Gravelines, comme autrefois ceux de Boulogne et Fécamp, armait, chaque année une flottille importante qui, du 15 avril au 15 septembre, pratiquait au Nord du Dogger Bank, depuis les Féroë jusqu'à la côte de Norvège, la pêche à la morue avec salaison en tonnes, ou pêche d'été. Cette pêche se terminait généralement sur le petit Fisher Bank.

Les bateaux employés, lougres ou dundees de 30 à 40 tonneaux de jauge en moyenne, montés par un équipage de 7 à 8 hommes, faisaient 2 à 3 voyages par saison ; ils pratiquaient en dehors de cette période, la pêche au chalut dans le Pas-de-Calais ; d'autres, moins nombreux, armaient fin d'août, pour la pêche au maquereau de Tamise, puis pour celle du hareng avec salaison à bord, qu'ils poursuivaient jusqu'en décembre. Le nombre des bateaux, en 1914 était encore de 37, contre 46 en 1913, 73 en 1906, 37 en 1903, 107 en 1897, 74 en 1896 — le chiffre des armements étant influencé par le rapport de la campagne précédente, mais accusant néanmoins, une tendance marquée à la diminution. Les armateurs de Boulogne qui armaient encore 42 bateaux en 1912, avaient été attirés par le meilleur rendement de la pêche au hareng et au maquereau et avaient abandonné l'armement des « Nordiers ».

Cet armement, au contraire, convenait parfaitement aux armateurs de Gravelines qui ne possédaient pas, en général, les capitaux nécessaires pour la pêche du hareng et du maquereau.

La pêche à la morue dans la mer du Nord ne nécessitait, en effet, que peu de frais d'équipement. L'engagement avait lieu à la part sur les Nordiers de Gravelines ; les Boulonnais armaient au mois, à raison de 90 francs par homme.

Chaque ligne ne portait qu'un hameçon sur la tige duquel était fixé

un poisson en métal brillant, et dont le croc portait une double lanière de peau blanche découpée dans la mâchoire même des morues. Un morceau de hareng ou de maquereau salé était amarré au-dessus de l'hameçon. La ligne ainsi amorcée était amenée à quatre brasses environ, au-dessus du sol sous-marin, puis filée et halée constamment afin d'exciter la voracité du poisson.

Les Nordiers, à l'exemple des Norvégiens, saignaient la morue dès qu'elle était halée à bord, et ne la travaillaient que lorsque la pêche se ralentissait. Le poisson était conservé dans des barils étanches ; au cours du voyage de retour, on le visitait, et les morues qui présentaient des taches suspectes étaient immédiatement rebutées. A l'arrivée au port, il était procédé au repaquage de la morue qui devait à cette préparation particulièrement soignée d'être très recherchée sur le marché de Paris, où elle atteignait des prix assez rémunérateurs.

Les Nordiers ramenaient également et salaient des lingues ou morues longues et des colins qui se vendaient à un prix intéressant, bien qu'inférieur. Il convenait en outre, d'ajouter au produit de la pêche, la valeur des barils de langues et d'huile, et des têtes de morues.

La moyenne des apports par bateau variait entre 40 et 70 tonneaux de morue de 142 kilos pour une campagne normale. Les gains bruts évoluaient de 4.000 à 6.000 francs en moyenne ; en 1911, où les résultats avaient été excellents, le gain maximum par bateau avait été de 11.200 fr. le gain moyen de 8.000 francs et le gain minimum de 6.500 fr. Les parts des hommes les plus favorisés ne dépassaient pas 900 à 1.100 francs pour les patrons — 600 à 800 francs pour les hommes — mais trop souvent, ceux des premiers oscillaient entre 200 et 300 francs, ceux des seconds entre 160 et 200 francs pour quatre mois de dure navigation. Quant aux armateurs, ils ne couvraient que trop souvent à grand'peine leurs frais d'armement qui ne s'élevaient cependant qu'à 3.000 francs environ.

Cet armement ne subsistait que parce qu'il assurait en morte-saison, un embarquement à de nombreux marins alors inactifs par suite du désarmement des chalutiers ; ces derniers qui auraient été, à cette époque, obligés d'aller s'embarquer à Boulogne, Dieppe ou Fécamp, préféraient à cette perspective, avec tous ses aléas, une pêche qu'ils connaissaient depuis leur enfance ; de leur côté, les armateurs préféraient y expédier leurs gros dundees que de les voir demeurer inactifs dans le port de Grave-lines.

Leur attention et celle de leurs équipages avait été attirée à diverses reprises par les Commandants de la station de la Manche et de la mer du Nord, sur l'intérêt qu'ils auraient eu à pratiquer en juillet, août et septembre, la pêche du maquereau salé, au lieu de celle de la morue, et à vendre leurs produits à Christiansund ; ils auraient ainsi pu réaliser pendant ces trois mois un gain double de celui obtenu dans les années moyennes, pendant toute la campagne de morue aux Féroë et aux Fischers Banks. Cette initiative eut été d'autant plus intéressante que l'arrivée

du maquereau coïncidait avec une diminution notable dans le rendement de la pêche à la morue — et que nombre de bateaux terminaient leur campagne dès la fin de juillet. Quelques armateurs manifestèrent l'intention d'essayer cet armement en 1911, mais ne purent donner suite à leurs projets devant les exigences des marins qui demandaient, pour cette seconde campagne, à être embarqués au mois.

La loi du 26 février 1911, portant encouragement aux grandes pêches maritimes, admettant les Nordiers à bénéficier d'une prime de 30 francs ou de 15 francs par homme d'équipage suivant la zone fréquentée (Féroë ou Dogger Bank) aura eu ce résultat paradoxal et inattendu — pour ses auteurs tout au moins — d'entraîner la disparition complète de l'armement Gravelinois.

La pêche à la morue dans la zone des Féroë et du Dogger Bank, étant considérée et encouragée comme armement aux Grandes Pêches, il s'ensuivit que, dénaturant sans doute la pensée du législateur, l'on voulut appliquer aux Gravelinois les conditions de commandement et d'armement exigées des Islandais et des Banquais, sans tenir compte de la différence de situations résultant du tonnage des bâtiments, de la durée des traversées, des parages fréquentés, des conditions d'engagement — qui faisaient que cette pêche qualifiée « Grande Pêche » présentait tous les caractères de la pêche au large — au même titre, et plus justement même, que la pêche salée du hareng, pratiquée dans des parages plus éloignés.

Ces exigences se traduisaient par un supplément de frais d'armement considérable que les Gravelinois ne pouvaient logiquement supporter.

La guerre survint sur ces entrefaites ; les gros dundeeds désarmés furent vendus aux armateurs de Boulogne et de Fécamp — et c'en fut fini de cette industrie autrefois florissante. Avec sa disparition, s'accrut le déclin du port de Gravelines, précipité par l'émigration à Boulogne des équipages soucieux d'éviter le chômage, conséquence fatale du départ de la flottille des grands Nordiers. Telle est la conséquence d'une interprétation étroite et anti-économique des lois et règlements en matière de pêche maritime.

b) Pêche aux Iles Feroë

La pêche sur les bancs des Féroë était, surtout, pratiquée par des voiliers se rendant à Islande ou qui, ne réussissant pas sur la côte sud-est de la grande Ile redescendaient y tenter leur chance.

Cependant quelques dundeeds de Dunkerque et Gravelines s'y rendaient en mai ; toutefois la pêche y était en général peu abondante ; aussi quoique la morue y fût de très grande taille — allant de 18 à 22 à la tonne — retournaient-ils dans la mer d'Islande après quelques jours de pêche. Seuls, quelques petits dundeeds de Gravelines y venaient parfois, en mai, spécialement pour y pêcher.

Actuellement, nos pêcheurs ne relâchent plus dans l'archipel Fœringien — où cependant — affirme le Dr Charcot, particulièrement qua-

lifié pour le faire — ils seraient particulièrement bien accueillis et obtiendraient pour établir une ou plusieurs bases pour les chalutiers ou les voiliers, des facilités qu'ils ne trouvent plus en Islande.

Cet archipel présente, en effet, comme base, par suite de sa situation géographique, à proximité des lieux de pêche d'Islande, de Rockall et des bancs des Féroë des avantages incontestables ; il offre en outre des abris nombreux et d'accès facile, particulièrement la rade de Kongs-havn où des pontons à charbon pourraient être mouillés, des prises d'eau aménagées — et qui se trouve à proximité d'une agglomération importante — Thorshavn, réunissant toutes les ressources désirables au point de vue ravitaillement et réparations urgentes (1).

D'autres que nous ont songé à tirer parti de cette situation exceptionnelle. A l'exemple de la « Hampshire Bine Co », la plus importante firme d'Angleterre pour le poisson salé, de nombreux armateurs de chalutiers britanniques ont fait choix des Iles Féroë comme base de leurs navires travaillant dans les mers d'Islande — et les Italiens viennent malgré l'opposition des Islandais d'obtenir à Thorshavn la concession d'une base pour 11 chalutiers.

(1) J.-B. Charcot. Rapport préliminaire sur la campagne du « Pourquoi pas ? » en 1922. *Notes Hydrographiques*, 1922, n° 1880.

APPENDICE

La pêche à la morue est la seule à laquelle, jusqu'à ce jour, l'armement Métropolitain, comme aussi l'armement Saint-Pierrais se soient réellement intéressés. Ce poisson n'est cependant pas le seul dont la capture pourrait être rémunératrice. Les eaux froides des bancs de Terre-Neuve et d'Islande sont particulièrement riches en poissons de diverses espèces dont la pêche n'est pas pratiquée, ou, tout au moins, l'est dans des conditions telles qu'elle ne présente dans l'économie de la Grande Pêche, qu'un trop modeste appoint.

Parmi ces espèces que les pêcheurs rejettent souvent à la mer au début de la campagne, ou lorsque la morue donne, il faut faire une place à l'églefin, ainsi qu'à certains « faux poissons » (1) particulièrement le flétan et le balai.

* * *

L'EGLEFIN

L'églefin plus connu sur le banc de Terre-Neuve sous le nom d'Anon ou d'âne, appartient, comme la morue, à la famille des gadidés. Il présente l'aspect général de ce dernier poisson et n'en diffère que par sa coloration grise avec une ligne noire sur les flancs, et une tache sombre sur l'épaule. Il est assez commun dans la mer du Nord, la Manche, et l'Atlantique jusqu'à l'embouchure de la Gironde, et est consommé frais sur le marché français, mais foisonne particulièrement sur les bancs de Terre-Neuve et d'Islande — où il a le même habitat que la morue. Toutefois, c'est un poisson de fond par excellence ; à l'inverse de la morue il ne monte jamais entre deux eaux, ni en surface à la poursuite de sa nourriture. Il est également beaucoup plus sensible que ce dernier poisson à la salinité et à la température des eaux recherchant de préférence les températures comprises entre + 12 et + 1, aussi est-il assez rare de voir capturer ensemble l'anon et la morue. Il n'atteint jamais des tailles considérables (0,25 à 0,80 au maximum) et son poids dépasse rarement 8 kilos. Comme en outre, sa chair maigre, courte et peu épaisse prend mal le sel et en fait un poisson salé de qualité inférieure, et que par suite, sa valeur marchande est moins grande, il s'en suit que certains pêcheurs ne le recherchent pas, et même ne le conservent que pour atténuer leurs frais si la pêche est peu fructueuse (2).

(1) Les « faux poissons » sont, pour nos pêcheurs ceux qui ne donnaient pas droit à la prime.

(2) L'anon recherche les terrains sablonneux réguliers, tandis que la morue préfère les fonds rocheux accidentés. C'est pour cela que la pêche des chalutiers comporte un pourcentage d'anons beaucoup plus importante que celle des voiliers. (Rallier du Baty, rapport 1926).

Cependant, le Décret du 9 novembre 1911, portant règlement d'Administration publique pour l'application de la loi du 26 février 1911 a compris la morue à raie noire (ânon), la morue longue et la morue julienne au même titre que la morue franche parmi les poissons « primés » ; en outre, on a remarqué que l'églefin et la morue étaient rarement mélangés dans la poche du chalut, il disparaît quand la morue donne et inversement — sa pêche peut donc, également, présenter pour les chalutiers, un intérêt à ce point de vue.

En France, on ne connaît, en général, l'églefin que comme poisson frais ou salé. Par contre, aux Etats-Unis, au Danemark, en Norvège, en Angleterre, et surtout en Ecosse, où ce poisson est désigné sous le nom de haddock, il est très recherché pour être consommé fumé et atteint parfois un prix de vente supérieur à celui de la morue (1). Les petits haddocks désignés sous le nom de « finnan haddies » ou de « chicken haddies » sont particulièrement cotés.

La préparation du haddock demande beaucoup de soin.

Sitôt arrivé à l'usine, le poisson est fendu jusqu'à l'anus et vidé — puis on lui coupe la tête et on lave à la brosse dure la paroi de l'abdomen pour en détacher la membrane pigmentée en noir qui la tapisse. On continue la fente jusqu'à la queue et on la complète par une incision dans les chairs sur la droite de la colonne vertébrale, de manière que le poisson reste bien ouvert et aplati.

On le sale alors fortement et il reste dans sa saumure une heure ou deux suivant son état, le temps ou la salaison. Il passe alors directement dans la chambre de fumage où il est suspendu après avoir été troussé avec des baguettes de bois qui le maintiennent ouvert, étalé. On le laisse sécher pendant quelques heures, puis on allume des feux de copeaux de chêne ou de hêtre, que l'on recouvre de sciure quand le feu a bien pris. Le fumage dure de 12 à 18 heures. Au sortir de la salle, le haddock refroidit et est emballé. Les caisses le contenant sont souvent déposées en frigorifique, en attendant leur expédition.

La chair du haddock présente fréquemment une coloration d'un jaune plus ou moins rosé. Cette teinte est obtenue à l'aide de rocou ou de cochenille.

En Amérique on prépare des filets de haddocks et, particulièrement de petits haddocks — ou finan haddies. Les filets après un bain de 15 minutes dans une saumure à laquelle est ajouté un liquide colorant, sont fumés pendant 12 heures avec de la sciure de bois dur ; après séchage, ils sont mis en caissettes de bois de 15 livres.

Dans quelques ports de pêche on n'utilise aucune coloration spéciale pour le fumage du haddock.

Le haddock fumé frais est un poisson qui n'est pas de très longue conservation ; la durée en est seulement de cinq à six jours en été et dix jours

(1) En 1920, il a été fumé en Ecosse une quantité de 37.094.200 pounds ou livres anglaises de 453 grammes de « haddock » et en 1921, une quantité de 25.844.400 pounds. Aux Etats-Unis, en 1924, 4.095.693 pounds. Les quantités seraient encore plus fortes en Angleterre, en Norvège et au Danemark.

à trois semaines en hiver ; il faudrait le fumer davantage si l'on voulait assurer une conservation plus longue. On n'en prépare d'ailleurs que d'octobre à avril. C'est également vers cette époque que se font en France les importations de ce poisson.

Jusqu'à ces dernières années, on ne consommait, en effet, guère ce poisson en France, mais le public y a pris goût et à Paris seul, on en recevait hebdomadairement une quantité de 30.000 kilos. Aussi, armateurs et mareyeurs ont-ils tenté d'instaurer dans nos ports de pêche, l'industrie du poisson fumé frais. Ils semblent, d'ailleurs, avoir parfaitement réussi et à Lorient on livre actuellement du haddock qui ne le cède en rien à celui importé de Grimsby, d'Aberdeen et de Hull.

* * *

LE FLETAN

Ce poisson, de la famille des pleuronectes à laquelle appartiennent la sole, le turbot, la plie, etc., ressemblant lui-même à une gigantesque plie, peut atteindre jusqu'à 3 m. 50 de long et peser 350 kilos et plus : il n'est pas rare d'ailleurs, de voir des flétans de 2 m. 50 pesant 150 kilos.

Poisson essentiellement arctique, il habite les eaux les plus froides de l'Atlantique et du Pacifique (1) ; il fréquente peu nos côtes — et les exemplaires que l'on capture en hiver sur la Grande Sole sont beaucoup plus petits que ceux que rapportent nos pêcheurs du banc. Sa chair est excellente, mais il est peu connu sur le marché européen.

De grandes quantités sont pêchées à Terre-Neuve dans le Nord et dans l'Ouest du banc et en Islande où il se mêle à la morue, et se laisse prendre comme elle, aux lignes ou dans le chalut — mais, ne donnant pas droit à la prime, le flétan constitue un « faux poisson » sans intérêt pour les armateurs qui en laissent la libre disposition à leurs équipages. Ces derniers s'en servent pour leur nourriture ou, le conservent dans le sel pour constituer la « manne de provisions » dont ils peuvent traditionnellement disposer.

Les Américains et les Canadiens arment au contraire, spécialement des vapeurs et des goélettes pour la pêche de ce poisson, qu'ils capturent sur le Grand Banc et jusqu'en Islande et au Groënland.

Ils se servent pour cette pêche de lignes de fond, boîtées avec du hareng et mouillées soit du navire, soit à l'aide de doris. Le poisson vidé à bord est rapporté conservé dans la glace ; dès l'arrivée au port il est étêté, puis mis dans des caisses avec de la glace et expédié par wagon frigorifique. De vastes entrepôts frigorifiques permettent de stocker des quantités considérables de flétans ; le poisson est congelé pendant 24 heures dans des chambres à 32°, puis soumis à l'opération du « glaçage » qui consiste à le tremper pendant deux ou trois secondes dans l'eau douce à différentes reprises. On distingue trois tailles de flétans :

(1) La température moyenne des eaux, du flétan est de 0° à 4°.

les gros, ou whales qui pèsent fréquemment 150 kilos, les moyens ou médiums et les petits ou chickens holibuts.

Le flétan qui n'est pas destiné à être consommé à l'état frais est salé et fumé. C'est à Gloucester que cette industrie a pris naissance en 1855, et c'est encore ce port qui est resté le foyer principal du flétan fumé.

Les filets de flétans, conservés dans le sel à bord des navires pêcheurs sont entreposés dans des cuves remplies également de sel et peuvent, ainsi être stockés pendant un an, surtout si on a soin de les mettre en chambre froide pendant la durée de la saison chaude. Avant de les fumer on lave les filets et on les met à tremper cinq ou six heures dans l'eau douce. Cette opération est répétée deux fois, puis les filets, après avoir été mis en pile, sous presse pour égoutter, sont séchés au soleil (il faut vingt-quatre heures de soleil). Le séchage achevé, on les coupe en larges cubes que l'on enfle sur des baguettes en laissant entre eux un intervalle de 5 à 8 centimètres pour que la fumée puisse passer librement. Le fumage dure de deux à cinq jours, mais il faut éviter l'excès de chaleur qui ramollirait la chair.

Le flétan ainsi préparé est saupoudré légèrement de sel et expédié en boîtes de bois. Il peut se conserver ainsi pendant six mois environ. Pour les pays chauds, on l'emballer en caisses métalliques hermétiquement closes et aussi en petits flacons de verre à large ouverture. On distingue, également, trois catégories commerciales de flétan fumé ; elles sont établies sur l'épaisseur de la chair.

Nos pêcheurs de Saint-Pierre seraient admirablement placés, par suite de la proximité du banc, pour concurrencer les goëlettes américaines et canadiennes. Ils pourraient pêcher le flétan presque en toutes saisons dans les eaux très froides de l'açore Ouest du banc et dans la baie de Plaisance. Ce poisson pourrait, après congélation, être stocké au frigorifique, ou fumé suivant la méthode de Boston ou de Gloucester pour être, en cet état, exporté aux Etats-Unis et au Canada — voire même en Europe où sa chair ferme, grasse et très savoureuse serait vite appréciée. Il en a été exporté 20.803 kilos en 1925, dont 8.803 kilos à destination de la France. C'est déjà un progrès, mais cette quantité est insignifiante en regard de la richesse des eaux arctiques.

Signalons enfin, que le flétan pourrait également subir les mêmes préparations que le thon et être mis en conserve.

* * *

LE BALAI

Proche parent du flétan, le balai ou faux flétan, présente le même aspect que ce dernier, mais il ne dépasse guère 0 m. 60 et son poids, n'excède pas 2 kilos. Dédaigné de nos pêcheurs, c'est cependant un excellent poisson comestible, susceptible des mêmes utilisations que le

vrai flétan et sa pêche nous paraît également à préconiser. Ces deux poissons ont, d'ailleurs, le même habitat et, sont fréquemment, capturés ensemble.

* * *

LE CAPELAN

Nous avons parlé, en son temps, de ce salmonidé qui a longtemps constitué la boëtte par excellence.

Ce poisson dont la chair délicate est très goûtée, est également consommé frais à Saint-Pierre-Miquelon. Cependant, quelques maisons de Saint-Pierre, salent et séchent le capelan qu'elles expédient par Saint-Malo et Granville en Bretagne ou en Normandie où il est très prisé. Les pêcheurs du banc en salent, également quelques barils pour leur provision personnelle.

Les capelans destinés à être séchés sont triés pour éliminer les femelles jugées trop maigres, puis subissent une légère salaison avant d'être lavés et placés sur des claies. Ils restent ainsi exposés au soleil pendant vingt-quatre heures. On leur enlève alors la tête et les entrailles, puis on les expose de nouveau au soleil pendant deux ou trois jours, avant de les mettre en barils.

Chaque baril contient de 6 à 7.000 poissons.

En 1924, Saint-Pierre a exporté 59.213 kilos de capelans secs, plus 8.193 kilos en vert et 5.043 kilos de capelans congelés.

Signalons enfin que, quelques tonnes de capelans ont été, en 1924 et 1925, frigorifiées et lancées sur le marché américain où elles se sont bien vendues (53.116 kilos en 1925).

La Pêche à la Morue considérée au point de vue économique

Rendement — L'avenir de la grande Pêche en France

L'aide du Gouvernement

Ainsi que l'a noté le commandant de Penfentenyo, dans le remarquable ouvrage qu'il a consacré à l'Industrie morutière, « la pêche à la morue représente environ 25 % de la valeur de la production globale. L'industrie de la pêche morutière tend à se développer en Amérique comme en Europe. Il n'y a pas de régression de la consommation pour laquelle on peut entrevoir encore des possibilités, et les prix ont une tendance marquée vers la hausse. » La production française, elle-même, représente à peu près le dixième de la production mondiale.

En 1913, les quantités rapportées par nos nationaux des divers lieux de pêche ont atteint 47.492.403 kilos de morue dont 34.762.357 pour Terre-Neuve, représentant une valeur de 30.294.392 francs, plus 621.890 kilos de rogues et 3.837 barils d'huile vendus 362.243 francs.

Au cours des cinq dernières années, les résultats ont été les suivants :

ANNÉES	MORUE		ROGUES		HUILE	
	KILOS	VALEUR	KILOS	VALEUR	LITRE	VALEUR
1920	39.094.559	126.012.182	197.022	497.461	82.659	193.639
1921	35.661.407	87.307.293	135.427	114.484	28.959	41.242
1922	43.679.666	105.817.881	108.898	79.656	58.624	57.496
1923	55.426.335	102.270.166	63.893	65.742	87.892	270.473
1924	48.658.035	110.411.615	60.572	75.236	124.477	298.785

Notons qu'à partir de 1922, nous recommençons à voir figurer, modestement il est vrai, sur les statistiques les apports de morues en provenance des Féroë et du Dogger Bank, bien que, nous l'avons dit, la pêche à la morue dans ces parages ne soit plus l'objet d'un armement spécial.

La production de 1925, correspond donc sensiblement à la production de 1913, bien que le nombre des bateaux ait diminué — passant de 372 en 1913, à 180 en 1925, mais cette diminution porte uniquement sur les voiliers, particulièrement sur les goélettes islandaises et est compensée par une augmentation croissante du nombre des chalutiers dont le ren-

dement est infiniment supérieur. Tous ces bâtiments voiliers et chalutiers jaugent ensemble 65.910 tonneaux environ (contre 82.360 tonneaux en 1913).

Le nombre des marins pratiquant les grandes pêches qui, ainsi que nous l'apprend M. Kerzoncuf était autrefois de 12 à 13.000, était tombé à 10.000 en 1913, n'est plus aujourd'hui que de 6.700 environ y compris les équipages des doris Saint-Pierrais. Pour donner une idée complète des répercussions que pourrait avoir une crise affectant gravement cette industrie, il convient de rappeler qu'en outre des pêcheurs eux-mêmes et du personnel employé dans les sécheries, et les ateliers de repaquage et plus directement intéressés, la Grande Pêche fait vivre des quantités d'industries annexes (chantiers de construction et de réparations, voileries, corderies, fabriques de filets et de biscuits, maisons de fournitures pour la marine, etc.) employant un nombreux personnel. Il ne faut pas oublier les chasseurs et caboteurs affectés au transport du sel ou des produits de pêche, les ouvriers des salines et le nombreux personnel employé par les négociants exportateurs. On peut dire que dans certains centres importants, tels Fécamp ou Saint-Malo, les intérêts de la majeure partie de la population sont plus ou moins liés à ceux de l'armement.

On conçoit donc l'importance nationale de cette pêche et l'intérêt primordial qui s'attache à son développement, à sa protection, au maintien du chiffre de nos exportations et à la conquête de nouveaux marchés.

Or, il est indéniable que les armateurs à la Grande Pêche ont à faire face à des charges considérables, que nous avons exposées précédemment et sur lesquelles nous ne reviendrons pas ici. Ils ont, en outre, à lutter dans des conditions souvent défavorables contre la concurrence étrangère, non seulement sur leurs marchés industriels, mais aussi en dépit des droits de douane et du jeu des changes sur le propre marché français.

C'est ce dont se sont, à vrai dire, parfaitement rendu compte tous les gouvernements, tous les régimes qui se sont succédé en France. L'intérêt économique de la question passait, sans doute, alors, après celui que présentait pour le recrutement des équipages des vaisseaux de guerre le maintien de cette incomparable école que constituait et constitue toujours la navigation aux grandes pêches, mais le résultat était, au fond, le même ; l'armement à la pêche à la morue bénéficiait d'un régime de faveur comportant : 1° des facilités pour le commandement des navires pêcheurs ; 2° des immunités sur le sel employé à la préparation du poisson et des provisions de bord ; 3° une protection douanière ; 4° des primes.

1° Le commandement des navires pêcheurs

Bien que les bancs de Terre-Neuve soient compris dans la zone de long cours, la loi du 21 juin 1836 a autorisé les capitaines au cabotage a y commander les navires morutiers. Ils conservent ce droit avec les titulaires du brevet de capitaine de pêche, spécialement créé dans ce but et plus facilement accessible que celui de capitaine au long cours.

D'autre part, les titulaires du brevet de patron pêcheur d'Islande,

conservent le droit de commander les bateaux armés aux grandes pêches à destination d'Islande. Le commandement de ces bateaux peut, d'ailleurs, aux termes du décret du 20 juillet 1924, être confié à des marins titulaires du brevet de patron de pêche, institué par ce décret.

En outre, par suite d'une tolérance ancienne, les navires ainsi commandés et armés à la pêche, peuvent au cours de leurs traversées d'aller et de retour, charger des marchandises ou des passagers à destination ou en provenance de Saint-Pierre et Miquelon. Un article de la charte partie type consacre même cette situation (1).

Les chasseurs doivent, par contre, être commandés par des capitaines au long cours, à moins d'exception autorisée.

2° Le régime des sels

Le sel employé à la préparation du poisson et des approvisionnements de bord est exempt :

1° De droits de régie ou de consommation sur le sel indigène ;

2° De droits de douane ou d'entrée sur le sel étranger, sous la condition expresse que ce sel ait été importé sous pavillon français.

Cette dernière immunité est entière, tant comme origine que comme quantité, s'il s'agit de pêche à Islande, aux îles Féroë et au Dogger Bank, et si le sel doit être employé pour la conservation du poisson à bord.

Pour le repaquage à terre, au retour, mêmes franchise et immunité, mais avec limitation des quantités selon le mode de préparation : repaquage en saumure ou en sel sec.

Pour la pêche à Terre-Neuve, par contre, il n'est accordé en franchise que 90 kilos de sel par 100 kilos de poisson salé débarqué en France, à la condition que le sel soit d'origine française. Si les quantités de sel employées sont supérieures à 90 %, un droit de 6 fr. 24 par 1.000 kilos est perçu sur les excédents. Si les quantités sont inférieures, un crédit est ouvert à l'armateur, à la douane du port d'armement. Au vu d'un extrait de ce compte ouvert, l'armateur peut, ultérieurement et dans tous les ports d'armement ou de transbordement, appliquer ce crédit à l'acquittement de la taxe spéciale de 6 fr. 24.

Si le sel est d'origine étrangère la même franchise est accordée sous la réserve du versement préalable du droit de 6 fr. 24 par 1.000 kilos de sel embarqué.

3° Protection douanière

Elle consiste en un droit de 102 fr. par 100 kilos à l'importation sur la morue salée étrangère. Nous avons vu que ce droit était insuffisant, en raison de la situation économique actuelle, pour ralentir l'arrivée sur notre marché des stockfishs et morues salées, de provenance étrangère (2).

(1) Art. 4. Charte partie des chalutiers. L'armateur a le droit au départ d'envoyer son navire à Saint-Pierre, avec des marchandises ou des passagers, et au retour d'y faire compléter son chargement avec telle quantité de morues, marchandises ou passagers qui lui conviendra, etc.

(2) Les stockfishs ne paient que 81.60 % (tarif général) du tarif minimum, les morues et klipfishs ne paient que 81.60 et le stockfish 25.50 %. Ont droit à ce dernier tarif l'Angleterre, la Norvège, la Suède, le Canada, etc...

4^o Les primes

Les primes constituent une aide plus directe de l'Etat à l'armement à la Grande Pêche. Il ne s'agissait plus de lui faciliter l'exercice de son industrie et de la protéger contre la concurrence étrangère sur le marché national ; il devenait nécessaire de soutenir financièrement l'armement pour lui permettre de lutter à armes égales avec des concurrents mieux placés que lui et d'écouler ses produits sur les marchés étrangers à des prix qui n'auraient pu être consentis sans cela. Tel fut l'objet de la loi du 26 février 1911, portant encouragement aux pêches maritimes. Les primes étaient accordées à la condition absolue qu'il ne fut rapporté que des produits de pêche française et que les bâtiments pêcheurs ou transporteurs fussent français.

Elles étaient de trois espèces :

a) Primes à l'armement, accordées une fois par saison de pêche pour chaque inscrit définitif ou chaque inscrit provisoire âgé de moins de vingt-deux ans à la date du départ.

Elles variaient de 30 à 50 francs suivant que l'armement comporte ou non sécherie à terre et étaient subordonnées à certaines conditions de séjour sur les lieux de pêche.

Elles ne constituaient, d'ailleurs, pour les armateurs, qu'un très minime allègement de leurs charges (1.200 et 1.500 francs en moyenne) pour un trois-mâts ou un chalutier dont les frais d'armement atteignaient et même dépassaient respectivement 400 et 900.000 francs !

b) Primes sur les produits de pêche ou prime d'exportation accordée par quintal métrique de morues séchées expédiées de France ou directement des lieux de pêche, sous pavillon français, à destination des pays étrangers ou des colonies françaises et reconnues propres à la consommation au lieu de destination.

Le taux en était de 20, 16 ou 12 francs, suivant les cas.

c) Primes à l'importation sur les rogues, 15 francs par quintal métrique de rogue des produits de pêche primés importés en France et susceptibles de servir d'appât pour la pêche de la sardine.

La loi de 1911 étant venue à expiration le 31 décembre 1926, la question s'est posée de savoir si dans les circonstances actuelles il convenait d'en proroger les dispositions.

Nous avons vu que les primes à l'armement sont inopérantes en tant qu'elles ont pour but une atténuation des frais d'armement. Quant aux primes à l'exportation des produits de pêche dont l'utilité fut incontestable en son temps, elles ne jouent plus, du fait des hauts prix actuellement pratiqués sur tous les marchés. C'est la dépréciation de notre change qui constitue, à l'heure actuelle, la vraie prime à l'exportation. Je ne parlerai que pour mémoire des primes à l'importation des rogues, les produits français ne pouvant soutenir la concurrence et les armateurs se montrant, d'autre part, peu disposés, dans l'ensemble, à conserver et rapporter les rogues des morues capturées.

Les armateurs eux-mêmes reconnaissent qu'ils ont bien moins besoin d'être soutenus et encouragés par des primes que par l'octroi de certaines franchises et de certaines facilités qui auraient pour effet de les placer dans des conditions plus avantageuses.

Ils réclament particulièrement un réajustement des charges fiscales pesant sur l'industrie des pêches, l'exonération de tous droits de douane à l'importation pour les sels étrangers nécessaires à la Grande Pêche, la faculté de faire transporder leur sel sous pavillon étranger, la suppression ou l'abaissement des droits de douane frappant les produits et matières premières nécessaires à la pêche.

C'est, évidemment, dans ce sens que doit s'exercer à l'avenir la protection de l'Etat.

a) Réajustement des taxes fiscales

1^o Suppression ou, tout au moins, abaissement des droits de mutation (5 % si le navire est français, 5 % et 1,10 % s'il s'agit d'un bâtiment battant pavillon étranger). Cet impôt, qui atteint 180.000 francs pour un chalutier de 3.000.000 et 36.000 pour un voilier de 600.000 francs., fait hésiter les armateurs et les empêche de donner à notre flotte de Grande Pêche l'importance qu'elle devrait avoir.

2^o Réduction des droits d'enregistrement frappant les polices sur corps ou facultés et qui s'élèvent à 2.500 francs pour un chalutier de Grande Pêche.

3^o Réduction du chiffre des taxes de péage des chambres de commerce, des taxes d'outillage et des taxes diverses au profit des chambres de commerce etc. dont la superposition devient écrasante.

b) Le régime des sels

Le droit sur le sel étranger est minime (6 fr. 24 par tonne) ; il représente environ les 9 % de la valeur du sel et grève, par suite, peu l'armement (un chalutier qui consomme 300 tonnes devrait payer à ce titre 1.872 fr.) ; mais les armateurs considèrent, à juste titre, que le régime actuel est tellement compliqué que les taxes perçues ne sont fonction ni des efforts du personnel affecté à ce service, ni des ennuis qu'elles causent à ceux qui veulent en bénéficier. Il serait donc logique de le transformer au plus vite.

Tout le sel utilisé doit, pour pouvoir être admis en franchise, être transporté sous pavillon français ; sinon, les sels étrangers sont frappés par la douane de la taxe de 60 francs par 1.000 kilos, dont sont passibles à l'importation les sels d'origine étrangère.

C'est précisément contre cette obligation de transport du sel par pavillon français que protestent nos armateurs. Il faut remarquer que, depuis que la loi islandaise de 1922 a prohibé le transbordement dans les fjords de l'île, des sels destinés aux pêches, comme celui du poisson séché, il leur est impossible de se ravitailler en sel, puisque cette interdiction rend impossible l'affrètement des chasseurs et que, d'autre part, la douane

française leur refuse la faculté de s'approvisionner en sel acheté dans l'île, allant même jusqu'à dénier la qualité de pêche française au poisson conservé dans le sel islandais.

Cette même obligation est de nature à compromettre les opérations des chalutiers de Terre-Neuve, en leur imposant d'inutiles escales à Saint-Pierre où, d'ailleurs, le ravitaillement en sel de tout navire pêcheur entraîne un impôt de 4 fr. 50 par tonne au profit du Trésor de la Colonie.

Toutefois, la question est complexe, car les intérêts très respectables de l'armement à la Grande Pêche ne sont pas seuls en cause. Des dérogations au monopole de pavillon sont accordées chaque fois que la preuve est faite qu'il y a impossibilité de trouver du tonnage français ; on ne peut, semble-t-il, aller plus loin dans cette voie.

c) Droits de douane sur les engins de pêche

Les hameçons de provenance étrangère, utilisés pour la pêche à la morue à Terre-Neuve et Islande, sont embarqués en franchise sur les navires pêcheurs. Les chalutiers à vapeur utilisent des câbles métalliques, chaluts en manille, cordages, manille et mixtes, qui paient à l'importation des droits de douane élevés, que l'armement finit toujours par supporter. Ne pourrait-on sinon supprimer, du moins réduire les taxes douanières frappant les engins destinés à l'exercice de la pêche ou, rembourser aux armateurs le montant desdites taxes ?

d) *élévation des droits de douane* sur les poissons salés et séchés d'origine étrangère ;

e) Les grands chalutiers qui constituent la flotte de l'avenir atteignent actuellement des prix qui en interdisent l'exploitation à nombre d'armateurs. M. l'Administrateur de 1^{re} classe Cirette, chef du quartier de Fécamp, tenant compte de la valeur militaire de ces unités, suggère que le département de la Marine pourrait être appelé à subventionner les Armateurs de Grande Pêche qui passeraient commande à des chantiers français, de chalutiers présentant certaines qualités nautiques et militaires. Ces navires seraient, au cours de leur carrière, soumis à un régime analogue à celui des paquebots subventionnés. Cette suggestion mérite certainement d'être retenue.

L'action gouvernementale peut être appelée à s'exercer dans un autre domaine.

Nous avons, au cours de cette étude, mentionné à diverses reprises les difficultés que rencontrent nos nationaux dans les mers d'Islande, du fait de la loi de 1922 prohibant le transbordement du poisson et du sel dans les fjords de l'île. Il convient donc de rechercher les moyens d'améliorer notre situation dans ce pays, soit par la modification de la réglementation, soit par la désignation de zones de pêche ou de ports qui nous seraient ouverts. Le moment paraît favorable, car la France est vue en Islande, d'un œil très sympathique, et il n'est pas douteux que nous arrivions avec de la persévérance, à faire modifier, petit à

petit, par arrangements successifs, la loi de 1922, surtout, si comme on nous l'affirme et comme nous pouvons le croire, cette loi n'est pas dirigée contre nous, mais contre les Norvégiens. Il serait sans doute, également possible de profiter de ces pourparlers pour envisager des atténuations à la rigueur des sanctions, en vigueur pour les cas de saisie.

* * *

En nouvelle Ecosse, nous sommes toujours, d'autre part, sous la menace du « Bill Hazen » portant interdiction aux navires de pêche étrangers, n'ayant pas de traités spéciaux avec l'Angleterre et le Canada, de se ravitailler dans les ports Canadiens, et même d'y débarquer ou d'y embarquer des membres de l'équipage ou des passagers. Nos chalutiers charbonnent fréquemment à Sydney où ils se ravitaillent en vivres frais à de meilleures conditions qu'à Saint-Pierre, mais c'est là, rappelons-le encore, une simple tolérance, et nous serons toujours sous le coup d'un changement d'attitude, tant que le Bill Hazen ne sera pas retiré — ce à quoi il conviendrait de s'employer.

* * *

Reste la question des tarifs excessifs du port de Saint-Pierre qui intéresse particulièrement les armateurs de chalutiers, les voiliers ayant une tendance de plus en plus marquée de s'affranchir des escales dans la colonie.

Ces taxes sont les suivantes :

- 1^o Droit de navigation : 4 fr. 50 par tonneau de jauge et par an.
- 2^o Droit d'aiguade : 250 francs par navire et par an.
- 3^o Droit de pilotage : 300 francs par escale.
- 4^o Droit sur le sel mis à terre ou transbordé (4 fr. 50 la tonne).
- 5^o Droit sur la morue mise à terre ou transbordée (1 fr. 50 par 100 kgs)
- 6^o Droit de patente.
- 7^o Droit de débarquement aux cales et quais.

8^o Droits locaux de consommation sur les approvisionnements qui sont en magasins à destination du ravitaillement des navires.

On évalue l'ensemble de ces taxes à 20.000 francs par an pour un chalutier. La situation financière particulièrement brillante de la colonie ne les justifie plus.

Il faut ajouter que les produits de toutes sortes et de toutes provenances exportés de la colonie à destination de la France, des Colonies, pays de protectorat, territoires à mandat ou pays étrangers sont soumis à un droit de sortie dont le tarif unique est fixé à 2 francs par 100 kilos. Toutefois, ce droit est réduit à 0 fr. 50 pour la morue de provenance locale.

Ces droits et taxes pourraient être diminués sérieusement, dans l'intérêt des armateurs des chalutiers, comme dans celui de la Colonie qui, en agissant ainsi, tend à éloigner les seuls navires pêcheurs qui pour-

raient lui donner l'occasion de voir s'ouvrir pour elle une nouvelle ère de prospérité.

L'armement, réclame en outre, la création à Saint-Pierre d'un entrepôt de Douane semblable à ceux de la Métropole et permettant d'emmagasiner, sans avoir à payer de droits, les marchandises destinées aux navires pêcheurs.

Une délégation des armateurs aux grandes pêches s'est rendue au début de l'année 1926, au Ministère des Colonies pour insister sur l'urgence absolue qu'il y aurait à effectuer sans tarder l'approfondissement du Barachois en général, et, en particulier, de la passe y donnant accès, l'entrée de ce bassin étant à peu près impossible pour les chalutiers modernes. D'ailleurs, piers ou quais, slipways, balisage et signalisation sonore, tout est à faire dans ce port, qui est le port français des bancs de Terre-Neuve ; il est en effet paradoxal de constater que toutes les taxes que nous avons énumérées ne sont affectées, qu'en minime partie à l'amélioration du port. Les principaux usagers, en l'espèce nos armateurs, demandent donc, en outre, que le port de Saint-Pierre soit rendu autonome et que l'administration en soit réservée à un groupement représentant les usagers : armateurs et pêcheurs, afin que les ressources venues de la Grande Pêche soient exclusivement consacrées à l'amélioration du port. Ils font remarquer en outre, que la protection indirecte qui leur serait ainsi accordée ne grèverait aucunement le budget national.

Pêche sur la côte occidentale d'Afrique

(Zone de Mauritanie)

des poissons "susceptibles d'être séchés, salés ou fumés"

Les pêcheries de la côte Occidentale d'Afrique — improprement dénommées pêcheries du banc d'Arguin — ont, de longue date, retenu l'attention de tous ceux qui, à un titre quelconque, se préoccupent de l'avenir et s'intéressent ou se consacrent au développement de la pêche maritime.

Les richesses ichtyologiques considérables de cette côte ont toujours frappé les navigateurs qui les ont fréquentées, aussi ne faut-il pas s'étonner du nombre des tentatives plus ou moins heureuses qui ont été faites pour les exploiter.

Dès le ^{xv}^e siècle, les Canariens pratiquaient la pêche dans la partie de cette côte comprise entre le Cap Juby et le Cap Blanc.

La première Compagnie française qui fut créée dans ce but, fut la Compagnie du Sénégal, des côtes de Guinée et d'Afrique, à laquelle, en 1685, par lettres patentes, Louis XIV concédait l'exploitation de la côte comprise entre le Cap Blanc et Sierra Leone — elle délaissa peu à peu l'exploitation des pêcheries pour donner un autre but à son activité.

La Royale Atlantique qui lui succéda et qui avait pour but l'exploitation du Commerce et des pêcheries entre le Cap Bojador et Rio de Oro, sombra dans la tourmente révolutionnaire avant même que d'avoir commencé ses opérations.

Depuis 1836, de nouvelles tentatives se succédèrent sans succès — les Sociétés qui réussissaient à s'établir, s'écroulaient au bout de quelques mois. Les deux affaires qui semblaient les plus sérieuses, la « Marée des Deux Mondes » et la « Société du Trident », créées à Marseille en 1880 et 1887, sombrèrent faute de capitaux suffisants.

En 1890, se forma aux Iles du Cap Vert, une Société de pêcheries de l'île de Sal., qui échoua dans sa tentative. Mentionnons également quelques tentatives particulières faites par des propriétaires de goélettes de 80 à 100 tonneaux qui ont donné des résultats bons ou mauvais suivant la composition de l'équipage, et son habileté à préparer le poisson, mais qui n'ont jamais été faites avec l'esprit de suite nécessaire.

En 1904 et 1905, deux vapeurs hollandais séjournèrent de mai à juin, entre le Cap Noun et le Cap Blanc ; malgré une pêche fructueuse, les frais furent paraît-il, hors de proportion avec les bénéfices réalisés.

Cependant se maintenait et s'étendait même parmi les marins, la légende du nouveau Terre-Neuve ou du « Terre-Neuve au soleil » comme l'on désignait le banc d'Arguin, et sa richesse en morues ou poissons « genre morue ».

La question en était à ce point quand, en 1904, M. le Professeur Gruvel, fut chargé par M. Roume, alors Gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, d'explorer le banc d'Arguin, au point de vue des possibilités de son exploitation éventuelle, de dresser le catalogue des richesses ichtyologiques de la côte saharienne et de rechercher leur utilisation industrielle.

A la suite de cette mission (1905), il fut reconnu que le banc d'Arguin, haut fond de sable et de roches, était inexploitable pratiquement, mais que la côte mauritanienne, particulièrement dans les environs de la Baie du Lévrier, était très riche, non pas en « morues franches », mais en nombreuses espèces, très différentes les unes des autres, dont certaines étaient en effet, susceptibles de se saler et de se sécher comme la morue — avec des méthodes spéciales. toutefois. Qu'il me soit permis de reproduire ici une partie des conclusions du rapport de M. Gruvel, qui résumant, d'une façon parfaite la question des pêcheries africaines.

« Les pêcheries de la côte occidentale d'Afrique ne remplaceront
« pas, ne pourront jamais remplacer les pêcheries d'Islande et de Terre-
« Neuve, c'est un fait absolument certain ; mais elles permettront d'in-
« troduire dans l'alimentation courante, et c'est là un rôle économique
« assez important, nous semble-t-il, des poissons qui, salés et séchés,
« seront comme des succédanés de la morue et qui, bien que n'atteignant
« pas la valeur des bonnes qualités de la morue franche, pourront cepen-
« dant entrer en notable proportion surtout dans l'alimentation du
« peuple qui travaille et qui peine, des pauvres gens. Du jour où ils
« auront sous la main un poisson sain, de goût agréable, et bon marché,
« les pauvres gens l'achèteront et le consommeront à cause même de
« son prix inférieur à qualité presque égale. La « morue d'Afrique »,
« comme elle est déjà nommée, pourra jouer à bref délai, à côté de la
« morue franche de belle qualité, un rôle important dans l'alimentation.

« Pour commencer, c'est le bas prix seul, peut-être, qui attirera le
« consommateur, c'est pour cela que ce seront les parties les plus pauvres
« des divers pays d'Europe qui seront d'abord les seuls clients ; mais,
« peu à peu, quand ils s'apercevront que ceux qui mangent de ce poisson
« ne se portent pas plus mal que les autres et qu'ils le paient environ
« moitié moins cher, les autres ne seront pas longs à laisser de côté le
« préjugé et à consommer la « morue d'Afrique », comme ils consomment,
« depuis longtemps, la morue de Terre-Neuve. »

POISSONS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE SÉCHÉS ET SALÉS

Ces dernières espèces sont pêchées uniquement aux lignes de fond ou au chalut et exceptionnellement capturées à la senne. Les principales sont :

1° Le sama (*dentex vulgaris*), gros poisson à chair fine et d'un goût

appréciable, qui se rencontre toute l'année du Cap Juby à Dakar, par des fonds de 10 à 60 mètres : on le pêche surtout en abondance pendant les mois de juin, juillet et août, son poids peut atteindre de 10 à 12 kilos et même plus.

2° Le cherne ley (*epinephelus serranus oenensis*) dont le poids peut atteindre ou même dépasser celui du sama. C'est celui qui, à l'état vivant, se rapproche le plus de la morue, par son aspect extérieur, et qui, lorsqu'il a été tranché, salé et séché, donne le mieux l'illusion de ce poisson. On le désigne même, parfois sous le nom de « faussemorue ». Il se pêche toute l'année du Rio de Oro au Cap Barbas par des fonds rocheux de 70 à 80 mètres, et du Cap Barbas au Cap Blanc et au delà par des fonds de 40 à 45 mètres.

3° Le hurro (*diagramma mediterraneum*) poisson de roches et de sable qui se capture toute l'année du Cap Juby au Cap Blanc. Il peut atteindre 0 m. 50 et même plus de longueur. On le pêche de septembre à février.

4° La courbine (*sciaena aquila*) connue également, au Sénégal sous le nom de « maigrot », qui se rencontre sur toute la côte et l'on pourrait dire, par tous les fonds, car, si on la pêche au chalut, ou à la ligne par des fonds de 50 mètres et plus, elle s'aventure près des rivages par des fonds de 0,50 centimètres, à la poursuite des bancs de mulets, et on peut alors la capturer à la senne pour peu que l'on dispose d'un engin solide à mailles un peu larges.

Ce poisson dont la pêche commence en mars, est un des plus forts de la côte occidentale d'Afrique. Il peut même dépasser 1 m. 60 de long et, en dépit de ses larges écailles, c'est de tous, celui qui se prête le mieux à la salaison et au séchage.

5° Le capitaine (*polyemus quadrifilis*) qui se rencontre en abondance à l'embouchure des fleuves et des marigots — il devient rare au Nord de l'embouchure du Sénégal et au Sud du Congo, dont les eaux sont trop salées pour lui.

Il atteint des tailles énormes (près de 2 mètres) et sa chair après salaison et séchage, donne un produit très blanc et de tout premier choix (1).

Seuls les poissons appartenant aux espèces ci-dessus étaient susceptibles de bénéficier des primes à l'armement (30 ou 50 fr. suivant que l'expédition comporte ou non une sécherie à terre) et à l'exploitation des produits de pêche (12 fr. par quintal métrique) instituées par la loi du 26 février 1911, portant encouragement aux grandes pêches maritimes. Ce ne sont cependant pas les seuls qu'il soit possible de sécher et de saler pour en faire un article « genre morue » — le chacarona (*dentex canariensis*), le cherne (*serranus caninus*), le mérrou (*serranus gigas*), le bocinégro (*pagues vulgaris*), le lauriana (*pagrus orphus*), la melusa (*otolithus senegalensis*), notamment gros poissons de fond se conservent

(1) Il se rapproche de la courbine par plusieurs caractères, ainsi s'explique la confusion qui a fait parfois donner au Sénégal, le nom de « Capitaine » à ce dernier poisson (*sciaena aquila*).

fort bien par salaison et dessiccation. La cherne (*serranus caninus*) et le cherne ley (*epinephelus serranus œnensis*) sont même couramment désignés au Sénégal, sous le nom de morues — bien qu'ils appartiennent à la famille des percidés — et la morue à celle des gadidés, très éloignées zoologiquement l'une de l'autre.

EXPLOITATION DES PÊCHERIES MAURITANIENNES

A la suite de sa mission, M. le Professeur Gruvel, dans un ouvrage fort intéressant et très documenté sur les pêcheries de l'Afrique Occidentale française, attira l'attention des armateurs et pêcheurs, ainsi que du gouvernement, sur les ressources que pouvait nous offrir l'exploitation de ces pêcheries, tout en mettant en garde les intéressés contre l'erreur qui consistait à se lancer dans cette voie, sans s'être, au préalable, assuré les capitaux suffisants, et surtout les débouchés commerciaux indispensables. Il faut « pour réussir et gagner de l'argent, écrivait-il, partir avec des capitaux largement suffisants et faire assez grand du premier coup, ou ne rien entreprendre du tout. Enfin, il faut, avant tout se préoccuper des débouchés commerciaux possibles ». Et il indiquait ces débouchés (Bavière, Espagne, Italie, Amérique du Sud, Antilles Espagnoles, etc.), en spécifiant qu'il n'y avait rien à faire avec les Canaries où le poisson français entrerait en concurrence avec le poisson de même provenance pêché par les nationaux. Nous verrons par la suite, que pour ne pas avoir tenu compte de cette dernière recommandation, les pêcheurs bretons se heurtèrent à des difficultés insurmontables qui contribuèrent à faire échouer leur tentative d'exploitation des eaux mauritaniennes.

D'aucuns, sans doute intéressés à déprécier le poisson de Mauritanie, prétendaient qu'il était de mauvaise qualité et se corrompait si facilement que les chargements arriveraient en France en complet état de putréfaction. Pour faire justice de ces assertions, M. Gruvel entreprit la salaison à bord d'une partie de sa pêche qu'il ramena à Bordeaux, où elle fut séchée dans les mêmes conditions que la morue de Terre-Neuve et d'Islande ; une autre partie fut salée et séchée à terre en Mauritanie, et ramenée en France. Ces deux expériences furent faites en utilisant, pour saler le poisson, du sel de Mauritanie.

A leur arrivée en France, ces produits furent soumis à l'examen d'une commission de spécialistes qui déclara :

1° Que le poisson rapporté de la côte Occidentale d'Afrique prenait bien le sel ;

2° Qu'il se séchait dans de bonnes conditions sur les côtes de Mauritanie ;

3° Qu'on pouvait le rapporter en France en bon état de conservation — et même sans avoir à craindre de « rouge » ;

4° Qu'il pouvait être séché en France dans de bonnes conditions ;

5° Que le sel de Mauritanie pouvait être employé pour saler les poissons, à la condition d'être égrugé.

Vers 1908, une goélette appartenant à M. Hernandez de Roscoff, arma pour pratiquer aux environs du banc d'Arguin et au large du Cap Blanc, la pêche aux « fausses morues » suivant les méthodes du banc de Terre-Neuve, c'est-à-dire à l'aide de lignes de fonds mouillées au moyen de doris. Le poisson était salé et conservé à bord. Cet essai ne fut pas couronné de succès. Cependant, les Canariens pratiquent au large du Faux-Cap, la pêche au moyen de lignes à main, comme en Islande, rentrent le soir au mouillage pour travailler leur poisson qu'ils salent en vert dans leur cale et ne reviennent aux Canaries que lorsqu'ils ont complété leur cargaison.

L'appât des primes instituées par la loi de 1911 sur l'initiative de M. Gruvel qui demandait que les pêcheries africaines fussent placées sensiblement sous le même régime que la Grande Pêche à la morue, entraîna la formation en Bretagne de trois Sociétés qui se proposaient la pêche et l'exportation des poissons primés.

Ce furent la « Société Coopérative de l'Île de Croix ».

Le « Syndicat Coopératif breton de Mauritanie », et enfin en 1911, la « Société de Pêche Coloniale de Douarnenez », coopérative comptant 64 membres.

De vastes magasins et des étendages suffisants pour permettre de sécher à l'air libre la pêche d'environ 16 dundes furent mis à leur disposition à Port-Etienne que venait de créer M. le Gouverneur Général Roume, au fond de la Baie du Lévrier. Les femmes devaient accompagner leur mari et se consacrer au séchage du poisson destiné à conquérir les marchés africains.

En fait, 8 bateaux de Douarnenez armèrent en janvier 1912 et appareillèrent le 15 janvier. Trois Grosillons les suivirent, ainsi qu'un pêcheur de Port-Louis — toutefois, ce dernier poussa jusqu'à Dakar où il perdit d'ailleurs, absolument sa saison. Les Concarnois ne vinrent que plus tard, et s'occupèrent principalement de la pêche aux crustacés.

Seuls les Douarnenistes étaient réellement associés, et avaient confié la gestion de leurs intérêts au patron Pernes qui commandait le *Philanthrope*.

Les bateaux employés pour cette pêche étaient de forts dundes, type « thonnières » de 40 tonneaux environ, montés par 6 à 8 hommes armés à la part, et pêchant au moyen de nasses canariennes, boîtées avec des maquereaux — ou de sennes.

La campagne dura environ six mois et se termina le 15 juin. Le poisson était abondant. Une petite partie en était salée à bord par des canariens ; l'autre, la plus importante, était préparée à terre. La pêche était vendue de préférence à Las Palmas — ou à défaut à une sécherie établie à Port-Etienne, qui l'expédiait sur Dakar, après l'avoir préparée pour la consommation Africaine.

D'après la liste officielle des produits primés pour l'ensemble des bateaux (8 Douarnenistes et 3 Grésillons), le poids du poisson exporté atteignit 692.100 kilos qui furent vendus à Las Palmas, sur la base

de 110 francs la tonne. La valeur des produits pêchés atteignait donc à peine 76.131 francs, alors que le montant des primes à l'exportation et à l'armement, payées aux intéressés pour la même campagne, s'élevait respectivement à 82.052 francs et 3.080 francs. La somme à répartir entre les 11 bateaux était donc de 162.263 francs, soit une moyenne de 14.750 francs par bateaux.

Les pêcheurs estimèrent que les bénéfices ainsi réalisés ne justifiaient pas une si longue expédition (1). D'un autre côté, à la demande de pêcheurs Canariens, le Gouvernement Espagnol éleva de 3 à 24 francs par 100 kilos les droits à l'importation sur le poisson salé ou séché en provenance de la côte Occidentale d'Afrique : enfin, la Société qui exploitait la sécherie dut cesser, elle-même ses expéditions, le sable soulevé en nappes épaisses par les grands vents du nord-est s'infiltrant, partout, malgré toutes les précautions et s'incrustant dans le poisson.

Ces échecs venant après tant d'autres, confirmaient les appréhensions du Professeur Gruvel quant aux capacités industrielles ou commerciales de nos pêcheurs — et même de beaucoup d'armateurs. D'après son opinion particulièrement autorisée, seules pouvaient réussir de puissantes Sociétés industrielles « faisant grand — le plus grand possible — avec les capitaux suffisants de façon à tout utiliser. »

La guerre vint interrompre la continuation de ces essais, et le développement de Port-Étienne. Dès 1919, la « Société Industrielle de la Grande Pêche » vint y établir une importante sécherie, qui, après des alternatives diverses, semble aujourd'hui, appelée à un avenir prospère.

Cette Société possédait, à l'origine, deux chalutiers et une goélette à moteur — pêchant pour son compte, mais dès le début, l'un des deux chalutiers et la goélette furent désarmés — et pourrissent, à l'heure actuelle dans le port. Quant à l'autre chalutier, il fut vendu en 1923 à des armateurs de La Rochelle. Elle trouve plus d'avantages à acheter la pêche des nombreuses goélettes canariennes qui fréquentent la baie du Lévrier (2) et apportent leur poisson à terre, ou éventuellement celle des chalutiers à vapeur français ou étrangers. Actuellement, une seule goélette appartenant à la Société Industrielle de la Grande Pêche, représente seule notre pavillon au milieu des 102 goélettes canariennes qui fréquentent habituellement la baie du Lévrier. La Société concessionnaire trouve plus profitable de passer des contrats avec les goélettes canariennes qui opèrent pour son compte pendant la saison de pêche. Signalons toutefois que cette année 1926, des dundees de Groix sont venus hiverner en baie du Lévrier et lui ont livré toute leur pêche. Quand les conditions d'exploitation se seront, dans un avenir prochain encore, améliorées et que la Société sera en mesure, selon ses prévisions de traiter 10 à 12.000 tonnes par an, nul doute que ce nouveau domaine offert à

(1) Il ne semble d'ailleurs pas que l'affaire ait été bien conduite, la principale pêche, semblait être plutôt celle des primes que celle des poissons.

(2) Les lieux de pêche actuellement exploités vont de 200 milles au Nord du Cap Blanc, au Cap Saint-Anne, pointe Sud de la baie du Lévrier.

leur activité n'attire pendant l'hiver, nombre de nos pêcheurs bretons.

La « Société Industrielle de la Grande Pêche », n'a pas encore cherché à conquérir le marché européen ; elle se borne à préparer du poisson séché destiné aux populations indigènes de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale — gros consommateurs de poissons, dont les besoins, d'après les évaluations de M. le Professeur Gruvel, dépassent 10.000 tonnes par an.

Actuellement, elle n'exporte environ que 200 tonnes de poisson salé et séché par mois, auxquelles il faut joindre quelques tonnes d'huile, de guano, de farine et de vessies nataloires destinées à la préparation de l'ichtyocolle employée dans le commerce des vins et brasseries ; elle prépare en outre, en petite quantité du nuoc-man, ce condiment dont les populations d'Extrême-Orient sont si friandes, et de l'essence d'Orient.

C'est principalement de mars à juillet, au moment de la saison de la courbine — qui est le poisson le plus commun comme aussi un des plus appréciés de ces parages que la pêche est particulièrement active, et qu'il est traité le plus grand nombre de poissons.

Les lieux de pêche les plus riches s'étendent de 200 milles au Nord du Cap Blanc au Cap Sainte-Anne, pointe Sud de la baie du Lévrier.

Dès l'arrivée à terre, le poisson, préalablement tranché, vidé et salé à bord du navire pêcheur, est transporté dans les cuves de conservation, en ciment, où il reste pendant sept à huit jours dans la saumure, puis lavé et séché à l'air libre. Il est ensuite stocké en attendant le passage des cargos qui le descendent sur Dakar, à destination des Colonies de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale.

On le laisse exposé en plein air jusqu'à 9 heures du matin, puis on le rentre dans une sécherie couverte jusqu'à 5 heures du soir. On le remet ensuite à l'air jusqu'à 8 heures et on le rentre définitivement avant le commencement de la rosée. Dès qu'on constate une trace d'humidité, il faut le rentrer dans la sécherie couverte et donner un courant d'air suffisant par l'ouverture plus ou moins grande des lames des persiennes.

La durée du séchage est de huit jours. Si l'opération a été bien conduite, on obtient un produit qui peut se conserver en bon état dans les pays les plus chauds. Le Professeur Gruvel signale que des ballots de poissons séchés partis de Port-Etienne et transportés au fond du Katanga ont été rapportés à Port-Etienne avec un déchet inférieur à 5 %.

L'opération du séchage est toujours rendue difficile par le sable qui, malgré les vitres couvrant la sécherie, s'incruste dans le poisson et qu'il faut enlever à l'aide de brosses métalliques. Cependant, nous avons vu que cet obstacle n'était pas considéré comme insurmontable, et que la Société songeait, au contraire, à élargir le champ de ses opérations. Il existe d'ailleurs, à la Gueyra, à proximité de Port-Etienne, un établissement similaire propriété de l'Elder Dempster Co, qui entretient un commerce actif d'exportation avec les Canaries, et qui vient de

demander la concession d'un terrain à Port-Etienne même, dans le but d'y installer un nouvel établissement.

Ces deux Sociétés se consacrent principalement à la préparation des poissons que nous avons énumérés au début de cette étude, mais sèchent également la marache, le poisson sabre, le thon rouge, la raie, le chien de mer ou « loyo » et, surtout, le mullet abondant et recherché par la population indigène.

La Société Industrielle de la Grande Pêche espère pouvoir, dans un avenir prochain, traiter annuellement 12.000 tonnes de poisson salé, séché ou fumé, ou simplement séché à la façon du stock fish norvégien. Cette production correspond à peu près à la faculté d'absorption de la population de notre empire africain. Il semble pourtant que la conquête du marché Européen pourrait être à ce moment entreprise, en commençant par les pays d'Orient et du Bassin Méditerranéen : nos Colonies des Antilles constitueraient sans doute, rapidement, une fidèle clientèle ; il serait même à souhaiter voir le poisson africain « la morue d'Afrique », comme on l'a longtemps appelé, constituer un article de consommation courante, en Europe et en Amérique, au même titre que la morue ou le haddock.

L'utilisation rationnelle des déchets de préparation et des nombreux poissons non comestibles — trop fréquemment rejetés à la mer — permettrait de réaliser des bénéfices considérables. C'est ainsi qu'il serait possible de fabriquer annuellement des milliers de tonnes d'un guano pur particulièrement riche en azote, de farine, d'huile, de colle. Il n'est jusqu'au foie des courbines, chernes et autres poissons « genre morues » dont l'huile possède les mêmes qualités thérapeutiques que l'huile de foie de morue proprement dite. Quant aux rogues de ces mêmes poissons, ne pourrait-on, au moins à titre d'essai, en saler à la mode norvégienne un certain nombre de barils qui seraient cédés aux coopératives de sardiniers ?

Il reste donc beaucoup à faire pour mettre en valeur nos pêcheries africaines ; cependant leur exploitation est enfin entrée dans une phase pratique, et ne laissera pas, on peut en être certain, de donner des résultats encourageants, surtout si ceux qui les entreprendront prennent, en suivant les recommandations du Professeur Gruvel, leurs dispositions pour tout utiliser.

Il convient de signaler ici l'intéressante initiative de la Société Maritime de pêche industrielle. Cette Société qui part de ce principe dégagé par le Professeur Gruvel « qu'il faut faire grand, le plus grand possible, avec des capitaux largement suffisants de façon à tout utiliser », se propose de pratiquer la pêche au large, en tirant parti de tout le poisson, sous toutes les formes possibles.

Passant immédiatement de la théorie à la pratique, cette Société s'est rendu acquéreur d'un grand cargo neuf en bois de 2.624 tonnes de jauge qu'elle a transformé en chalutier et surtout, en véritable usine flottante destinée à la pêche sur la côte Occidentale d'Afrique, d'Agadir

à Dakar. Ce bâtiment possède en effet, tous les appareils nécessaires pour tirer parti du poisson ramené sur le pont par le chalut ou rapporté par les pinasses à moteur, dont il est la « mère gigogne » et qui sont destinées à pratiquer la pêche à la senne danoise ou à la senne ordinaire.

Les poissons fins (soles, mullets, bars, courbines, etc.), seront après congélation à cœur, dans une saumure à 25°, stockés dans d'immenses chambres froides à 10°, pouvant en contenir 400 tonnes ; les squales et certains sélaciens seront dépouillés et ouverts, leur peau sera conservée en chambre froide et leurs foies mis dans un autoclave en vue de l'extraction de l'huile qu'ils contiennent. D'immenses autoclaves horizontaux recevront poissons communs et déchets que leur distribuera un broyeur placé sur le pont, et permettront de traiter en 24 heures, 40 tonnes de poisson ou de déchets, pour en extraire de l'huile ou de la farine, qui provenant de poissons frais pourra être avantageusement employée pour l'alimentation du bétail. Un autre autoclave sera réservé à la cuisson à la vapeur des langoustes et crevettes qui seront ensuite congelées, puis stockées dans les chambres à 10°. La Société est également outillée pour l'extraction de la gélatine, et envisage en outre, la fabrication des rogues et poutargues, comme aussi éventuellement, la salaison.

BIBLIOGRAPHIE

- ARRON. — Administrateur de 2^e classe de l'Inscription Maritime. *Le Port de Boulogne*.
- BELLET. — *La Grande Pêche de la Morue à Terre-Neuve*. (Challamel 1902).
- CIRETTE. — Administrateur de 1^{re} classe de l'Inscription Maritime. *Le Port de Fécamp*
- GRUVEL. — *Les Pêcheries de la Côte Occidentale d'Afrique*. (Challamel 1906).
- GRUVEL. — *En Norvège. L'Industrie des Pêches*. Notes et Mémoires, n° 16. Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes. (Blondel la Rougery 1922.)
- HÉRUBEL. — *Pêches Maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*. (Librairie Orientale et Américaine, 6, rue de Mézières).
- KERZONCUFF. — *La Pêche Maritime*. (Challamel 1927).
- LE GALL. — *La Pêche en Norvège*. Mémoire n° 4, série spéciale. Office Scientifique et Technique des Pêches. (Blondel la Rougery.)
- MASSENET. — *Technique et Pratique des grandes Pêches Maritimes*. (Challamel 1913).
- RALLIER DU BATY. — *La Pêche sur les Bancs de Terre-Neuve et autour des Iles Saint-Pierre et Miquelon*. Mémoire n° 5, série spéciale. Office Scientifique et Technique des Pêches. (Blondel la Rougery).
- DE RAULIN. — *L'Industrie de la Pêche*. (Challamel 1925).
- CONGRÈS INTERNATIONAL DES PÊCHES MARITIMES. — Dieppe 1898. Comptes rendus. (Challamel 1899).
- BULLETIN DES PÊCHES MARITIMES. — Années 1891 à 1913.
- REVUE DE LA MARINE MARCHANDE. — Années 1916 à 1919.
- LA PÊCHE MARITIME. — (René Moreux). Années 1923-1927.
- RAPPORTS DES COMMANDANTS DE LA STATION DE TERRE-NEUVE ET D'ISLANDE.
- RAPPORTS DES COMMANDANTS DE LA STATION DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD.
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Avertissement	5
Préface	7
La Pêche à la Morue	9
Remarques biologiques	9
Les lieux de pêche.....	12
La Pêche à Terre-Neuve	25
Ports d'armement actuels.....	27
Les bâtiments pêcheurs	32
Le personnel	45
Composition des équipages	48
Des conditions d'engagements	50
Le matériel et les méthodes de pêche	68
La boette	74
Epoques et modes de pêche	81
Salage du poisson à bord.....	85
Les sous-produits.....	89
Vente et ports de vente de la morue	96
Préparation de la morue à terre	99
Le commerce de la morue	107
Résultats de la pêche à Terre-Neuve	112
La pêche d'Islande	118
Principaux ports	119
Les bateaux	122
Le personnel	126
Epoques de pêche. — Dates de départs	132
Méthodes et procédés de pêche	134
Préparation de la morue à bord des voiliers et des chalutiers	137
Vente du poisson. — « Les chasseurs »	139
Préparation à terre de la morue et des sous-produits	140
Le commerce de la morue d'Islande	140
Résultats de la pêche en Islande	141
La pêche aux îles Féroé et au Dogger Bank	143
<hr/>	
Appendice	147
L'Eglefin.....	147
Le Flétan	149
Le Balai.....	150
Le Caplan	151
La pêche à la morue considérée au point de vue économique. — Rendement. — L'avenir de la grande pêche en France. — L'aide du Gouvernement	152
Pêche sur la côte occidentale d'Afrique (zone de Mauritanie)	160
Exploitation des Pêcheries mauritaniennes	163
Bibliographie	169

